

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Dopravní nehody mladých řidičů (ve věku 18-26 let)  
jejich příčiny a následky**

**Autor práce: Martina Knorová DiS.**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: kombinovaná**

**Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.**

**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: Martina Knorová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce:** Dopravní nehody mladých řidičů (ve věku 18-26 let) - jejich příčiny a následky



**Název bakalářské práce v anglickém jazyce:** Road accidents involving young drivers (aged 18-26) - their causes and consequences

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií




Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2022

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem je formou analyticko-syntetizujícího teoretického vhledu širěji objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, Vedlejší cíl je orientován empiricky, kde za využití užšího kvantitativního šetření budou verifikovány nebo falsifikovány dílčí hypotézy, reflektující danou objektivní okolnost, tj. kdy mladí řidiči způsobují dopravní nehody převážně vlivem vysoké rychlosti a že vysoká rychlost je nečastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází ke tragickým následkům.

Student: Martina Knorová, DiS.	28.11.2022 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.	10.1.2023 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	10.1.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	13.1.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	16.1.2023 datum	 podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a 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 vedoucí(ho) 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 vedoucí(mu) bakalářské práce Mgr. Bc. Josefu Kříhovi, PhD. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

KNOROVÁ, M. Dopravní nehody mladých řidičů (ve věku 18-26 let) – jejich příčiny a následky: *bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. 117 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, mladý řidič, mladá řidička, příčina, rychlost, následek

Obsahová část bakalářské práce (dále jen „**práce**“) primárně, formou teoretického analyticko-syntetizujícího vhledu objasňuje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, včetně reflexe „*de lege lata*“ stavu účinné právní úpravy. V intencích empiricky orientovaného kvantitativního výzkumného šetření, směřovaného k oslovené kohortě respondentů za pomoci užitých dílčích hypotéz je demonstrováno dané výzkumné šetření verifikující, či falsifikující danou objektivní okolnost, kde mladí řidiči způsobují dopravní nehody převážně vlivem vysoké rychlosti a že vysoká rychlost je nečastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází ke tragickým následkům ve smyslu následku na životu a zdraví osob.

## ABSTRACT

KNOROVÁ, M. Traffic accidents of young drivers (aged 18-26) – their causes and consequences: bachelor's thesis. České Budějovice: University of European and Regional Studies, 2023. 117 pp. Bachelor thesis supervisor: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

**Key words:** Traffic accident, young driver, young female driver, cause, speed, consequence

The content part of the bachelor's thesis primarily, in the form of a theoretical analytical-synthesizing point of view, clarifies the basic terminology and starting points for the researched area, including the "de lege lata" reflection of existing legal regulation. In the intentions of empirically oriented quantitative research, aiming to the addressed group of respondents with the help of useful sub-surveys, the research is confirming or excluding the fact that young drivers cause traffic accidents mainly due to high speed and that speed is a most common cause of traffic accidents that lead to tragic consequences for people's lives and health.

## **Obsah**

<b>Úvod</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Cíl a metodika bakalářské práce</b> .....	<b>11</b>
<b>2 Vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti</b> <b>12</b>	
2.1 Doprava .....	12
2.2 Pozemní komunikace .....	12
2.3 Dělení pozemních komunikací.....	12
2.4 Účastník silničního provozu.....	13
2.5 Řidič .....	14
2.6 Motorové vozidlo .....	14
2.7 Dopravní nehoda .....	14
2.7.1 Základní znaky dopravní nehody .....	15
2.7.2 Dělení dle charakteru .....	15
2.7.3 Dopravní nehody zaviněné a nezaviněné.....	16
2.7.4 Vyšetřování dopravních nehod .....	16
2.7.5 Ublížení na zdraví .....	17
<b>3 Mladí řidiči</b> .....	<b>19</b>
3.1 Ženy řidičky .....	21
3.2 Získání řidičského oprávnění .....	24
3.3 První jízdy .....	24
<b>4 Psychologie řidiče</b> .....	<b>26</b>
4.1 Pozornost.....	27
4.2 Vnímání.....	27
4.3 Vyhodnocení a rozhodování .....	29
4.4 Umění předvídat.....	29
<b>5 Příčiny dopravních nehod mladých řidičů</b> .....	<b>31</b>
5.1 Nepřiměřená rychlost .....	31

5.2 Nesprávné předjíždění.....	31
5.3 Nedání přednosti v jízdě .....	32
5.4 Nesprávný způsob jízdy .....	32
5.5 Dopravní nehody pod vlivem návykových látek .....	34
<b>6 Preventivní projekty .....</b>	<b>36</b>
6.1 Dekra – Nehodou to začíná.....	36
6.2 Besip.....	39
6.3 Asociace autoškol ČR - Startdriving.....	39
<b>7 Empirická část.....</b>	<b>42</b>
7.1. Rok 2015 .....	43
7.2 Rok 2016.....	47
7.3 Rok 2017 .....	53
7.4 Rok 2018.....	57
7.5 Rok 2019.....	62
7.6 Dílčí a zevšeobecňující výstupy empirické části „práce“ .....	67
<b>Závěr.....</b>	<b>70</b>
<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>73</b>
<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>76</b>
<b>Seznam tabulek a grafů .....</b>	<b>77</b>
<b>Seznam příloh.....</b>	<b>78</b>



## Úvod

Volba odborně orientovaného tématu „práce“ byla determinována praxeologickými zkušenostmi její zpracovatelky, která je aktuálně služebně zařazena jako policejní inspektor – zpracovatelka dopravních nehod u místně a věcně příslušné policejní součásti Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Plzeň, Dopravního inspektorátu. Za tu dobu se zpracovatelka „práce“ setkala s řadou mladých řidičů a řidiček, kteří měli jedno společné, laicky řečeno, že „svět patří jim“. Všichni byli mladí, draví a nezávislí, a ačkoliv si to možná nechtěli přiznat, byli jako řidiči nezkušení. Dalším podnětem, proč si zpracovatelka „práce“ vybrala toto téma, je domněnka, že mladí řidiči způsobí nejvíce dopravních nehod vlivem nepřiměřené rychlosti, a právě při těchto nehodách dochází nejčastěji k tragickým následkům. V rámci kvantitativního empirického šetření za využití statistických dat z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky za sledované období od roku 2015 do roku 2019 zahrnující všechny dopravní nehody způsobené na území ČR, se chce zpracovatelka „práce“ věnovat dopravním nehodám mladých řidičů, jejich nejčastějším příčinám, včetně jejich následků ve smyslu způsobené újmy na zdraví a z hlediska požití alkoholu či užití omamných a psychotropních látek před jízdou nebo během jízdy. Dalším výsledkem empirického šetření bude porovnání počtu dopravních nehod způsobených mladými řidiči za jednotlivé roky ve sledovaném období, jejich nárůst nebo pokles. Jako cílovou skupinu si zpracovatelka „práce“ vybrala skupinu mladých řidičů ve věku 18-26 let. V teoretické části zpracovatelka „práce“ v širší optice prvotně demonstuje základní pojmosloví, východiska a postuláty zkoumané tematické oblasti spojené s dopravou či pozemními komunikacemi, neboť k dopravním nehodám dochází, či alespoň počátek nehodového děje musí být započat na pozemní komunikaci. Dále vymezuje, koho považuje za účastníka silničního provozu, kdo je to řidič a co nazýváme motorovým vozidlem. Následuje vysvětlení pojmu dopravní nehody, vyšetřování dopravních nehod a poté zpracovatelka „práce“ v užším postihu poukáže k vybraným psychologickým aspektům, jako je pozornost, vnímání, vyhodnocení a rozhodování a umění předvídat. Posléze zpracovatelka „práce“ poukáže na to, jak se mladý řidič chová za volantem vozidla, jaký je rozdíl mezi mladým řidičem a mladou řidičkou. S tématem mladých řidičů souvisí i proces získání řidičského oprávnění. V rámci jednotlivých dílčích a zevšeobecňujících výstupů „práce“ budou specifikovány či kategorizovány příčiny dopravních nehod, včetně konkrétně uvedených preventivních opatření či projektů.

Zpracovaná a následně vyhodnocovaná empirická část „práce“ formou kvantitativního výzkumného šetření pomocí dílčích hypotéz verifikuje či falsifikuje danou objektivní okolnost, že mladí řidiči způsobují dopravní nehody převážně vlivem vysoké rychlosti a že vysoká rychlost je nejčastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází ke tragickým následkům ve smyslu následku na životu a zdraví osob.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

**Hlavním cílem** bakalářské práce je formou analyticko-syntetizujícího teoretického vhledu šířeji objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti. **Vedlejší cíl** je orientován empiricky, kde za využití užitého kvantitativního šetření budou verifikovány nebo falsifikovány dílčí hypotézy, reflektující danou objektivní okolnost, tj. kdy mladí řidiči způsobují dopravní nehody převážně vlivem vysoké rychlosti, a že vysoká rychlost je nejčastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází ke tragickým následkům.

Dopravní nehody mladých řidičů je celospolečensky aktuální a diskutované téma, neboť při těchto dopravních nehodách často dochází k fatálním následkům. V rámci „práce“ budou teoretickou analýzou a syntézou dostupné literatury a pramenů popsány základní pojmy, dopravní nehoda, jednotlivé příčiny a následky dopravních nehod a současně budou popsány preventivní projekty pro mladé řidiče. Součástí „práce“ bude kvantitativní empirické šetření za využití statistických dat z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky za sledované období od roku 2015 do roku 2019 zahrnující všechny dopravní nehody způsobené na území ČR. V rámci provedeného šetření budou zjišťovány nejčastější příčiny dopravních nehod mladých řidičů, včetně jejich následků ve smyslu způsobené újmy na zdraví, a také bude zjišťováno, jaký vliv na způsobené následky má požití alkoholu či užití omamných a psychotropních látek před jízdou nebo během jízdy. Dalším výsledkem empirického šetření bude porovnání počtu dopravních nehod způsobených mladými řidiči za jednotlivé roky ve sledovaném období od roku 2015 až do roku 2019, jejich nárůst nebo pokles. Z výsledků kvantitativního šetření budou vypracovány přehledné tabulky týkající se dopravních nehod mladých řidičů ve věku 18-26 let. Cílovou skupinou jsou mladí řidiči a řidičky ve věku 18–26 let, v období let 2015 až 2019.

## 2 Vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti

### 2.1 Doprava

Doprava je „soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (plavba, jízda, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojmu) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“<sup>1</sup> Dopravou dále nazýváme „pracovní (technologický) proces, tj. pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě.“<sup>2</sup> Pokud bychom se zaměřili na základní činnosti lidstva, pak bychom dopravu řadili mezi ty nejstarší. Provozem nazýváme přesun dopravních prostředků po pozemní komunikaci. Definiční provozu nám říká, že se jedná o „pohyb činitelů dopravy (subjektu a objektu dopravy, tedy řidiče nebo jiného účastníka dopravy a dopravního prostředku) po dopravní cestě v určitých, objektivních podmínkách.“<sup>3</sup>

### 2.2 Pozemní komunikace

Právní úpravu pozemních komunikací najdeme v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Pozemní komunikace dle ustanovení § 2 odst. 1 citovaného zákona „je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.“<sup>4</sup>

### 2.3 Dělení pozemních komunikací

Pozemní komunikace dělíme podle dopravy, pro kterou jsou určeny na:

1. Dálnice je dle aplikace ustanovení § 4 odst. 1 citovaného zákona „určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly,“<sup>5</sup> jsou

---

<sup>1</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s.5.

<sup>2</sup> ŽEMLIČKA, Zdeněk, MYNAŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava*. 1 vydání. Praha: Nadatur, 2008, s. 10.

<sup>3</sup> DĚCKÝ, Jan. *Doprava a systémy dopravní výchovy I*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 9.

<sup>4</sup> KOČÍ, Roman *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 5. vydání. Praha: Leges, 2016, s. 13.

<sup>5</sup> Tamtéž 4 s. 23.

specifické mimoúrovňovým křížením, a nejen mladým řidičům umožňují jet rychleji, ovšem rychlost jízdy nesmí překročit hodnotu 130 km/h.

2. Silnice jsou dle aplikace ustanovení § 5 odst. 1 citovaného zákona „*veřejně přístupné pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.*“<sup>6</sup> Silniční síť, je tvořena silnicemi různých tříd dle jejich účelu.
  - a) silnice I. třídy, zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
  - b) silnice II. třídy, zejména k pohybu z jednoho okresu do druhého,
  - c) silnice III. třídy, zejména k propojení jednotlivých obcí a dále s jejich pomocí dochází k napojení obcí na ostatní pozemní komunikace.
3. Místní komunikace, jsou veřejně přístupné komunikace, jenž slouží pro dopravu v zastavěném území.
4. A poslední jsou účelové komunikace, nacházíme je u nemovitostí, které jsou s jejich pomocí napojeny na místní komunikace a slouží tedy k určitému účelu.<sup>7</sup>

## 2.4 Účastník silničního provozu

Dle aplikace ustanovení § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“) – Vymezení základních pojmů, je „*účastníkem provozu na pozemních komunikacích je tedy především osoba, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích apod.*“<sup>8</sup> Všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích mohou svým jednáním porušit citovaný zákon, a tím způsobit dopravní nehodu. Pro účely této „práce“, která se zabývá dopravními nehodami mladých řidičů, je potřebné si nejprve v návazných, teoretických subkapitolách „práce“ primárně vymezit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti.

---

<sup>6</sup> KOČÍ, Roman *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů. 5. vydání.* Praha: Leges, 2016, s. 26.

<sup>7</sup> Tamtéž s. 13-44.

<sup>8</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 4. vydání.* Praha: Leges, 2018, s. 28.

## 2.5 Řidič

Za řidiče se dle aplikace ustanovení § 2 písm. d) citovaného zákona považuje taková osoba, která „řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“<sup>9</sup> V aplikaci ustanovení § 3 v odst. 2 se dále uvádí, že „řídít motorové vozidlo může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla“<sup>10</sup>, tělesnou a duševní způsobilost posuzuje praktický lékař, který se vyjadřuje ke zdravotnímu stavu žadatele o řidičské oprávnění. Řidič by měl dostatečně ovládat řízení svého vozidla a také platné předpisy.

## 2.6 Motorové vozidlo

Definice motorového vozidla je obsažena v zákoně o provozu na pozemních komunikacích, a to v aplikaci ustanovení § 2 písm. g), kde se uvádí, že „motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus,“<sup>11</sup>. Mladí řidiči většinou řídí motorová vozidla, která nejsou v jejich výhradním držení. Jedná se zejména o motorová vozidla, jejichž vlastníky jsou rodiče nebo jiní rodinní příslušníci. Jsou to většinou starší vozidla, takzvaně na dojetí. Tomu odpovídá i jejich technický stav a vybavení vozidel bezpečnostními prvky.<sup>12</sup>

## 2.7 Dopravní nehoda

Dle aplikace ustanovení § 47 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích je dopravní nehoda „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.“<sup>13</sup> Existují však i další definice, kdy například Jiří Chmelík definuje dopravní nehodu jako „nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“<sup>14</sup>

---

<sup>9</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018, s. 46.

<sup>10</sup> Tamtéž, s. 46.

<sup>11</sup> Tamtéž, s. 28.

<sup>12</sup> Zdroj vlastní

<sup>13</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018, s. 331.

<sup>14</sup> CHMELÍK, Jiří a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s.17.

A poslední definicí, kterou by zpracovatelka „práce“ ráda zmínila, je „*dopravní nehody jsou ve své podstatě jevy, které zanechávají přechodné, ale i trvalé změny na zdraví jejich účastníků, na technickém stavu dopravních prostředků a někdy i na dopravní cestě.*“<sup>15</sup>

Ať už definice dopravní nehody zní jakkoliv, dle Jana Brázdy<sup>16</sup> vždy musí dojít ke sledu náhodných událostí, při kterých musí účastník silničního provozu svým jednáním porušit platné zákonné normy a ostatní speciální normy upravující chování účastníků v silničním provozu a tím nastane nehodový děj, který je zakončen střetem. Viníkem dopravní nehody se většinou stane zcela běžný občan. Jedná se o řidiče, kteří mají různou úroveň zkušeností. Může se jednat o řidiče začátečníky, řidiče, kteří jezdí svátečně anebo zkušené řidiče, kteří jezdí s motorovým vozidlem téměř denně. Poslední skupinou jsou řidiči profesionálové, kteří také mohou způsobit dopravní nehodu, ale pravdou je, že tito řidiči se na dopravních nehodách podílí nejméně.

### **2.7.1 Základní znaky dopravní nehody**

Podle Jiřího Chmelíka<sup>17</sup> základními znaky dopravní nehody jsou:

1. Neočekávanost – tedy náhlý a nenadálý děj, v jehož důsledku dojde k dopravní nehodě, na kterou není žádný účastník silničního provozu připraven.
2. Provoz na pozemní komunikaci – v aplikaci § 47 odst. 1 citovaného zákona je uvedeno, že průběh dopravní nehody se musí stát nebo musí být zahájen na pozemní komunikaci.
3. Posledním znakem dopravní nehody je způsobená újma a tato újma se týká života nebo zdraví anebo majetku.

### **2.7.2 Dělení dle charakteru**

Autoři STRAUSS, SADÍLEK a MAŘÍK<sup>18</sup> dělí dopravní nehody dle jejich charakteru na:

---

<sup>15</sup> ČEČOT, Vladimír. *Dopravné nehody: (vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skumanie)*. Bratislava: Respo, 2003, s. 10.

<sup>16</sup> BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy): vědecká monografie*. Praha: Police history, 2008, s. 27.

<sup>17</sup> CHMELÍK, Jiří a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s.17.

<sup>18</sup> STRAUSS, Jiří, SADÍLEK, Zdeněk, MAŘÍK, Oldřich. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Brno: Tribun EU, 2012, s. 105.

1. Havárie je dopravní nehoda jediného vozidla, například vyjetí vozidla z komunikace do příkopu
2. Srážky
  - a) srážka s pevnou neboli nehybnou překážkou – může se jednat o střet motorového vozidla se sloupem světelného signalizačního zařízení (semaforu), po němž může dojít k následnému pohybu nehybné překážky a jejímu následnému pádu na vozovku nebo chodník. Dále se může jednat o střet motorového vozidla s pevnou překážkou (např. se stromem), kdy k následnému pohybu pevné překážky převážně nedochází.
  - b) srážka s pohyblivou překážkou – kdy dochází ke střetu dvou vozidel, nebo ke střetu s chodcem, popřípadě zvířetem a jedná se o nejčtenější dopravní nehody
3. Jiné dopravní nehody – tímto termínem označujeme dopravní nehody v městských hromadných prostředcích, kde vlivem náhlého brždění, které bylo způsobeno jiným účastníkem silničního provozu, například chodcem, který vběhne před autobus, dojde k pádu cestujícího.

### **2.7.3 Dopravní nehody zaviněné a nezaviněné**

Zaviněné jsou dopravní nehody, které byly zaviněny jednáním účastníka silničního provozu.

Nezaviněné dopravní nehody jsou takové nehody, které byly ovlivněny objektivními událostmi a které člověk nemohl svým jednáním bezprostředně ovlivnit, pád ztrouchnivělého stromu nebo pád kamene ze skalního masivu či sesuv půdy vlivem silného deště. Za dopravní nehodu lze pokládat každou událost v silničním provozu, ke které došlo na místě, kde lze uplatnit „zákon o provozu na pozemních komunikacích“. V případě, že došlo k události v místě, kde nelze citovaný zákon uplatnit, což může být na ploše uvnitř průmyslové haly nebo na zemědělské ploše, se dle Porady<sup>19</sup> o dopravní nehodu nejedná.

### **2.7.4 Vyšetřování dopravních nehod**

*„Vyšetřování či rekonstrukce dopravních nehod je více než zaměstnáním nebo*

---

<sup>19</sup> PORADA, Viktor, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde 2000, s. 107.



*profesí; je spíše uměním, než vědou a vyžaduje mnohem více úsilí než jen pouhou časovou investici.*<sup>20</sup> Smyslem prováděného ohledání místa dopravní nehody je *“zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele.”*<sup>21</sup> Úkolem dopravních policistů, kteří provádí ohledání místa dopravní nehody, je zajistit všechny upotřebitelné stopy. Stopu v širším pojetí vnímáme jako *„výsledky jakýchkoli jevů zobrazených na lidech a předmětech nebo projevených na částech předmětu.”*<sup>22</sup> A v užším pojetí ji můžeme chápat jako *„stopu, která měla příčinou spojitost s trestným činem nebo vyšetřovanou událostí.”*<sup>23</sup> Policisté na místě dopravní nehody zaměří konečné postavení vozidel, popřípadě osob, a všechny zjištěné stopy. Po provedeném zaměření je policistou vypracován plánec místa dopravní nehody, který se vyhotoví v měřítku. Nedílnou součástí ohledání místa dopravní nehody je i pořízení fotodokumentace, a to jak poškozených vozidel, tak i všech zjištěných stop. V současné době se zejména při vážných dopravních nehodách používají nové technologie dokumentace jako jsou drony nebo geodetické zaměření takzvanou totální stanicí. Fotodokumentace a plánec dopravní nehody následně slouží jako podklad pro vypracování znaleckého posudku soudním znalcem z oboru silniční dopravy.<sup>24</sup>

### 2.7.5 Ublížení na zdraví

Zpracovatelka „práce“ se v práci zabývá způsobenými následky dopravních nehod ve smyslu následků na zdraví osob. V souvislosti s tím je třeba uvést, že pokud při dopravní nehodě dojde ke zranění osob, pak rozlišujeme, zda se jedná o zranění lehké nebo zranění těžké anebo zda došlo k úmrtí osob. Definice lehkého zranění zákonem vymezena není, ale je vymezen hmotněprávní postulát ublížení na zdraví, a to v aplikaci ustanovení § 122 odst. 1 a „těžká újma“ v odstavci 2 cit. ustanovení zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„trestní zákoník“**). Ublížení na zdraví patří k nejčastějším trestným činům, které

---

<sup>20</sup> VAN KIRK, Donald J. *Vehicle Accident Investigation and Reconstruction*. 1st Edition. CRC Press, 2000. 512 s. ISBN 9780849320200. s. 9.

<sup>21</sup>PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2016, s. 716.

<sup>22</sup> PORADA, Viktor, STRAUSS, Jiří. *Kriminalistické stopy: teorie, metodologie, praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012, s. 24.

<sup>23</sup> Tamtéž s. 24.

<sup>24</sup> Zdroj vlastní.

bezprostředně souvisí s dopravní nehodou. Podle Šámala<sup>25</sup> z hlediska soudní praxe pak pojem ublížení na zdraví pojmáme jako poruchu zdraví, změnu zdravotního stavu, jenž způsobila poškozenému omezení v obvyklém způsobu života a důsledku čehož došlo k jeho pracovní neschopnosti. Jelikož k lékařskému vyšetření obvykle dochází, není proto důležité, zda k lékařskému ošetření došlo na místě dopravní nehody. Dočasné nebo krátkodobé bolesti, ale třeba i nepatrné oděrky či nauzea za ublížení na zdraví nejsou považovány. Za ublížení na zdraví lze pokládat déle trvající bolesti, insomnii, nechut' k jídlu, omezení pohybu, či upoutání na lůžko. Jako ublížení na zdraví je rozuměno i to, pokud poškozený trpěl určitou nemocí, která se v důsledku způsobené újmy zhoršila. Pro posouzení způsobené újmy na zdraví vycházíme z toho, jakými příznaky se porucha na zdraví projevovala, mírou její bolesti, nebo jaký orgán nebo jeho funkce byla narušena. Nejmenší doba, po kterou mělo dojít k výše uvedeným následkům, byla dle soudní praxe stanovena na sedm dnů.

