

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BEZPEČNOSTNÍ SITUACE NA POZEMNÍCH
KOMUNIKACÍCH NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO
KRAJE**

Autor práce: Pavel Šebesta

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: kombinované

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

Katedra:

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Pavel Šebesta

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Bezpečnostní situace na pozemních komunikacích na území Jihočeského kraje

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The Security Situation on Roads in the Territory of the South Bohemian Region

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

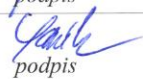
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): duben, 2024

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce je zkoumat názor běžných účastníků silničního provozu a odborníků na bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích Jihočeského kraje na bezpečnost v silniční dopravě. Vedlejším cílem je charakterizovat vývoj nehodovosti na území Jihočeského kraje.

Student: Pavel Šebesta	3.6.2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	3.6.2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	17.6.2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	17.6.2024 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	17.6.2024 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 vedoucímu bakalářské práce PhDr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ŠEBESTA, P. *Bezpečnostní situace na pozemních komunikacích na území Jihočeského kraje: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 80 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: bezpečnost na pozemních komunikacích, zranitelný účastník, dopravní nehoda, Policie ČR, silniční dohled.

Bakalářská práce řeší bezpečnost na pozemních komunikacích Jihočeského kraje, respektive jak jí vnímají běžní účastníci provozu v silničním provozu i mimo něj. Dílčím úkolem je pak vývoj trendu nehodovosti a jejích příčin v průběhu několika posledních let. Autor práce hlavní cíl definoval ve čtyřech hypotézách, které pak na základě dat, sesbíraných v rámci dotazníkového šetření, vyvrátil či potvrdil. K posouzení hypotéz nemešní měrou poslouží i strukturované rozhovory se specialisty v oblasti dopravy. Jednotlivé otázky dotazníkového šetření jsou zpracovány tabulkami a grafy jednotlivě společně se slovním výkladem. Obdobně se autor vyjadřuje i k jednotlivým otázkám a odpovědím strukturovaného rozhovoru. Konečným výsledkem je pak již zmíněné posouzení hypotéz, které v případě tohoto výzkumu poukázaly na nedostatky znalostí běžných účastníků provozu na pozemních komunikacích v oblasti bezpečnosti v dopravě, často neohleduplné a nezodpovědné chování zranitelných účastníků v provozu nebo i nedostatečné aktivity v úloze silničního dohledu. Ke zlepšení situace jsou pak v rámci práce navrženy opatření, která zahrnují zefektivnění práce dopravních policistů, legislativní úpravy, investice do infrastruktur pro zranitelné účastníky nebo i hledání nových kanálů, jak oslovit a vzdělat mladší generace v této oblasti.

ABSTRACT

ŠEBESTA, P. *The Security Situation on Roads in the Territory of the South Bohemian Region: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 80 pgs. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: road safety, vulnerable road users, traffic accident, Police of Czech Republic, road supervision

The bachelor's thesis deals with road safety in the South Bohemian Region, or rather how it is perceived by ordinary road users both in and outside of road traffic. A sub-task is the development of the accident rate trend and its causes over the past few years. The author of the work defined the main goal in four hypotheses, which were then refuted or confirmed based on data collected in the questionnaire survey. Structured interviews with specialists in the field of transport will also be used to assess the hypotheses. Individual questions of the questionnaire survey are processed in tables and graphs individually together with verbal explanations. The author also comments on individual questions and answers of the structured interview. The final goal is the assessment of the hypotheses, which in the case of this research pointed out the shortcomings in the knowledge of ordinary road users in the area of traffic safety, the often inconsiderate and irresponsible behavior of vulnerable road users, or even insufficient activity in the role of road supervision. To improve the situation, the work proposes measures that include making the work of traffic police officers more efficient, legislative amendments, investments in infrastructure for vulnerable participants, and even finding new channels to reach and educate younger generations in this area.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Teoretická východiska zkoumané problematiky.....	12
2.1 Vymezení základních pojmů silniční dopravy.....	12
2.2 Dohled na bezpečnost v silničním provozu	18
2.3 Silniční dopravní nehoda a vývoj nehodovosti v jihočeském kraji.....	21
2.4 Snižování míry nehodovosti a vážnosti následků	26
2.4.1 Aktivní prvky bezpečnosti	27
2.4.2 Pasivní prvky bezpečnosti.....	29
2.4.3 Kampaně na podporu BESIP	31
3 Aplikační část a diskuse výsledků.....	34
3.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření	34
3.2 Strukturované rozhovory.....	54
3.3 Diskuse výsledků a návrh opatření	56
Závěr	64
Seznam použitých zdrojů	66
Seznam zkratk	68
Seznam tabulek	69
Seznam grafů.....	70
Seznam obrázků	71
Seznam příloh.....	72

Úvod

Problematikou, kterou se autor ve své práci zabývá, je bezpečnost na pozemních komunikacích na území Jihočeského kraje. Respektive jde o výzkum, jak účastníci provozu na pozemních komunikacích bezpečnostní situaci vnímají. Více do hloubky se věnuje vývoji nehodovosti, jako projevu selhání systému bezpečnostních opatření, dohledu dopravní policie či individuálních chyb ze strany samotných účastníků a dalších faktorů. Autor práce slouží v rámci služby dopravní police a se situacemi, kdy dochází k ohrožení bezpečnosti na pozemních komunikacích, se setkává prakticky každý den. Vybrané téma práce je tedy autorovi velmi blízké a ve značné míře může čerpat i ze svých znalostí a zkušeností, získaných v rámci dosavadní služby.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části – teoretickou a praktickou. V teoretické části je kladen důraz na vysvětlení základních pojmů, které jsou s úzce spjaté s bezpečností provozu na pozemních komunikacích, aktivních a pasivních prvků bezpečnosti ve vozidle a v neposlední řadě nehodám na pozemních komunikacích a vývoji nehodovosti na území Jihočeského kraje. Dále bude tato část práce věnována činností dopravní Policie ČR a to konkrétně silničnímu dohledu a technickým prostředků, které využívá. Zmíněné budou i projekty a kampaně Ministerstva dopravy a jeho specializovaného oddělení BESIP. Praktická část práce bude zkoumáním autora prostřednictvím dotazníkového šetření a strukturovaných rozhovorů.

Výsledky dotazníkového šetření, vyjádřené pomocí tabulek a grafů pro lepší orientaci, budou porovnány s výsledky strukturovaných rozhovorů v diskuzi výsledků. Vzorek dotázaných respondentů pro dotazníkové šetření čítá 154 osob, které se více či méně účastní provozu na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji. Pro strukturované rozhovory byli vybráni profesionálové působící v silniční dopravě. Výsledky dotazníkového šetření a strukturovaných rozhovorů upozorní na rizikové prvky či subjekty v provozu na pozemních komunikacích. Díky jejich identifikaci pak bude možné potvrdit či vyvrátit hypotézy výzkumu a navrhnou opatření ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích a to zejména snížení nehodovosti, která má za následek zranění či usmrcení osob či škody na majetku.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zkoumat názor běžných účastníků silničního provozu a odborníků na bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích Jihočeského kraje na bezpečnost v silniční dopravě. Vedlejším cílem je charakterizovat vývoj nehodovosti na území Jihočeského kraje.

*“Metody techniky se volí dle charakteru zkoumané problematiky. Pro sbírání dat vybíráme metody, které jsou založeny na požadovaném typu informace a na tom, od koho jí získáme a za jakých okolností se tak bude dít.”*¹ Problematika bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je v poslední době tématem, které je často zmiňováno a týká se téměř každého. Úmyslem je oslovit co nejširší vzorek respondentů a proto byla zvolena kvantitativní metoda dotazníkového šetření, která je metodou efektivní v případě postihnutí vyššího počtu respondentů v relativně krátkém časovém úseku a s relativně nízkými náklady. Pro komplexnost získaných informací bude použita zároveň metoda strukturovaného rozhovoru s vybranými osobami, které mají se silničním provozem a bezpečností na silnicích každodenní zkušenost nebo je pro ně tato problematika zdrojem obživy. Otázky jsou formulovány jasně a v předem určeném pořadí. Díky standardizaci postupu při rozhovoru je pak možné snadno výsledky porovnávat a analyzovat.

V rámci přípravy dotazníkového šetření je třeba si nejdříve formulovat hypotézy a definovat cíle výzkumu. Pro lepší přehled byl cíl výzkumu této bakalářské práce rozepsán do čtyř hypotéz, jejichž zodpovězení a interpretace naplní požadavky a cíle bakalářské práce. Hypotézy jsou následující:

Hypotéza č. 1: Policejní dohled mající pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu a je ze strany Policie ČR dostatečný.

Hypotéza č. 2: Chování zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích má vliv na jejich bezpečnost.

Hypotéza č. 3: Současná legislativní opatření a aktivity institucí pro bezpečnost silničního provozu jsou dostatečná.

¹ HENDL, J. *Kvalitativní výzkum. Základní teorie, metody a aplikace*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2008, s.48. ISBN 978-80-7367-485-4.

Hypotéza č. 4: Účastníci provozu na pozemních komunikacích mají dostatečné znalosti o správném postupu při dopravních nehodách.

V dalším kroku přípravy dotazníkového šetření je třeba se rozhodnout o cílové skupině respondentů a výběrové metodě, stanovující reprezentativní vzorek. Pro potřeby výzkumu jsou dotazovaní děleni dle dvou kritérií. Prvním rozlišujícím kritériem je získání řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel. Dělí se tedy na ty co řidičské oprávnění vlastní, kdy nehraje roli pro kolik skupin či podskupin a na ty co nevlastní. Dalším rozlišujícím kritériem je věk respondentů. Dělí se v rámci výzkumu na skupiny od 15 do 25 let, od 26 do 55 let a od 56 let a více. Další diferenciací dotazovaného vzorku respondentů není nutná.

Za účelem získání potřebných dat byl vytvořen dotazník. V něm je vysvětleno, kdo výzkum provádí a proč, a je zde i ujištění účastníků dotazníkového šetření o zachování anonymity. Dotazník obsahuje 23 otázek. První 2 pomohou s diferenciací účastníků šetření a zbylých 21 se pak přímo týká cíle zkoumané problematiky. Otázky byly navrženy tak, aby byly srozumitelné a snadně se na ně odpovídalo. Byly využity metody Likertovy škály a známkovací stupnice. Dotazníky budou distribuovány v listinné i digitální podobě. Vyplňování listinných dotazníků bude preferovaně s asistencí autora práce. Jako dostatečný počet je stanoven 150 vyplněných dotazníků. Výsledky pak následně budou zpracovány formou přehledných tabulek a grafů. Dotazník lze najít v přílohové části této práce.

Strukturovaný rozhovor bude veden se čtyřmi řidiči, kteří se v silničním provozu Jihočeského kraje pohybují na denní bázi. Jedná se o obchodního zástupce jedné z významných jihočeských společností s denním nájezdem 100 a více km, řidiče městské hromadné dopravy (MHD) města České Budějovice, dopravního policisty z krajského oddělení silničního dohledu sídlícího v Českých Budějovicích a učitele jedné z českobudějovických autoškol. Každému z nich je položeno pět totožných otázek týkající se bezpečnosti na pozemních komunikacích Jihočeského kraje. Otázky strukturovaného rozhovoru jsou následující:

1. Myslíte si, že viditelnost policie má přímý vliv bezpečnost v silničním provozu?
2. Jaký máte názor na chování cyklistů a chodců v každodenním provozu na pozemních komunikacích?

3. Jak často zažíváte situace, kdy jiní řidiči výrazně porušují pravidla silničního provozu a ohrožují tak ostatní účastníky?
4. Jaké máte zkušenosti s projekty souvisejícími s rozšiřováním povědomím o BESIP? Jsou dle vašeho názoru dostatečné?
5. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Jak byste hodnotil své chování během nehody a jak se chovali ostatní účastníci dopravní nehody?

Prostor pro detailnější rozbor všech rozhovorů bude součástí praktické části práce, kde budou interpretovány jednotlivé otázky a odpovědi všech účastníků strukturovaných rozhovorů. Rozhovory budou vedeny výhradně osobně během ledna 2025.