Šámal<sup>26</sup> dále uvádí, že každá způsobená újma se hodnotí komplexně a individuálně na základě vyjádření poškozeného, dle lékařského nálezu, kdy ve věci je soudním znalcem z oboru zdravotnictví odvětví soudní lékařství vypracován znalecký posudek, kde soudní znalec stanoví výši způsobené újmy, nicméně rozhodnutí, zda v konkrétním případě došlo k ublížení na zdraví či k těžké újmě na zdraví, je závěrem právním a k tomu je příslušný pouze soud.

---

<sup>25</sup> ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník I § 1 až 139. Komentář. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 1316.

<sup>26</sup> ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník II § 140 - 421. Komentář. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 1544.

### 3 Mladí řidiči

Už ve školce se učíme, jak se pohybovat v dopravním prostoru. Na vycházky se školkou dnes děti chodí oblečeny v reflexních vestičkách. V rámci výuky je paní učitelky seznamují s dopravními značkami, semaforey a dalšími předměty z dopravního prostředí. Dnes se děti často zúčastňují dopravních soutěží na dopravním hřišti. V rámci těchto soutěží jezdí předškolní děti na koloběžkách a starší děti na jízdních kolech. Zpracovatelka „práce“ měla tu čest a také jí bylo potěšením zúčastnit se jako „rozhodčí“ na městských kolech dopravní soutěže mladých cyklistů v Plzni. Těchto soutěží se účastnily děti z plzeňských mateřských škol. Už na dopravním hřišti se projevilo, jak chlapci chtějí soutěžit a být první a dívky se ladně přesouvají z místa na místo. Všechny děti se snažily jezdit podle platných zákonů, tedy správně a přesně podle toho, co s paní učitelkou při hodině probíraly. Dochází zde však i ke kuriozním situacím, kdy „kompars“, tedy děti představující chodce vstupují na přechod pro chodce v době, kdy svítí na semaforu červená, na otázku, proč jdou na červenou, když se to nesmí, odpovídají s klidem, že přece chvátají do práce. Je tedy zřejmé, že tím, jak se my dospělí chováme v dopravním prostoru, dáváme příklad svým dětem, kterým se pak vše ukládá do paměti. Pokud sami chvátáme a vlečeme je za sebou po přechodu pro chodce na červenou, vlastně jim sdělujeme, že je správné jít na červenou, protože spěcháme. Všichni známe větu, že rodina je základ státu, nicméně rodina je i základem výchovy mladých řidičů. Protože nejen při chůzi na červenou, ale i tím, jak se chováme při řízení motorového vozidla, dáváme svým dětem příklad, jak se v dospělosti chovat za volantem.<sup>27</sup>

*„Počátek dospělosti není v naší společnosti jednoznačně vymezen nějakým speciálním mezníkem či rituálem, který by tuto změnu potvrzoval.“<sup>28</sup> Přerod v dospělého probíhá u každého z nás jinak a v jinou dobu. Biologický vývoj je již nepatrný, ale vzrůstá psychický vývoj, a to co mladý člověk získává, jsou zkušenosti. Zkušenosti potom ovlivňují jeho celkové chování, jeho vývoj jako osobnosti a jeho životní cestu.<sup>29</sup>*

---

<sup>27</sup> Zdroj vlastní.

<sup>28</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie II.; dospělost a stáří*. Praha Karolinum, 2007, s. 9

<sup>29</sup> Tamtéž, s. 9.

Jak už zpracovatelka „práce“ výše uvedla, chování mladých dospělých je ovlivněno vzory, které potkaly v dětství. Nemusí to být jen rodiče či blízcí příbuzní, ale mohou to být i učitelé, trenéři, zkrátka někdo, kdo nám byl v dětství nějakým způsobem blízký, kdo měl možnost nás svým chováním ovlivnit, působit na nás.<sup>30</sup>

M. Vágnerová<sup>31</sup> uvádí, že mladý člověk v průběhu života postupně získává vzory i ve své věkové skupině, mezi svými vrstevníky. Srovnává se s nimi a snaží se jim vyrovnat. Často bývá součástí různých skupin stejně starých jedinců, tak zvaných „partiček“. Podřizuje své chování této skupině, aby zapadl a nebyl vyloučen. Zcela nekriticky přejímá názory skupiny nebo vůdce skupiny.

Dále autorka Marie Vágnerová<sup>32</sup> popisuje, že u nich vznikají první trvalejší milostné vztahy. Pomalu přijímají první závazky. Vstup do dospělosti je pro ně spojen se samostatností a nezávislostí. Vytváří si svůj životní styl. Mladí dospělí začínají pracovat a s tím se dostavuje ekonomická nezávislost na rodičích. Pořizují si vlastní bydlení nebo pronájem. Realizují si postupně své sny a představy, plní si své sny z dětství. Opouštějí školní způsob uvažování, že pouze jedno řešení je správné. I přes nedostatek vlastních zkušeností nejsou ochotni přijmout za vlastní názory starších a zkušenějších, kteří se jim snaží pomoci. Někdy se rodiče stále snaží ušlapat svým dětem cestičku, aby se vyvarovaly jejich vlastních chyb. I když jsou to dobře míněné rady, podpořené svými vlastními špatnými zkušenostmi, mladí lidé chtějí dělat věci po svém a svým způsobem, protože se nechtějí podobat svým rodičům. Tento generační rozkol je tu od počátků.

V mladé dospělosti podle M. Vágnerové<sup>33</sup> prožíváme vše intenzivněji. Radost se často projevuje nadšenými výkřiky, poskoky, smíchem. Intenzivně prožíváme lásku, a to jak tělesně, tak psychicky, a jelikož je od lásky jen krůček k nenávisti, stejně tak prožíváme rozchody. Smutek a zármutek u mladých lidí většinou netrvá příliš dlouho. Další emocí, kterou mladý člověk může velmi prožívat, je hněv. Nezřídka při záchvatu hněvu křičí a rozbíjejí věci, a i když svého jednání později litují, je někdy lepší se jim v takových chvílích „klidit z cesty“ a nechat je vybouřit. Stejně rychle jak tento „výbuch sopky“ přišel, tak stejně rychle odchází.

---

<sup>30</sup> Zdroj vlastní.

<sup>31</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie II.; dospělost a stáří*. Praha Karolinum, 2007. s.14.

<sup>32</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie II.; dospělost a stáří*. Praha Karolinum, 2007, s. 16-17.

<sup>33</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie II.; dospělost a stáří*. Praha Karolinum, 2007, s.23.

Projevy úzkosti a strachu začíná mladý dospělý pociťovat v dalších fázích dospělosti nebo s příchodem potomka. S přibývajícím věkem a zkušenostmi se z mladého bouřliváka stává člověk rozumný neboli Homo sapiens. Proto je dle Marie Vágnerové<sup>34</sup> důležité, aby mladý člověk prošel všemi fázemi dospělosti, aby díky svým prožitkům získával zkušenosti a učil se.

Podle K. Havlíka „*k přirozeným přednostem mládí patří vesměs dobré smyslové funkce, tělesná zdatnost a značná psychická kapacita.*“<sup>35</sup> Ovšem tyto vlastnosti nezaručují úspěšnost při řízení motorového vozidla. Charakter řidiče získá mladý řidič většinou během prvních pěti let nebo po ujetí alespoň osmdesáti tisíc kilometrů. Řidičská zralost může nastat v mladém věku, nebo ve středním věku a někdo jí nikdy nedosáhne. Hlavním rysem řízení motorového vozidla mladého řidiče je určitý stupeň dravosti, která je mnohdy zodpovědná za různé konflikty v silničním provozu. Jejich nekritické vnímání své vlastní osobnosti a svých schopností často vede k přehnané sebedůvěře ve své schopnosti a s tím souvisí i unáhlenost v jejich jednání. Jak uvádí M. Vágnerová „*Mladí dospělí nebývají rozvážní, velmi často o důsledcích svého aktuálního chování vůbec neuvažují.*“<sup>36</sup> Stejně tak je tomu i u mladých řidičů. Nelze jednoznačně tvrdit, že mladý řidič rovná se nerozumný řidič. Jak se zmiňuje K. Havlík<sup>37</sup> máme určité vrozené schopnosti, které postupně zdokonalujeme, a tak je tomu i u mladých řidičů. I oni musí postupně získávat zkušenosti s řízením motorového vozidla, aby se z nich stali dobří řidiči.

### 3.1 Ženy řidičky

Mezi řidičem a řidičkou je rozdíl v chování v dopravním prostoru. Zatímco „*mužský mozek je v průměru o deset procent objemnější než ženský a o sto gramů těžší, ženy disponují vyšším počtem neuronů a dokonaleji využívají obě hemisféry.*“<sup>38</sup> Žena dokáže lehce zkombinovat svoji pravou hemisféru s emocemi se svojí levou hemisférou, kde je logické myšlení. Muži zase vynikají v logickém úsudku,

---

<sup>34</sup> Tamtéž, s. 24-25.

<sup>35</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 134.

<sup>36</sup> VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie II.; dospělost a stáří*. Praha Karolinum, 2007, s. 13.

<sup>37</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 133-134.

<sup>38</sup> Tamtéž, s. 117.

v prostorové představivosti a technickém myšlení. Právě prostorová představivost je příčinou „ženských nesnází“ při řízení motorového vozidla, zejména u parkování.

Podle K. Havlíka<sup>39</sup> dalším úskalím, kde je zapotřebí prostorové představivosti, je předjíždění. Zde kromě prostorové představivosti je potřebný i dobrý odhad rychlosti protijedoucího vozidla a odhad dostatečné vzdálenosti k bezpečnému předjetí. Častou příčinou dopravních nehod zapříčiněných ženami je špatný odhad vzdálenosti jejich vozidla od vozidla jedoucího v průběžném jízdním pruhu, pokud se do něj zařazuje. Rozdíl mezi mužem a ženou najdeme i v reakci na zrakové a sluchové podněty, kde muži vyhrávají nad ženami. Ženy jsou lepší ve vidění v noci na červené straně barevného spektra. Muži však mají dokonalejší dálkové vidění v užším poli, a tak si mohou být při jízdě v noci více jistí. Pokud se při jízdě muž a žena střídají, pak zcela vhodným řešením je, pokud žena řídí ve dne a muž by měl řídit motorového vozidla v noci.

Podle Havlíka<sup>40</sup> najdeme zásadní odlišnost mezi řidičem a řidičkou zejména v tom, jak se chovají v kritických situacích. Žena většinou reaguje tím, že zpomalí, muž naopak řeší situaci zvýšením rychlosti. Muži jsou od přírody více odvážnější a také tento jejich postoj je často spojen s odmítáním autorit. Ženy nerady riskují. Asi je to díky jejich mateřskému instinktu, který volí život.

Stejně jako jsou rozdíly mezi řidiči muži, jsou i rozdíly mezi řidičkami ženami. Jsou řidičky, které řídí rády. Tato žena se cítí na silnici jako ryba ve vodě, jezdit opatrně není nic pro ni, jezdí svižně a je schopna chování méně zdatných řidičů rádně okomentovat, zkrátka se chová tak trochu jako muž. Další skupinou jsou řidičky matky. Řidička matka si život bez auta neumí ani představit, vozí děti do školy, na kroužky a domů, velmi často jezdí v exponovaných časech, tedy v době velmi silného provozu. Většinou dodržuje předpisy včetně povolené rychlosti a krizové situace řeší s rozvahou sobě vlastní. Třetí skupinou jsou ženy řidičky, které občas řídit musí, zejména pokud nemůže manžel. Velmi nerady řídí motorové vozidlo za tmy, při dešti, mlze, náledí či v hustém městském provozu. To, že řídí z donucení, se projevuje i v jejich řidičských schopnostech. Když něco děláme s nechtutí, nemáme z toho radost a neužíváme si to. Poslední skupinou jsou ženy řidičky, které si udělaly řidičský

---

<sup>39</sup> Tamtéž, s. 119.

<sup>40</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 119.

průkaz zpravidla na nátlak svého okolí. To, že řidičský průkaz leží schovaný v šuplíku, jim ani trochu nevadí. Pokud je zapotřebí nakoupit, raději zvolí menší nákup, který se dá pohodlně odvézt městskou hromadnou dopravou. Někdy si pohrávají s myšlenkou, že by to přece jen mohly zkusit, většinou však tuto myšlenku velmi rychle zaplaší a řízení přenechají někomu jinému, což je většinou manžel.<sup>41</sup>

Na internetových stránkách [www.zenyvolantem.cz](http://www.zenyvolantem.cz) byl spuštěn kurz pro ženy řidičky. Kurz je určen pro ženy, které chtějí získat větší jistotu při řízení motorového vozidla, které se chtějí v řízení zdokonalit nebo se chtějí vyrovnat s nějakým psychickým problémem, který jim ztěžuje užít si jízdu s vozidlem. Projekt je rozdělen do dvou částí, praktické ke zdokonalení jízdy a pak na psychologický koučink. Lektorkami jsou ženy.<sup>42</sup>

Zpracovatelka „práce“ také vedla subsidiárně, kvalitativně orientované průzkumné šetření formou polostrukturovaného rozhovoru s lékařkou – psychiatrem, MUDr. Irenou Smolovou, která pracuje ve svém oboru přes 20 let, na popisované téma: rozdíl mezi řidičem mužem a řidičkou ženou. MUDr. Smolová v jejich rozhovoru mimo jiné uvedla, že žena ve stáří daleko snadněji dokáže odevzdat svůj řidičský průkaz a přestat řídit, kdežto muž považuje svůj řidičský průkaz za poslední důkaz svého mužství a nehodlá se ho jen tak vzdát. „Já přece řídím celý život a nikdy jsem neměl žádnou dopravní nehodu.“ Toto je nejčastější věta řidičů seniorů, kterou zpracovatelka „práce“ vyslechla při podání vysvětlení k dopravní nehodě, které byli účastníkem. A jaké jsou mladé řidičky? Zpracovatelka „práce“ si myslí, že stejně tak jako je tomu u řidičů mužů, rostou i ženám s přibývajícím věkem a dobou strávenou za volantem zkušenosti a schopnosti zvládat správně krizové situace. Zpracovatelka ve své práci porovnává dopravní nehody, jejich příčiny i následky způsobené mladými řidičkami s dopravními nehodami, rozdíly příčin a následků způsobených mladými řidiči, muži. Chce získat odpověď na otázku, zda jsou mladé řidičky horší či lepší, než mladí řidiči.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> *Pozor! Žena za volantem – jaké jsou ženy řidičky?* [online]. Praha: ŽENA-IN.cz, 2023 [cit. 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://zena-in.cz/clanek/pozor-zena-za-volantem-jake-jsou-zeny-ridicky>>.

<sup>42</sup> *ŽENY ZA VOLANTEM* [online]. Brno: ŽENY ZA VOLANTEM, 2023, 11.03.2023 [citace 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://www.zenyvolantem.cz/>>.

<sup>43</sup> Zdroj vlastní.

### 3.2 Získání řidičského oprávnění

V dnešní době přibývá mladých lidí, kteří chtějí řídit motorové vozidlo. Mezi nimi je také stále více mladých žen. Řidičské oprávnění může získat osoba, která splní podmínky vyžadované „zákonem o provozu na pozemních komunikacích“. Dispozice pro získání řidičského oprávnění jsou vyjmenovány v § 82 citovaného zákona, kde kromě minimálního věku 18 let pro získání řidičského oprávnění pro skupinu „B“, to jsou dále i odborná a zdravotní způsobilost, trvalý pobyt na území České republiky, nebo pobyt na území České republiky po dobu alespoň 6 měsíců a další. Držitel řidičského oprávnění pro skupinu „B“ pak může řídit „motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, je určena pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg.“<sup>44</sup>

Příprava v autoškole trvá běžně 2-3 měsíce. Kromě teoretické části každý žák autoškoly absolvuje 28 praktických jízd. Nejčastěji jízdy probíhají 2x do týdne, jedna vyučovací hodina trvá 45 minut, což je běžná vyučovací hodina ve škole. Během jedné jízdy je možné odjet maximálně 2 výcvikové hodiny. Po úspěšném absolvování autoškoly, tedy složení závěrečné zkoušky skládající se z teoretické části (test z pravidel silničního provozu) a praktické části (jízdu s vozidlem pod dohledem zkušební komisaře), se mladému člověku dostává do ruky řidičský průkaz.<sup>45</sup>

### 3.3 První jízdy

Dle Veroniky Hamerníkové<sup>46</sup> jsou pro začínající řidiče pro začínající řidiče nebezpečné zejména jejich společné jízdy s kamarády. V rámci Evropy i v České republice existují názory, že řidiči začátečníci (mladí řidiči) by první jízdy po získání řidičského oprávnění neměli absolvovat ve vozidle sami, ale měli by řídit pod dozorem osoby, která sama má již s řízením motorového vozidla minimálně pětileté zkušenosti. K těmto osobám se řadí hlavně rodiče nebo starší sourozenci. Myšlenka je to dobrá,

---

<sup>44</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018, s. 449.

<sup>45</sup> *Jak dlouho trvá autoškola* [online]. Praha: Autoškola Crkva, 2023 [cit. 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://www.autoskola-crkva.cz/jak-dlouho-trva-autoskola>>.

<sup>46</sup> HAMERNÍKOVÁ, V. Vliv věku a pohlaví řidiče na jeho výkonnost při řízení [online]. Praha: Českomoravská psychologická společnost, 2009 [cit. 2023-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://cmpsy.cz/files/pd/2008/pdf/hamernikova.pdf>>.



ale v dnešní uspěchané době asi málo aplikovatelná do praxe. První jízdy mladého řidiče se uskutečňují většinou s vozidlem jejich rodičů. Mladý řidič ve spojení s dalšími stejně starými či mladšími spolujezdci, má tendenci se před svými spolujedoucími předvádět a jet rychleji, než mu to dovolují jeho schopnosti. Nedokáže dosud s dostatečným předstihem předvídat důsledky svého jednání a včas vyhodnotit všechny podněty pro správné rozhodnutí v situaci, kdy musí reagovat na chování jiných účastníků v silničním provozu. Nezřídka se snaží rychlejší jízdou, na kterou zcela logicky navazuje i předjíždění pomalejších vozidel, či riskantní jízdou, zapůsobit na druhé pohlaví a získat si tak statut „borce“ nebo jak se dnes mezi mladými spíše říká „být cool“. S rychlou jízdou pak zákonitě dochází k porušování dopravních předpisů. Právě takové situace navozují vznik dopravních nehod mladých řidičů, jejichž následky mohou být, pro ně samotné nebo jejich kamarády, fatální. Mladí řidiči po absolvování autoškoly ještě nemají dostatečně osvojené všechny dovednosti pro bezpečné ovládání motorového vozidla, které se časem zautomatizují. Většina z nich ještě nedokáže správně zkoordinovat všechny jednotlivé činnosti potřebné pro řízení motorového vozidla, a tak se může velice lehce stát, že se mladý řidič bude soustředit na správné řazení, bude sledovat svoji ruku posouvající řadící páku do správné polohy, a přitom přestane sledovat provoz před svým vozidlem. Díky tomu může vozidlem najet v lepším případě na krajnici vozovky, v horším případě do protisměrné části vozovky, či nestihne včas zastavit své vozidlo za vozidlem, jehož řidič zastavil v důsledku situace v silničním provozu. Nevěnování dostatečné pozornosti řízení motorového vozidla může nastat i při pouhém přepínání stanice na rádiu, nemluvě o telefonování při jízdě, což je nešvar všech řidičů, nejen mladých.

## 4 Psychologie řidiče

Čemu se věnuje dopravní psychologie? Zjednodušeně by se podle K. Havlíka<sup>47</sup> tento termín mohl vysvětlit, jako zkoumání chování řidičů jedoucích v dopravním prostředí a chování dalších účastníků silničního provozu. Tato pozorování nám přinášejí odpovědi na otázky: Jakým způsobem se účastníci silničního provozu chovají? Koho nebo co můžeme nazvat klíčovým prvkem dopravy? Je to vozidlo anebo člověk se svými potřebami? Jak se dokážeme ztotožnit s rolí řidiče? Klíčovým prvkem v dopravě je člověk, který svým jednáním zasahuje do všech oblastí dopravního systému. Bezproblémový řidič by měl být přizpůsobivý, emočně stabilní, svědomitý, spolehlivý, odolný vůči stresu, měl by mít dostatečnou sebedůvěru a schopnost sebeovládání.

Jsme schopni při řízení motorového vozidla všechny tyto vyjmenované vlastnosti využívat? Člověk je schopen řídit motorové vozidlo po pozemní komunikaci. Při řízení vozidla by měl být koordinovaný, měl by být dostatečně zkušený, aby mohl vnímat všechny podněty, kterého během řízení vozidla potkají. Z hlediska psychologických kategorií lze usuzovat, že řidič extrovert bude milovat rychlou jízdu po městě i na závodním okruhu, bude toužit po neustálé změně a akci a jednotvárná jízda ho bude ubíjet a nudit. Naopak introvert bude jednotvárnou jízdu milovat a bude se oddávat svým interním prožitkům při řízení motorového vozidla, a přitom může zapomenout na vnější podněty z okolí, jak uvádí Havlík<sup>48</sup>. Asi každý z nás viděl film *Vesničko má středisková*, kde se pan doktor v podání Rudolfa Hrušínského při jízdě kochá okolní krajinou. Život není film, ale zpracovatele práce to přišlo vhodné uvést jako příklad.<sup>49</sup>

Nicméně nesoustředěnost řidiče introverta by podle Havlíka<sup>50</sup> při skutečné jízdě by mohla způsobit, že nebude dostatečně rychle reagovat na vzniklou situaci v silničním provozu, a tím vznikne možnost způsobení dopravní nehody. Ne nutně musí všichni introverti způsobovat dopravní nehody, přece jen každý řidič je originál,

---

<sup>47</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 13.

<sup>48</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 24.

<sup>49</sup> Zdroj vlastní.

<sup>50</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 24.

jenž nelze zaškatulkovat. Osobnost řidiče je jedinečná a může být ovlivněna jeho vrozeným temperamentem nebo získaným charakterem.<sup>51</sup> Zpracovatelka „práce“ chce dále vysvětlit některé klíčové prvky potřebné pro řízení motorového vozidla.

#### 4.1 Pozornost

Řidič by měl být neustále pozorný a sledovat provoz v silničním provozu, jehož je součástí. „*Definice pozornosti zní: Schopnost zaměřit a soustředit psychiku na předmět, děj a situaci.*“<sup>52</sup> Dle K. Havlíka<sup>53</sup> rozeznáváme dva druhy pozornosti, vrozenou pasivní pozornost. Záměrná pozornost je aktivní pozorností, jenž je přímo spjata s koncentrací. Při řízení motorového vozidla musíme zapojit jak pozornost pasivní, tak aktivní. Pozornost by se neměla soustředit jen na bezprostřední okolí, ale měli bychom vnímat celou situaci v dopravním prostoru. Pozornost řidiče se liší od jeho zralosti, tedy zkušenosti nebo nezkušenosti, od jeho psychického rozpoložení, jeho fyzického stavu a také od počtu najetých kilometrů, a to jak celkem nebo dobou strávenou za volantem při jedné jízdě. Důležitá je i denní doba řízení. Někomu vadí řídit v noci, někdo to má naopak rád. Jinak jsme schopni řídit motorové vozidlo, pokud jsme odpočatí a nechvátáme, odlišně řídíme, pokud jsme ve stresu, unavení či nemocní.

#### 4.2 Vnímání

Autor Karel Havlík<sup>54</sup> se také zabývá tím, jak vnímá řidič? Vnímání je osobní záležitostí. Každý z nás vnímá jinak. Jinak bude vnímat starší muž, či žena, jinak bude vnímat člověk ve středním věku a samozřejmě jiné vnímání bude mít mladý řidič či řidička. Jinak vnímá řidič odpočatý, vyspalý, v dobré náladě a jinak vnímá řidič unavený, na počátku nemoci, nevyspalý. Samostatnou kapitolu pak tvoří řidiči pod vlivem alkoholu či léků. Obecně se má za to, že ženy jsou více pozornějšími a vnímavějšími řidiči.

Vnímání je součástí předvídání. Nejvíce informací získává řidič zrakovými vjemy. Základem je dobře vidět, pokud dobře vidíme, pak bychom si měli jasně

---

<sup>51</sup> Zdroj vlastní.

<sup>52</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 200, s. 23.

<sup>53</sup> Tamtéž, str. 33.

<sup>54</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 31.

uvědomit, co vše vidíme. To, jak vidíme konkrétní situaci je podkladem pro naše další rozhodování a odhad budoucího děje. Nemalý podíl na našem vnímání má rozsah zorného pole, psychická i fyzická kondice nebo vliv požitého alkoholu či návykové látky. Časté přestávky doplněné pohybovými aktivitami, lehká svačina, ale i komfortní poloha je podmínkou pro udržení pozornosti a dobrého vnímání zejména při delších jízdách. Pokud řidič řídí motorové vozidlo po dobu čtyř hodin, jeho reakce na podněty jsou značně sníženy než při započetí jízdy. Oko člověka je schopné rozlišovat dvě oblasti pozorování. První oblastí je ostré vidění, to, co máme přímo v zorném poli. Zorné pole obsáhne jen několik stupňů, je tedy poměrně úzké. Druhou oblastí je periferní vidění. Lidské oko periferním viděním vidí relativně široce. Zpravidla periferním viděním reagujeme na nějaký pohyb, přitom už, ale nevnímáme zdánlivé maličkosti, jako jsou například barvy. Pro vnímání řidiče jsou obě oblasti velmi důležité. Ke správnému vnímání je tedy zapotřebí, aby řidič nejen nehnutě pozoroval prostor před svým vozidlem, ale aby současně v nezbytné míře sledoval i své okolí. Pokud řidič sleduje jeden určitý bod, lehce může změnit směr své jízdy. Sledování pohyblivých cílů je tedy důležité ke zhodnocení celé situace v silničním provozu. Například upažená ruka cyklisty signalizuje jeho změnu směru jízdy. Řidič by se měl dívat vždy do směru kam jede, zejména při jízdě v zatáčkách by měl sledovat průběh zatáčky a pravý okraj vozovky, při jízdě přímo, by měl sledovat pravý okraj vozovky.<sup>55</sup>

Oproti mužům mají dle Havlíka<sup>56</sup> ženy řidičky jiné prostorové vnímání, které se projevuje zejména při parkování, v odhadu vzdálenosti od okraje vozovky nebo odhadu šířky či délky vozidla. Kolik z vás, když vidělo špatně zaparkované vozidlo, si v duchu řeklo, že to musela určitě parkovat ženská? Ne všechny ženy řidičky a všichni muži řidiči jsou stejní, v každé skupině se objevují výjimky.<sup>57</sup>

Nejdůležitějším orgánem pro řidiče je jeho zrak. Zrakem řidič vnímá vše, a proto je důležité mít zrak v pořádku. Součástí každé preventivní kontroly u lékaře je i vyšetření zraku, a to jak ve vztahu k přečtení textu jedním okem z určité vzdálenosti, tak k barvocitu. Svůj zrak, jak uvádí Karel Havlík<sup>58</sup>, si můžeme sami vyzkoušet třeba

---

<sup>55</sup> *Vnímání a předvídavý způsob jízdy* [online]. Praha: Besip, 14.11.2012 [cit. 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Pro-media/Clanky/Vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

<sup>56</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 117-119.

<sup>57</sup> Tamtéž, s. 117-119 + zdroj vlastní.

<sup>58</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 30-32.

tím, že se od svého vozidla vzdálíme na vzdálenost asi 20 metrů zkusíme přečíst naši registrační značku.

### 4.3 Vyhodnocení a rozhodování

Nezbytnou součástí chování řidiče v dopravním prostředí je dle K. Havlíka<sup>59</sup> kromě již uvedených vlastností také schopnost danou situaci vyhodnotit a rozhodnout se. Na naše rozhodování působí několik faktorů:

- vnější prostředí, naše minulé volby v podobných situacích, nepřízeň počasí, stav vozovky, její přehlednost, moment překvapení
- vnitřní prostředí – únava, bolesti zad, hlavy, nedostatek spánku, stres.

Rychlost, s jakou jsme schopni reagovat na dané podněty, je také rozhodující. Ne vždy je rychlé rozhodnutí tím správným rozhodnutím. I při rozhodování hraje významnou roli zkušenost řidiče a jeho věk. Mladí řidiči většinou reagují rychleji než starší řidiči. Řidič s počínajícím onemocněním, či pociťující bolest, reaguje pomaleji než zcela zdravý řidič. Unavený a nevyspalý řidič bude také reagovat pomaleji než řidič v dobré psychické i fyzické kondici. A v neposlední řadě bude rozdíl mezi reakcí v době jízdy například v noci či za dne.

### 4.4 Umění předvídat

Karel Havlík<sup>60</sup> se dále zmiňuje, že životně důležitým faktem ve všech oborech lidské činnosti je schopnost předvídat. O předvídavosti se zpracovatelka „práce“ zmiňovala u vnímání. Schopnost předvídat je velmi důležitá zejména při řízení motorového vozidla. Někteří řidiči se s touto schopností již narodili a postupným získáváním zkušeností ji ještě více zdokonalují. Jiní řidiči se jí musí teprve naučit. Umění předvídat je spojeno s inteligencí, představivostí, koncentrací, pamětí, vnímáním, myšlením a samozřejmě se schopností poučit se ze svých získaných zkušeností. Při řízení motorového vozidla proudí k řidiči množství informací z okolního prostředí, které musí přijmout a zhodnotit, jakým způsobem na tyto informace reagovat.

---

<sup>59</sup> Tamtéž, 2005, s. 33.

<sup>60</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005, s. 35-36.

Příkladem může být jízda po čerstvě zasněžené vozovce. Pokud řídíme vozidlo na silnici, kde leží čerstvě napadaný sníh, neměli bychom jet vyšší rychlostí, protože už můžeme předvídat, že v případě nutnosti náhlého brždění, bychom se se svým vozidlem mohli dostat do neřízeného smyku, jehož vyvrcholením by byla dopravní nehoda. Správně si tedy vyhodnotíme všechny dostupné informace a budeme předvídat následný děj událostí, pokud se nesprávně zachováme.

Předvídatelnost použijeme i při řízení motorového vozidla v městském provozu. Tím, že sledujeme chování řidiče jedoucího před námi, který jede velmi pomalu a často bez příčiny brzdí, získáme dostatek informací pro to, abychom předvídali, zda vzdálenost mezi našimi vozidly je dostatečná anebo ji raději o trochu zvětšíme. Poté budeme mít dostatek času, v případě nečekané události v silničním provozu (například dalším bezdůvodným bržděním vozidla před námi), na naši reakci.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Zdroj vlastní.

## 5 Příčiny dopravních nehod mladých řidičů

### 5.1 Nepřiměřená rychlost

Zpracovatelka „práce“ se soustředila na příčiny dopravních nehod mladých řidičů, a to na základě statistických ukazatelů. Co je to rychlost? Asi každý ví, že rychlost je fyzikální veličina, kterou je možné vyjádřit jednotkou rychlosti, třeba v m/s při stanovení rychlosti větru, nebo pro účely této „práce“ vhodnější jednotkou vyjádřenou v kilometrech za hodinu. Dle V. Porady<sup>62</sup> nepřiměřená rychlost jako příčina dopravní nehody poukazuje na to, že řidič jel rychleji, než v dané situaci směl nebo mohl. Druhů nepřiměřené rychlosti může být několik. Avšak dle statistických údajů bývá na prvním místě uváděna příčina dopravní nehody nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu a povaze vozovky. K tomuto většinou dochází nepřizpůsobením rychlosti změnám povětrnostních podmínek, například dešť, sníh, námraza. Další možností je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Pod pojmem dopravně technický stav lze uvést příčné či podélné naklonění vozovky, ale také křižovátku nebo zatačku. O nepřizpůsobení rychlosti lze hovořit i v případě snížené viditelnosti, což je například jízda za hustého deště, sněžení či mlhy a dále sem řadíme i jízdu s vozidlem bez předepsaného nebo nedostatečného osvětlení.

### 5.2 Nesprávné předjíždění

V aplikaci ustanovení § 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“) jsou vymezeny základní pojmy, nicméně definici „předjíždění“ zde nenajdeme. Pokud budeme vycházet z významu slova, pak bychom předjíždění mohli sami definovat jako způsob, kdy se svojí rychlejší jízdou dostáváme před pomalejší vozidlo jedoucí před námi. Předjížděním se zabývá § 17 citovaného zákona, kde je uvedeno, jakým způsobem může řidič předjíždět, tedy že se předjíždí vlevo. Vpravo můžeme předjíždět jen za jasně vymezených výjimek. V dalších odstavcích je pak stanoveno, kdy naopak řidič předjíždět nesmí. V dostupných statistikách lze zjistit různé způsoby nesprávného předjíždění. Nejčastěji se můžeme setkat s dopravní nehodou, kdy řidič předjíždí vozidlo odbočující vlevo. Následuje předjíždění vozidla, jehož řidič špatně odhadl boční odstup od předjížděného vozidla

---

<sup>62</sup> PORADA, Viktor, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde 2000, s. 108.

nebo pokud řidič při předjíždění ohrozí protijedoucího řidiče svým špatným odhadem jeho rychlosti nebo jeho vzdálenosti. Stejně tak sem řadíme i předjíždění v nepřehledném úseku komunikace.<sup>63</sup>

### 5.3 Nedání přednosti v jízdě

V aplikaci ustanovení § 2 písm. q) „*zákona o provozu na pozemních komunikacích*“ je „*ex lege*“ vymezeno, co znamená dát přednost v jízdě. Je to „*povinnost řidiče nezačít jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy*“<sup>64</sup>. I zde pro účely statistiky rozlišujeme několik druhů nedání přednosti. Nejčastějším prohřeškem mladých řidičů je nedání přednosti oproti svislému dopravnímu značení P 4 – „*Dej přednost v jízdě*“. Nedání přednosti v jízdě vozidlu, jehož řidič odbočuje vlevo, je druhou nejběžnější příčinou. Na třetí místo řadíme nedání přednosti při změně jízdních pruhů. A poslední nejobvyklejší příčinou nedání přednosti v jízdě je nedání přednosti v jízdě oproti svislému dopravnímu značení P6 – „*Stůj, dej přednost v jízdě!*“. Další možnou příčinou dopravní nehody může být porušením pravidla pravé ruky, tedy nedání přednosti v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava. Při těchto dopravních nehodách dochází nejvíce ke střetu z boku, pokud se jedná o nedání přednosti protijedoucímu vozidlu, pak povětšinou dochází k čelnímu střetu obou vozidel.<sup>65</sup>

### 5.4 Nesprávný způsob jízdy

Co si můžeme představit pod pojmem nesprávný způsob jízdy? Je to hodně všeobecný termín a „*zákon o provozu na pozemních komunikacích*“ ho opět žádným způsobem nedefinuje. Nevěnování pozornosti řadíme pod nesprávný způsob jízdy. Nevěnováním pozornosti se zabývá aplikace § 5 citovaného zákona Povinnosti řidiče. Zde je v § 5 odst. 1 písm. b) mimo jiné uvedeno, že řidič se musí „*věnovat plně řízení*

---

<sup>63</sup> PORADA, Viktor, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde 2000, s. 108 + vlastní statistické šetření v Ročenkách nehodovosti v období 2015-2019 vydaných Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia Policie České republiky.

<sup>64</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018, s. 29.

<sup>65</sup> PORADA, Viktor, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde 2000, s. 108 + vlastní statistické šetření v Ročenkách nehodovosti v období 2015-2019 vydaných Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia Policie České republiky.



*vozidla nebo jízdy na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích“.*<sup>66</sup>

A čím je možné se plně nevěnovat řízení motorového vozidla? Například laděním rádia, kouřením, konzumací jídla anebo fyziologickými projevy. Například kýchnutí, které trvá velice krátkou dobu, je dost nebezpečné. Během této krátké doby se v hustém městském provozu může stát hodně nepředvídatelných událostí, třeba řidič ve vozidle před námi zabrzdí, protože do vozovky vběhlo dítě. Ze statistického hlediska je nesprávný způsob jízdy vůbec nejčastější příčinou dopravních nehod.<sup>67</sup>

Pod nesprávný způsob jízdy dále spadá nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, vymezení bezpečnostní vzdálenosti je uvedeno v § 19 v odst. 1 citovaného zákona – *Vzdálenost mezi vozidly. „Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“*<sup>68</sup>

Hlavně v rámci městského provozu je toto ustanovení citovaného zákona velmi aktuální, tedy „lepit se někomu na zadek“ se nám nemusí vyplatit. V tomto případě vždy dochází ke střetu přední části vozidla se zadní částí vozidla jedoucího před námi. Pokud bychom pátrali po nejčastější příčině dopravních nehod nejen mladých řidičů z důvodu nesprávného způsobu jízdy, pak bychom na první místo museli zařadit nedodržení bezpečnostní vzdálenosti. Na třetí místo řadíme dopravní nehody způsobené otáčením nebo couváním. Stejně tak sem řadíme i agresivní a bezohlednou jízdu. Pod nesprávný způsob jízdy spadá i samovolné rozjetí vozidla, pokud řidič své vozidlo stojící na vozovce s podélným sklonem špatně nebo nedostatečně zajistí proti pohybu, třeba zatažením ruční brzdy anebo nepodložením klínu, může se vozidlo samo rozjet.<sup>69</sup>

Pro zajímavost by zpracovatelka „práce“ ráda uvedla, že ve statistickém formuláři, ze kterého se čerpají statistická data, jsou pod nesprávným způsobem jízdy

---

<sup>66</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 4. vydání.* Praha: Leges, 2018, s. 82.

<sup>67</sup> Zdroj vlastní + vlastní statistické šetření v Ročenkách nehodovosti v období 2015-2019 vydaných Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia Policie České republiky.

<sup>68</sup> KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 4. vydání.* Praha: Leges, 2018, s. 230.

<sup>69</sup> Zdroj vlastní + vlastní statistické šetření v Ročenkách nehodovosti v období 2015-2019 vydaných Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia Policie České republiky.

zařazeny i dopravní nehody, které vznikly při použití prostředků Policie České republiky k zastavení vozidla (např. zastavovací pásy či použití zbraně) při pronásledování pachatele.<sup>70</sup>

## 5.5 Dopravní nehody pod vlivem návykových látek

Pod pojem návykové látky řadíme jak alkohol, tak i omamné a psychotropní látky. Obecně by se dalo říci, že zatímco alkohol se může objevit u všech řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu pod vlivem návykové látky, omamné a psychotropní látky jsou většinou doménou mladých řidičů. Česká republika je známa vysokou spotřebou alkoholu. Ve spotřebě na jednoho obyvatele se ve světě naše republika umísťuje na předních příčkách.<sup>71</sup>

Jak alkohol, tak i užití omamných a psychotropních látek ovlivňuje řidiče za volantem. Řidiči se snižuje pozornost, dále se mu snižuje schopnost se soustředit, zpomaluje se mu rychlost reakcí na podněty a rozostřuje se vidění. Co se však s alkoholem a s užitím omamných a psychotropních látek zvyšuje, je sebevědomí. Také je prokázané spojení mezi užíváním alkoholu a agresivitou. V České republice máme nulovou toleranci alkoholu, a to jak pro řidiče motorových vozidel, tak i pro řidiče nemotorových vozidel.<sup>72</sup>

Řidič motorového vozidla by tedy neměl po vypití sklenky alkoholu, byť by si dal jen jedno malé pivo po obědě, usednout za volant. Zpracovatelka „práce“ se při výkonu svého povolání setkala s několika „rekordmany“, kteří při provedené dechové zkoušce na alkohol nadýchali kolem 14. hodiny odpoledne 2 promile alkoholu a při podání vysvětlení k dopravní nehodě tvrdili, že se jednalo o zbytkový alkohol.<sup>73</sup>

Nicméně v České republice tolerujeme hladinu alkoholu 0,24 promile. A proč se toleruje právě tato hodnota? Tato hodnota je složena ze dvou odchylek. V prvním případě se jedná o odchylku přístroje Dräger, kterým se provádí dechové zkoušky na místě dopravní nehody. Odchylka uváděná výrobcem přístroje je 0,018 promile, při zaokrouhlení tedy 0,02 promile. V druhém případě se jedná o fyziologickou odchylku,

---

<sup>70</sup> Zdroj vlastní.

<sup>71</sup> Zdroj vlastní.

<sup>72</sup> ŘEZÁČ, P., ZÁMEČNÍK, P. Rizikové chování účastníků dopravy, alkohol a jeho dopady [online]. Brusel: European Transport Safety Council, 2018 [cit. 23-01-2023]. Dostupné z WWW: <<https://etsc.eu/wp-content/uploads/SaS-Prague-2018-Rezac-Zamecnik.pdf>>.

<sup>73</sup> Zdroj vlastní.

kteřá je stanovena na základě znaleckých lékařských posudků na 0,22 promile. Součet obou odchylek je tedy právě 0,24 promile. Pokud tedy řidič motorového vozidla při provedené dechové zkoušce nadýchá 0,24 promile, pak na něj policie pohlíží, jako na řidiče, který není pod vlivem alkoholu. Nicméně ve statistických ročenkách, ze kterých prováděla zpracovatelka „práce“ šetření, jsou dopravní nehody, jejichž viník při dechové zkoušce nadýchal 0,24 promile alkoholu v dechu, vedeny jako dopravní nehody pod vlivem alkoholu.<sup>74</sup>

Při každé dopravní nehodě se každý řidič musí na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce na zjištění požití alkoholu a také se musí na výzvu policisty podrobit testu na zjištění, zda není ovlivněn omamnými a psychotropními látkami. Pokud se tedy řidič přes výzvu policisty tomuto odmítne podrobit, potom spáchá přestupek podle aplikace ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) „zákona o provozu na pozemních komunikacích“, který je následně s řidičem řešen ve správním řízení. Ve statistických ročenkách v položce 11 jsou číslem 0 označeny dopravní nehody, při kterých nebyl alkohol zjišťován. Jedná se o dopravní nehody, jejichž řidiči se odmítli podrobit dechové zkoušce, ale i o dopravní nehody, jejichž řidiči se dechové zkoušce vzhledem k utrpenému zranění podrobit nemohli. Další sledovanou hodnotou při ovlivnění alkoholem je v České republice hodnota 1,0 promile. Hodnota 1,0 promile je stanovena jako hodnota, která určuje, zda se jedná o přestupek či trestný čin. Pokud je tedy hodnota alkoholu v krvi řidiče, který se po pozitivních dechových zkouškách podrobil lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu a následným rozbořem biologického materiálu pod hranicí 1,0 promile, pak se jedná o přestupkové jednání, které s provinilým řidičem následně řeší příslušný správní orgán. Pokud však hodnota překročí hranici 1,0 promile, jedná se o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, který s provinilým řidičem řeší příslušný soud. Při výkonu svého povolání se zpracovatelka „práce“ v roce 2021) setkala s novým „rekordem“. Tento rekord však nedeřží mladý muž nebo mladá žena, ale žena ve věku 40 let s hodnotou 3,05 g/kg alkoholu v krvi, která nesprávným způsobem jízdy (couváním) způsobila dopravní nehodu, při které došlo pouze ke hmotné škodě.<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> BLECHA, T. *Přestupky spojené s alkoholem za volantem* [online]. Praha: Seznam Zprávy, a.s., 2019, 05.02.2019 [citace 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://www.garaz.cz/clanek/prestupky-spojene-s-alkoholem-za-volantem-21001039>>.

<sup>75</sup> Zdroj vlastní.

## 6 Preventivní projekty

### 6.1 Dekra – Nehodou to začíná

Zpracovatelka „práce“ se dne 8.11.2022 v Plzni zúčastnila pořadu Nehodou to začíná. Jedná se o interaktivní preventivně edukační pořad sekundární prevence zaměřené na ohroženou cílovou skupinu studentů středních škol ve věku 15-20 let. Program je sestaven do devadesáti minutového celku, který se skládá z několika částí, které budou následně popsány. Na podiu je umístěné velké plátno.<sup>76</sup>

Hned na úvod si moderátor získává pozornost publika interaktivní „hrou“, kdy rozhodí mezi publikum do sálu několik tenisových míčků, čímž zkouší pozornost účastníků. Pozornost rozhodně získává, ozývá se i smích. Na plátně jsou spuštěna videa z dopravních nehod mladých řidičů, kdy všechna videa měla jedno společné. To je také první otázka moderátora, co mají tato videa společného. Společně s publikem je odhalena správná odpověď, která zní, že řidiči motorových vozidel na videích nevěnují pozornost řízení motorového vozidla, neboť hovoří s dalšími cestujícími, píše SMS a podobně. Následně moderátor zjišťuje, kdo již z přítomného publika vlastní řidičské oprávnění. Pokračuje se scénkou s mobilním telefonem, jsou vybráni dva účastníci pořadu, kdy jeden představuje řidiče a druhý spolujezdce. Scénka je koncipována tak, že řidiči v průběhu jízdy zazvoní mobilní telefon a jeho spolujezdce má nějakým vhodným způsobem přimět, aby tento zvonící mobilní telefon nezvedal, například tím, že telefon zvedne sám. Nebo spolujezdce může dát najevo svůj strach, z toho, že řidič řídí s mobilem v ruce. Účelem je ukázat, že i spolujezdce má možnost poukázat na to, že jízda s mobilním telefonem v ruce je nebezpečná. Následuje první host.<sup>77</sup>

Prvním hostem byl soudní znalec z oboru dopravy Ing. A. V.. Jeho přednáška byla orientována teoreticky, bez uvedení situačních příkladů. Soudní znalec dále prezentoval, kolik dopravních nehod bylo způsobeno na území ČR v roce 2021. Na závěr svého vystoupení soudní znalec pokládal posluchačům otázky, na které byla jen velmi malá odezva. Po otázkách soudní znalec tak trochu „strašil“ s výkladem

---

<sup>76</sup> Zdroj vlastní.

<sup>77</sup> Zdroj vlastní.

z trestního práva, co vše může posluchače čekat, pokud způsobí dopravní nehodu se zraněním nebo i pod vlivem alkoholu.<sup>78</sup>

Po soudním znalci přichází na řadu přednáška vedoucího psychologa nadace Drop In na téma závislostí se zaměřením se na alkohol. V další části se ke slovu dostává opět moderátor. Na plátně se objeví fotografie z rodinné oslavy a moderátor poutavě vypráví skutečný příběh svého kamaráda, který utrpěl smrtelné zranění na motocyklu. V sále je ticho a všichni posluchači pozorně poslouchají. Následují informace o aktivní prevenci, bezpečném rozestupu a přiměřené rychlosti, dále ukázka z crashtestů, součástí jsou také počítačové simulace programu PC Crash, s jehož pomocí lze za pomoci animace ukázat celý průběh dopravní nehody. PC Crash běžně používají zejména soudní znalci z oboru dopravy při zpracování znaleckých posudků ke stanovení průběhu dopravní nehody. Tento program PC Crasch také velmi omezeně používají někteří policisté, a to pro grafické znázornění plánu místa dopravní nehody.