Výstup a přínos práce

Výstupem této práce jsou vyplněné dotazníky a jejich následné zpracování formou zanesení hodnot do grafů a tabulek. Přínos takto nashromážděných a graficky zpracovaných dat spočívá v identifikaci rizikových oblastí v silniční dopravě a možnosti navrhnout více konkrétní a tím pádem více účelná opatření a na koho je cílit v rámci věkových skupin.

V závěrečné části (aplikační část a diskuse výsledků) práce se autor bude věnovat interpretaci získaných dat. Na základě analýzy dotazníkových šetření a strukturovaných rozhovorů potvrdí či vyvrátí hypotézy formulované v úvodu práce, které jsou v souladu s celkovým cílem bakalářské práce.

2 Teoretická východiska zkoumané problematiky

V současnosti je individuální mobilita základní každodenní potřebou. Růst potřeby individuální mobility označuje zvyšující se poptávku po způsobech dopravy, které umožňují jednotlivcům větší rozsah, svobodu a flexibilitu v pohybu. Tento trend je často spojen s modernizací dopravy, rozvojem technologií a změnami v životním stylu lidí. *“Transport mobility reflects this duality of advantages and disadvantages. While population growth increases pressure on supply transport services, transport services tend to be particularly well developed and widespread where population density is high.”*² Růst potřeby individuální mobility se odráží v mnoha oblastech života, od každodenního dojíždění po větší rozmanitost dopravních možností, což má neoddiskutovatelný vliv na bezpečnost v silniční dopravě. *“Individuální mobilita musí být ve shodě se zájmy bezpečnosti. Odpovědné chování každého jedince v dopravě je základním předpokladem pro bezproblémovou a bezpečnou interakci mobilní společnosti. (.....) Očekává se, že bude zvýšeno úsilí ke zlepšení zdravotní péče po dopravních nehodách,lepší se dopravní infrastruktura, standardy bezpečnosti vozidel, silniční bezpečnostní edukace a kvalitní se dopravně bezpečnostní management.”*³

*Důvod k přepravě osob je možné charakterizovat jako potřebu překonat určitou vzdálenost mezi místem pobytu jednotlivce i skupiny osob s místem uspokojení jejich potřeb. Každá přeprava má svůj účel a její celkový rozsah závisí na cílech. Z tohoto pohledu přepravu osob dělíme na obligatorní, kam patří přeprava osob za práci, vzděláním, zdravotní péčí a osobními povinnostmi a na fakultativní, která zahrnuje přepravu za individuálními zájmy jako je kultura, rekreace, sport atd.*⁴

2.1 Vymezení základních pojmů silniční dopravy

Svoboda (2006) píše, že nejobecněji lze dopravu definovat jako jakékoliv přemístění osob či hmotných statků provedené buď vlastní silou nebo silou zprostředkovanou.⁵ Dodává, že z hlediska ekonomického (tedy i hlediska logistiky) nejde

² BOSETTI, S., *Policy recommendations: for EU sustainable mobility concepts based on CIVITAS experience*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014, s. 7. ISBN 978-80-86502-77-9.

³ ŠUCHA, M., *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013, s.10. ISBN 978-80-247-4113-0

⁴ EISLER, J., KUNST J. a ORAVA F., *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: OECONOMICA, 2011, s. 53. ISBN 978-80-245-1759-9

⁵ SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Vyd. 1. Praha: Radix, spol., 2006, s. 9. ISBN 80-86031-68-3.

o jakékoliv přemístění, ale o přemístění, jehož účinky se projevují v systému, ve kterém doprava působí.

Pozemní komunikace

Pojem pozemní komunikace je definován v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dělí se na 4 základní kategorie a těmi jsou dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Silnice se dále dělí dle významu na silnice I., II. a III. třídy. Každá z těchto komunikací náleží jinému subjektu a ten za ní i zodpovídá. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je „*stát, za který vlastnická práva vykonává Ministerstvo dopravy. Správu a údržbu dálnic Ministerstvo dopravy svěřilo státní příspěvkové organizaci Ředitelství silnic a dálnic České republiky.*“⁶ Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Místní komunikace pak náleží obcím a účelové komunikace právnickým či fyzickým osobám.

Silniční doprava

Pro vysvětlení tohoto pojmu si lze sáhnout do zákonné normy č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Zákon vykládá silniční dopravu jako souhrn činností, při kterých dochází k přepravě osob (liniová osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly. Jako silniční doprava se bere i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.⁷

Svoboda (2006) uvádí, že „*silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*“⁸

⁶ KOČÍ, R. a KUČEROVÁ, H., *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. s. 80. ISBN 978-80-87212-10-3.

⁷ Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111/zneni-20250101>

⁸ SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Vyd. 1. Praha: Radix, spol., 2006, s. 9. ISBN 80-86031-68-3.

Účastník provozu na pozemních komunikacích

Ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů lze získat definici účastníka provozu na pozemních komunikacích (PK). „*Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“ (§2)⁹

Dále lze ze stejné zákonné normy odvodit základní práva a povinnosti účastníků provozu na PK, které jsou obsaženy v §3, §4, §5 a §6. Stojí za to zmínit, že provozu na PK se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. Samozřejmě to neplatí, pokud se učinila taková opatření, která vzniku ohrožení provozu na PK zamezila. Takovými opatřeními můžeme rozumět například doprovodem takových osob. Souvisí s tím chovat se ukázněně a ohleduplně, aby každý svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. Důležité pro všechny účastníky provozu na PK je seznámit se s pravidly silničního provozu a řídit se jimi stejně jako pokyny osob oprávněných řízení provozu na PK, jimiž jsou skoro výhradně policisté ČR ve stejnokroji a ve výjimečných případech i další osoby.

Pro řidiče motorových vozidel, definovaných jako „*nekolejových vozidel poháněných vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*“ (§2)¹⁰, jsou pak dále vyspecifikovaná práva a povinnosti v dalších ustanoveních zákona č 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Z těch nejdůležitějších je třeba zmínit, že každý je oprávněn řídit jen takové motorové vozidlo, ke kterému v rámci zákonných podmínek získal řidičské oprávnění. Řídit ho ve stavu, kdy není ovlivněn konzumací alkoholických nápojů či užitím jiných návykových látek (JNL).

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

¹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Řidič

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti. (§2)¹¹

Cyklista

Cyklista je považován za účastníka provozu na PK, neboť se na provozu na PK přímo podílí. Ač cyklista ovládá nemotorové vozidlo, jímž je v drtivé většině jízdní kolo či koloběžka, a pro účast na provozu tedy nemusí vlastnit žádné z řidičských oprávnění, opravňujících ho k řízení motorových vozidel, musí znát a řídit se pravidly provozu na PK. A to platí pro pohyb na silnicích stejně tak na stezkách pro cyklisty.

Fenoménem dnešní doby jsou elektricky poháněné koloběžky a mnohé jejich alternativní provedení od variant se sedadlem až po jednokolové osobní přepravníky. Výrobci těchto strojů se v kreativitě nemuseli při výrobě nijak omezovat parametry či jejich evidencí, jelikož pro diferenciaci těchto vozidel nebo jejich zákonnou evidenci neexistovala žádná právní norma a na chodnících a cyklistických stezkách nebylo výjimečné pozorovat pohyb osob na těchto strojích jedoucích klidně i 80 km/h. Až na přelom roku 2024 a 2025 se zodpovědné státní orgány začaly zabývat problematikou spojenou s rozlišováním těchto vozidel a přerozdělováním je do kategorií a podkategorií motorových vozidel.

Obrázek 1: příklad elektrických koloběžek



zdroj: <https://www.elektrickekolobezky.eu>

Kromě plnění základních povinností účastníků provozu na PK je cyklista povinen používat ochrannou přilbu do dovršení 18 let. V případě, že nejede sám je povinen jezdit

¹¹ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

v jedné řadě za sebou s ostatními a využívat vyhrazené cyklistické infrastruktury (cyklostezky, jízdní pruhy), pokud jsou takové prvky infrastruktury v daném úseku přítomny. Mít jízdní kolo technicky způsobilé (funkční brzdy, osvětlení) a za snížené viditelnosti osvětlení používat. Dále je zakázáno jezdit bez držení řídítek, držet se jiného vozidla nebo vézt další osoby nebo předměty, pokud k tomu není jízdní kolo nebo jiný, lidskou silou hnaný, dopravní prostředek technicky vybaveno.

Chodec

Chodec je taktéž jako cyklista považován za přímého účastníka provozu na PK. Chodec se pohybuje za pomoci chůze. Chodec není jen osoba, která jde po chodníku, popř. po vozovce, ale i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, vozík pro invalidy, dětský kočárek nebo ruční vozík. Toto platí, pokud celková šířka předmětu nepřesahuje 600 mm. Za chodce se považuje i osoba se psem, na lyžích a kolečkových bruslích. Stejně tak se bere osoba, která vede jízdní kolo nebo motocykl, který má objem válců do 50 cm³.

Povinnosti chodců zahrnuje užití chodníků či stezek pro chodce. Pokud v daném úseku chodník nebo stezka pro chodce chybí, musí chodec jít při levé krajnici pozemní komunikace s výjimkou, že je chodec součástí organizované skupiny více chodců. Tam je pak povinnost užití pravé krajnice PK. V případě, že se chodec pohybuje na PK za snížené viditelnosti, musí použít reflexní prvky, tak aby byl dostatečně a včas viditelný pro ostatní účastníky a neohrožoval bezpečnost svou i jiných účastníků provozu.

Motorové vozidlo

Definice motorového vozidla najdeme v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: „*motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.*“ (§2)¹²

Od roku 2015 rozlišujeme kategorie motorových vozidel:

- kategorie L – motorová vozidla, která mají méně jak čtyři kola (mopedy, tříkolky, lehké čtyřkolky, motocykly, ale také motokolo)

¹² Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

- kategorie M – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola, nejvýše osm míst k sezení (M1) nebo více jak osm míst k sezení, ale nejvyšší přípustná hmotnost vozidla nepřevyšuje 5 000 kg (M2) nebo převyšující 5 000 kg (M3)
- kategorie N – nákladní automobily, které mají nejméně čtyři kola a jejich nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg (N1), převyšuje 3500 kg do 12 000 kg (N2) nebo převyšuje 12 000 kg (N3)
- kategorie O – přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti nejvýše do 750 kg (O1), přes 750 kg do 3 500 kg (O2), přes 3500 kg do 10 000 kg (O3) a přes 10 000 kg (O4)
- kategorie T – zemědělské i lesnické traktory pohybující se po kolech
- kategorie C – zemědělské i lesnické traktory pohybující se po pásech
- kategorie R – ostatní vozidla (jízdní kolo, ruční vozík, vozík pro invalidy apod.)
- kategorie S – pracovní stroje, které mají vlastní zdroj pohonu a pracovní stroje, které nemají vlastní zdroj pohonu a jsou určeny k vykonání určité práce
- kategorie Z – jednonápravové traktory s přívěsy, trolejbusy a tramvaje

Druhy motorových vozidel:

Jan (2003) rozdělil motorová vozidla:

- *motocykly*
- *osobní automobily*
- *autobusy*
- *nákladní automobily*
- *vozidla zvláštního určení a speciální vozidla*
- *přípojná vozidla*
- *ostatní silniční vozidla*¹³

Dle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích „se zvláštním vozidlem rozumí i mobilní stroj, průmyslové zařízení schopné přepravy nebo vozidlo bez karoserie, ve kterých je zabudován spalovací motor.“ (§3)¹⁴

¹³ JAN, Z., *Automobily I. Podvozek a převodná ústrojí*. Brno: CERM, 2003, s.24. ISBN 80-7204-262-9

¹⁴ Zákon č. 56/2001 Sb. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-2025>

2.2 Dohled na bezpečnost v silničním provozu

Kopecký a Pavlíček (2006) uvádí: *“Dohled na silniční provoz je především kontrolou, jejíž podstatou je porovnání skutečného stavu v provozu na pozemních komunikacích, se stavem předpokládaným příslušnými právními, technickými a dalšími normami.*

Předmět dohledu na silniční provoz je zejména kontrola chování lidí – účastníků silničního provozu, nebo osob, které mohou svým chováním (jednáním nebo opomenutím) bezpečnost silničního provozu ovlivnit. I když dohled je možné rozčlenit na dohled na:

- *chování účastníků v silničním provozu,*
- *technický stav silničních vozidel,*
- *stav pozemních komunikací, dopravních značek a zařízení*

Vždy je účelem kontroly zjistit, zda a jak účastník silničního provozu, provozovatel vozidla, správce komunikace apod. splnil své, právním předpisem stanovené povinnosti, případně v jaké míře zavinil to, že splněny nebyly.”¹⁵

Pavlíček, Kopecký (2004) uvádí, že dohled nad bezpečností v silničním provozu je prováděn Policí ČR a to konkrétně prostřednictvím služby dopravní policie. Služba dopravní policie se aktivně podílí na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Kromě řešení aktuálních dopravních událostí se zaměřuje na prevenci dopravních nehod prostřednictvím komplexní kontrolní činnosti. Tato činnost zahrnuje dohled nad technickým stavem vozidel, dodržováním hmotnostních limitů, přepravou nebezpečného zboží a dalšími aspekty silničního provozu. Dále se služba podílí na dopravně inženýrských činnostech, což zahrnuje vyhodnocování dopravní infrastruktury a návrhy na její optimalizaci s cílem zvýšení bezpečnosti a efektivity silničního provozu.