79

Po této více méně teoretické části přichází na řadu opět vedoucí psycholog nadace Drop In, tentokrát se věnuje problematice návykových látek. Po krátkém předělu s moderátorem přichází na řadu zdravotník za účasti bývalého profesionálního záchranáře R. K., který v současné době vyučuje první pomoc. Záchranář chvíli hovoří o své práci a pak následuje scénka. Opět jsou vybráni z řad účastníků dobrovolníci a scénka je navržena tak, že dobrovolníci, kteří byli před tím v tichosti, aby ostatní neslyšeli poučení, co mají dělat, si sedají na židle. Vypadá to, jako kdyby jeli ve vozidle. Náhle se ozve zvuk dopravní nehody, dobrovolníci jsou nehybní a zhroucení jsou na židlích. V sále je ticho. Ticho je záměrné, čeká se. Nikdo nechápe, co se děje a všichni čekají, co bude dál. Až po nějaké době jeden z účastníků pořadu pochopí. Zvedá se ze své židle v obecnstvu a jde poskytnout „posádce vozidla“ první pomoc. Slovo si opět bere moderátor společně se záchranářem a hodnotí, co se právě stalo, a také je zde ukázka poskytnutí první pomoci. Po této scénce pořad končí.<sup>80</sup>

Program je interaktivní, tedy vyžaduje spolupráci s publikem. Z pohledu autorky byla interaktivní část pro posluchače nejvíce zajímavá. Během těchto interakcí

---

<sup>78</sup> Zdroj vlastní.

<sup>79</sup> Zdroj vlastní.

<sup>80</sup> Zdroj vlastní.

se publikum soustředí na program nebo alespoň většina z nich. Při interaktivních vstupech v sále pozhasínala světla mobilních telefonů, bez kterých se většina mladých dnes neobejde. Zpracovatelka „práce“ sama seděla ve skupince asi 8 studentů ze střední dopravní školy, jednalo se o chlapce ve věku 15-16 let ze Střední průmyslové školy dopravní v Plzni. Na otázku zpracovatelky „práce“ po skončení přednášky, zda se jim tato přednáška líbila, odpovídali většinou souhlasně, že ano, i když jeden z chlapců uváděl, že něco se mu líbilo a něco ne, že občas to byla docela nuda, nudu však blíže nedokázal specifikovat.<sup>81</sup>

Cílem projektu *Nehodou to začíná* je „*snižovat rizikové faktory v chování mladých účastníků silničního provozu s důrazem na vlastní odpovědnost, dodržování pravidel silničního provozu, seznamování s častými příčinami dopravních nehod a jejich následky v případě pochybení*“<sup>82</sup>. Název projektu *Nehodou to začíná*, již sám predikuje, že dopravní nehodou se spouští řada dalších událostí, které se mohou dotýkat nejen všech účastníků silničního provozu, ale i jejich blízkých. Pořad tak nenásilnou formou upozorňuje na to, že každý z účastníků silničního provozu má vše ve svých rukou a že záleží na chování každého z nás. Snaží se mladým a začínajícím řidičům ukázat, že pokud se při jízdě s motorovým vozidlem budou dostatečně věnovat řízení motorového vozidla, budou se snažit předvídat možné nastalé události i chování ostatních účastníků silničního provozu, pak s největší pravděpodobností k dopravní nehodě nemusí vůbec dojít. V rámci přednášky je poukazováno na možnost rozptýlení pozornosti za pomoci mobilního telefonu, bezpečné jízdy za použití bezpečnostních pásů, sledování technického stavu vozidla, dodržování bezpečné vzdálenosti a rychlostních limitů. V neposlední řadě i přítomností vedoucího psychologa nadace Drop In je zřejmé, že projekt chce být komplexní a upozorňuje i na nebezpečí užívání návykových látek, a to nejen ve vztahu k řízení motorových vozidel. Zpracovatelka velmi ocenila i simulaci poskytnutí první pomoci po autonehodě, ticho, které zavládlo v sále „po nehodě“ bylo skoro až hrozné. Projekt *Nehodou to začíná* byl spuštěn 1.1.2016 a je financován z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů a jeho

---

<sup>81</sup> Zdroj vlastní.

<sup>82</sup> *Nehodou to začíná* [online]. Praha: Dekra, 2023 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.nehodoutozacina.cz/>>.

propagátorem je firma Dekra. Celým projektem se zabývá sehraný tým osob. Účast na projektu je zdarma jak pro účastníky ta i pro školy.<sup>83</sup>

## 6.2 Besip

Vláda České republiky svým usnesením č. 8 ze dne 4. ledna 2021 schválila Strategii BESIP 2021-2030. Besip ve své strategii BESIP 2021-2030 rovněž zmiňuje mladé řidiče jako rizikové pro jejich nedostatky řidičských schopností, a ne vždy zodpovědné chováním, které je pro ně v tomto vývojovém období specifické a dané jeho psychickým a sociálním vývojem. Jedná se zejména o mladé řidiče, kteří mají tendenci k agresivitě spojené s adrenalinovým způsobem jízdy. Právě v důsledku nedostatečné zkušenosti společně v souběhu s rychlou jízdou dochází z jejich strany k chybnému vyhodnocení situace a k jejich následnému selhání. Hloubková analýza dopravních nehod poukazuje, že přítomností stejně starých spolujezdců dochází ke zvýšení rizika vzniku dopravní nehody. Podle Besipu lze těchto strategických cílů docílit následujícími činnostmi:

- *„Reformovat výcvik a zkoušku odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění s ohledem na bezpečné chování a rozvoj dopravního smyslu.*
- *Omezit počet pokusů o získání řidičského oprávnění před nutným opakováním celého výcviku.*
- *Posílit informovanost a zodpovědnost budoucích řidičů na středních školách.*
- *Do procesu vzdělávání a osvětové činnosti zahrnout aktivity směřující k příklady stereotypního chování za volantem, zejm. potenciálně agresivní jízdy u mladých řidičů-mužů“.*<sup>84</sup>

## 6.3 Asociace autoškol ČR - Startdriving

Projekt Startdriving 2022 je projektem Asociace autoškol České republiky a je určen pro mladé řidiče – absolventy autoškoly ve věku od 18-24 let uvědomující si, že patří do rizikové věkové kategorie a chtějí se zlepšit v řízení motorového vozidla.

---

<sup>83</sup> *Nehodou to začíná* [online]. Praha: Dekra, 2023 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.nehodoutozacina.cz/>>.

<sup>84</sup> *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy Samostatné oddělení BESIP, 2021, [cit. 2023-03-10] Dostupné z WWW: <[https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030\\_ceska-verze-final\\_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ](https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ)>.

Tento projekt navazuje na Startdriving 2021 a je zaměřen na zdokonalovací výcvik začínajících řidičů. Je určen pro mladé řidiče, kteří vlastní řidičské oprávnění pro skupinu B a jeho inspirací je systém vzdělávání mladých řidičů používaný u našich sousedů v Rakousku. Díky finanční podpoře z fondu zábrany škod je zcela zdarma. Záštitu nad projektem převzalo Ministerstvo dopravy a Policie České republiky. Účastníci projektu by si při absolvování projektu měli za pomoci dopravně psychologických seminářů a workshopů s Dopravní Policií České republiky doplnit a prohloubit své znalosti a zvýšit řidičské dovednosti vedoucí při výuce v centrech bezpečné jízdy a současně by měli absolvovat hodnocené jízdy v silničním provozu. Projekt je rozdělen do dvou bloků během jednoho dne od 08:00 hodin ráno do 17 hodin odpoledne. Během dopoledne probíhá teoretická část, jsou seznámeni, jak se správně posadit, jak držet volant, jak nastavit opěrku. Poté před ně předstupuje dopravní policista a vede přednášku o Policii České republiky, o její úloze v silničním provozu, jak probíhá silniční kontrola a podobně. Následuje dopravně psychologický workshop akreditovaného dopravního psychologa, workshop týmu silniční bezpečnosti, prezentace asistenčních systémů a poté následují evaluační jízdy v silničním provozu. Odpolední blok opět začíná teorií bezpečné jízdy a zvládání krizových situací, například krizové brždění v různých rychlostech do úplného zastavení, jízda zatáčkou při nedotáčivém a přetáčivém smyku, brždění na rozdílných površích jako je sucho, mokro a kluzko a poté bezpečný vyhýbací manévr. Projekt probíhá v různých školících centrech: Sosnová, Most, Příbram, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Jihlava, Trinec a Ostrava. Z výčtu měst, kde jsou školící střediska, je patrné, že se jedná o celorepublikový projekt.<sup>85</sup>

Ačkoliv zpracovatelka „práce“ již dávno není mladou řidičkou, i ona si prošla hned dvakrát obdobným kurzem bezpečné jízdy na polygonu Max Cars v Dlouhé Lhotě u Příbrami. Telefonickým rozhovorem vedeným s vedoucím instruktorem kurzů bezpečné jízdy na autodromu Most si zpracovatelka ověřila, že kurz, který ona absolvovala, je v praktické části částečně totožný s kurzem pro policisty. Krizové brždění znamená, že řidič vyjíždí z vymezeného prostoru dle pokynu instruktora

---

<sup>85</sup> *Start driving* [online]. Praha: Asociace autoškol ČR, 2023, [cit. 2023-03-10]. Dostupné z WWW:<<https://www.startdriving.cz/>>.



různou rychlostí a ve stanovený moment (projetím branky, kde je současně umístěný ukazatel rychlosti) se začíná prudce brzdit, a to až do úplného zastavení. Začíná se opravdu zlehka, napřed řidič jede rychlostí 40 km/h, rychlosti zvyšují o 10 km/h při další jízdě a končí se rychlostí 60 km/h. Jeho úkolem je s vozidlem zastavit opět do vymezené hranice. Na suchu je tohle hračka, ale pak přijde o trochu tvrdší oříšek, na vozovku polygonu je stříkána voda simulující déšť, opět se vše opakuje, ovšem brzdná dráha je podstatně delší. Poslední a nejtěžší zkouška nastává v okamžiku, kdy je použitý speciální nátěr, na který je přivedena voda. Pokud by zde voda nebyla, byla by adheze ještě vyšší než na normální vozovce za sucha a jednalo by se o ideální povrh. Nátěr společně s vodou simuluje led. Zde si mohou řidiči vyzkoušet vlastnosti svého vozidla, tedy jak se vozidlo chová, pokud budou nuceni prudce brzdit na ledu. Následuje zkouška bezpečného vyhýbacího manévru. Řidič vozidla opět jede postupně se zvyšující rychlostí z vymezeného prostoru k místu s měřičem rychlosti a zde začíná bezpečný vyhýbací manévr, kdy jako překážka se používá "stěna z vody". Z trysek umístěných v jedné řadě napříč vozovkou vystřikuje voda. Řidič do poslední chvíle neví, kde se tato stěna objeví a musí na ni nějakým způsobem reagovat. Bezpečný vyhýbací manévr se "trénuje" opět na různých površích. Poslední disciplínou je "veselá zatáčka", takto ji provozovatelé sami nazývají. Instruktor projede zatáčkou, aby všem ukázal, jak má správný průjezd vypadat. Není to však tak jednoduché, jak se to může zdát, i zde najdeme speciální nátěr polévaný vodou a opět mění přilnavost povrchu vozovky. Nátěr není po celé ploše zatáčky, ale jen v určitých místech. Při průjezdu zatáčkou tedy absolvent přejíždí na různé povrchy a musí na to vždy vhodným způsobem reagovat. Po průjezdu zatáčkou se s vozidlem otočí a projíždí zatáčku z druhé strany, aby si vyzkoušel oba druhy smyku, tedy přetáčivý, přední část vozidla přebíhá zadní část vozidla a nedotáčivý, přední kola jsou natočená, ale vozidlo jede rovně a může i dojít k neutrálnímu smyku, kdy se utrhne celé vozidlo a řidič ho nemá pod kontrolou. Po celou dobu praktické části výcviku je instruktor s absolventy kurzu spojen přes vysílačku. Každou jízdu absolventa vždy zhodnotí a upozorní na jeho chyby. Vzhledem k opakování cvičení tak má absolvent si při příštím pokusu vzít jeho slova k srdci a svých chyb se vyvarovat.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> Zdroj vlastní.

## 7 Empirická část

Zpracovatelka „práce“ si pro účely verifikace či falsifikace kvantitativně reflektovaných dílčích výzkumných otázek, reflektující danou objektivní okolnost, tj. kdy mladí řidiči způsobují dopravní nehody převážně vlivem vysoké rychlosti a že vysoká rychlost je nečastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází ke tragickým následkům, v empirické části formou empirického komparativního vhledu za určující období od roku 2015 do roku 2019 se zpracovatelka zabývala dopravními nehodami mladých řidičů. Cílovou skupinou jsou mladí řidiči a řidičky ve věku 18–26 let. Počet dopravních nehod má v posledních letech v ČR klesající tendenci. Zpracovatelka „práce“ si pro srovnání vybrala roky 2015 až 2019, rok 2020 nebyl zpracovatelkou „práce“ zvolen, jelikož data nejsou vypovídající. Rok 2020 byl ovlivněn pandemií COVID 19 – SARS-CoV-2, vyhlášením nouzového stavu a lockdownu a dosud neproběhlo pětileté období, aby mohlo být provedeno šetření v „běžných“ letech. Přesto jen pro úplnost dat zpracovatelka „práce“ uvádí, že v roce 2020 došlo k poklesu o 12 778 (11,9 %) oproti roku 2019 a celkem došlo k 94 794 dopravním nehodám. Při dopravních nehodách v roce 2020 došlo i k poklesu počtu usmrcených osob a to o 87 osob méně (15,9 %), celkem bylo usmrceno 460 osob. Úbytek sledujeme i v počtu těžce zraněných osob, kde došlo k poklesu o 303 osoby (14,4 %). Počet těžce zraněných osob činil 1 807 osob. Počet lehce zraněných osob byl o 3 055 osob nižší oproti roku 2019 (tj. 12,8 %) a činí 20 880 osob.

Data k vypracování empirické části zpracovatelka „práce“ získala z Ročenek dopravní nehodovosti v letech 2015-2019 vydávaných Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky – odborem statistiky. Další statistická data ve formátu Microsoft Excel byla zpracovatelce práce poskytnuta od autorů těchto ročenek, pplk. Mgr. Jana Straky a kpt. Ing. Jany Peleškové. V získaných materiálech následně provedla zpracovatelka „práce“ vlastní šetření, kdy v uvedených letech 2015-2019 zjišťovala ze statistických dat v každém jednotlivém roce celkový počet dopravních nehod zaviněných řidičem motorového vozidla. Následně šetřila, kolik dopravních nehod bylo za sledované období způsobeno mladými řidiči a mladými řidičkami ve věku 18-26 let. Další šetření se týkalo příčin těchto dopravních nehod a jejich následků (počty usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob). Šetřením bylo také zjištěno, kolik dopravních nehod bylo způsobeno mladými řidiči a řidičkami bez užití alkoholu a návykových látek a kolik nehod bylo způsobeno pod

jejich vlivem. Při vyhodnocování statistických dat zpracovatelka „práce“ pracuje s pojmem dopravní nehody pod vlivem návykových látek, kdy pojmem návykové látky míníme jak alkohol, tak i omamné a psychotropní látky. Následným vyhodnocením získaných dat sestavila zpracovatelka „práce“ jednotlivé tabulky pro názorné ztvárnění zjištěných skutečností.

## 7.1. Rok 2015

Vyhodnocení bylo provedeno z celkové statistiky dopravních nehod, kdy byli cílovou skupinou řidiči a řidičky narození v letech 1989-1997.

Tabulka č. 1 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2015

<b>Rok 2015</b>	celkem	Usmr- ceno	Poměr k celkovému počtu DN	Počet těžce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN	Počet lehce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN
DN zaviněné řidičem	78201	601	0,8 %	2149	2,7 %	20881	26,7 %
počet DN bez účasti mladých řidičů	65302	447	0,7 %	1648	2,5 %	15712	24,1 %
<b>Počet DN mladých řidičů</b>	<b>12899</b>	<b>154</b>	<b>1,2 %</b>	<b>501</b>	<b>3,9 %</b>	<b>5169</b>	<b>40,1 %</b>
Počet DN mladých řidičů - muži	9940	135	1,4 %	396	4,0 %	3827	38,5 %
Počet DN mladých řidiček	2959	19	0,6 %	105	3,5 %	1342	45,4 %

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Provedeným rozbořem statistických dat z výše uvedené tabulky vyplývá, že mladí řidiči a mladé řidičky narození v letech 1989-1997 způsobili celkem 12 899 dopravních nehod. Dle provedeného vyhodnocení získaných statistických dat bylo zjištěno, že následky dopravních nehod způsobených mladými řidiči jsou v poměru k celkovému počtu dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel vyšší než u věkové kategorie řidičů 27+.

Z provedeného vyhodnocení bylo dále zjištěno, že nejvíce dopravních nehod způsobili řidiči narození v roce **1993** (22 let), a to **1297** nehod celkem. Nejvíce tragických následků bylo při dopravních nehodách řidičů ročníku **1991** (24 let), **21** osob, a nejvíce těžce a lehce zraněných osob bylo zjištěno u ročníku **1994** (21 let). Těžce **57** osob a lehce **516** osob. (viz příloha č. I. - Tabulka č. 1 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2015)

U mladých řidiček pak nejvíce dopravních nehod způsobily mladé řidičky ročníku **1992** (23 let), **382** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidiček narozených v roce **1992** (23 let) a **1995** (20 let), v obou ročnících **4** osoby, nejvíce těžce a lehce zraněných osob bylo u řidiček ročníku **1996** (19 let), těžce **21** osob a lehce **198** osob. (viz příloha č. I Tabulka č. 2 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2015)

Tabulka č. 2 Příčiny dopravních nehod mladých řidičů v roce 2015

Příčiny dopravních nehod mladí řidiči	celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost jízdy	3317	72	188	1659
Nesprávné předjíždění	201	5	19	130
Nedání přednosti v jízdě	1601	13	79	818
Nesprávný způsob jízdy	4821	45	110	1220
<b>Celkem</b>	<b>9940</b>	<b>135</b>	<b>396</b>	<b>3827</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladí řidiči vlivem nepřiměřené rychlosti způsobili celkem 3 317 dopravních nehod což je 33,4 % z celkového počtu dopravních nehod mladých řidičů. Celkový počet dopravních nehod z důvodu nesprávného předjíždění byl 201 dopravních nehod, a to činilo 2 % z celkového počtu dopravních nehod. Nedání přednosti v jízdě pak procentuálně vyjádřeno činí 16,1 % z celkového počtu dopravních nehod, kdy mladí řidiči způsobili z této příčiny celkem 1 601 dopravních nehod. Nejčastější příčina dopravních nehod, nesprávný způsob jízdy v procentuálním vyjádření činí 48,5 %, kdy celkový počet těchto dopravních nehod zaviněných mladými řidiči byl 4 821 dopravních nehod. I když tedy nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených mladými řidiči je nesprávný způsob jízdy, z hlediska následků dopravních nehod je nejtragičtější, tedy s největším počtem usmrcených osob, příčina nepřiměřené

rychlosti jízdy, neboť při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno 72 osob. Ze stejné příčiny pak došlo k těžkému zranění osob a k lehkému zranění osob. Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost, je potvrzena. (viz příloha č. II - Tabulka č. 3 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1989-1997 za rok 2015)

Tabulka č. 3 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2015

Příčiny dopravních nehod mladých řidiček	celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost jízdy	859	12	37	521
Nesprávné předjíždění	52	1	2	24
Nedání přednosti v jízdě	610	1	29	348
Nesprávný způsob jízdy	1438	5	37	449
<b>Celkem</b>	<b>2959</b>	<b>19</b>	<b>105</b>	<b>1342</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejméně dopravních nehod bylo mladými řidičkami způsobeno nesprávným předjížděním, celkem mladé řidičky zavinily z této příčiny 52 dopravních nehod, vyjádřeno v procentech je to 1,8 % z celkového počtu dopravních nehod. Druhou nejméně častou příčinou dopravních nehod mladých řidiček představuje nedání přednosti v jízdě, zde mladé řidičky způsobily celkem 610 dopravních nehod, což je množství, které představuje 20,6 % z celkového počtu dopravních nehod. Třetí v pořadí je nepřiměřená rychlost jízdy, která vyjadřuje 29 % z celkového počtu dopravních nehod, kdy celkový počet dopravních nehod způsobených dopravních nehod mladými řidičkami vlivem nepřiměřené rychlosti činil 859 dopravních nehod. Nejčastější příčinou dopravních nehod je stejně jako u mladých řidičů nesprávný způsob jízdy, kdy počet takových nehod činil 1 438 dopravních nehod, a to představuje 48,6 % z celkového počtu dopravních nehod způsobených mladými řidičkami.

U mladých řidiček je také nepřiměřená rychlost jízdy nejtragičtější, protože při těchto dopravních nehodách došlo k usmrcení největšího počtu osob, a to 12 osob. V případě 37 těžce zraněných osob vlivem nepřiměřené rychlosti je tento počet zraněných osob roven s počtem těžce zraněných osob z důvodu nesprávného způsobu jízdy. Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost, byla potvrzena jen částečně. (viz příloha č. III - Tabulka č. 4 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1989-1997 za rok 2015)

Tabulka č. 4 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2015

Mladí řidiči	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	721	30	20	146
do 0,24 ‰	22	2	1	8
bez alkoholu	8214	79	318	3265
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>8957</b>	<b>111</b>	<b>339</b>	<b>3419</b>
<b>%</b>		<b>1,2 %</b>	<b>3,8 %</b>	<b>38,2 %</b>
pod vlivem drog	102	5	3	39
Pod vlivem alkoholu a drog	27	0	2	6
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	167	6	8	53
alkohol nad 1,0 ‰	687	13	44	310
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>983</b>	<b>24</b>	<b>57</b>	<b>408</b>
<b>%</b>		<b>2,4 %</b>	<b>5,8 %</b>	<b>41,5 %</b>
celkem	9940	135	396	3827

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že mladí řidiči způsobili pod vlivem drog 102 dopravních nehod, pod vlivem alkoholu a drog pak bylo způsobeno 27 dopravních nehod. Počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu v rozmezí od 0,24 promile do 1,0 promile bylo způsobeno celkem 167 dopravních nehod. Největší položku z celkového počtu dopravních nehod pak bylo způsobeno mladými řidiči, kteří byli pod vlivem alkoholu s hodnotou nad 1,0 promile a to 687 dopravních nehod. Celkový počet dopravních nehod pod vlivem návykových látek činil 983 dopravních nehod.

Poměr počtu usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob je vždy procentuálně vyšší než u dopravních nehod bez vlivu návykových látek a v případě usmrcených osob je tento poměr jednou tak vysoký. Rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek najdeme v následující tabulce. (viz příloha č. IV - Tabulka č. 5 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2015)

Tabulka č. 5 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2015

Mladé řidičky	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	242	4	9	56
do 0,24 ‰	6	0	1	2
bez alkoholu	2605	14	92	1248
<b>bez alkoholu celkem</b>	<b>2853</b>	<b>18</b>	<b>102</b>	<b>1306</b>
<b>%</b>		<b>0,6 %</b>	<b>3,6 %</b>	<b>45,8 %</b>
pod vlivem drog	11	0	0	4
Pod vlivem alkoholu a drog	0	0	0	0
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	20	0	1	5
alkohol nad 1,0 ‰	75	1	2	27
<b>pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>106</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>36</b>
<b>%</b>		<b>0,9 %</b>	<b>2,8 %</b>	<b>34,0 %</b>
celkem	2959	19	105	1342

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky způsobily celkem 106 dopravních nehod pod vlivem návykových látek. I zde stejně jako je tomu u mladých řidičů největší podíl na celkovém počtu těchto dopravních nehod činí dopravní nehody způsobené mladými řidičkami, jejichž hodnota alkoholu přesahuje 1,0 promile.

U dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek je nárůst poměru usmrcených osob vyšší o 0,3 % oproti dopravním nehodám bez alkoholu, ale u těžce a lehce zraněných osob je tento poměr nižší u počtu dopravních nehod bez užití alkoholu či omamných a psychotropních látek. Podrobný rozbor dopravních nehod mladých řidičů a řidiček z roku 2015 pod vlivem návykových látek a bez alkoholu (viz příloha V - Tabulka č. 6 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2015).

## 7.2 Rok 2016

Vyhodnocení provedeno z celkové statistiky dopravních nehod, kdy byli zkoumáni řidiči a řidičky narození v letech 1990-1998.

Tabulka č. 6 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2016

Rok 2016	celkem	Usmr- ceno	Poměr k celkové mu počtu DN	Počet těžce zraněnýc h osob	Poměr k celkové mu počtu DN	Počet lehce zraně- ných osob	Poměr k celkové mu počtu DN
DN zaviněné řidičem motorového vozidla	82981	496	0,6 %	2164	2,6 %	21125	25,5 %
počet DN bez účasti mladých řidičů	69409	383	0,6 %	1689	2,4 %	15859	22,8 %
<b>Počet DN mladých řidičů</b>	<b>13572</b>	<b>113</b>	<b>0,8 %</b>	<b>475</b>	<b>3,5 %</b>	<b>5266</b>	<b>38,8 %</b>
Počet DN mladých řidičů - muži	10306	96	0,9 %	384	3,7 %	3738	36,3 %
Počet DN mladých řidiček	3266	17	0,5 %	91	2,8 %	1528	46,8 %

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Provedeným rozbořem statistických dat z výše uvedené tabulky vyplývá, že mladí řidiči a mladé řidičky narození v letech 1989 -1997 způsobili celkem 13 572 dopravních nehod. Dle provedeného vyhodnocení získaných statistických dat bylo zjištěno, že následky dopravních nehod způsobených mladými řidiči jsou v poměru k celkovému počtu dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel vyšší než u věkové kategorie řidičů 27+ (počet DN bez účasti mladých řidičů).

Při porovnání celkového počtu dopravních nehod mladých řidičů k roku 2015 došlo k nárůstu o 673 dopravních nehod (5,2 %), počet usmrcených osob klesl o 41 osob (26,6 %). K poklesu o 26 osob došlo v počtu těžce zraněných osob (5,2 %) a dále došlo k navýšení počtu lehce zraněných osob o 97 osob (1,9 %). (viz příloha č. VI - Tabulka č. 7 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2015 a 2016).

Nejvíce dopravních nehod v roce 2016 způsobili mladí řidiči narození v roce **1993** (23 let), a to **1357** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidičů ročníků **1991** (25 let) a **1992** (24 let), a to **14** osob, nejvíce těžce zraněných osob, **70**, bylo u ročníku **1994** (22 let) a nejvíce lehce zraněných osob,



**492**, bylo u řidičů ročníku **1996** (20 let). (viz příloha č. VI - Tabulka č. 8 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2016)

U mladých řidiček pak nejvíce dopravních nehod způsobil ročník **1994** (22 let), **432** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidiček narozených v roce **1997** (19 let), **5** osob, nejvíce těžce zraněných osob bylo u ročníku **1993** (23 let), **19** osob, a nejvíce lehce zraněných osob bylo u řidiček ročníku **1997** (19 let), **219** osob (viz příloha č. VI Tabulka č. 9 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2016).

Tabulka č. 7 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1990-1998 rok 2016

Příčiny dopravních nehod mladí řidiči	celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost	3453	52	191	1695
Nesprávné předjíždění	210	6	18	123
Nedání přednosti v jízdě	1633	14	81	772
Nesprávný způsob jízdy	5010	24	94	1148
<b>Celkem</b>	<b>10306</b>	<b>96</b>	<b>384</b>	<b>3738</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladí řidiči vlivem nepřiměřené rychlosti způsobili celkem 3 453 dopravních nehod, což v procentuálním vyjádření činí 33,5 %. Dopravních nehod vlivem nesprávného předjíždění bylo způsobeno celkem 210 a to činilo 2 % z celkového počtu dopravních nehod. V důsledku nedání přednosti v jízdě pak bylo způsobeno 1 633 dopravních nehod a procentuálně vyjádřeno to činí 15,8 %. Jako nejčastější příčina dopravních nehod mladých řidičů je opět nesprávný způsob jízdy s celkovým počtem 5 010 dopravních nehod, v procentuálním vyjádření to znamená 48,6 %.

I když tedy nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených mladými řidiči je opět nesprávný způsob jízdy, z hlediska následků dopravních nehod je nejtragičtější, s největším počtem usmrcených osob, příčina nepřiměřené rychlosti, a to 52 osob, což je o 20 osob méně než v roce 2016. Stejná příčina dopravní nehody se zraněním osob je i v případě nejvíce těžce a lehce zraněných osob. Počet těžce zraněných osob je ve srovnání s rokem 2015 o 3 osoby vyšší a stejně tak stoupl i počet lehce zraněných osob oproti roku 2015, a to o 36 osob. Domněnka je tedy potvrzena, nejtragičtější příčinou

dopravních nehod je nepřiměřená rychlost. (viz příloha č. VII Tabulka č. 10 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1990-1998 za rok 2016)

Tabulka č. 8 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2016

Příčiny dopravních nehod mladé řidičky	celkem	usmrčeno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost	1004	11	37	660
Nesprávné předjíždění	48	0	4	27
Nedání přednosti v jízdě	649	2	22	350
Nesprávný způsob jízdy	1565	4	28	491
<b>Celkem</b>	<b>3266</b>	<b>17</b>	<b>91</b>	<b>1528</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Když se podíváme na dopravní nehody mladých řidiček v roce 2016, pak dospějeme k celkovému počtu 3 266 dopravních nehod. Nejméně dopravních nehod, celkem 48, bylo mladými řidičkami způsobeno nesprávným předjížděním, vyjádřeno v procentech je to 1,5 %. Druhou nejméně častou příčinou dopravních nehod mladých řidiček představuje nedání přednosti v jízdě, kdy počet 649 dopravních nehod, představuje 19,9 % z celkového počtu dopravních nehod mladých řidiček. Třetí v pořadí 1 004 dopravními nehodami je nepřiměřená rychlost jízdy, která vyjadřuje 30,7 % z celkového počtu dopravních nehod. A nejčastější příčinou dopravních nehod je stejně jako u mladých řidičů nesprávný způsob jízdy s 47,9 %. Z této příčiny bylo mladými řidičkami způsobeno celkem 1 565 dopravních nehod.

Pokud se zaměříme na dopravní nehody mladých řidiček za rok 2016 z pohledu způsobené újmy na zdraví, pak u mladých řidiček je stejně jako u mladých řidičů nejtragičtější příčinou dopravních nehod, nepřiměřená rychlost jízdy s 11 oběťmi. Vlivem nepřiměřené rychlosti pak došlo i největšímu počtu těžce zraněných osob a to 37 osob a stejnou příčinu nalezneme i u počtu lehce zraněných osob, jejichž počet činí 660 osob. Domněnka, že nepřiměřená rychlost je nejčastější příčinou tragických následků, je tedy potvrzena. (viz příloha č. VIII - Tabulka č. 11 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1990-1998 za rok 2016)

Tabulka č. 9 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2016

Mladí řidiči	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	691	13	25	147
do 0,24 ‰	26	0	1	7
bez alkoholu	8748	67	298	3239
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>9465</b>	<b>80</b>	<b>324</b>	<b>3393</b>
%		0,8 %	3,4 %	35,8 %
pod vlivem drog	93	3	10	39
Pod vlivem alkoholu a drog	26	0	1	5
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	145	3	15	67
alkohol nad 1,0 ‰	577	10	34	234
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>841</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>345</b>
%		1,9 %	7,1 %	41,0 %

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že mladí řidiči způsobili pod vlivem návykových látek 841 dopravních nehod, z toho nejméně dopravních nehod bylo způsobeno mladými řidiči pod vlivem alkoholu a současně pod vlivem drog, kdy tento počet je 26 dopravních nehod. Pokud budeme pokračovat ve výčtu od nejnižšího počtu dopravních nehod, tak na druhém místě jsou s celkovým počtem 93 dopravních nehod dopravní nehody způsobené mladými řidiči pod vlivem drog. Dále jsou to se 145 dopravními nehodami mladí řidiči, kteří při spáchání dopravní nehody byli pod vlivem alkoholu v rozmezí od 0,24 promile do 1,0 promile. Stejně jako v roce 2015 i v tomto roce nejvíce dopravních nehod pod vlivem návykových látek způsobili mladí řidiči s hladinou alkoholu nad 1,0 promile.

Pokud se zaměříme na poměr počtu usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob je tento opět stejně jako v roce 2015 procentuálně vyšší než u dopravních nehod bez vlivu návykových látek a v případě usmrcených osob je tento poměr narostl o 1,1 %. V následující tabulce je proveden rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek. (viz příloha č. IX - Tabulka č. 12 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2016)

Tabulka č. 10 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2016

Mladé řidičky	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	256	2	7	47
do 0,24 ‰	6	0	0	4
bez alkoholu	2876	13	81	1431
<b>bez alkoholu celkem</b>	<b>3138</b>	<b>15</b>	<b>88</b>	<b>1482</b>
%		0,5 %	2,8 %	47,2 %
pod vlivem drog	14	2	0	4
Pod vlivem alkoholu a drog	1	0	0	2
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	29	0	1	14
alkohol nad 1,0 ‰	84	0	2	26
<b>pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>128</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>46</b>
%		1,6 %	2,3 %	35,9 %
celkem	3266	17	91	1528

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky v roce 2016 způsobily celkem 128 dopravních nehod pod vlivem návykových látek. Pouze jednu dopravní nehodu způsobila mladá řidička, která v době spáchání dopravní nehody byla jak pod vlivem alkoholu, tak i pod vlivem drog. Dále pak 14 dopravních nehod způsobily mladé řidičky, u kterých bylo prokázáno užití drog. Mladé řidičky pod vlivem alkoholu v rozmezí od 0,24 promile do 1,0 promile způsobily celkem 29 dopravních nehod. A stejně jako mladí řidiči tak i mladé řidičky způsobily nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu s hladinou na 1,0 promile. To je opět nejvíce, stejně jako tomu bylo i v roce 2015.

U dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek je nárůst poměru usmrcených osob vyšší o 1,1 % oproti dopravním nehodám bez alkoholu, ale u těžce a lehce zraněných osob je tento poměr opět nižší u počtu dopravních nehod bez užití návykových látek. (viz příloha X Tabulka č. 13 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2016)

### 7.3 Rok 2017

Vyhodnocení provedeno z celkové statistiky dopravních nehod, kdy byli zkoumáni řidiči a řidičky narození v letech 1991-1999.

Tabulka č. 11 **Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2017**

Rok 2017	celkem	usmrceno	Poměr k celkovému počtu DN	Počet těžce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN	Počet lehce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN
DN zaviněné řidičem motorového vozidla	86187	461	0,5 %	1953	2,3 %	21397	24,8 %
počet DN bez účasti mladých řidičů	72584	348	0,5 %	1531	2,1 %	18472	25,4 %
<b>Počet DN mladých řidičů</b>	<b>13603</b>	<b>115</b>	<b>0,8 %</b>	<b>422</b>	<b>3,1 %</b>	<b>5092</b>	<b>37,4 %</b>
Počet DN mladých řidičů - muži	10499	102	1,0 %	329	3,1 %	3695	35,2 %
Počet DN mladých řidiček	3104	13	0,4 %	93	3,0 %	1397	45,0 %

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Ze statistických dat provedením šetření vyplynulo, že mladí řidiči a mladé řidičky uvedených ročníků 1991-1999 způsobili celkem 13 603 dopravních nehod. Dle provedeného vyhodnocení získaných statistických dat bylo zjištěno, že následky dopravních nehod způsobených mladými řidiči jsou v poměru k celkovému počtu dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel vyšší než u věkové kategorie řidičů 27+ (počet DN bez účasti mladých řidičů). U lehce zraněných osob jsou následky u kategorie řidiči 27+ téměř o polovinu nižší oproti mladým řidičkám.

Při porovnání celkového počtu dopravních nehod mladých řidičů k roku 2017 došlo k nárůstu o 31 dopravních nehod (0,23 %) a počet usmrcených osob vzrostl o 2 osoby (1,77 %). K poklesu došlo v počtu těžce zraněných osob o 53 osob (11,2 %) a lehce zraněných osob o 174 (3,3 %). (viz příloha č. XI Tabulka č. 14 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2016 a 2017)

Nejvíce dopravních nehod v roce 2017 způsobili řidiči narození v roce **1993**(24let), a to **1349** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidičů ročníků **1992** (25 let), **1995** (22 let) a **1996** (21 let), a to **15** osob. Nejvíce těžce zraněných osob – **50** bylo u ročníku **1997** (20 let) a **1998** (19 let) a nejvíce lehce zraněných osob – **497** bylo u řidičů ročníků **1997** (20 let). (viz příloha č. XI Tabulka č. 15 Počet dopravních nehod mladých řidičů – rok 2017)

U mladých řidiček pak nejvíce dopravních nehod způsobili mladé řidičky ročníky **1993** (24 let) a **1997** (20 let) – **393** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidiček narozených v roce **1997** (20 let), **4** osoby, nejvíce těžce zraněných osob evidujeme u řidiček ročník **1994** (23 let), **17** osob, a nejvíce lehce zraněných osob bylo u řidiček ročník **1998** (19 let), **194** osob (viz příloha č. XI Tabulka č. 16 Počet dopravních nehod mladých řidiček – rok 2017).

Tabulka č. 12 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1991-1999 rok 2017

Příčiny dopravních nehod mladí řidiči	celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost	3488	52	158	1648
Nesprávné předjíždění	203	9	16	121
Nedání přednosti v jízdě	1627	8	63	771
Nesprávný způsob jízdy	5181	33	92	1155
<b>Celkem</b>	<b>10499</b>	<b>102</b>	<b>329</b>	<b>3695</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladí řidiči ve věku 18-26 let způsobili celkem 10 499 dopravních nehod. Nejméně dopravních nehod, 203 nehod, bylo způsobeno vlivem nesprávného předjíždění, a to činí 1,9 % z celkového počtu dopravních nehod. Z důvodu nedání přednosti bylo způsobeno celkem 1 627 dopravních nehod, v procentuálním vyjádření 1 627 nehod činí 15 % z celkového počtu dopravních nehod. 33,2 % činily dopravní nehody vlivem nepřiměřené rychlosti, kdy z této příčiny bylo mladými řidiči způsobeno celkem 3 488 dopravních nehod a opět nejvyšší zastoupení měly dopravní nehody mladých řidičů zaviněné nesprávným způsobem jízdy, kdy bylo celkem způsobeno 5 181 dopravních nehod a to činilo 49,3 %.

I když tedy nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených mladými řidiči je i v tomto roce nesprávný způsob jízdy, tak z hlediska následků na zdraví osob je nejtragičtější, s největším počtem usmrcených osob, příčina nepřiměřené rychlosti

jízdy, a to 52 osob. Stejná příčina je i v případě nejvíce těžce a lehce zraněných osob. Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost, je opět potvrzena. (viz příloha č. XII Tabulka č. 17 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1991-1999 za rok 2017)

Tabulka č. 13 **Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2017**

<b>Příčiny dopravních nehod mladé řidičky</b>	<b>celkem</b>	<b>usmrceno</b>	<b>zraněno těžce</b>	<b>zraněno lehce</b>
Nepřiměřená rychlost	856	8	29	526
Nesprávné předjíždění	46	0	4	19
Nedání přednosti v jízdě	633	1	31	389
Nesprávný způsob jízdy	1569	4	29	463
<b>Celkem</b>	<b>3104</b>	<b>13</b>	<b>93</b>	<b>1397</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Provedeným rozбором příčin dopravních nehod mladých řidiček výše uvedeného věku v roce 2017 bylo zjištěno, že mladé řidičky způsobily celkem 3 104 dopravních nehod. Nejméně dopravních nehod, a to celkem 46 dopravních nehod, bylo způsobeno nesprávným předjížděním, což činí 1,5 % z celkového počtu způsobených dopravních nehod mladými řidičkami. Druhou nejméně častou příčinou jejich dopravních nehod je nedání přednosti v jízdě s celkovým počtem 633 dopravními nehodami, které představují 20,4 % z celkového počtu dopravních nehod. Třetí v pořadí je nepřiměřená rychlost jízdy s 856 nehodami, které vyjadřují 27,6 % z celkového počtu dopravních nehod. Nesprávným způsob jízdy byl stejně jako v předchozích letech nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených mladými řidičkami. V procentuálním vyjádření pak počet těchto dopravních nehod 1 569 je 50,5 %.

Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod u mladých řidiček je nepřiměřená rychlost, je v tomto roce potvrzena jen částečně, protože nejvyšší počet těžce zraněných osob, který představoval 31 takto zraněných osob má jinou příčinu, a to nedání přednosti v jízdě. (viz příloha č. XIII Tabulka č. 18 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1991-1999 za rok 2017)

Tabulka č. 14 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2017

Mladí řidiči	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	745	20	20	129
do 0,24 ‰	26	0	0	8
bez alkoholu	8927	68	266	3247
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>9698</b>	<b>88</b>	<b>286</b>	<b>3384</b>
<b>%</b>		<b>0,9 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>34,9 %</b>
pod vlivem drog	76	2	4	33
Pod vlivem alkoholu a drog	24	0	1	6
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	135	4	6	45
alkohol nad 1,0 ‰	566	8	32	227
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>801</b>	<b>14</b>	<b>43</b>	<b>311</b>
<b>%</b>		<b>1,7 %</b>	<b>5,4 %</b>	<b>38,8 %</b>
celkem	10499	102	329	3695

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že mladí řidiči způsobili pod vlivem návykových látek 801 dopravních nehod. Z tohoto počtu pak 24 dopravních nehod připadne mladým řidičům, kteří v době dopravní nehody byli pod vlivem alkoholu i pod vlivem drog. Mladí řidiči „pouze“ pod vlivem drog způsobily celkem 76 dopravních nehod a 135 mladých řidičů pak v době dopravní nehody bylo pod vlivem alkoholu v rozmezí od 0,24 promile do 1,0 promile. Stejně jako v přechozích letech i v roce 2017 zavinili mladí řidiči nejvíce dopravních nehody pod vlivem alkoholu s hodnotou nad 1,0 promile.

Poměr počtu usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob je opět procentuálně vyšší než u dopravních nehod bez vlivu návykových látek. Rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek najdeme v následující tabulce. (přehled viz příloha č. XIV Tabulka č. 19 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2017)



Tabulka č. 15 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2017

Mladé řidičky	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	253	0	6	48
do 0,24 ‰	0	0	0	0
bez alkoholu	2760	12	83	1312
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>3013</b>	<b>12</b>	<b>89</b>	<b>1360</b>
<b>%</b>		<b>0,4 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>45,1 %</b>
pod vlivem drog	5	1	0	2
Pod vlivem alkoholu a drog	1	0	0	0
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	18	0	0	7
alkohol nad 1,0 ‰	67	0	2	26
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>91</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>28</b>
<b>%</b>		<b>1,1 %</b>	<b>4,4 %</b>	<b>30,8 %</b>
<b>celkem</b>	<b>3104</b>	<b>13</b>	<b>93</b>	<b>1388</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky v roce 2017 způsobily celkem 91 dopravních nehod pod vlivem návykových látek. Pod vlivem alkoholu a drog byla způsobena jedna dopravní nehoda, pod vlivem drog celkem 5 dopravních nehod. Pod vlivem alkoholu jehož v rozmezí činilo 0,24 do 1,0 promile pak bylo způsobeno mladými řidičkami 18 dopravních nehod a nejvíce dopravních nehod způsobily mladé řidičky, jejichž hodnota alkoholu byla nad 1,0 promile.

U dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek je nárůst poměru usmrcených osob vyšší o 1,1 % oproti dopravním nehodám bez alkoholu, stejně je poměr vyšší o 1,4 % u těžce zraněných osob, u počtu lehce zraněných osob je poměr nižší u počtu dopravních nehod bez užití návykových látek. Podrobný rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek a bez alkoholu viz příloha č. XV Tabulka č. 20 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladé řidičky za rok 2017.

## 7.4 Rok 2018

Vyhodnocení provedeno z celkové statistiky dopravních nehod, kdy byli zkoumáni řidiči a řidičky narození v letech 1992-2000.

Tabulka č. 16 **Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2018**

<b>Rok 2018</b>	celkem	usmrceno	Poměr k celkovému počtu DN	Počet těžce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN	Počet lehce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN
DN zaviněné řidičem motorového vozidla	86632	521	0,6 %	2063	2,4 %	21550	24,9 %
počet DN bez účasti mladých řidičů	73579	405	0,6 %	1590	2,2 %	16519	22,5 %
<b>Počet DN mladých řidičů</b>	<b>13053</b>	<b>116</b>	<b>0,9 %</b>	<b>473</b>	<b>3,6 %</b>	<b>5031</b>	<b>38,5 %</b>
Počet DN mladých řidičů - muži	9897	100	1,0 %	346	3,5 %	3565	36,0 %
Počet DN mladých řidiček	3156	16	0,5 %	127	4,0 %	1466	46,5 %

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Rozborem statistických dat z výše uvedené tabulky vyplývá, že mladí řidiči a mladé řidičky uvedených ročníků 1992-2000 způsobili celkem 13 053 dopravních nehod. Dle provedeného vyhodnocení získaných statistických dat bylo zjištěno, že následky dopravních nehod způsobených mladými řidiči jsou v poměru k celkovému počtu dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel vyšší než u věkové kategorie řidičů 27+ (počet DN bez účasti mladých řidičů). Výjimku tvoří počet lehce zraněných osob, kde jsou následky u kategorie řidiči 27+ oproti mladým řidičům celkově nižší a v poměru k mladým řidičkám jsou o více než polovinu nižší.

Při porovnání celkového počtu dopravních nehod mladých řidičů z roku 2018 k roku 2017 došlo k poklesu o 550 dopravních nehod (4,0 %), počet usmrcených osob vzrostl o 1 osobu (0,9 %). Dále došlo k nárůstu v počtu těžce zraněných osob o 51 osob (12,1 %) a k poklesu lehce zraněných osob o 61 osob (1,2 %). (viz příloha č. XVI. Tabulka č. 21 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2017 a 2018)

Nejvíce dopravních nehod v roce 2018 způsobili řidiči narození v roce **1993** (25 let), a to **1247** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidičů ročníku **1998** (20 let), **17** osob, nejvíce těžce zraněných osob, **47**, bylo u ročníku **1993** (25 let) a nejvíce lehce zraněných osob, **484**, bylo u řidičů ročníku **1999** (19 let). (viz příloha č. XVI. Tabulka č. 22 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2018).