K základním činnostem dopravní policie v rámci dohledu nad bezpečností v silničním provozu patří zejména:

- Zastavování vozidel – jak v případě běžných namátkových silničních kontrol, tak v případě podezření na přestupkové jednání,
- Kontrola dokladů za účelem prokázání totožnosti – oprávnění vychází ze zákona č. 273/2008 Sb., o Polici České Republiky: : „*Prokázáním totožnosti se rozumí*

¹⁵ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Zvláštní část. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, P. O. BOX 104, 2006. s.4. ISBN 8086477-32-0.

prokázání jména, popřípadě jmen, příjmení, data narození a v případě potřeby také adresy místa trvalého pobytu, adresy místa pobytu nebo adresy bydliště v zahraničí, rodného čísla a státní příslušnosti. Rozsah a způsob zjišťování osobních údajů musí být přiměřené účelu zjišťování totožnosti.“ (§63)¹⁶,

- řízení provozu – při dopravních nehodách, zvláštních kulturních či sportovních akcích či výpadkům světelných signálních zařízení apod.,
- kontrola řidičů, zda nejsou ovlivněni alkoholem či JNL,
- kontrola vozidel – zda jsou technicky způsobilá k provozu na PK, zda nejsou vedena v pátrání jako odcizená apod.,
- kontrola přepravovaného nákladu,
- kontrola nejvyšší povolené rychlosti,
- kontrola sociálních předpisů v nákladní dopravě,
- nízkorychlostní kontrolní vážení.

V případě zjištění protiprávního jednání má policista na místě u vybraných přestupků oprávnění tyto vyřešit v příkazovém řízení, tedy udělením pokuty na místě nebo sepsání oznámení přestupku, kdy rozhodnutí o přestupku pak deleguje na místně příslušný správní orgán. Situačně může využít dalších oprávnění jako je zadržení řidičského průkazu, zadržení technického průkazu, zákaz další jízdy, odtažení vozidla, přiložení technického prostředku k zabránění další jízdě a další. U příslušníků cizích států je možné využít oprávnění vybírání kauce a to v případech, kdy nelze přestupek projednat v příkazovém řízení na místě a je pravděpodobné, že by se daná osoba vyhýbala následnému správnímu řízení nebo by náklady, spojené s vymáháním pokuty, byly nepřiměřeně vysoké k výši pokuty.

Dle Konečného (2012) má policista tři možnosti, jak zjistí dopravní přestupek. *První varianta je vizuální zjištění, tj. policista zahlédne dopravní přestupek, druhá varianta je, že policista použije technické dokumentační prostředky (kamera, měřič rychlosti) a třetí varianta je, že policista použije technický prostředek ve vozidle (údaje z tachografu).*¹⁷

¹⁶ Zákon č. 273/2008 Sb. Zákon o Policii České republiky. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>

¹⁷ KONEČNÝ, J., *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s.75. ISBN 978-80-260-3621-0.

K efektivnímu provádění silničního dohledu má služba dopravní policie České republiky řadu technických prostředků, zařízení a nástrojů, které průběžně podléhají plošné digitalizace procesů za účelem usnadnění práce příslušníků Policie České republiky. Jsou jimi např.:

- Alcotest Dräger – přístroj, kterým se provádí orientační vyšetření na přítomnost alkoholu v dechu,
- DrugWipe – test, který dokáže určit přítomnost JNL v biologickém materiálu osoby (zpravidla jde o sliny či pot),

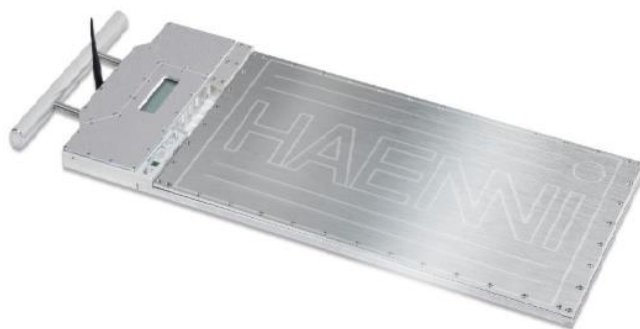
Obrázek 2: příklady nástrojů na zjištění přítomnosti alkoholu či JNL



Zdroj: <https://www.testter.cz>

- Ramer 10, TruCAM II – přístroje k měření a dokumentaci rychlosti vozidel,
- zařízení k pořizování audiovizuálních záznamů (digitální kamery, fotoaparáty...),
- technický prostředek zabránění odjezdu vozidla, tzv. “botička”,
- MBP – Mobilní bezpečná platforma – inteligentní hovorové zařízení propojené do databází užívaných Policií České republiky jakými jsou např. centrální registr řidičů, registr vozidel, databáze centrální kanceláře pojistitelů, databáze EDAZ ke kontrole uhrazení časových poplatků k užívání zpoplatněných komunikací a mnohé další.
- softwarové nástroje externích dodavatelů sloužících ke specializovaným kontrolám specifických skupin účastníků provozu na pozemních komunikacích – Tagra (software užívaný ke kontrole sociálních předpisů v nákladní dopravě), váhící systémy Tenzo a Haenni k nízkorychlostnímu vážení nákladních vozidel a další.

Obrázek 3: sofistikovaný systém nízkorychlostního vážení od společnosti Haenni



Zdroj: https://www.vas-servis.cz/m_wl108.php

2.3 Silniční dopravní nehoda a vývoj nehodovosti v Jihočeském kraji

Jako zásadní ukazatel funkčnosti bezpečnostních opatření aplikovaných do silničního provozu je četnost nehod, jejich příčiny a vážnost jejich následků. Porada (2000) píše, že *“z charakteristiky silničních dopravních nehod lze dovodit jejich pojem. Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.”*¹⁸ Takto definovaný pojem silniční dopravní nehody vychází ze z definice ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/ 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Zní takto: *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“*¹⁹

Základní znaky dopravní nehody lze shrnout do následujících čtyř znaků. Jedná se o nepředvídatelnou (neočekávanou) událost v silničním provozu, při které došlo ke způsobení škody na majetku, zdraví či životě a stalo se tak v přímé souvislosti s provozem vozidla.

¹⁸ PORADA, V., a kolektiv, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha a. s., 2000, s. 104. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁹ Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, 2010-2025 [cit. 2025-02-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Dle Porady a kolektivu (2000) je pro statistické a evidenční účely možné dopravní nehody rozdělit do tří hlavních skupin podle:

1. Následků dopravní nehody

- a) usmrcení účastníka,
- b) těžké poranění (když doba pracovní neschopnosti převyší 7 pracovních dnů),
- c) lehké poranění (když doba pracovní neschopnosti nepřevyší 7 pracovních dnů),
- d) bez zranění.

2. Zavinění dopravní nehody

- a) dopravní nehody zaviněné – za zaviněné dopravní nehody se považují také události, které vznikly anebo byly vyvolány účastníky, podílejícími se přímo anebo nepřímo na dopravním provozu. Zaviněné nehody vznikají rozporným konáním vůči platným právním normám v dopravním procesu.
- b) dopravní nehody nezaviněné – za nezaviněné silniční dopravní nehody ze strany účastníků je možné považovat také události, jejichž vznik byl podmíněný objektivními událostmi. Jedná se například o uvolněný balvan ve svahu u pozemní komunikace či vyvrácený strom.

Dopravní nehody v provozu na pozemních komunikacích se mohou tedy stát ze zavinění řidiče motorového či nemotorového vozidla, ze zavinění chodce, ze zavinění lesní či jiné zvěře nebo ze zavinění ostatních osob (toho kdo vypustí vodu na silnici, ten kdo vede zvíře, apod.)

3. Hlavní příčiny dopravní nehody

- a) nesprávný způsob jízdy – je již dlouhodobě nejčastější příčinou dopravních nehod na území ČR a zároveň i Jihočeského kraje. Zahrnuje nedodržování bezpečné vzdálenosti, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání, jízda po špatné straně komunikace atd.,
- b) nepřiměřená rychlost – nejčastěji je zastoupenou nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky, tj. mokrá povrch, sníh, námraza, náledí. Dále následuje nepřizpůsobení rychlosti dopravně-technickému stavu vozovky, tj. zatáčka, křižovatka, pozvolný anebo příčný sklon. V neposlední řadě nepřizpůsobení rychlosti v souvislosti s omezenou viditelností, tj. denní a noční doba, mlha, sněžení, déšť atd.,
- c) nedání přednosti v jízdě – jedná se o nerespektování značky “Dej přednost”, nedání přednosti na komunikaci, nedání přednosti při přejíždění z jednoho

pruhu do druhého, nerespektování dopravní značky “STOP”, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava atd.,

- d) nesprávné předjíždění – nejčastěji jsou zastoupeny nehody zaviněné předjížděním vlevo vozidla, které odbočuje vlevo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, ohrožení protijedoucího vozidla atd.,
- e) technické závada vozidla – jde o závadu zaviněnou řidičem, kdy se nejčastěji jedná o uvolněné kolo, nezabezpečený náklad, závada na závěsu pro přívěs atd. neboť řidič je vždy povinen před jízdou zkontrolovat technický stav vozidla.

Speciální skupinu členění dopravních nehod podle hlavní příčiny tvoří: dopravní nehody pod vlivem alkoholu. Proto i současný systém počítačové evidence dopravních nehod v silničním provozu nevykazuje příčinu dopravní nehody jako příčinu dopravní nehody, ale uvádí ho jako samostatné zavinění. Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu je možné klasifikovat do podskupiny jako nehody zaviněné:

- a) řidičem vozidla,
- b) chodcem,
- c) jiným účastníkem silničního provozu.²⁰

Z takto vybraných hledisek je možné určit směr vývoje nehodovosti aplikované na jakékoliv území, v tomto případě se autor zaměřuje na Jihočeský kraj. Autor využil sběru sekundárních informací ze zdrojů Českého statistického úřadu a Policejního prezidia České republiky, aby mohl zmapovat vývoj v počtu nehod celkově, vývoje poměru nehod s vážným či lehkým zraněním či smrtí a dále pak vývoj v materiálních škodách a v neposlední řadě porovnává příčiny nehod, které se staly na území jihočeského kraje za od roku 2020 po současnost. Rok 2020 autor zvolil díky strategickému plánu, který vypracovalo oddělení Ministerstva dopravy, BESIP, který v roce 2021 vyhotovil strategický dokument „**Strategie BESIP 2021-2030**“, který navazuje na „Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020“. Jedná se o dokument, který svým obsahem vstupuje do všech oblastí bezpečnosti na pozemních komunikacích, ale jako hlavní cíl si klade snížit počty usmrcených osob při dopravních nehodách na silnicích v ČR do roku 2030 na 50 % současného stavu a úplně pak eliminovat škody na životech při dopravních nehodách v ČR do roku 2050. Cílů chce tak dosáhnout díky dílčím

²⁰ PORADA, V., a kolektiv, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha a. s., 2000, s. 108. ISBN 80-7201-212-6.

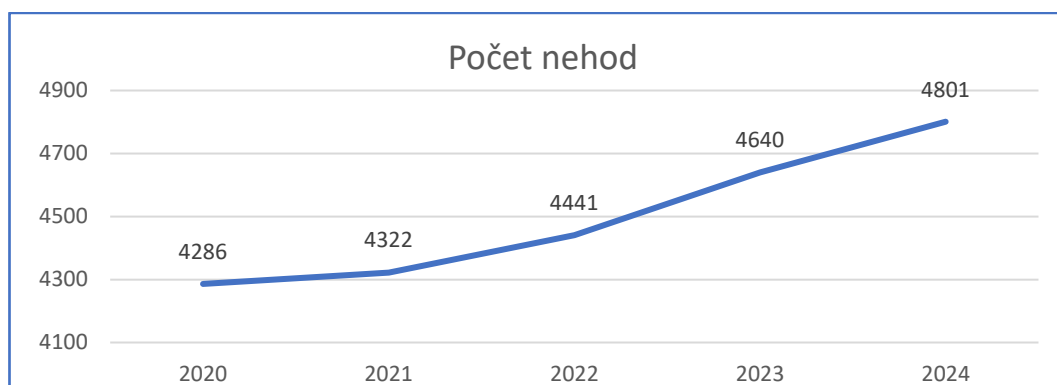
opatřením cíleným na konkrétní rizikové skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích v součinnosti s ostatními subjekty zabývající se bezpečností v silničním provozu.

Tabulka 1: Nehodovost v letech 2020 až 2024 a škody na majetku a zdraví v Jihočeském kraji

Rok	Počet nehod	Škody (v mil. Kč)	Zranění		
			Smrt (S)	Vážné (V)	Lehké (L)
2020	4286	316	38	215	1800
2021	4322	353	45	210	1765
2022	4441	353	48	187	1774
2023	4640	414	47	185	1877
2024	4801	442	33	155	1923

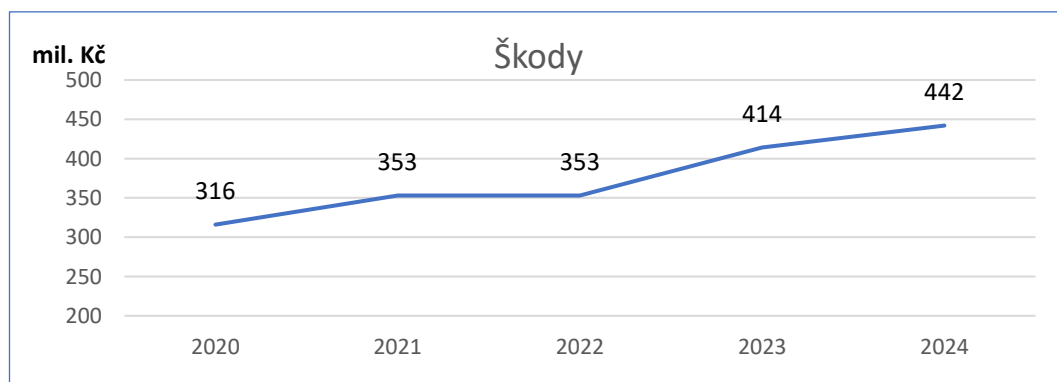
Zdroj: tabulku podle dat ČSÚ sestavil autor

Graf 1: Počet zaviněných nehod od roku 2020 do roku 2024



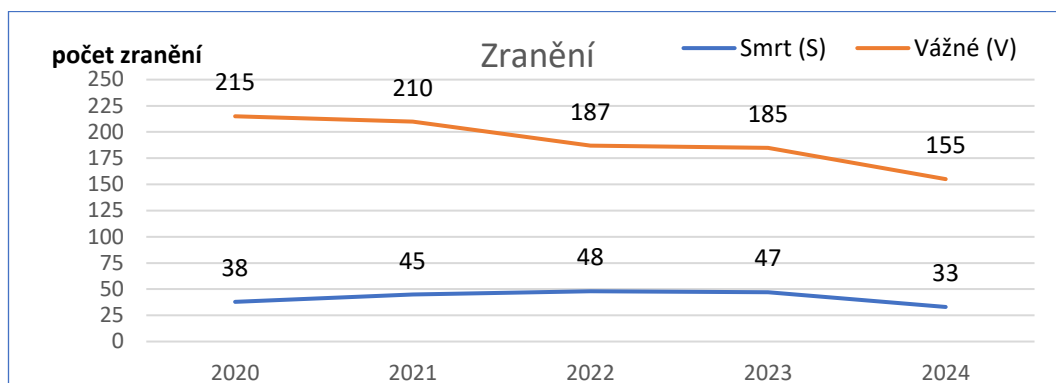
Zdroj: graf podle dat ČSÚ sestavil autor

Graf 2: Vyčíslené škody na majetku od roku 2020 do roku 2024



Zdroj: graf podle dat ČSÚ sestavil autor

Graf 3: Zranění – počet smrtí a vážných zranění od roku 2020 do roku 2024



Zdroj: graf podle dat ČSÚ sestavil autor

Tabulka 2: Příčiny zaviněných nehod v Jihočeském kraji v letech 2020 až 2024

Příčina	2020	2021	2022	2023	2024
nesprávný způsob jízdy	61%	63%	65%	63%	68%
nepřiměřená rychlost	22%	21%	19%	20%	18%
nedání přednosti v jízdě	13%	10%	11%	12%	10%
nesprávné předjíždění	4%	6%	5%	5%	5%

Zdroj: tabulku podle dat ČSÚ sestavil autor

Z informací z tabulky 1. je patrné, že ve sledovaném období let 2020 až 2024 počet zaviněných nehod kontinuálně stoupá a k tomu přímo úměrně i pojišťovnami vyčíslené škody. Tento narůstající trend nezpomalil ani tzv. lockdown – omezení pohybu mezi okresy jihočeského kraje, který byl vyhlášen vládou ČR od 1. března 2021 na základě zhoršující se pandemické situace spojené s virovým onemocněním COVID-19. To co je z Tabulky 1. dále patrné je, že po mírném nárůstu usmrčených osob při dopravních nehodách v jihočeském kraji mezi rokem 2020 a 2022 následuje výrazný pokles a to zejména mezi roky 2023 a 2024. Ač se počet nehod, při kterých došlo ke škodě na zdraví účastníků provozu na pozemních komunikacích ve sledovaných letech prakticky neliší, je patrný pozitivní směr, kdy dochází k většímu počtu lehkých zranění na úkor těch těžších.

Tabulka 2. obsahuje poměr zavinění k celkovému počtu zaviněných nehod. Je zřejmé, že zdaleka nejčastější příčinou nehod v provozu na pozemních komunikacích je nesprávný způsob jízdy, což zahrnuje zejména nedodržování bezpečné vzdálenosti a nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a jiné další pohybující se v průběhu sledovaných let v průměru na úrovni 65% ze všech nehod. Na druhém místě je pak

stabilně nepřiměřená rychlost pohybující se na úrovni 20% a třetí nejčastější příčinou je pak nedání přednosti v jízdě s průměrným zastoupením na úrovni 12%.

2.4 Snížování míry nehodovosti a vážnosti následků

Bavíme-li se o nehodách v provozu na pozemních komunikacích, je třeba zmínit subjekty, které se bezpečností v silniční dopravě zabývají a aktivně přistupují k eliminování či snižování rizik spojených se vznikem dopravních nehod. Tyto činnosti zahrnují analýzy statistik dopravních nehod, identifikaci rizikových míst na komunikacích, vypracovávání odborných studií a posudků ke snižování dopravní nehodovosti, školení, poradenství a dopravní výchova a vzdělávání. Mezi tyto subjekty patří v první řadě BESIP (je zároveň akronym pro bezpečnost silničního provozu), jako oddělení Ministerstva dopravy ČR koordinující činnost v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působení na lidského činitele. Dalším je Česká kancelář pojistitelů, což je profesní organizace pojistitelů, kteří jsou na území ČR oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dalším velkým hráčem v oblasti bezpečnosti v silniční dopravě je Policie ČR, resp. její dopravní služba, která prostřednictvím svého výkonu přímo ovlivňuje provoz na pozemních komunikacích. Neznamená to v tomto případě pouze represí při zjišťování přestupků v dopravě, ale spoustu preventivních a vzdělávacích akcí mířených na konkrétní cílové skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích, a to často ve spolupráci s jinými subjekty, působícími v oblasti bezpečnosti v silniční dopravě nebo často ve školství či se soukromoprávními subjekty. V reakci na statistiky nehodovosti, jejích následků a příčin pak Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR stanovuje priority na kalendářní rok. Pro rok 2024 byly priority Policejním prezidiem stanoveny následovně (shodují se i s prioritami pro rok 2025):

- **nepřiměřená rychlost** – priorita spojená s nejvážnějšími následky nehod v silniční dopravě,
- **viditelný dohled** – jako způsob účinné prevence dopravních nehod,
- **věnování se řízení** – jako reakce na výrazně rostoucí trend výskytu přestupků spojené s držením hovorových zařízení při řízení,
- **zranitelní účastníci** – dlouhodobě stanová priorita, spojená také, jako v případě nepřiměřené rychlosti, s vážnými následky v případě dopravní nehody.

Na úrovni Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje probíhá každoročně individualizování priorit, které vycházejí z reálných rizik a ne z jejich snadného splnění.

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem vnitra po zohlednění vývoje příčin a následků dopravních nehod a projednáním s vedením Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje stanovilo krajské priority následovně:

- **nepřiměřená rychlost** (stanoveno Policejním prezidiem pro všechny kraje),
- **alkohol a návykové látky** (ponecháno i na rok 2025 z důvodu neklesajícího trendu u DN a nárůstu „záchytlů“ při dohledu na BESIP),
- **nedání přednosti v jízdě** (zvoleno z důvodu nepříznivého vývoje počtu a následků DN z důvodu nedání přednosti a znatelného poklesu výslednosti při dohledu na BESIP).

Informace ohledně priorit autorovi poskytl jeho vedoucí na oddělení policie ČR, kde pracuje.

2.4.1 Aktivní prvky bezpečnosti

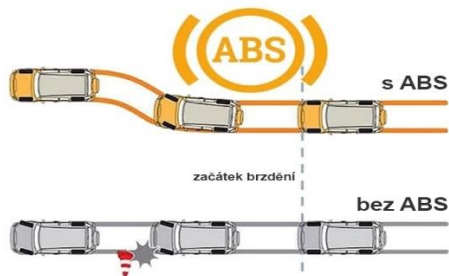
Aktivní bezpečností vozidla se rozumí vlastnosti vozidla minimalizující příčiny vzniku dopravní nehody. Do systému aktivní bezpečnosti podle Friče (2010) řadíme: *„technické prostředky, jejichž účelem je aktivně napomoci zabránit vzniku dopravní nehody. Uvedené systémy se mnohdy označují názvem inteligentní bezpečnostní systémy vozidel. Inteligentní bezpečnostní systémy vozidel jsou již k dispozici buď jako standartní vybavení nebo volitelné zařízení pro velkou řadu typů vozidel. Poslední inovace provedené v této oblasti představují radikální změnu v konceptu aktivní bezpečnosti vozidel. Snahou je ovlivnit vývoj situace co nejvíce ještě před nehodou. Všechny tyto systémy jsou součástí globálního přístupu ke každé situaci, která bere v úvahu vozidla, řidiče a prostředí.“*²¹ Tím pádem můžeme mezi tyto vlastnosti zahrnout například: dobrý výhled z vozidla, účinné brzdy, přesné a spolehlivé řízení anebo systémy ABS, ASR, ESP. Je důležité si uvědomit, že aktivní systémy aktivní bezpečnosti nejsou náhradou za bezpečné jízdní návyky. Řidiči by měli vždy jezdit opatrně a přizpůsobit svou jízdu stavu vozovky, i když je jejich vozidlo vybaveno těmito systémy.

Systém ABS (Anti-lock Braking Systém) – je systém aktivní bezpečnosti vozidla, který zabráňuje zablokování kola při brždění a tím ztráty adheze mezi kolem a vozovkou, čímž umožňuje zachování stability, ovladatelnosti a řiditelnosti vozidla v mezních situacích

²¹ FRIČ, J., *Silniční doprava*. Brno: CERM, 2010, s.81. ISBN 978-80-7204-728-4

(například při prudkém brždění). Díky tomu nedochází ke ztrátě adheze mezi koly vozidla a vozovkou a vozidlo proto zůstává říditelné.