U mladých řidiček pak nejvíce dopravních nehod způsobili mladé řidičky ročník **1993** (25 let,) **422** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidiček narozených v roce **1995** (23 let), **4** osoby, nejvíce těžce zraněných osob bylo u řidiček **1995** (23 let), **30** osob, a nejvíce lehce zraněných osob bylo u řidiček ročníku **1999** (19 let), **235** osob. (viz příloha č. XVI Tabulka č. 23 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2018)

Tabulka č. 17 **Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1992-2000 rok 2018**

<b>Příčiny dopravních nehod mladí řidiči</b>	<b>celkem</b>	<b>usmrceno</b>	<b>zraněno těžce</b>	<b>zraněno lehce</b>
Nepřiměřená rychlost	3086	59	181	1554
Nesprávné předjíždění	199	2	16	116
Nedání přednosti v jízdě	1497	8	65	734
Nesprávný způsob jízdy	5115	31	84	1161
<b>Celkem</b>	<b>9897</b>	<b>100</b>	<b>346</b>	<b>3565</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladí řidiči ve věku 18-26 let způsobili v roce 2018 celkem 9 897 dopravních nehod. Nejméně dopravních nehod, 199, bylo způsobeno vlivem nesprávného předjíždění, což je 2,0 % z celkového počtu dopravních nehod. Z důvodu nedání přednosti bylo způsobeno celkem 199 dopravních nehod, což činí 15,1 % z celkového počtu dopravních nehod. Vlivem nepřiměřené rychlosti pak bylo způsobeno 3 086 dopravních nehod, které představují 31,2 %. A opět nejčastější příčinou dopravních nehod mladých řidičů je s celkovým počtem 5 115 nesprávný způsob jízdy s 51,7 %.

I když tedy nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených mladými řidiči je jako v přechozích letech nesprávný způsob jízdy, tak z hlediska následků na zdraví osob je nejtragičtější, s největším počtem usmrcených osob, příčina nepřiměřené rychlosti jízdy, kdy bylo usmrceno 59 osob (o 7 osob více než v roce 2017). Stejná příčina stojí i za výsledkem v případě nejvíce těžce a lehce zraněných osob.

Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost, je v roce 2018 u mladých řidičů opět potvrzena. (viz příloha č. XVII Tabulka č. 24 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1992-2000 za rok 2018)

Tabulka č. 18 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2018

Příčiny dopravních nehod mladé řidičky	celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost	917	1	30	562
Nesprávné předjíždění	42	1	5	26
Nedání přednosti v jízdě	586	3	40	331
Nesprávný způsob jízdy	1611	11	52	547
<b>Celkem</b>	<b>3156</b>	<b>16</b>	<b>127</b>	<b>1466</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky ve věku 18-26 let způsobily v roce 2018 celkem 3 156 dopravních nehod, kdy nejméně dopravních nehod, 42 nehod, bylo způsobeno nesprávným předjížděním, což činí 1,3 % z celkového počtu jejich dopravních nehod. Druhou nejméně častou příčinou dopravních nehod mladých řidiček je opět nedání přednosti v jízdě s celkovým počtem 586 dopravních nehod, které představují 18,6 % z celkového počtu dopravních nehod. Třetí v pořadí je opět s celkovým počtem 917 dopravních nehod nepřiměřená rychlost jízdy, která v procentuálním vyjádření činí 29,1 % z celkového počtu dopravních nehod. Nejvíce dopravních nehody pak bylo mladými řidičkami stejně jako mladými řidiči způsobeno z důvodu nesprávného způsobu jízdy, kdy celkový počet dopravních nehod byl 1 611 dopravních nehod, což představuje 51,0 % z celkového počtu dopravních nehod mladých řidiček v roce 2018.

Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod u mladých řidičů je nepřiměřená rychlost, je ze stejného důvodu jako v roce 2017 potvrzena jen částečně, neboť nejvyšší počet těžce zraněných a to 40 takto zraněných osob bylo způsobeno při dopravních nehodách jejichž příčinou bylo nedání přednosti v jízdě. Nejvíce lehce zraněných osob bylo při dopravních nehodách jejichž příčinou byla nepřiměřená rychlost, (viz příloha č. XVIII Tabulka č. 25 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček ročníky 1992-2000 za rok 2018)

Tabulka č. 19 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2018

Mladí řidiči	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	738	27	35	106
do 0,24 ‰	15	0	0	9
bez alkoholu	8321	50	270	3110
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>9074</b>	<b>77</b>	<b>305</b>	<b>3225</b>
<b>%</b>		<b>0,8 %</b>	<b>3,4 %</b>	<b>35,5 %</b>
pod vlivem drog	71	8	6	37
Pod vlivem alkoholu a drog	20	1	0	6
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	163	4	9	70
alkohol nad 1,0 ‰	569	10	26	227
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>823</b>	<b>23</b>	<b>41</b>	<b>340</b>
<b>%</b>		<b>2,8 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>41,3 %</b>
celkem	9897	100	346	3565

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že mladí řidiči způsobili pod vlivem návykových látek 823 dopravních nehod, 20 dopravních nehod bylo způsobeno řidiči pod vlivem alkoholu a současně pod vlivem drog, 71 dopravních nehod bylo způsobeno mladými řidiči pod vlivem drog. Řidiči, kteří měli hladinu alkoholu v rozmezí od 0,24 do 1,0 promile způsobili 163 dopravních nehod a stejně jako v předchozích letech největší počet dopravních nehod bylo způsobeno mladými řidiči, jejichž hladina alkoholu převyšovala hodnotu 1,0 promile.

Poměr usmrcených osob (77) při dopravních nehodách bez alkoholu činí 0,8 % z dopravních nehod z celkového počtu dopravních nehod bez alkoholu, u dopravních nehod pod vlivem návykových látek bylo usmrceno 23 osob, což je 2,8 % z dopravních nehod pod vlivem návykové látky. Stejně tak je tomu u těžce zraněných a lehce zraněných osob, kdy vždy docházíme k procentuálně vyšším následkům než u dopravních nehod bez vlivu návykových látek. Je tedy zřejmé, že požívání návykových látek se podílí na následcích dopravních nehod. Rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek je znázorněn v následující tabulce. (přehled viz příloha č. XIX Tabulka č. 26 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2018)

Tabulka č. 20 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2018

Mladé řidičky	počet nehod	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	249	3	8	52
do 0,24 ‰	2	0	0	1
bez alkoholu	2807	13	113	1384
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>3058</b>	<b>16</b>	<b>121</b>	<b>1437</b>
<b>%</b>		<b>0,5 %</b>	<b>4,0 %</b>	<b>47,0 %</b>
pod vlivem drog	10	0	0	3
Pod vlivem alkoholu a drog	0	0	0	0
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	25	0	4	7
alkohol nad 1,0 ‰	63	0	2	19
<b>pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>29</b>
<b>%</b>		<b>0,0 %</b>	<b>6,1 %</b>	<b>29,6 %</b>
celkem	3156	16	127	1466

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky způsobily v roce 2018 celkem 98 dopravních nehod pod vlivem návykových látek a pozitivní je, že při těchto dopravních nehodách nezemřela žádná osoba, ale u počtu těžce zraněných osob je počet osob vyšší o 2,1 % než u dopravních nehod bez návykových látek. U počtu lehce zraněných osob je dokonce procentuální vyjádření zraněných osob nižší než u dopravních nehod pod vlivem návykových látek. V roce 2018 při dopravních nehodách mladých řidiček, tedy kromě počtu těžce zraněných osob, nedošlo vlivem užití návykových látek k navýšení následků dopravních nehod. I když bychom mohli tento rok z hlediska vzniklých následků u těchto dopravních nehod vnímat pozitivně, dochází zde k navýšení počtu o sedm mladých řidiček oproti roku 2017, které řídily motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, jehož hodnota přesahovala 1,0 promile. Podrobný rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek a bez alkoholu viz příloha č. XX Tabulka č. 27 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2018.

## 7.5 Rok 2019

Vyhodnocení provedeno z celkové statistiky dopravních nehod, kdy byli zkoumáni řidiči a řidičky narození v letech 1993-2001.

Tabulka č. 21 **Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2019**

<b>Rok 2019</b>	celkem	usmrceno	Poměr k celkovému počtu DN	Počet těžce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN	Počet lehce zraněných osob	Poměr k celkovému počtu DN
DN zaviněné řidičem motorových o vozidla	86315	508	0,6 %	1746	2,0 %	20324	23,5 %
počet DN bez účasti mladých řidičů	73956	405	0,5 %	1407	1,9 %	15881	21,5 %
<b>Počet DN mladých řidičů</b>	<b>12359</b>	<b>103</b>	<b>0,8 %</b>	<b>339</b>	<b>2,7 %</b>	<b>4443</b>	<b>35,9 %</b>
Počet DN mladých řidičů - muži	9509	94	1,0 %	296	3,1 %	3248	34,2 %
Počet DN mladých řidiček	2850	9	0,3 %	43	1,5 %	1195	41,9 %

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Z provedeného rozboru statistických dat z výše uvedené tabulky vyplývá, že mladí řidiči a mladé řidičky uvedených ročníků 1992-2000 způsobili celkem 12 359 dopravních nehod. Z provedeného vyhodnocení získaných statistických dat bylo zjištěno, že následky dopravních nehod způsobených mladými řidiči jsou v poměru k celkovému počtu dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel opětovně vyšší než u věkové kategorie řidičů 27+ (počet DN bez účasti mladých řidičů). Výjimku tvoří počet lehce zraněných osob, kde jsou následky u kategorie řidiči 27+ oproti mladým řidičům celkově nižší. U mladých řidiček je tento rozdíl v procentuálním vyjádření dokonce o více jak 20 procent vyšší než u kategorie řidičů 27+.

Při porovnání celkového počtu dopravních nehod mladých řidičů z roku 2019 k roku 2018 zde ve všech sledovaných parametrech došlo k poklesu, v počtu dopravních nehod o 694 nehod (5,3 %), v počtu usmrcených osob o 13 osob (11,2 %), v počtu těžce zraněných osob o 134 osob (28,3 %) a v počtu lehce zraněných osob o 588 osob (11,7 %). (viz příloha č. XXI Tabulka č. 28 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2018 a 2019)

Nejvíce dopravních nehod v roce 2019 způsobili mladí řidiči, kteří se narodili v roce **1993** (26 let), a to **1195** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidičů ročníku **1997** (22 let), **16** osob, nejvíce těžce zraněných osob, **42**, bylo u ročníku **1995** (24 let) a nejvíce lehce zraněných osob, **451**, bylo u řidičů ročníku **2000** (19 let). (viz příloha č. XXI Tabulka č. 29 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2019)

U mladých řidiček pak nejvíce dopravních nehod způsobili mladé řidičky ročník **2000** (19 let), **402** nehod, nejvíce osob bylo usmrceno při dopravních nehodách mladých řidiček narozených v letech **2000** (19let) a **1999** (20 let), **2** osoby, nejvíce těžce zraněných osob bylo u řidiček **1994** (25 let), **9** osob, a lehce zraněných osob bylo nejvíce u řidiček ročníku **2000** (19 let), **209** osob (viz přílohy č. XXI Tabulka č. 30 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2019).

Tabulka č. 22 **Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1993-2001 rok 2019**

<b>Příčiny dopravních nehod mladí řidiči</b>	<b>celkem</b>	<b>usmrceno</b>	<b>zraněno těžce</b>	<b>zraněno lehce</b>
Nepřiměřená rychlost	3008	39	140	1457
Nesprávné předjíždění	168	6	13	92
Nedání přednosti v jízdě	1380	10	61	651
Nesprávný způsob jízdy	4953	39	82	1048
<b>Celkem</b>	<b>9509</b>	<b>94</b>	<b>296</b>	<b>3248</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladí řidiči ve věku 18-26 let způsobili v roce 2019 celkem 9 897 dopravních nehod. Nejméně dopravních nehod bylo tradičně způsobeno vlivem nesprávného předjíždění, což je 1,8 % z celkového počtu dopravních nehod. Z důvodu nedání přednosti bylo způsobeno 14,5 % dopravních nehod. 31,6 % činily dopravní nehody vlivem nepřiměřené rychlosti a nejvyšší zastoupení měly opět dopravní nehody zaviněné nesprávným způsobem jízdy, a to 52,1 %.

Nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených mladými řidiči i v tomto roce je nesprávný způsob jízdy. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno 39 osob. Stejný počet osob, tedy 39 osob, bylo v tomto roce usmrceno i při dopravních nehodách, jejichž příčinou byla nepřiměřená rychlost. V součtu bylo v roce 2019 usmrceno 78 osob, což je o 19 osob více než v roce 2018. U těžce zraněných a lehce zraněných osob zůstává příčina stejná, tedy nepřiměřená rychlost. Domněnka, že



nejtragičtější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost, je tedy potvrzena jen částečně. (viz příloha č. XXII Tabulka č. 31 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1993-2001 za rok 2019)

Tabulka č. 23 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky 1993-2001 v roce 2019

Příčiny dopravních nehod mladé řidičky	celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Nepřiměřená rychlost	779	6	14	478
Nesprávné předjíždění	46	0	3	29
Nedání přednosti v jízdě	530	2	11	277
Nesprávný způsob jízdy	1495	1	15	411
<b>Celkem</b>	<b>2850</b>	<b>9</b>	<b>43</b>	<b>1195</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky ve věku 18-26 let způsobily v roce 2019 celkem 2 850 dopravních nehod, kdy nejméně dopravních nehod, celkem 46, jich bylo způsobeno opětovně nesprávným předjížděním, což činí 1,6 % z celkového počtu jejich dopravních nehod. Druhou nejméně častou příčinou dopravních nehod mladých řidiček je s 530 nehodami opět nedání přednosti v jízdě, které představuje 18,6 % z celkového počtu dopravních nehod, stejně tak jako v roce 2018. V pořadí třetí příčinou dopravních nehod je s 779 nehodami opět nepřiměřená rychlost jízdy, která vyjadřuje 27,3 % z celkového počtu dopravních nehod. A opět nejčastější příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy se 1 495 nehodami, kdy procentuálně vyjádřeno se jedná o 52,5 % z celkového počtu dopravních nehod mladých řidiček.

Domněnka, že nejtragičtější příčinou dopravních nehod u mladých řidiček je nepřiměřená rychlost, je potvrzena jen částečně, neboť při dopravních nehodách z důvodu nepřiměřené rychlosti bylo usmrceno celkem 6 osob. Jiná příčina dopravních nehod, a to nesprávný způsob jízdy, je u těžce zraněných osob, kdy došlo k těžkému zranění 15 osob. Stejnou příčinu dopravních nehod, jako u nejvyššího počtu usmrcených osob, nalezneme i u lehce zraněných osob. Jedná se o nepřiměřenou rychlost a v důsledku této příčiny dopravních nehod mladých řidiček bylo v roce 2019 celkem lehce zraněno 478 osob. (viz příloha č. XXIII Tabulka č. 32 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1993-2001 za rok 2019)

Tabulka č. 24 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2019

Mladí řidiči	počet nehod celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	714	13	13	83
do 0,24 ‰	12	0	0	7
bez alkoholu	8022	74	241	2858
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>8748</b>	<b>87</b>	<b>254</b>	<b>2948</b>
<b>%</b>		<b>1,0 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>33,7 %</b>
pod vlivem drog	63	0	3	31
Pod vlivem alkoholu a drog	15	0	0	1
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	129	1	5	44
alkohol nad 1,0 ‰	554	6	34	224
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>761</b>	<b>7</b>	<b>42</b>	<b>300</b>
<b>%</b>		<b>1 %</b>	<b>6 %</b>	<b>39 %</b>
celkem	9509	94	296	3248

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že mladí řidiči způsobili pod vlivem návykových látek celkem 761 dopravních nehod, opět nejméně dopravních nehod, a to 15 dopravních nehod bylo způsobeno mladými řidiči, jak pod vlivem alkoholu, tak i pod vlivem drog. Pod vlivem drog bylo způsobeno 63 dopravních nehod. Mladí řidiči pod vlivem alkoholu v rozmezí od 0,24 – 1,0 promile způsobili 129 nehod a nejvíce dopravních nehod bylo způsobeno mladými řidiči, kteří byli pod vlivem alkoholu, jehož hodnota přesahovala hranici 1,0 promile.

Poměr počtu usmrcených osob je stejný jako v případě dopravních nehod bez návykových látek. U osob těžce zraněných je rozdíl o 3,1 % více u dopravních nehod pod vlivem návykových látek než u dopravních nehod bez nich. U lehce zraněných osob je tento rozdíl vyšší o 5,3 %. Rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek je znázorněn v následující tabulce. (přehled viz příloha č. XXIV Tabulka č. 33 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2019)

Tabulka č. 25 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2019

Mladé řidičky	počet nehod celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
nezjišťováno	249	2	2	33
do 0,24 ‰	1	0	0	0
bez alkoholu	2508	7	40	1112
<b>DN bez alkoholu celkem</b>	<b>2758</b>	<b>9</b>	<b>42</b>	<b>1145</b>
<b>%</b>		<b>0,3 %</b>	<b>1,5 %</b>	<b>41,5 %</b>
pod vlivem drog	18	0	0	20
Pod vlivem alkoholu a drog	0	0	0	0
alkohol od 0,24 -1,0 ‰	19	0	0	7
alkohol nad 1,0 ‰	55	0	1	23
<b>DN pod vlivem návykových látek celkem</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>50</b>
<b>%</b>		<b>0,0 %</b>	<b>1,1 %</b>	<b>54,3 %</b>
celkem	2850	9	43	1195

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

U dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek opět nedošlo v roce 2019 k usmrcení žádné osoby. Počet těžce zraněných osob u dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek je o 0,4 % nižší než u procentuálního vyjádření dopravních nehod bez návykových látek. U počtu lehce zraněných osob je zjištěná hodnota vyšší o 12,8 % než u dopravních nehod pod vlivem návykových látek. V roce 2018 při nehodách mladých řidiček, tedy kromě počtu těžce zraněných osob, nedošlo vlivem užití návykových látek k navýšení následků dopravních nehod. Podrobný rozbor dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek a bez alkoholu viz příloha č. XXV Tabulka č. 34 Dopravní nehody bez užití a s užitím návykových látek – mladé řidičky 2019.

## 7.6 Dílčí a zevšeobecňující výstupy empirické části „práce“

Pokud se má zpracovatelka „práce“ vyjádřit k otázce, zda je rozdíl mezi tím, jestli dopravní nehodu spáchá mladý řidič nebo mladá řidička, pak je zapotřebí porovnat parametry obou skupin. Mladí řidiči za sledované období způsobili 50 151 dopravních nehod, při těchto dopravních nehodách bylo 527 osob usmrceno, což v procentuálním vyjádření činí 1,05 %. V případě těžce zraněných osob byl celkový

počet 1 751 osob, v procentuálním vyjádření to činí 3,49 %. U lehce zraněných osob, činil počet těchto osob celkem 18 073, což činí procentuální vyjádření 36,04 %. U mladých řidiček evidujeme za sledované období celkem 15 335 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo usmrceno 74 osob, což činí 0,48 %. U těžce zraněných osob činí procentuální podíl ze 459 osob 2,99 % a u lehce zraněných osob, kterých bylo celkem 6 928 osob, činí procentuální podíl 45,18 %. Z provedeného porovnání je zřejmé, že mladé řidičky mají oproti mladým řidičům nižší procentuální podíl u počtu usmrcených a těžce zraněných osob, u osob lehce zraněných osob je tento procentuální podíl naopak vyšší než u mladých řidičů. Mladé řidičky tedy při svých dopravních nehodách způsobí méně tragických následků než mladí řidiči. Z provedeného šetření statistických dat zpracovatelka „práce“ zjistila, kolik dopravních nehod způsobili v letech 2015-2019 mladí řidiči a mladé řidičky a jaké byly následky těchto nehod ve smyslu poškození zdraví osob. Dle provedeného šetření tedy mladí řidiči způsobili průměrně 13 097 nehod, při kterých bylo průměrně usmrceno 120 osob, 442 bylo těžce zraněno a 4 566 osob bylo lehce zraněno. Při zveřejňování statistik týkajících se dopravních nehod jde o snižující se tendenci. V případě mladých řidičů a řidiček však počet jejich dopravních nehod za sledované období od roku 2015 vzrůstal a od roku 2018 klesal. Ve sledovaném období způsobili mladí řidiči a řidičky nejméně dopravních nehod v roce 2019, a to 12 359. Oproti průměru bylo také usmrceno, těžce a lehce zraněno méně osob. Ze získaných statistických dat bylo zjištěno, že ve sledovaném období byl jak u mladých řidičů, tak u mladých řidiček nejčastější příčinou dopravních nehod nesprávný způsob jízdy, který představoval vždy skoro polovinu všech způsobených nehod. Z provedeného šetření zpracovatelka „práce“ zjistila, že jak u mladých řidičů, tak i u mladých řidiček byla příčinou nejtragičtější nehod nepřiměřená rychlost jízdy, neboť za sledované období z této příčiny zemřelo nejvíce osob. V roce 2019 bylo usmrceno stejně osob ze dvou odlišných příčin, nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. Když se zpracovatelka „práce“ zaměřila na nejvyšší počet těžce zraněných osob, pak už to není tak jednoznačné. V případě mladých řidičů je opět nejčastější příčinou nepřiměřená rychlost jízdy, ovšem v případě mladých řidiček jsou to v roce 2015 a 2016 nepřiměřená rychlost, v roce 2017 a 2018 nedání přednosti v jízdě a v roce 2019 a 2015 nesprávný způsob jízdy. V případě lehce zraněných osob je jak u mladých řidičů, tak u mladých řidiček příčina stejná, a to nepřiměřená rychlost. Při zaměření se na to, jaký podíl má na způsobených následcích užití alkoholu nebo omamných a psychotropních látek před

jízdou, z provedeného šetření vyplynulo, že při dopravních nehodách pod vlivem návykových látek jsou následky ve smyslu způsobené újmy na zdraví vyšší.

## Závěr

Hlavním cílem zpracovatelky „práce“ bylo primárně, formou teoretického analyticko-syntetizujícího vzhledu objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, a to včetně reflexe „de lege lata“ stavu účinné právní úpravy. Vedlejší cíl „práce“, byl orientován empiricky za využití kvantitativního šetření byly verifikovány nebo falsifikovány dílčí hypotézy, reflektující danou objektivní okolnost, že mladí řidiči způsobují dopravní nehody převážně vlivem vysoké rychlosti a že vysoká rychlost je nejčastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází ke tragickým následkům. Tato hypotéza byla ve sledovaném období v případě usmrcených osob potvrzena jen u mladých řidiček. U mladých řidičů byla potvrzena jen částečně, a to díky roku 2019, kde došlo ke shodnému počtu usmrcených osob ze dvou příčin (nepřiměřená rychlost a nesprávný způsob jízdy). Z pohledu statistiky se však jedná o ojedinělé vybočení z dlouhodobého trendu. Při těžce zraněných osobách je domněnka potvrzena jen u mladých řidičů, u mladých řidiček se u těžce zraněných osob objevují i jiné příčiny. V případě lehce zraněných osob byla domněnka potvrzena, a to jak u mladých řidičů, tak i u mladých řidiček.

Ze statistických dat dále zpracovatelka „práce“ zjistila, že procentuální podíl z celkového počtu všech dopravních nehod způsobených mladými řidiči u následků spočívající v počtu usmrcených, těžce a lehce zraněných osob, je vyšší, než je tento podíl u dopravních nehod bez návykových látek. U mladých řidiček byl procentuální podíl z celkového počtu dopravních nehod u usmrcených osob při dopravních nehodách pod vlivem návykových látek vyšší v letech 2015-2017. V roce 2018 a 2019 nebyla při těchto dopravních nehodách mladých řidiček usmrcena žádná osoba. U těžce zraněných osob byl procentuální podíl z celkového počtu dopravních nehod mladých řidiček pod vlivem návykových látek vyšší v roce 2017 a 2016, v ostatních letech sledovaného období byl tento podíl nižší než u dopravních nehod bez návykových látek. U počtu lehce zraněných osob je procentuální podíl z celkového počtu dopravních nehod mladých řidiček vyšší pouze u dopravních nehod způsobených mladými řidičkami pod vlivem návykových látek v roce 2019. V ostatních letech byl tento podíl nižší u dopravních nehod bez návykových látek. Při celkovém porovnání všech dopravních nehod způsobených mladými řidiči a řidičkami za sledované období dospěla zpracovatelka „práce“ k závěru, že mladí řidiči mají tendenci více riskovat, což se odráží ve vyšším podílu způsobených tragických

následků. Na druhou stranu je možno konstatovat skutečnost, že tyto rozdíly mezi mladými řidiči a mladými řidičkami nejsou tak výrazné, a proto je možné působit na obě skupiny shodnými opatřeními.