Obrázek 4: systém ABS



Zdroj: <https://www.akromobil.cz>

Systém ASR ASR (Anti-Slip Regulation) je elektronický systém, který zabraňuje protáčení hnacích kol při akceleraci. Je zvláště užitečný na kluzkém povrchu, jako je led, sníh nebo šterk. ASR je často integrován s dalšími bezpečnostními systémy, jako je ABS (protiblokovací systém brzd) a ESP (elektronický stabilizační program). Systém ASR používá senzory rychlosti otáčení každého kola, detekci prokluzu, snížení výkonu motoru a aplikace brzd a tím dosahuje:

- **zlepšené trakce:** ASR pomáhá udržet trakci na kluzkém povrchu a umožňuje plynulejší akceleraci a zabraňuje ztrátě kontroly,
- **zvýšené stability:** Tím, že ASR zabraňuje prokluzu kol, přispívá k lepší stabilitě vozidla, zejména při akceleraci na nerovných nebo kluzkých vozovkách,
- **zvýšené bezpečnosti:** ASR může pomoci snížit riziko nehod způsobených ztrátou kontroly v důsledku prokluzu kol.

Obrázek 5: systém ASR



Zdroj: <https://www.smucler.cz/blog/asr-prostiskluzovy-system>

Systém ESP (Electronic Stability Program) - elektronický stabilizační systém, který pomáhá řidiči udržet kontrolu nad vozidlem v kritických situacích, jako je smyk nebo náhlé vyhybací manévry. ESP neustále monitoruje směr jízdy a porovnává ho s řidičovými pokyny. Pokud systém zjistí odchylku, automaticky zasáhne a upraví brzdný tlak na jednotlivých kolech a případně i sníží výkon motoru, aby vozidlo vrátilo zpět do požadovaného směru. ESP funguje na základě údajů z různých senzorů, které sledují například rychlost otáčení kol, úhel natočení volantu, boční zrychlení a stáčení vozidla. Díky těmto informacím dokáže ESP včas rozpoznat hrozící nebezpečí a efektivně mu předcházet. ESP je velmi účinný pomocník, který výrazně zvyšuje bezpečnost jízdy a významně snižuje riziko dopravní nehody. Proto je ESP od roku 2014 povinnou výbavou všech nových osobních automobilů prodáváných v Evropské unii.

Obrázek 6: systém ESP



Zdroj: <https://www.akromobil.cz/>

2.4.2 Pasivní prvky bezpečnosti

Pasivní prvky bezpečnosti jsou takové prvky, které minimalizují následky dopravní nehody, pokud už k ní dojde. Kopecký (1998) píše, že „*pasivní bezpečnost vozidla plní své poslání při nárazu a po nárazu vozidla. Při nárazu rozeznáváme vnější funkci, míru nebezpečnosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu a vnitřní funkci, spočívající v ochraně posádky vozidla. Po nárazu vozidla je na úrovni pasivní bezpečnosti posádky, zejména možnost jejího vyproštění ze zdemolovaného vozidla a snížení možnosti jeho požáru.*“²²

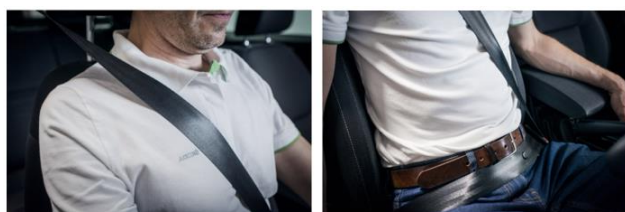
²² KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*. Vyd. 1. Praha: PROSPEKTRUM., 1998, s.18-19. ISBN 80-7175-068-9.

Prvky pasivní bezpečnosti ve své publikaci rozdělil First (2008) na:

- *deformační zóny – pevné struktury karosérie, nárazníky, boční sloupky apod.,*
- *zadržné systémy – airbagy, bezpečnostní pásy, opěrky hlavy apod.,*
- *výčnělky a netříštivé materiály – bezpečnostní skla, zaoblené hrany, měkké struktury karosérie apod.,*
- *prvky kompatibility – kryty mechanismu, zařízení proti podjetí, vklínění apod.,*
- *nehořlavé materiály,*
- *ponehodové systémy – umožnění pomoci při nehodě.*²³

Bezpečnostní pásy jsou jedním z nejdůležitějších prvků pasivní bezpečnosti ve vozidlech. Jejich hlavním úkolem je minimalizovat následky dopravní nehody tím, že udrží tělo cestujícího na sedadle a zabrání jeho nekontrolovanému pohybu vpřed, který by mohl vést k vážným zraněním nebo dokonce smrti. Bezpečnostní pásy fungují na principu omezení setrvačnosti těla. V případě nárazu se tělo cestujícího pohybuje vpřed setrvačností, dokud nenarazí na pevnou překážku. Bezpečnostní pás zachytí tělo a rozloží sílu nárazu na větší plochu, čímž sníží riziko zranění. Nejběžnějším typem bezpečnostních pásů jsou tříbodové pásy, které se skládají z pásu přes rameno a pásu přes boky. Tyto pásy jsou nejúčinnější při ochraně cestujících při čelním nárazu. Existují i jiné typy pásů, například dvoubodové pásy, které se používají na některých sedadlech, nebo čtyřbodové a pětibodové pásy, které se používají v závodních automobilech. Používání bezpečnostních pásů je zákonem nařízeno pro všechny cestující ve vozidle, pokud je jimi vozidlo vybaveno. Bezpečnostní pásy jsou klíčovým prvkem pasivní bezpečnosti a jejich používání je nezbytné pro ochranu zdraví a života cestujících ve vozidle.

Obrázek 7: správné nastavení bezpečnostních pásů



Zdroj: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/skoda-svet-cs/bezpecne-na-vsech-sedadlech/>

²³ FIRST, J., *Zkoušení automobilů a motocyklů – příručka pro konstruktéry*. Vyd. 1. Praha: S&T CZ, 2008, s. 43. ISBN 978-80-254-1850-5.

Airbag je dalším z důležitých prvků pasivní bezpečnosti moderních automobilů. Jeho úkolem je minimalizovat následky dopravní nehody tím, že vytvoří dodatečnou ochranu pro posádku vozidla. Airbag je navržen tak, aby se aktivoval v případě prudkého nárazu. Senzory umístěné ve vozidle rozpoznají náhlé zpomalení a vyšlou signál do řídicí jednotky. Ta vyhodnotí situaci a v případě potřeby aktivuje pyrotechnický mechanismus, který během několika milisekund nafoukne vak airbagu. Vak se naplní plynem a vytvoří měkkou bariéru mezi tělem cestujícího a tvrdými částmi vozidla, jako je volant, palubní deska nebo čelní sklo. Tím se sníží riziko vážných zranění, zejména hlavy a hrudníku. V současných automobilech se používá několik typů airbagů. Čelní airbagy chrání řidiče a spolujezdce na předních sedadlech při čelním nárazu. Boční airbagy chrání trup a hlavu cestujících při bočním nárazu. Hlavové airbagy chrání hlavu cestujících při bočním nárazu nebo převrácení vozidla a kolenní airbagy chrání kolena řidiče před nárazem do sloupku řízení. Airbagy jsou navrženy tak, aby fungovaly v kombinaci s bezpečnostními pásy. Proto je nezbytné používat bezpečnostní pásy vždy, i když je vozidlo vybaveno airbagy. Je důležité udržovat dostatečnou vzdálenost od volantu, aby airbag mohl správně fungovat. V případě, že je vozidlo vybaveno dětskými autosedačkami, je nutné dbát na správné upevnění sedačky a na to, aby nebyla umístěna v blízkosti aktivního airbagu.

Obrázek 8: airbagy



Zdroj: <https://www.garaz.cz/clanek/airbagy-21002335>

2.4.3 Kampaně na podporu BESIP

Kampaně zaměřené na bezpečnost na silnicích jsou důležitou součástí prevence dopravních nehod. Existuje mnoho organizací, které se tímto tématem zabývají. V České republice je to v první řadě **BESIP**, což je samotné oddělení Ministerstva dopravy ČR koordinující činnost v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích. Svou činnost BESIP zaměřuje na různé aspekty bezpečnosti, jako jsou například:

- **Alkohol a drogy za volantem** – **BESIP** pravidelně pořádá kampaně, které upozorňují na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu nebo drog,
- **rychlost** – **BESIP** se snaží řidiče edukovat o nebezpečí překračování povolené rychlosti a o důležitosti dodržování rychlostních limitů,
- **bezpečnost chodců a cyklistů** – **BESIP** se zaměřuje i na bezpečnost nechráněných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté,
- **dětská bezpečnost** – **BESIP** se věnuje i bezpečnosti dětí v silničním provozu, a to jak v autech, tak i jako chodců a cyklistů.

Kromě BESIPu existuje i mnoho dalších organizací, které se zabývají bezpečností na silnicích. Jsou to například různé neziskové organizace, autoškoly, centrální kancelář pojistitelů, samotné automobilky nebo i dopravní policie. Kampaně zaměřené na bezpečnost na silnicích jsou důležité, protože pomáhají snižovat počet dopravních nehod a jejich následků. Je důležité si uvědomit, že bezpečnost na silnicích je zodpovědností každého z účastníků provozu na pozemních komunikacích.

„Nenech se ovlivnit“

BESIP ve spolupráci s Odborem protidrogové politiky Úřadu vlády odstartovalo v roce 2021 preventivní kampaň zaměřenou na prevenci řízení pod vlivem alkoholu a drog, a to především u nejmladších řidičů do 25 let. Cílem projektu bylo motivovat mladé lidi, kteří se účastní akcí s konzumací alkoholu a návykových látek, aby si uvědomili závažná rizika řízení vozidla pod vlivem a chránili své kamarády a blízké tím, že nebudou alkohol a drogy za volantem akceptovat.

„Agresivita zabíjí“

Česká asociace pojišťoven byla dlouhodobě konfrontována s požadavkem na návrhy osvětových projektů v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu. Po konzultaci s Policií ČR a s BESIPem a po analýze dat o nehodách kanceláře pojistitelů vyhodnotili, jaké rizikové chování českých řidičů, často způsobuje nebezpečné situace v silničním provozu či dokonce nehody a na něj se pak soustředili. Kampaní Agresivita zabíjí chce upozornit primárně na to, že agresivita za volant nepatří. Každý, i zdánlivě nevinný, projev agresivity za volantem, totiž může roztočit spirálu, která mnohdy vede k tragickým nehodám. Ty mají nedozírné následky nejen pro řidiče osobně, ale i pro další účastníky silničního provozu (především chodce, cyklisty), ale také pro jejich blízké. Je dobré řidiče nejenom varovat, ale pomocí emocí na ně doslova zaútočit, aby se příště až

usednou za volant, vyvarovali jakýchkoliv projevů agrese, ať už se jedná třeba „jen“ o problikávání nebo nervózní lepení se na zadek jiným řidičům. Cílem kampaně je varovat před riziky, které agresivní chování za volantem způsobuje, a to takovým způsobem, aby se řidiči tomuto chování napříště vyhnuli. Jednoduše aby zklidnili své projevy vůči ostatním řidičům a dodržovali pravidla bezpečného provozu. Vzájemná ohleduplnost a uvědomění si rizik a vlastního nebezpečného chování je v tomto případě klíčem.

„DoprApka”

DoprApka je výuková aplikace dostupná na všechny informační platformy vytvořená společností ECHOPIX ve spolupráci s oddělením BESIP Ministerstva dopravy. Je určená pro všechny žáky základních škol (6 let – 15 let věku). Cílem aplikace je zvýšení ochrany a bezpečnosti dětí v silničním provozu. Současně se snaží podnítit u dětí aktivní zájem o dění kolem nich, a to prostřednictvím vzdělávacího systému škola hrou, který zlepšuje jejich povědomí o chování všech účastníků silničního provozu.

3 Aplikační část a diskuse výsledků

Aplikační část práce je vyhrazena interpretaci a analýze dotazníkového šetření, týkajícího se vnímání bezpečnosti běžných účastníků provozu na pozemních komunikacích a zároveň i interpretaci a analýze strukturovaných rozhovorů s vybranými profesionály, působícími v oblasti bezpečnosti v silniční dopravě. Dotazníkové šetření i strukturované rozhovory pak pomohou vyhodnotit v diskusi výsledků následujících hypotézy:

Hypotéza č. 1: Policejní dohled mající pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu a je ze strany Policie ČR dostatečný.

Hypotéza č. 2: Chování zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích má vliv na jejich bezpečnost.

Hypotéza č. 3: Současná legislativní opatření a aktivity institucí pro bezpečnost silničního provozu jsou dostatečná.

Hypotéza č. 4: Účastníci provozu na pozemních komunikacích mají dostatečné znalosti o správném postupu při dopravních nehodách.

3.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření

K vyhodnocení dotazníkového šetření autor práce shromáždil 157 vyplněných dotazníků od osob starších 15 let věku. Osoby ve věku 15 let a starší již mohou vlastnit řidičská oprávnění a autor práce předpokládá jistý, ať už jen částečný, vzhled do problematiky bezpečnosti na pozemních komunikacích se schopností rozeznávat s tím spojené pojmy a souvislosti. 3 dotazníky byly vyřazeny z důvodu nevhodnosti či neúplnosti jejich obsahu, tedy konečný počet je 154 dotazníků. Dotazník obsahuje 23 otázek a začíná dvěma otázkami, které mají za úkol diferenciovat vzorek dotazovaných z hlediska věku a z hlediska zda vlastní, či nevlastní řidičské oprávnění. Pohlaví respondentů není pro předmět zjišťování relevantní. Následuje 21 otázek, které jsou stěžejním předmětem dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření bylo uskutečněno během ledna 2025. Dotazníky byly distribuovány v listinné podobě i skrze elektronickou poštu. Značná část dotazníků byla vyplněna respondenty s metodickým vedením autora práce.

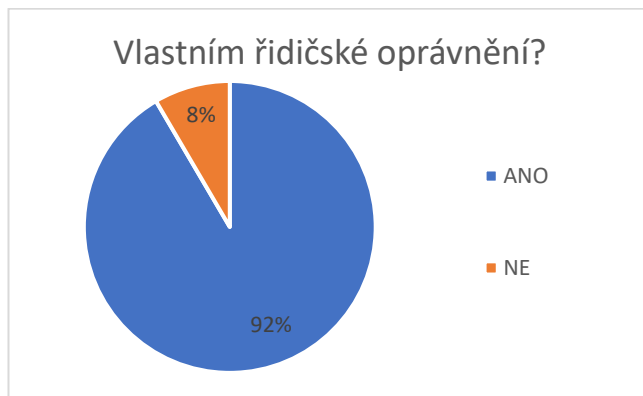
Otázka č. 1: Jsem držitelem/držitelkou řidičského oprávnění?

Tabulka 3: Jsem držitelem/držitelkou řidičského oprávnění?

Odpověď	Četnost
ANO	92%
NE	8%

Zdroj: autor

Graf 4: Jsem držitelem/držitelkou řidičského oprávnění?



Zdroj: autor

Odpověď na tuto otázku poskytne přehled o tom, kolik z respondentů vlastní řidičské oprávnění a provozu na pozemních komunikacích se tak účastní jako řidiči motorových vozidel. Ze 154 osob odpovědělo 141 (92%), že řidičské oprávnění vlastní a 13 (8%), že řidičské oprávnění nevlastní. Dotazníkového šetření se tedy účastnily v drtivé většině osoby, které vlastní řidičské oprávnění a více či méně intenzivně se účastní provozu na pozemních komunikacích jako řidiči motorových vozidel. 12 z 13 respondentů, kteří odpověděli, že řidičské oprávnění nevlastní spadá do nejmladší kategorie 15 – 25 let.

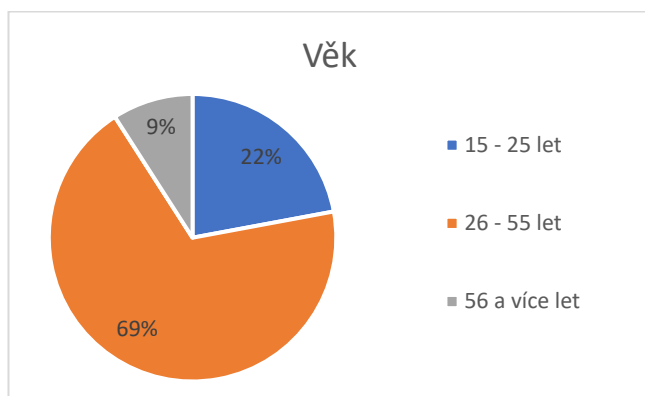
Otázka č. 2: Věk

Tabulka 4: Věk

Odpověď	Četnost
15 - 25 let	22%
26 - 55 let	69%
56 a více let	9%

Zdroj: autor

Graf 5: Věk



Zdroj: autor

Druhá otázka zařazuje respondenty dotazníkového šetření do věkových skupin. Do nejmladší skupiny od 15 do 25 let spadá 34 (22%) dotázaných respondentů. Do kategorie 26 – 55 let spadá 106 (69%) dotázaných respondentů a do skupiny 56 let a více pak 14 (9%) osob.

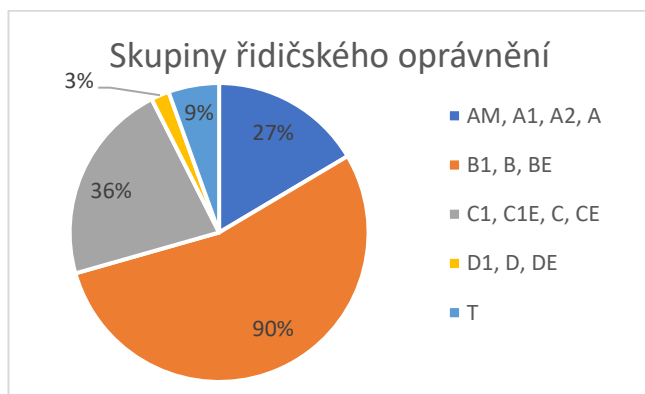
Otázka č. 3: Jsem držitelem řidičského oprávnění skupiny (*i více možností*)

Tabulka 5: Skupiny řidičských oprávnění

Odpověď	Četnost
AM, A1, A2, A	27%
B1, B, BE	90%
C1, C1E, C, CE	36%
D1, D, DE	3%
T	9%

Zdroj: autor

Graf 6: Skupiny řidičských oprávnění



Zdroj: autor

Otázka ohledně skupiny řidičského oprávnění, které dotázaní respondenti vlastní pomůže zmapovat, jak široký přehled a “dopravní vzdělání” mají dotazovaní respondenti. Ze vzorku 141 respondentů vlastníci řidičská oprávnění jich nejvíce vlastní skupinu řidičského oprávnění B a případně její podskupiny, kterou vlastní 138 (90%) ze 141 respondentů. To znamená, že 90 % dotázaných řídí v nějaké míře osobní automobil. Další v zastoupení skupin a podskupin oprávnění je skupina C a její podskupiny, tzn. skupina nákladních automobilů. Tu vlastní 56 (36%) ze 141 dotázaných. Skupinu A vlastní a řídit motocykl tak může 42 (27%) ze 141 dotázaných. Traktor a autobus, tedy skupiny D a její podskupiny a skupina T jsou zastoupeny minimálně, kdy skupinu D vlastní 5 (3%) a skupinu T pak 14 (9%) dotázaných respondentů.

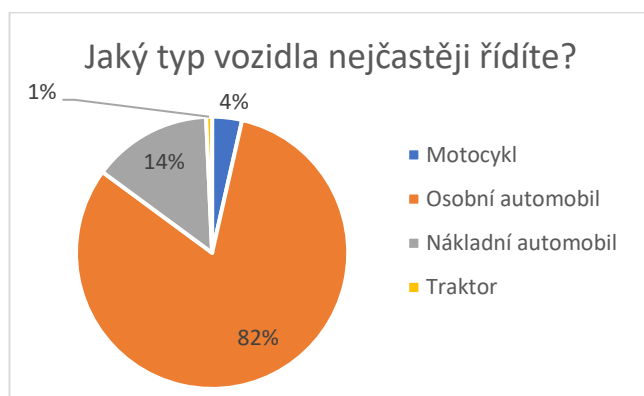
Otázka č. 4: Jaký typ vozidla nejčastěji řídíte?

Tabulka 6: Jaký typ vozidla nejčastěji řídíte?

Odpověď	Četnost
Motocykl	3%
Osobní automobil	81%
Nákladní automobil	15%
Traktor	1%

Zdroj: autor

Graf 7: Jaký typ vozidla nejčastěji řídíte?



Zdroj: autor

Na otázku č. 4 respondenti v drtivé většině odpověděli, že nejčastějším motorovým vozidlem, které řídí je osobní automobil a to ve 115 (82%) případech. Nákladní automobil je nejčastějším dopravním prostředkem, které řídí, pro 20 (14%) účastníků dotazníkového šetření a 5 (4%) jich vyplnilo, že jezdí jen na motocyklu. Traktor je zde zastoupen 1 respondentem, tvoří tak necelé procento vzorku. U dopravních prostředků, jako je motocykl nebo traktor, je významným faktorem jistá sezónnost, tzn.

že účastníci provozu na pozemních komunikacích mohou znát situaci v silničním provozu pouze v případě vhodných povětrnostních podmínek nebo během určitého ročního období.

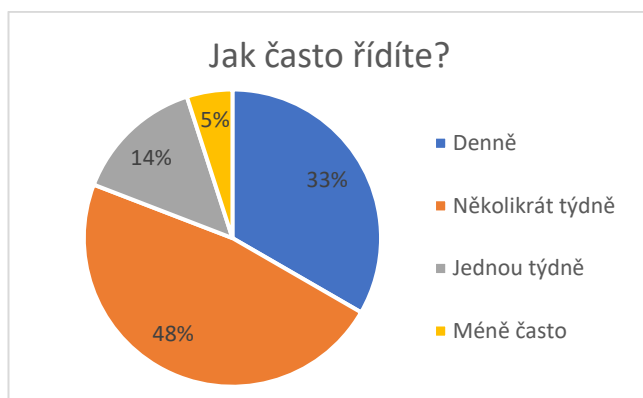
Otázka č. 5: Jak často řídíte?

Tabulka 7: Jak často řídíte?

Odpověď	Četnost
Denně	34%
Několikrát týdně	44%
Jednou týdně	18%
Méně často	5%

Zdroj: autor

Graf 8: Jak často řídíte?



Zdroj: autor

Z odpovědí na otázku č. 5 lze odvodit, že ze vzorku dotázaných respondentů je značná část aktivních řidičů. Dotázaní se ve 47 (34%) případech řadí mezi řidiče, kteří řídí vozidlo každý den a těch, co řídí několikrát týdně je 67 (48%). Dohromady je tak 82% dotazovaných často a pravidelně součástí provozu na pozemních komunikacích v jihočeském kraji. Alespoň jednou týdně pak řídí vozidlo 20 (14%) dotázaných a ještě méně často pak 7 (5%) respondentů.

Otázka č. 6: Znáte aktivní prvky bezpečnosti vozidla, které užíváte?

Tabulka 8: Znáte aktivní prvky bezpečnosti svého vozidla?

Odpověď	Četnost
ANO	26%
NE	74%

Zdroj: autor

Graf 9: Znáte aktivní prvky bezpečnosti svého vozidla?



Zdroj: autor

Otázka č. 6 mapuje znalost a přehled o prvcích bezpečnosti, které jsou nedílnou součástí provozu vozidel v silniční dopravě. Překvapivě pouze 40 (26%) dotazovaných zná bezpečnostní potenciál svého vozidla. Zbytek vzorku dotazovaných, tedy 114 (76%), o tomto pojmu nikdy neslyšela. Dá se říci, že pouze čtvrtina dotazovaných zná a plně využívá potenciál bezpečnostních systémů zařazených mezi aktivní prvky bezpečnosti v silniční dopravě.

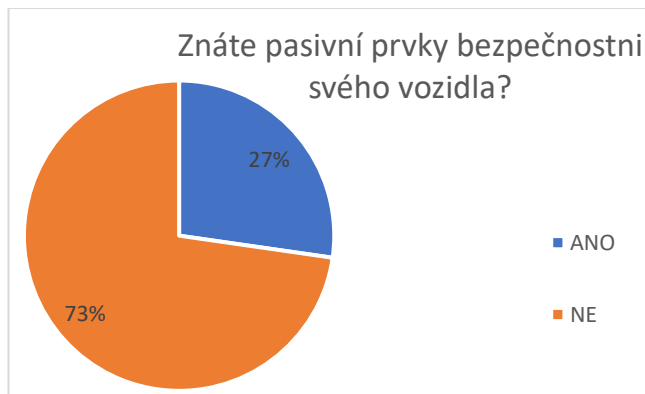
Otázka č. 7: Znáte pasivní prvky bezpečnosti svého vozidla?