Je však potřeba si uvědomit, že každé zde vyjádřené číslo znamená jeden lidský osud, který změnil život nejen mladým řidičům, řidičkám a lidem kolem nich, ale i ostatním účastníkům dopravní nehody. Všeobecně se nás tato čísla nedotýkají, pokud se nejedná o osobu nám známou. Z pohledu zpracovatelky dopravních nehod na dopravním inspektorátu Plzeň-město může zpracovatelka „práce“ uvést, že dopravní nehody mladých řidičů jsou často spojené s velkou dávkou emocí. Zpracovatelka s velkým povděkem přijímá navrhovanou novelu zákona č. 361/2000 Sb. zákona o silničním provozu. Návrh novely zákona o silničním provozu se zaměřuje i na mladé řidiče, kdy jde o specifický přístup k mladým a začínající řidičům. V zákoně se objevují dva nové instituty a to "řízení s mentorem" a "řidičák na zkoušku". V minulém volebním období se vládní návrh "řidičáku na zkoušku" zabýval snížením hranice bodů v bodovém hodnocení řidiče z 12 na 6. Současný návrh už není čistě represivní, ale snaží se s mladým začínajícím řidičem pracovat od samého počátku jeho cesty. Snahou je od počátku snížit rizikové chování a sklon vedoucí k porušování pravidel silničního provozu a současně je snahou zlepšit u mladých řidičů jejich řízení motorového vozidla. Novou příležitostí, jak získat řidičské oprávnění pro skupinu B již v 17 letech, je nově zavedený institut řízení s mentorem, jehož klauzulí je, že dokud mladý řidič nedovrší 18 let věku, musí řídit motorové vozidlo pod dohledem mentora. Mentorem je pak zkušená a bezúhonná osoba, která bude evidována v registru řidičů a s největší pravděpodobností touto osobou bude rodič, může se ale jednat i o další osoby, jež budou splňovat dané podmínky. U každého mladého řidiče pak mohou být zaevidováni nejvýše čtyři mentoři. Dopravně psychologická přednáška a evaluační jízdy jsou dalšími nově zařazenými instituty. Obojího se bude muset zúčastnit mladý řidič, jenž se od udělení řidičského oprávnění ve lhůtě do dvou let dopustí závažného porušení pravidel silničního provozu. Snahou je přimět mladého řidiče uvědomit si následky svého nebezpečného chování a současně získat zpětnou vazbu ke svým zlovykům, které se za tak krátkou dobu naučil. Pokud by však ze strany mladého řidiče došlo k porušení pravidel silničního provozu takovým způsobem, že by mu byla uložena sankce zákazu činnosti nebo jiné obdobného opatření, poté by se musel zúčastnit buď dopravně psychologické přednášky a zkušební jízdy, aby mu mohlo být

navráceno řidičské oprávnění nebo náhradou za dopravně psychologickou přednášku může být účast v terapeutickém programu. Při spáchání přestupku, za nějž by mu byla uložena sankce zápisu 6 bodů v bodovém hodnocení řidiče, následovala by tříměsíční lhůta, ve které by musel absolvovat dopravně psychologickou přednášku a evaluační jízdu. Je zřejmé, že se naši zákonodárci nechali inspirovat u našich sousedů v Rakousku, kde tento model zavedli již v roce 2003 a dle statistických údajů došlo během prvních tří let praxe k 30% snížení nehodovosti mladých řidičů. Nezbyvá než si držet palce, aby tento velmi pozitivní přístup k mladým řidičům vstoupil co nejdříve v platnost.



## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy):* vědecká monografie. Praha: Police history, 2008. 116 s. ISBN 978-80-86477-44-2.
2. ČEČOT, Vladimír. *Dopravné nehody: (vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skumanie).* Bratislava: Respo, 2003, 206 s. ISBN 80-968953-5-4.
3. DĚCKÝ, Jan. *Doprava a systémy dopravní výchovy 1.* 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2013. 78 s. ISBN 978-80-210-6367-9.
4. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti.* Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN: 80-7178-542-3.
5. CHMELÍK, Jiří a kol. *Dopravní nehody.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
6. KOČÍ, Roman *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů.* 5. vydání. Praha: Leges, 2016, 448 s. ISBN 978-80-7502-123-6.
7. KUČEROVÁ, Helena, *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související.* 4. vydání. Praha: Leges, 2018, 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
8. PORADA, Viktor, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi.* Praha: Linde 2000, Vysokoškolská právnická učebnice. 378 s. ISBN: 80-7201-212-6.
9. PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2016. 1018 s. ISBN 978-80-7380-589-0.
10. STRAUSS, Jiří, SADÍLEK, Zdeněk, MAŘÍK, Oldřich. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích.* 1. vydání. Brno: Tribun EU, 2012. 164 s. ISBN 978-80-263-0218-6.
11. ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník I § 1 až 139. Komentář.* 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. 1450 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
12. ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II § 140 - 421. Komentář.* 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. 1451 - 3586 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
13. VÁGNEROVÁ, Marie. *Vývojová psychologie II.; dospělost a stáří.* Praha: Karolinum, 2007. 461s. ISBN 978-80-246-1318-5.
14. VAN KIRK, Donald J. *Vehicular Accident Investigation and Reconstruction.* 1st Edition. CRC Press, 2000. 512 s. ISBN 9780849320200.

15. ŽEMLIČKA, Zdeněk, MYNAŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava*. 1 vydání. Praha: Nadatur, 2008. 161 s. ISBN 978-80-7270-030-1.

### Statistické zdroje

1. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2015*. Autoři textů a grafů pplk. Mgr. Jan Straka a Ing Josef Tesařík. Praha: květen 2016. 255 s.
2. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. Autoři textů a grafů pplk. Mgr. Jan Straka a kpt. Jana Fabiánová. Praha: červen 2017. 96 s. + 160 příloh.
3. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017*. Autoři textů a grafů pplk. Mgr. Jan Straka a kpt. Jana Fabiánová. Praha: červen 2018. 92 s. + 152 příloh.
4. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018*. Autoři textů a grafů pplk. Mgr. Jan Straka a kpt. Jana Fabiánová. Praha: červen 2019. 92 s. + 152 příloh.
5. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019*. Autoři textů a grafů pplk. Mgr. Jan Straka a kpt. Jana Pelešková. Praha: květen. 244 s.
6. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky – soubory Microsoft Excel – statistická data za roky 2015-2019.

### Elektronické zdroje

1. BLECHA, T. *Přestupky spojené s alkoholem za volantem* [online]. Praha: Seznam Zprávy, a.s., 2019, 05.02.2019 [citace 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://www.garaz.cz/clanek/prestupky-spojene-s-alkoholem-za-volantem-21001039>>.
2. HAMERNÍKOVÁ, V. *Vliv věku a pohlaví řidiče na jeho výkonnost při řízení* [online]. Praha: Českomoravská psychologická společnost, 2009 [cit. 2023-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://cmpsy.cz/files/pd/2008/pdf/hamernikova.pdf>>.
3. *Jak dlouho trvá autoškola* [online]. Praha: Autoškola Crkva, 2023 [cit. 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://www.autoskola-crkva.cz/jak-dlouho-trva-autoskola>>.
4. *Nehodou to začíná* [online]. Praha: Dekra, 2023 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.nehodoutozacina.cz/>>.

5. *Pozor! Žena za volantem – jaké jsou ženy řidičky?* [online]. Praha: ŽENA-IN.cz, 2023 [cit. 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://zena-in.cz/clanek/pozor-zena-za-volantem-jake-jsou-zeny-ridicky>>.
6. ŘEZÁČ, P., ZÁMEČNÍK, P. Rizikové chování účastníků dopravy, alkohol a jeho dopady [online]. Brusel: European Transport Safety Council, 2018 [cit. 23-01-2023]. Dostupné z WWW: <<https://etsc.eu/wp-content/uploads/SaS-Prague-2018-Rezac-Zamecnik.pdf>>.
7. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE Policejního prezidia České republiky – soubory Microsoft Excel – statistická data za roky 2015-2019
8. *Start driving* [online]. Praha: Asociace autoškol ČR, 2023, [cit. 2023-03-10]. Dostupné z WWW:< <https://www.startdriving.cz/>>.
9. *Vnímání a předvídatý způsob jízdy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy Samostatné oddělení BESIP, 14.11.2012 [cit. 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Pro-media/Clanky/Vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.
10. *Ženy za volantem* [online]. Brno: ŽENY ZA VOLANTEM, 2023, 11.03.2023 [citace 2023-03-11] Dostupné z WWW: <<https://www.zenyzavolantem.cz/>>.

## **Seznam zkratek**

č. – číslo

DN - dopravní nehoda

odst. – odstavec

písm. - písmeno

Sb. – Sbírka

## Seznam tabulek a grafů

- Tabulka č. 1 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2015
- Tabulka č. 2 Příčiny dopravních nehod mladých řidičů v roce 2015
- Tabulka č. 3 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2015
- Tabulka č. 4 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2015
- Tabulka č. 5 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2015
- Tabulka č. 6 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2016
- Tabulka č. 7 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1990-1998 rok 2016
- Tabulka č. 8 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2016
- Tabulka č. 9 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2016
- Tabulka č. 10 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2016
- Tabulka č. 11 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2017
- Tabulka č. 12 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1991-1999 rok 2017
- Tabulka č. 13 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2017
- Tabulka č. 14 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2017
- Tabulka č. 15 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2017
- Tabulka č. 16 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2018
- Tabulka č. 17 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1992-2000 rok 2018
- Tabulka č. 18 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček v roce 2018
- Tabulka č. 19 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2018
- Tabulka č. 20 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2018
- Tabulka č. 21 Celkový počet dopravních nehod mladých řidičů a řidiček v roce 2019
- Tabulka č. 22 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči 1993-2001 rok 2019
- Tabulka č. 23 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky 1993-2001 v roce 2019
- Tabulka č. 24 DN pod vlivem návykových látek – mladí řidiči v roce 2019
- Tabulka č. 25 DN pod vlivem návykových látek – mladé řidičky v roce 2019

## Seznam příloh

Příloha č. I = Tabulka č. 1 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2015 + Tabulka č. 2 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2015

Příloha č. II = Tabulka č. 3 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1989-1997 za rok 2015

Příloha č. III = Tabulka č. 4 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1989-1997 za rok 2015

Příloha č. IV = Tabulka č. 5 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2015

Příloha č. V = Tabulka č. 6 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2015

Příloha č. VI = Tabulka č. 7 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2015 a 2016 + Tabulka č. 8 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2016 + Tabulka č. 9 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2016

Příloha č. VII = Tabulka č. 10 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1990-1998 za rok 2016

Příloha č. VIII = Tabulka č. 11 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1990-1998 za rok 2016

Příloha č. IX = Tabulka č. 12 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2016

Příloha č. X = Tabulka č. 13 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2016

Příloha č. XI = Tabulka č. 14 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2016 a 2017 + Tabulka č. 15 Počet dopravních nehod mladých řidičů – rok 2017 + Tabulka č. 16 Počet dopravních nehod mladých řidiček – rok 2017

Příloha č. XII. = Tabulka č. 17 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1991-1999 za rok 2017

Příloha č. XIII = Tabulka č. 18 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1991-1999 za rok 2017

Příloha č. XIV = Tabulka č. 19 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2017

Příloha č. XV = Tabulka č. 20 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2017

Příloha č. XVI = Tabulka č. 21 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2017 a 2018 + Tabulka č. 22 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2018 + Tabulka č. 23 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2018

Příloha č. XVII = Tabulka č. 24 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1992-2000 za rok 2018

Příloha č. XVIII = Tabulka č. 25 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček ročníky 1992-2000 za rok 2018

Příloha č. XIX = Tabulka č. 26 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2018

Příloha č. XX = Tabulka č. 27 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2018

Příloha č. XXI = Tabulka č. 28 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2018 a 2019 + Tabulka č. 29 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2019 + Tabulka č. 30 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2019

Příloha č. XXII = Tabulka č. 31 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1993-2001 za rok 2019

Příloha č. XXIII = Tabulka č. 32 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1993-2001 za rok 2019

Příloha č. XXIV = Tabulka č. 33 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2019

Příloha č. XXV = Tabulka č. 34 Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2019

**Příloha č. I**

**Tabulka č. 1 – Počet dopravních nehod mladí řidiči 2015**

<b>Rok 2015 Mladí řidiči ročník</b>	<b>celkem DN</b>	<b>usmrceno</b>	<b>Počet těžce zraněných osob</b>	<b>Počet lehce zraněných osob</b>
1989	1144	16	49	378
1990	1246	19	34	389
1991	1234	21	53	430
1992	1160	11	33	461
1993	1297	19	50	472
1994	1273	18	57	516
1995	1136	12	44	494
1996	1017	10	49	436
1997	433	9	27	251
<b>celkem</b>	<b>9940</b>	<b>135</b>	<b>396</b>	<b>3827</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

**Tabulka č. 2 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2015**

<b>Rok 2015 mladé řidičky ročník</b>	<b>celkem DN</b>	<b>usmrceno</b>	<b>Počet těžce zraněných osob</b>	<b>Počet lehce zraněných osob</b>
1989	347	2	11	156
1990	358	1	6	148
1991	357	1	15	111
1992	382	4	13	165
1993	356	1	10	150
1994	313	3	7	180
1995	331	4	19	148
1996	367	1	21	198
1997	148	2	3	86
<b>Celkem</b>	<b>2959</b>	<b>19</b>	<b>105</b>	<b>1342</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet DN nejvyšší počet usmrcených osob nejvyšší počet těžce zraněných osob nejvyšší počet lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda



## Příloha č. II

Tabulka č. 3 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1989-1997 za rok 2015

Mladí řidiči ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1989	302	7	20	128	25	0	4	13	196	3	9	95	621	6	16	142
1990	365	11	13	147	14	0	0	9	190	1	12	77	677	7	9	156
1991	362	9	20	176	26	1	5	14	213	4	11	102	633	7	17	138
1992	363	6	13	204	20	0	3	21	200	0	7	83	577	5	10	153
1993	448	12	33	209	34	0	0	21	206	3	6	98	609	4	11	144
1994	459	12	28	212	27	1	3	20	206	1	12	108	581	4	14	176
1995	423	5	17	240	27	1	2	11	179	0	8	118	507	6	17	125
1996	407	5	30	210	19	1	2	12	164	1	10	102	427	3	7	112
1997	188	5	14	133	9	1	0	9	47	0	4	35	189	3	9	74
	<b>3317</b>	<b>72</b>	<b>188</b>	<b>1659</b>	<b>201</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>130</b>	<b>1601</b>	<b>13</b>	<b>79</b>	<b>818</b>	<b>4821</b>	<b>45</b>	<b>110</b>	<b>1220</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda

### Příloha č. III

Tabulka č. 4 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1989-1997 za rok 2015

Mladé řidičky ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1989	88	1	1	45	4	0	0	3	86	0	5	55	169	1	5	53
1990	86	0	3	48	7	0	0	3	86	0	2	42	179	1	1	55
1991	90	0	6	44	6	1	0	2	83	0	4	28	178	0	5	37
1992	108	2	4	60	9	0	2	5	82	1	4	48	183	1	3	52
1993	107	1	3	66	2	0	0	1	68	0	1	33	179	0	6	49
1994	107	2	5	72	7	0	0	8	53	0	1	37	146	1	1	63
1995	122	3	9	66	5	0	0	0	57	0	4	30	147	1	6	52
1996	106	1	6	89	8	0	0	1	61	0	7	53	192	0	8	55
1997	45	2	0	31	4	0	0	1	34	0	1	22	65	0	2	32
	<b>859</b>	<b>12</b>	<b>37</b>	<b>521</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>610</b>	<b>1</b>	<b>29</b>	<b>348</b>	<b>1438</b>	<b>5</b>	<b>37</b>	<b>448</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

**Příloha č. IV.**

Tabulka č. 5 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2015**

Ročník	nezjišťován	U T L			Alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			Pod vlivem drog			Pod vlivem alkoholu a drog			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰									
		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L							
1989	85	2	1	16	1	0	0	0	949	8	36	315	8	2	0	1	14	0	0	3	2	0	0	0	10	1	1	2	75	3	11	41
1990	88	5	4	21	2	0	0	0	1029	13	28	337	5	0	0	1	13	0	0	6	4	0	0	2	14	0	0	3	91	1	2	19
1991	98	2	1	21	1	0	0	0	992	17	44	345	5	0	3	1	18	1	1	5	5	0	1	1	15	0	0	5	100	1	3	52
1992	93	2	3	25	1	0	0	0	950	8	27	391	7	0	0	0	13	0	0	8	4	0	0	0	17	0	0	7	75	1	3	30
1993	73	1	5	12	6	0	1	3	1080	11	35	407	5	0	0	4	15	1	2	5	4	0	0	2	11	1	2	4	103	5	5	35
1994	83	5	1	11	3	2	0	2	1071	10	46	450	6	0	0	2	9	1	0	1	1	0	0	0	15	0	1	8	85	0	9	42
1995	86	3	1	13	3	0	0	1	940	4	36	432	6	0	0	5	9	2	0	7	2	0	0	0	14	2	1	2	76	1	6	34
1996	84	6	3	20	3	0	0	1	844	4	44	377	6	0	0	3	9	0	0	2	2	0	0	0	17	0	0	5	52	0	2	28
1997	31	4	1	7	2	0	0	1	359	4	22	211	1	0	0	0	2	0	0	2	3	0	1	1	5	0	0	0	30	1	3	29
celkem	721	30	20	146	22	2	1	8	8214	79	318	3265	49	2	3	17	102	5	3	39	27	0	2	6	118	4	5	36	687	13	44	310

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

Příloha č. V

Tabulka č. 6 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2015**

Ročník	nezjišťován	U T L			Alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu	U T L			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			Pod vlivem drog			Pod vlivem alkoholu a drog			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰										
		U	T	L	U	T	L		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L								
1989	31	1	3	9	0	0	0	301	1	8	143	1	0	0	3	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	9	0	0	3					
1990	23	0	0	8	1	0	0	319	0	4	133	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	1	11	1	2	4					
1991	23	0	1	6	2	0	0	316	1	14	101	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	11	0	0	3					
1992	34	1	0	5	0	0	0	339	3	13	158	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	6	0	0	2					
1993	34	1	1	7	0	0	0	306	0	8	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	13	0	0	5					
1994	25	0	1	8	1	0	1	279	3	5	167	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	3					
1995	25	1	3	4	1	0	0	290	3	16	139	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	12	0	0	2					
1996	36	0	0	5	1	0	0	323	1	21	189	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	0	0	3					
1997	11	0	0	4	0	0	0	132	2	3	80	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2					
celkem	242	4	9	56	6	0	1	2	2605	14	92	1248	4	0	0	4	11	0	0	4	0	0	0	0	0	0	16	0	1	1	75	1	2	27

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

## Příloha č. VI.

Tabulka č. 7 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2015 a 2016

	počet DN celkem	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
Rok 2015	12899	154	501	5169
Rok 2016	13572	113	475	5266
<b>Rozdíl</b>	<b>-673</b>	<b>41</b>	<b>26</b>	<b>-97</b>
%	-5,2%	26,6%	5,2%	-1,9%

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Tabulka č. 8 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2016

mladí řidiči ročník	celkem DN	usmrceno	těžce zraněných osob	lehce zraněných osob
1990	1171	5	28	354
1991	1227	14	46	357
1992	1210	14	54	424
1993	1357	10	35	479
1994	1341	12	70	476
1995	1254	10	45	443
1996	1192	13	54	492
1997	1091	10	30	470
1998	463	8	22	243
<b>celkem</b>	<b>10306</b>	<b>96</b>	<b>384</b>	<b>3738</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Tabulka č. 9 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2016

mladé řidičky ročník	celkem dopravních nehod	usmrceno	počet těžce zraněných osob	počet lehce zraněných osob
1990	382	1	7	182
1991	405	1	7	160
1992	376	2	11	160
1993	402	2	19	165
1994	432	2	13	206
1995	368	2	8	187
1996	368	2	8	176
1997	396	5	14	219
1998	137	0	4	73
<b>celkem</b>	<b>3266</b>	<b>17</b>	<b>91</b>	<b>1528</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet DN nejvyšší počet usmrcených osob nejvyšší počet těžce zraněných osob nejvyšší počet lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda

## Příloha VII.

Tabulka č. 10 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1990-1998 za rok 2016

Mladí řidiči ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1990	334	3	14	159	22	0	2	6	211	0	5	79	604	2	7	110
1991	357	9	30	149	24	0	2	11	217	2	14	84	629	3	10	113
1992	410	9	20	181	23	0	1	13	198	2	10	100	579	3	13	130
1993	427	4	16	187	34	0	1	22	210	4	8	115	686	2	10	155
1994	432	3	35	199	33	2	3	22	213	2	16	91	663	5	16	164
1995	439	5	28	223	27	1	2	18	194	1	7	84	594	3	8	118
1996	451	12	23	243	23	1	3	12	174	0	10	105	544	0	18	132
1997	408	4	12	225	16	0	2	11	150	3	6	83	517	3	10	151
1998	195	3	13	129	8	2	2	8	66	0	5	31	194	3	2	75
	3453	52	191	1695	210	6	18	123	1633	14	81	772	5010	24	94	1148

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

## Příloha č. VIII

### Tabulka č. 11 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1990-1998 za rok 2016

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Mladé řidičky ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1990	105	1	2	59	3	0	1	2	82	0	1	50	192	0	3	71
1991	106	0	2	59	7	0	0	5	82	0	3	37	210	1	2	59
1992	101	2	4	50	5	0	1	2	92	0	4	46	178	0	2	62
1993	130	2	11	69	7	0	0	4	66	0	4	42	199	0	4	50
1994	126	1	4	86	10	0	0	7	84	0	2	36	212	1	7	77
1995	127	0	4	103	7	0	1	3	67	0	0	42	167	2	3	39
1996	131	0	1	81	3	0	0	1	66	2	4	40	168	0	3	54
1997	125	5	8	115	4	0	0	0	84	0	2	45	183	0	4	59
1998	53	0	1	38	2	0	1	3	26	0	2	12	56	0	0	20
	<b>1004</b>	<b>11</b>	<b>37</b>	<b>660</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>649</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>350</b>	<b>1565</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>491</b>
Nejvíce nehod		nejvíce usmrcených osob			nejvíce těžce zraněných osob				nejvíce lehce zraněných osob							