Tabulka 9: Znáte pasivní prvky bezpečnosti svého vozidla?

Odpověď	Četnost
ANO	27%
NE	73%

Zdroj: autor

Graf 10: Znáte pasivní prvky bezpečnosti svého vozidla?



Zdroj: autor

Otázka č. 7 totožně s předchozí otázkou poskytuje přehled o tom, jak dotazovaní znají dopravní prostředek, který v silniční dopravě využívají, respektive jeho bezpečnostní potenciál. Poměr odpovědí je dle očekávání téměř totožný s předchozí otázkou. O pasivních prvcích ve svém vozidle má přehled 42 (27%) dotázaných respondentů. Naopak 112 (73%) dotázaných neví, co jejich vozidla za pasivní prvky bezpečnosti nabízí nebo alespoň ne úplně.

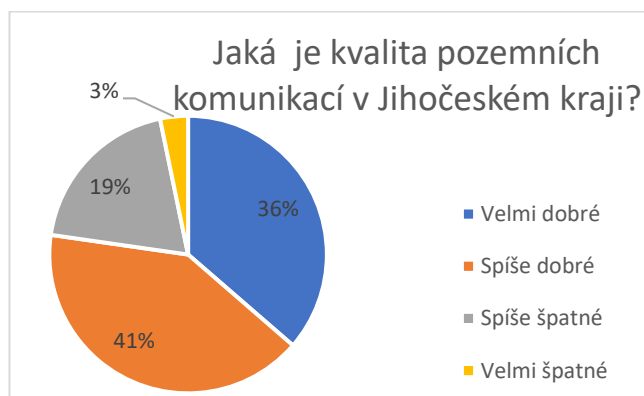
Otázka č. 8: Jak hodnotíte kvalitu pozemních komunikací v Jihočeském kraji?

Tabulka 10: Jaká je kvalita pozemních komunikací v Jihočeském kraji?

Odpověď	Četnost
Velmi dobré	36%
Spíše dobré	41%
Spíše špatné	19%
Velmi špatné	3%

Zdroj: autor

Graf 11: Jaká je kvalita pozemních komunikací v Jihočeském kraji?



Zdroj: autor

Odpovědi na otázku č. 8 poskytuje přehled o tom, jak vzorek dotázaných vnímá kvalitu pozemních komunikací obecně. Autor nerozlišuje pro potřeby práce třídy komunikací nebo konkrétnější lokality. Jako velmi dobré hodnotilo pozemní komunikace v Jihočeském kraji 56 (36%) dotázaných. Za spíše dobré je považuje 63 (41%) respondentů. Hodnocení spíše špatné pak volilo 30 (19%) dotázaných a velmi špatné pak 5 (3%) dotázaných. Dá se odvodit, že 77% dotázaných je s kvalitou pozemních komunikací v Jihočeském kraji velmi spokojená nebo alespoň spokojená. Kvalitní komunikace pak nevytváří rizika vedoucí k nehodovosti v silniční dopravě.

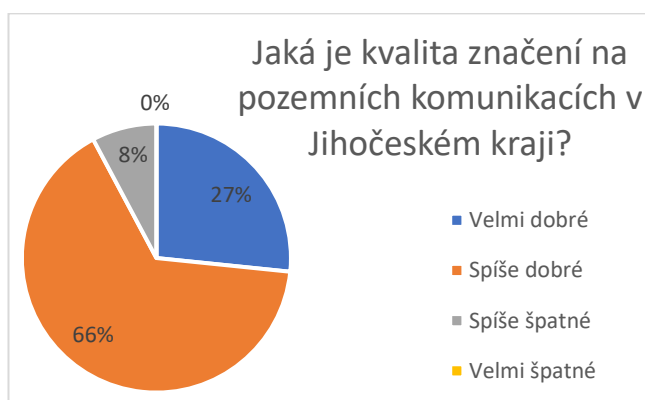
Otázka č. 9: Jak hodnotíte kvalitu značení na pozemních komunikacích v Jihočeském Kraji?

Tabulka 11: Jaká je kvalita značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji?

Odpověď	Četnost
Velmi dobré	27%
Spíše dobré	66%
Spíše špatné	8%
Velmi špatné	0%

Zdroj: autor

Graf 12: Jaká je kvalita značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji?



Zdroj: autor

Ke kvalitě značení na pozemních komunikacích se vzorek respondentů vyjádřil následovně. Na vysoké kvalitativní úrovni vnímá značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji 41 (27%) dotázaných. Spíše kvalitní provedení značení pak zvolilo 101 (66%) respondentů a zbytek, tedy 12 (8%) dotázaných, pak uvedlo, že značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji vnímají jako spíše špatné. Ze všech odpovědí lze tedy vyvodit, že drtivá většina dotázaného vzorku respondentů je s úrovní značení a kvalitou jeho provedení spokojeno.

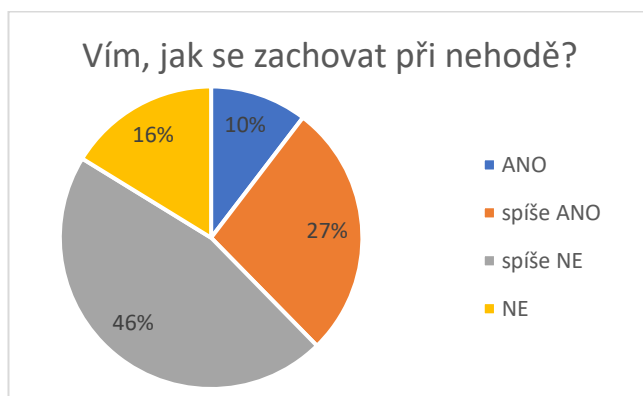
Otázka č. 10: Víte, jak se zachovat v případě, že jste účastníkem dopravní nehody?

Tabulka 12: Víte, jak se zachovat v případě, že jste účastníkem dopravní nehody?

Odpověď	Četnost
ANO	10%
spíše ANO	27%
spíše NE	46%
NE	16%

Zdroj: autor

Graf 13: Víte, jak se zachovat v případě, že jste účastníkem dopravní nehody?



Zdroj: autor

Otázka č. 12 zjišťuje, jak si dotázaní respondenti důvěřují v tom, jak by se zachovali při dopravní nehodě jako účastníci. Tedy zda by věděli, co je třeba udělat, aby zamezili dalším škodám na zdraví či majetku a při tom neohrozili především sebe i jiné. Jistě by se v takové situaci cítilo 16 (10%) dotázaných. Dalších 42 (27%) věří, že by se zachovalo správně alespoň do nějaké míry. Značný podíl dotázaných 71 (46%) si není jisto, že by věděli jak správně postupovat. A nakonec až 25 (16%) respondentů z dotázaných 154 přiznává, že by si nevěděli v takové situaci rady.

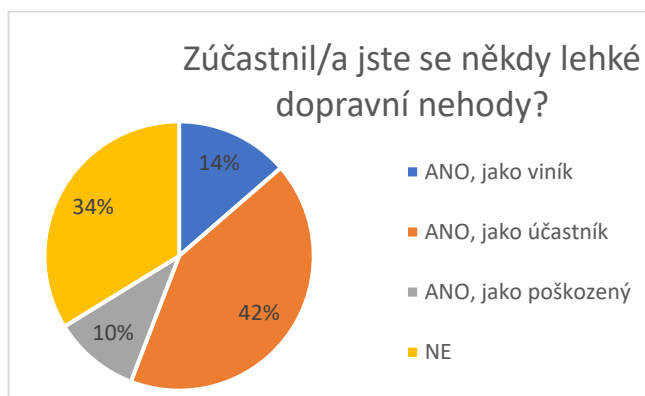
Otázka č. 11: Zúčastnil/a jste se někdy lehké dopravní nehody? (škoda na majetku či vozidle)

Tabulka 13: Zúčastnil/a jste se někdy lehké dopravní nehody?

Odpověď	Četnost
ANO, jako viník	14%
ANO, jako účastník	42%
ANO, jako poškozený	10%
NE	34%

Zdroj: autor

Graf 14: Zúčastnil/a jste se někdy lehké dopravní nehody?



Zdroj: autor

Otázka 11 je postavena na účasti u lehkých nehod, kde se jedná v případě následků o lehká zranění či škody na majetku či vozidle. U této otázky 65 (42%) dotázaných uvedlo, že byli účastni lehké dopravní nehody, že tedy alespoň u dopravní nehody zastavili a zeptali se, zda jsou všichni v pořádku a zda není potřeba jejich pomoc. Že byli viníci u dopravní nehody přiznalo 21 (14%) dotázaných a jako poškozený u lehkých dopravních nehod se identifikovalo 16 (10%) respondentů. Dopravní nehody se neúčastnilo dle vyhodnocených dotazníků 52 (34%) dotázaných osob. Rovných 102 (66 %) dotázaných má tedy alespoň nějakou zkušenost s dopravní nehodou v silničním provozu.

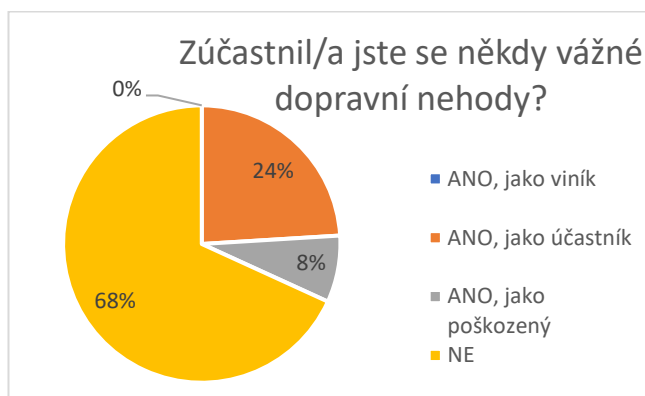
Otázka č. 12: Zúčastnil/a jste se někdy vážné dopravní nehody? (zranění či smrt osob)

Tabulka 14: Zúčastnil/a jste se někdy vážné dopravní nehody?

Odpověď	Četnost
ANO, jako viník	0%
ANO, jako účastník	24%
ANO, jako poškozený	8%
NE	68%

Zdroj: autor

Graf 15: Zúčastnil/a jste se někdy vážné dopravní nehody?



Zdroj: autor

Otázka č. 12 blízce souvisí s otázkou předchozí. Také cílí na zjištění, do jaké míry mají účastníci dotazníkového šetření zkušenost s dopravní nehodou. V tomto případě se však jedná o dopravní nehody s následky smrti osob nebo jejich zranění. Přes dvě třetiny dotázaných, 105 (68%), s takovou dopravní nehodou nemá vůbec žádnou zkušenost. Účastníkem takové nehody bylo 37 (24%) dotázaných a 12 (8%) jich v případě nehody s následky na zdraví bylo v roli poškozeného. Viníkem takové nehody nebyl ze vzorku dotázaných nikdo.

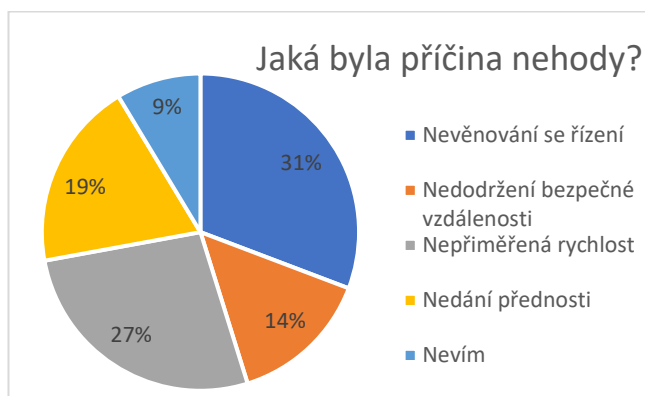
Otázka č. 13: Jaká byla příčina dopravní nehody? (odpovídejte, pokud jste ze zúčastnil/a)

Tabulka 15: Jaká byla příčina dopravní nehody?