**Příloha č. IX**

Tabulka č. 12 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2016**

Ročník	nezjišťován	U T L			Alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			Pod vlivem drog			Pod vlivem alkoholu a drog			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰									
		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L							
1990	75	1	0	7	1	0	0	0	998	3	21	309	4	0	1	1	13	0	0	5	3	0	0	0	8	0	2	7	69	1	4	25
1991	81	2	3	14	1	0	0	0	1037	8	32	306	0	0	0	0	12	1	3	2	3	0	0	0	13	2	1	5	80	1	7	30
1992	85	0	1	25	3	0	1	0	1008	12	42	350	5	0	0	3	13	1	0	6	5	0	1	0	9	0	0	5	82	1	9	35
1993	88	2	2	25	2	0	0	1	1164	7	29	414	7	0	1	3	10	0	1	3	7	0	0	2	11	0	1	4	68	1	1	27
1994	82	3	4	27	3	0	0	0	1136	8	51	397	6	0	3	4	17	0	4	16	1	0	0	0	16	0	4	5	80	1	4	27
1995	88	1	4	16	5	0	0	1	1064	7	37	388	5	0	0	3	7	1	1	2	3	0	0	1	15	0	0	8	67	1	3	24
1996	86	2	6	14	3	0	0	1	1015	7	42	433	5	1	2	2	13	0	1	3	1	0	0	1	13	0	0	3	56	3	3	35
1997	79	0	4	17	4	0	0	1	917	9	25	417	3	0	0	2	5	0	0	1	2	0	0	1	21	0	0	7	60	1	1	24
1998	27	2	1	2	4	0	0	3	409	6	19	225	2	0	0	2	3	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	3	15	0	2	7
<b>celkem</b>	<b>691</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>147</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>8748</b>	<b>67</b>	<b>298</b>	<b>3239</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>20</b>	<b>93</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>39</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>108</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>47</b>	<b>577</b>	<b>10</b>	<b>34</b>	<b>234</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob



Příloha X

Tabulka č. 13 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2016**

Ročník	nezjišťován	U	T	L	Alkohol do 0,24 ‰	U	T	L	bez alkoholu	U	T	L	Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰	U	T	L	Pod vlivem drog	U	T	L	Pod vlivem alkoholu a drog	U	T	L	Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰	U	T	L	Alkohol nad 1 ‰	U	T	L
1990	23	0	1	2	1	0	0	1	342	1	5	174	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	12	0	1	2
1991	27	0	1	5	2	0	0	3	353	1	6	144	2	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	16	0	0	6
1992	36	0	1	5	1	0	0	0	327	2	10	153	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	9	0	0	2
1993	26	0	0	4	1	0	0	0	351	2	18	154	1	0	0	0	4	0	0	2	1	0	0	2	4	0	1	0	14	0	0	3
1994	37	1	0	15	0	0	0	0	388	1	13	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	6	0	0	3
1995	30	0	2	6	0	0	0	0	318	0	5	173	2	0	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	11	0	1	4
1996	31	0	0	5	0	0	0	0	325	2	8	170	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	9	0	0	1
1997	36	1	2	2	1	0	0	0	348	4	12	210	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	4	0	0	3
1998	10	0	0	3	0	0	0	0	124	0	4	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	
celkem	256	2	7	47	6	0	0	4	2876	13	81	1431	8	0	0	1	14	2	0	4	1	0	0	2	21	0	1	13	84	0	2	26

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

**Příloha č. XI****Tabulka č. 14 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2016 a 2017**

	Počet DN celkem	Usmrceno	Těžce zraněných	Lehce zraněných
Rok 2016	13572	113	475	5266
Rok 2017	13603	115	422	5092
<b>Rozdíl</b>	<b>-31</b>	<b>-2</b>	<b>53</b>	<b>174</b>
%	-0,23%	-1,77%	11,16%	3,30%

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

**Tabulka č. 15 Počet dopravních nehod mladých řidičů – rok 2017**

Mladí řidiči ročník	celkem DN	usmrceno	Těžce zraněných	Lehce zraněných
1991	1286	12	26	381
1992	1246	15	41	352
1993	1349	11	40	435
1994	1282	10	39	433
1995	1295	15	32	454
1996	1193	15	36	459
1997	1277	7	50	497
1998	1112	12	50	495
1998	459	5	15	189
<b>celkem</b>	<b>10499</b>	<b>102</b>	<b>329</b>	<b>3695</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

**Tabulka č. 16 Počet dopravních nehod mladých řidiček – rok 2017**

Mladé řidičky ročník	celkem DN	usmrceno	Těžce zraněných	Lehce zraněných
1991	381	1	9	161
1992	358	0	13	161
1993	393	2	14	148
1994	375	2	17	145
1995	311	2	10	130
1996	366	1	10	185
1997	393	4	11	192
1998	375	1	7	194
1999	152	0	2	81
<b>celkem</b>	<b>3104</b>	<b>13</b>	<b>93</b>	<b>1397</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet DN nejvyšší počet usmrcených osob nejvyšší počet těžce zraněných osob nejvyšší počet lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda

## Příloha č. XII.

Tabulka č. 17 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1991-1999 za rok 2017

Mladí řidiči ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1991	333	6	9	114	31	1	5	12	223	0	7	100	699	5	5	155
1992	338	9	18	134	28	0	1	15	201	1	5	63	679	5	17	140
1993	398	4	17	191	16	1	2	12	232	2	9	105	703	4	12	127
1994	423	4	20	200	21	0	1	13	185	2	6	91	653	4	12	129
1995	413	6	11	175	24	2	3	21	192	0	8	104	666	7	10	154
1996	428	8	21	201	32	3	2	24	175	1	4	97	558	3	9	137
1997	476	4	26	245	21	1	1	13	178	0	6	84	602	2	17	155
1998	475	8	23	277	18	1	1	9	174	1	16	95	445	2	10	114
1999	204	3	13	111	12	0	0	2	67	1	2	32	176	1	0	44
celkem	<b>3488</b>	<b>52</b>	<b>158</b>	<b>1648</b>	<b>203</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>121</b>	<b>1627</b>	<b>8</b>	<b>63</b>	<b>771</b>	<b>5181</b>	<b>33</b>	<b>92</b>	<b>1155</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

### Příloha č. XIII

Tabulka č. 18 Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1991-1999 za rok 2017

Mladé řidičky ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1991	84	0	5	45	4	0	0	2	81	0	3	51	212	1	1	63
1992	88	0	6	58	6	0	1	2	75	0	2	50	189	0	4	51
1993	104	0	3	47	4	0	0	1	90	0	7	49	195	2	4	51
1994	100	2	3	58	9	0	2	3	74	0	6	32	192	0	6	52
1995	80	1	5	52	4	0	0	1	69	0	3	36	158	1	2	41
1996	116	1	4	78	4	0	0	2	77	0	3	54	169	0	3	51
1997	127	3	2	76	6	0	1	3	74	1	4	62	186	0	4	51
1998	112	1	1	71	7	0	0	5	66	0	3	44	190	0	3	74
1999	45	0	0	41	2	0	0	0	27	0	0	11	78	0	2	29
	<b>856</b>	<b>8</b>	<b>29</b>	<b>526</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>633</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>389</b>	<b>1569</b>	<b>4</b>	<b>29</b>	<b>463</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

## Příloha č. XIV

Tabulka č. 19 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2017**

Ročník	nezjištěván	Alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			Pod vlivem drog			Pod vlivem alkoholu a drog			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰												
		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L										
1991	80	0	1	11	5	0	0	1	1093	8	23	335	4	0	0	0	9	0	1	4	2	0	0	0	12	0	0	2	81	4	1	28
1992	79	4	4	11	4	0	0	0	1067	7	28	304	3	0	0	2	12	0	0	7	3	0	0	2	13	1	1	1	65	3	8	25
1993	106	1	8	15	1	0	0	1	1141	9	28	362	3	1	0	1	10	0	0	8	5	0	0	2	10	0	0	5	73	0	4	41
1994	79	2	0	18	1	0	0	3	1085	8	32	376	7	0	0	3	14	0	1	6	4	0	1	0	8	0	1	1	84	0	4	26
1995	99	4	0	17	4	0	0	0	1088	9	26	393	8	0	0	5	12	1	2	5	2	0	0	1	14	0	0	3	68	1	4	30
1996	94	8	4	19	2	0	0	1	1001	7	29	393	5	0	0	3	4	0	0	0	4	0	0	1	13	0	1	7	70	0	2	35
1997	102	1	2	21	4	0	0	0	1095	5	44	456	5	0	1	0	3	0	0	1	3	0	0	0	8	1	0	4	57	0	3	15
1998	64	0	0	11	3	0	0	1	979	11	45	460	6	0	0	2	8	1	0	2	1	0	0	0	6	0	0	1	45	0	5	18
1999	42	0	1	6	2	0	0	1	378	4	11	168	1	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	9	1	2	4	23	0	1	9
celkem	745	20	20	129	26	0	0	8	8927	68	266	3247	42	1	1	17	76	2	4	33	24	0	1	6	93	3	5	28	566	8	32	227

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

**Příloha č. XV**

Tabulka č. 20 - **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2017**

Ročník	nezjišťován	U T L			Alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			Pod vlivem drog			Pod vlivem alkoholu a drog			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰					
		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L			
1991	31	0	1	4	0	0	0	0	339	1	8	151	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	4	
1992	28	0	1	8	0	0	0	0	317	0	10	150	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	
1993	28	0	0	4	0	0	0	0	352	1	14	142	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
1994	31	0	1	7	0	0	0	0	329	2	14	131	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	
1995	30	0	1	3	0	0	0	0	269	2	9	118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	
1996	27	0	1	1	0	0	0	0	328	1	9	179	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	
1997	35	0	0	11	0	0	0	0	351	4	11	178	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	
1998	36	0	1	9	0	0	0	0	332	1	6	184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
1999	7	0	0	1	0	0	0	0	143	0	2	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
<b>celkem</b>	<b>253</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2760</b>	<b>12</b>	<b>83</b>	<b>1312</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>28</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

## Příloha č. XVI

Tabulka č. 21 **Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2017 a 2018**

Srovnání roků 2017 a 2018	počet DN celkem	Usmrceno	těžce zraněných osob	lehce zraněných osob
2017	13603	115	422	5092
2018	13053	116	473	5031
<b>Rozdíl</b>	<b>550</b>	<b>-1</b>	<b>-51</b>	<b>61</b>
%	4,0%	-0,9%	-12,1%	1,2%

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Tabulka č. 22 **Počet dopravních nehod mladí řidiči 2018**

Mladí řidiči	celkem DN	usmrceno	Zraněno těžce	Zraněno lehce
1992	1187	14	38	379
1993	1247	7	47	390
1994	1198	9	37	371
1995	1143	14	41	396
1996	1139	8	46	436
1997	1146	12	36	421
1998	1236	17	33	464
1999	1134	16	43	484
2000	467	3	25	224
<b>celkem</b>	<b>9897</b>	<b>100</b>	<b>346</b>	<b>3565</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Tabulka č. 23 **Počet dopravních nehod mladé řidičky 2018**

Mladé řidičky	celkem DN	usmrceno	Zraněno těžce	Zraněno lehce
1992	393	2	4	156
1993	422	1	8	167
1994	337	0	13	125
1995	321	4	30	164
1996	343	3	14	150
1997	375	1	18	179
1998	391	2	11	192
1999	417	2	19	235
2000	157	1	10	98
<b>celkem</b>	<b>3156</b>	<b>16</b>	<b>127</b>	<b>1466</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet DN nejvyšší počet usmrcených osob nejvyšší počet těžce zraněných osob nejvyšší počet lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda

**Příloha č. XVII**

**Tabulka č. 24 Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1992-2000 za rok 2018**

Mladí řidiči ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1992	297	9	18	138	23	0	2	17	208	0	5	92	659	5	13	132
1993	327	4	25	148	24	0	4	12	196	0	4	96	700	3	14	134
1994	372	6	14	158	26	0	2	11	178	1	13	90	622	2	8	112
1995	358	9	19	163	23	0	1	18	175	1	12	91	587	4	9	124
1996	331	3	21	202	27	1	1	18	178	0	12	81	603	4	12	135
1997	363	8	24	178	19	0	2	11	170	1	3	76	594	3	7	156
1998	429	11	19	221	24	1	1	16	173	3	8	81	610	2	5	146
1999	420	7	31	242	24	0	1	7	167	2	4	96	523	7	7	139
2000	189	2	10	104	9	0	2	6	52	0	4	31	217	1	9	83
	<b>3086</b>	<b>59</b>	<b>181</b>	<b>1554</b>	<b>199</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>116</b>	<b>1497</b>	<b>8</b>	<b>65</b>	<b>734</b>	<b>5115</b>	<b>31</b>	<b>84</b>	<b>1161</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob



## Příloha č. XVIII

Tabulka č. 25 Příčiny dopravních nehod mladých řidiček ročníky 1992-2000 za rok 2018

Mladé řidičky ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1992	102	0	1	62	1	0	0	0	89	0	2	45	201	2	1	49
1993	107	0	0	55	7	0	0	8	83	1	2	36	225	0	6	68
1994	96	0	4	52	7	0	0	4	61	0	4	22	173	0	5	47
1995	90	0	1	44	3	0	0	1	59	0	6	38	169	4	23	81
1996	107	0	7	53	6	0	2	4	60	1	4	29	170	2	1	64
1997	114	0	3	67	6	0	1	6	60	0	7	40	195	1	7	66
1998	125	0	4	75	5	1	0	3	76	0	6	48	185	1	1	66
1999	139	1	8	115	6	0	2	0	70	0	6	53	202	1	3	67
2000	37	0	2	39	1	0	0	0	28	1	3	20	91	0	5	39
	<b>917</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>562</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>586</b>	<b>3</b>	<b>40</b>	<b>331</b>	<b>1611</b>	<b>11</b>	<b>52</b>	<b>547</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

**Příloha č. XIX**

Tabulka č. 26 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2018**

mladí řidiči ročník	nezjišťováno			alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu			alkohol 0,24-0,5 ‰			pod vlivem drog			pod vlivem alkoholu a drog			alkohol 0,5-1,0 ‰			alkohol nad 1 ‰										
	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L								
1992	84	3	4	9	1	0	0	2	1006	8	28	337	4	0	0	2	13	1	3	4	1	0	0	1	12	0	2	2	66	2	1	22
1993	86	1	5	11	2	0	0	1	1042	5	34	338	6	0	0	1	8	0	0	7	3	0	0	3	17	0	1	5	83	1	7	24
1994	82	2	3	14	2	0	0	0	991	4	29	321	10	0	1	1	12	0	0	8	6	0	0	1	17	0	0	6	78	3	4	20
1995	82	5	6	9	2	0	0	1	970	7	29	353	4	0	1	0	8	0	0	2	1	0	0	0	15	2	2	8	61	0	3	23
1996	71	1	1	9	3	0	0	3	967	6	42	380	3	0	0	2	10	0	0	4	2	0	0	0	9	0	0	4	74	1	3	34
1997	102	4	7	23	3	0	0	1	940	6	24	342	5	0	0	5	5	0	0	3	4	0	0	1	9	1	0	4	78	1	5	42
1998	109	6	1	17	0	0	0	0	1045	3	27	400	4	0	0	0	8	7	3	6	1	0	0	0	15	1	1	10	54	0	1	31
1999	84	4	7	9	1	0	0	0	970	10	35	443	9	0	0	8	6	0	0	3	1	0	0	0	13	0	0	5	50	2	1	16
2000	38	1	1	5	1	0	0	1	390	1	22	196	2	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	9	0	1	7	25	0	1	15
celkem	738	27	35	106	15	0	0	9	8321	50	270	3110	47	0	2	19	71	8	6	37	20	1	0	6	116	4	7	51	569	10	26	227

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

Tabulka č. 27 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2018**

Ročník	nezjišťován	U	T	L	Alkohol do 0,24 ‰	U	T	L	bez alkoholu	U	T	L	Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰	U	T	L	Pod vlivem drog	U	T	L	Pod vlivem alkoholu a drog	U	T	L	Alkohol od 0,5 do 1,0‰	U	T	L	Alkohol nad 1‰	U	T	L
1992	32	1	0	7	0	0	0	0	340	1	3	146	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	14	0	1	3
1993	25	1	0	7	1	0	0	1	382	0	8	156	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	10	0	0	2
1994	21	0	0	3	0	0	0	0	305	0	12	119	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	7	0	0	2
1995	20	0	0	2	0	0	0	0	295	4	29	160	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3	0	0	1
1996	20	0	1	5	0	0	0	0	315	3	13	142	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	0
1997	33	0	2	7	1	0	0	0	324	1	14	163	3	0	1	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	6
1998	36	0	1	6	0	0	0	0	343	2	10	183	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	7	0	0	2
1999	43	0	4	8	0	0	0	0	366	2	14	224	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	6	0	0	3
2000	19	1	0	7	0	0	0	0	137	0	10	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
celkem	249	3	8	52	2	0	0	1	2807	13	113	1384	10	0	2	1	10	0	0	3	0	0	0	0	15	0	2	6	63	0	2	19

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

**Příloha č. XXI.****Tabulka č. 28 Porovnání počtu dopravních nehod mladých řidičů – roky 2018 a 2019**

Srovnání roků 2018 a 2019	počet DN celkem	Usmrceno	těžce zraněných osob	lehce zraněných osob
2017	13053	116	473	5031
2018	12359	103	339	4443
Rozdíl	694	13	134	588
%	5,3%	11,2%	28,3%	11,7%

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

**Tabulka č. 29 Počet dopravních nehod mladí řidiči 2019**

Mladí řidiči	celkem DN	usmrceno	Zraněno těžce	Zraněno lehce
1993	1195	5	30	337
1994	1128	13	38	335
1995	1110	12	42	340
1996	1097	8	29	402
1997	1116	16	32	347
1998	1129	10	24	390
1999	1129	15	28	396
2000	1102	12	41	451
2001	503	3	32	250
celkem	9509	94	296	3248

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

**Tabulka č. 30 Počet dopravních nehod mladé řidičky 2019**

ženy ročník	celkem DN	usmrceno	Zraněno těžce	Zraněno lehce
1993	371	1	2	117
1994	332	1	9	126
1995	283	1	5	104
1996	301	1	5	116
1997	304	1	4	128
1998	347	0	8	148
1999	353	2	5	167
2000	402	2	4	209
2001	157	0	1	80
celkem	2850	9	43	1195

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet DN nejvyšší počet usmrcených osob nejvyšší počet těžce zraněných osob nejvyšší počet lehce zraněných osob

Zkratky: DN = dopravní nehoda

**Příloha č. XXII**

Tabulka č. 31 **Příčiny dopravních nehod mladí řidiči ročníky 1993-2001 za rok 2019**

Mladí řidiči ročník	Nepřiměřená rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1993	308	1	11	124	22	1	1	13	201	0	4	73	664	3	14	127
1994	299	5	12	113	20	0	3	10	172	2	7	86	637	6	16	126
1995	310	4	19	147	18	1	0	14	163	2	11	62	619	5	12	117
1996	327	4	15	154	17	0	1	13	159	1	9	98	594	3	4	137
1997	333	6	16	136	29	3	3	13	172	3	3	68	582	4	10	130
1998	384	5	11	185	15	0	1	10	166	1	7	70	564	4	5	125
1999	395	7	12	184	16	0	0	3	147	1	7	89	571	7	9	120
2000	421	5	22	248	23	1	4	14	146	0	7	76	512	6	8	113
2001	231	2	22	166	8	0	0	2	54	0	6	29	210	1	4	53
	<b>3008</b>	<b>39</b>	<b>140</b>	<b>1457</b>	<b>168</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>92</b>	<b>1380</b>	<b>10</b>	<b>61</b>	<b>651</b>	<b>4953</b>	<b>39</b>	<b>82</b>	<b>1048</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Tabulka č. 32 **Příčiny dopravních nehod mladé řidičky ročníky 1993-2001 za rok 2019**

Mladé řidičky ročník	Nepřiměrná rychlost	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávné předjíždění	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nedání přednosti v jízdě	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce	Nesprávný způsob jízdy	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1993	84	0	1	42	9	0	0	1	69	1	0	32	209	0	1	42
1994	86	1	3	43	3	0	1	4	58	0	3	22	185	0	2	57
1995	69	1	0	42	1	0	1	0	61	0	2	27	152	0	2	35
1996	84	0	1	53	4	0	1	1	50	0	2	14	163	1	1	48
1997	88	1	0	62	7	0	0	5	55	0	0	31	154	0	4	30
1998	102	0	3	49	10	0	0	4	63	0	2	41	172	0	3	54
1999	103	1	2	61	5	0	0	8	70	1	1	40	175	0	2	58
2000	123	2	4	102	4	0	0	5	80	0	0	52	195	0	0	50
2001	40	0	0	24	3	0	0	1	24	0	1	18	90	0	0	37
	<b>779</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>478</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>530</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>277</b>	<b>1495</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>411</b>

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvíce nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Příloha č. XXIV

Tabulka č. 33 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladí řidiči rok 2019**

Ročník	nezjišťován	Alkohol do 0,24 ‰			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			bez alkoholu			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰			Pod vlivem drog			Pod vlivem alkoholu a drog												
		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L										
1993	99	2	0	7	4	0	0	3	985	3	27	293	5	0	1	0	14	0	0	7	2	0	0	0	13	0	0	4	73	0	2	23
1994	95	0	2	13	0	0	0	0	949	10	31	300	6	0	1	3	3	0	0	5	0	0	0	0	10	0	0	1	65	3	4	13
1995	78	1	2	6	0	0	0	0	939	11	27	295	7	0	0	2	8	0	0	2	2	0	0	0	5	0	0	1	71	0	13	34
1996	76	1	1	11	1	0	0	0	943	7	26	368	0	0	0	0	10	0	0	1	2	0	0	0	9	0	0	3	56	0	2	19
1997	77	3	2	11	2	0	0	1	956	13	29	293	2	0	0	0	4	0	0	2	1	0	0	0	4	0	0	5	70	0	1	35
1998	76	2	0	14	0	0	0	0	947	8	20	327	5	0	0	1	6	0	1	6	5	0	0	0	17	0	0	7	73	0	3	35
1999	72	3	2	7	3	0	0	2	957	11	23	352	6	1	1	3	8	0	0	3	1	0	0	1	8	0	0	1	74	0	2	27
2000	95	1	0	6	0	0	0	0	927	8	33	402	5	0	0	3	6	0	0	3	2	0	0	0	14	0	1	8	53	3	7	29
2001	46	0	4	8	2	0	0	1	419	3	25	228	3	0	1	1	4	0	2	2	0	0	0	0	10	0	0	1	19	0	0	9
celkem	714	13	13	83	12	0	0	7	8022	74	241	2858	39	1	4	13	63	0	3	31	15	0	0	1	90	0	1	31	554	6	34	224

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob

Příloha č. XXV

Tabulka č. 34 **Dopravní nehody bez požití a s užitím návykových látek – mladé řidičky rok 2019**

Ročník	nezjišťován	Alkohol do 0,24 ‰			bez alkoholu			Alkohol od 0,24 do 0,5 ‰			Pod vlivem drog			Alkohol od 0,5 do 1,0 ‰			Alkohol nad 1 ‰																			
		U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L	U	T	L																	
1993	36	0	0	6	0	0	0	322	1	2	104	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	9	0	0	7			
1994	24	1	0	4	0	0	0	292	0	8	115	2	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	1	3				
1995	27	0	0	2	0	0	0	245	1	5	92	1	0	0	3	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1					
1996	25	0	0	3	0	0	0	265	1	5	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	4					
1997	35	0	1	6	0	0	0	259	1	3	115	1	0	0	0	3	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1				
1998	24	0	0	1	0	0	0	314	0	8	146	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	5	0	0	0		
1999	29	1	1	6	0	0	0	313	1	4	157	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	2				
2000	32	0	0	2	1	0	0	362	2	4	201	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	4	0	0	5		
2001	17	0	0	3	0	0	0	136	0	1	74	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0		
celkem	249	2	2	33	1	0	0	2508	7	40	1112	8	0	0	4	18	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	3	55	0	1	23

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

Nejvyšší počet dopravních nehod

nejvíce usmrcených osob

nejvíce těžce zraněných osob

nejvíce lehce zraněných osob

Zkratky:

U= počet usmrcených osob

T= počet těžce zraněných osob

L = počet lehce zraněných osob