Odpověď	Četnost
Nevěnování se řízení	31%
Nedodržení bezpečné vzdálenosti	14%
Nepřiměřená rychlost	27%
Nedání přednosti	19%
Nevím	9%

Zdroj: autor

Graf 16: Jaká byla příčina dopravní nehody?



Zdroj: autor

Otázka směřovaná k příčině dopravní nehody přímo navazuje na předešlé dvě otázky, které měly zjistit, kolik respondentů má osobní zkušenost s dopravní nehodou. Ze 102 dotázaných, kteří uvedli, že takovou zkušenost mají v případě lehké dopravní nehody a 49 dotázaných, kteří mají zkušenost s vážnou dopravní nehodou odpovědělo na otázku č. 13 pouze 104. Ze 104 dotázaných pak zná příčinu dopravní nehody, které byli účastni, velká většina a to konkrétně 95 respondentů. Příčinu dopravní nehody nevěnování se řízení uvedlo 32 (31%) dotázaných. Nepřiměřená rychlost byla příčinou u 28 (27%) dopravních nehod. Nedání přednosti tvořilo 20 (19%) případů a v poslední řadě nedodržení bezpečné vzdálenosti bylo uvedeno jako příčina dopravní nehody u 15 (14%) případů. Příčiny nevěnování se řízení a nedodržení bezpečné vzdálenosti je třeba sdružit do jedné kategorie, nesprávný způsob jízdy. Tu pak zastupuje 47 (50%) případů ze všech uvedených příčin. 9 dotázaných uvedlo, že příčinu dopravní nehody nezná nebo si nepamatuje. Rozděleny do podkategorií byly z důvodu usnadnění pojmenování příčin dopravních nehod pro dotázané respondenty.

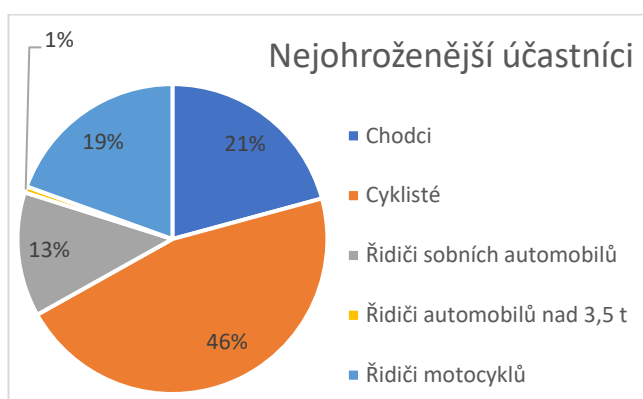
Otázka č. 14: Jaká skupina účastníků v silničním provozu je podle vás nejvíce ohrožená? (oznámkuj 1 až 5, kdy 1 znamená nejméně ohrožená a 5 nejvíce ohrožená)

Tabulka 16: Nejohroženější účastníci v silničním provozu?

Účastník v silničním provozu	Četnost (1. v ohroženosti)
Chodci	21%
Cyklisté	46%
Řidiči osobních automobilů	13%
Řidiči automobilů nad 3,5 t	1%
Řidiči motocyklů	19%

Zdroj: autor

Graf 17: Nejohroženější účastníci v silničním provozu?



Zdroj: autor

Otázka č. 14 se ptala účastníků dotazníkového šetření, koho z účastníků silničního provozu vnímají za více či méně ohroženého. Volby všech 154 respondentů jasně ukazují, že jako nejohroženější účastník silničního provozu je vnímán cyklista se 71 (46%) hlasy. Následuje chodec s větším odstupem v četnosti, kdy ho jako nejohroženějšího účastníka považuje 32 (21%) dotázaných v těsném závěsu s řidičem motocyklu 30 (19%). Řidiče osobního automobilu označilo za nejohroženějšího 20 (13%) dotázaných a jen 1(1%) tak pak označil řidiče nákladního automobilu. Je pravdou, že cyklisté a chodci jsou zařazováni do skupiny “zvlášť zranitelných účastníků v silničním provozu” a často jsou na ně cíleny informativní kampaně ze strany BESIPu a dopravně bezpečnostní akce ze strany Policie ČR, jelikož následky dopravních nehod, kde chodec nebo cyklista figuruje končí často s velmi vážnými následky nebo dokonce fatálně.

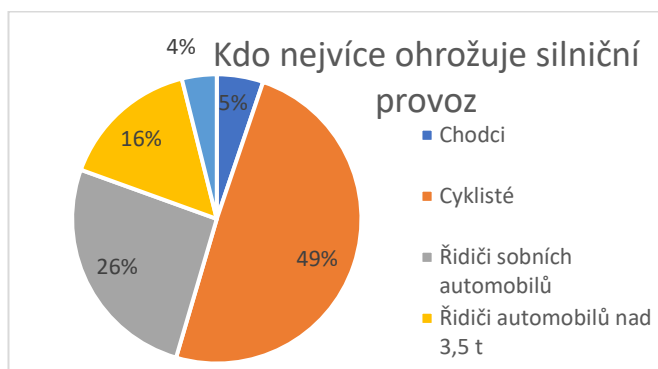
Otázka č. 15: Jaká skupina účastníků podle vás nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu? (oznámkuj 1 až 5, kdy 1 znamená nejméně ohrožuje a 5 nejvíce ohrožuje)

Tabulka 17: Kdo nejvíce ohrožuje silniční provoz?

Účastník v silničním provozu	Četnost (nejvíce ohrožuje)
Chodci	5%
Cyklisté	49%
Řidiči osobních automobilů	26%
Řidiči automobilů nad 3,5 t	16%
Řidiči motocyklů	4%

Zdroj: autor

Graf 18: Kdo nejvíce ohrožuje silniční provoz?



Zdroj: autor

Že cyklisté nejvíce ohrožují bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích se shodlo 76 (49%) ze všech 154 dotázaných. Dalšími v pořadí jsou řidiči osobních automobilů, které uvedlo 40 (26%) respondentů. Řidiči nákladních automobilů jsou pak na třetím místě, kdy je uvedlo 24 (16%) dotázaných a v poslední řadě jsou to chodci, které uvedlo jako největší hrozbu v silničním provozu 8 (5%) dotázaných a řidiče motocyklů pak 6 (4%). Je patrné, plná polovina respondentů má špatné zkušenosti s chováním a ukázněností cyklistů na silnicích v Jihočeském kraji.

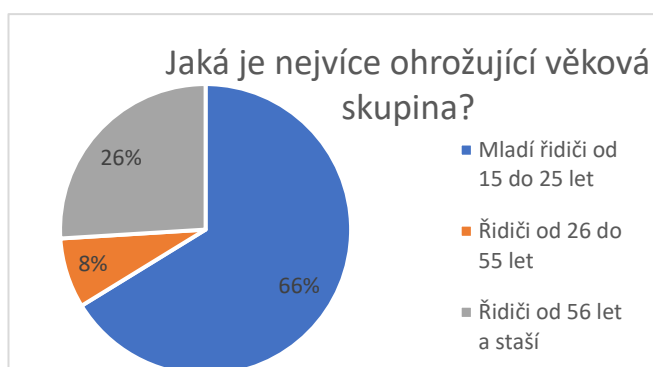
Otázka č. 16: Jaká věková skupina účastníků podle vás nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu?

Tabulka 18: Jaká je nejvíce ohrožující věková skupina?

Odpověď	Četnost
Mladí řidiči od 15 do 25 let	66%
Řidiči od 26 do 55 let	8%
Řidiči od 56 let a staší	26%

Zdroj: autor

Graf 19: Kdo nejvíce ohrožuje silniční provoz?



Zdroj: autor

Věková skupina, která podle dotázaných nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu jsou mladí řidiči od 15 do 25 let věku. Uvedlo je tak 102 (66%) ze všech 154 respondentů. Za další věkovou skupiny, která bezpečnost v silničním provozu ohrožuje je skupina starších lidí od 56 let a starší, které uvedlo 40 (26%) dotázaných. Nejmenší hrozbou jsou pak účastníci ve věku od 26 do 55 let věku, které označilo za největší riziko na silnicích pouze 12(8%) respondentů.

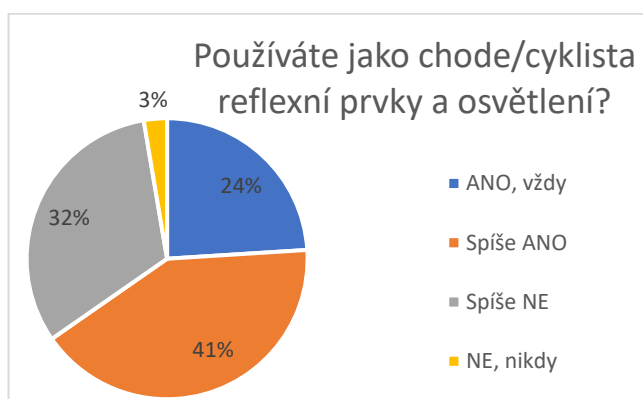
Otázka č. 17: Používáte jako chodec/cyklista na pozemních komunikacích reflexní prvky či světelné označení?

Tabulka 19: Používáte jako chodec/cyklista reflexní prvky a osvětlení?

Odpověď	Četnost
ANO, vždy	23%
Spíše ANO	40%
Spíše NE	34%
NE, nikdy	3%

Zdroj: autor

Graf 20: Používáte jako chodec/cyklista reflexní prvky a osvětlení?



Zdroj: autor

Otázka 19 vede ke zjištění, zda se sami respondenti v roli zvláště zranitelných účastníků chovají v provozu na pozemních komunikacích zodpovědně a tím tak neohrožují sebe i jiné. Reflexní prvky a osvětlení vždy používá 36 (24%) ze 150 odpovídajících dotázaných. Spíše ano pak 62 (41%) dotázaných. Naopak tyto bezpečnostní prvky spíše neužívá 48 (32%) dotázaných a že je nikdy neužívají odpovědělo 4 (3%) z nich. Je velmi pozitivní, že téměř dvě třetiny respondentů berou své zdraví a obecně bezpečnost v takových situacích vážně. Napomáhá tomu snad i zvyšující se povědomí o nutnosti se v silničním provozu chránit a existuje spousta prostředků a zařízení, jak si svou bezpečnost zařídit.

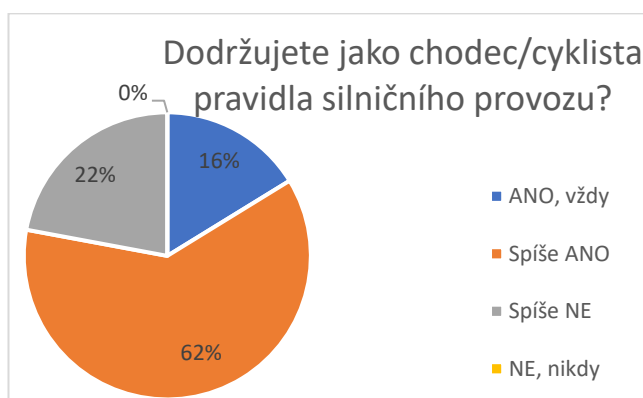
Otázka č. 18: Dodržujete jako chodec/cyklista podmínky provozu na pozemních komunikacích

Tabulka 20: Dodržujete jako chodec/cyklista pravidla silničního provozu?

Odpověď	Četnost
ANO, vždy	16%
Spíše ANO	62%
Spíše NE	22%
NE, nikdy	0%

Zdroj: autor

Graf 21: Dodržujete jako chodec/cyklista pravidla silničního provozu?



Zdroj: autor

Otázka 18 se stejně tak jako otázka předchozí soustředí na chování účastníků dotazníkového šetření v silničním provozu v roli zvláště zranitelných účastníků. Tentokrát je podstatou otázky zjistit, zda respondenti jako chodci či cyklisté ctí pravidla silničního provozu. Odpověď ANO, vždy zvolilo 25 (16%) respondentů. Že většinou pravidla silničního provozu dodržují o sobě prohlásilo 95 (62%) dotázaných. Že tyto pravidla naopak tolik nedodržuje uvedlo 34 (22%) dotázaných. Opět jako v otázce předchozí, je velmi dobré, že tak velká část dotázaného vzorku 154 lidí dbá pravidel v silničním provozu.

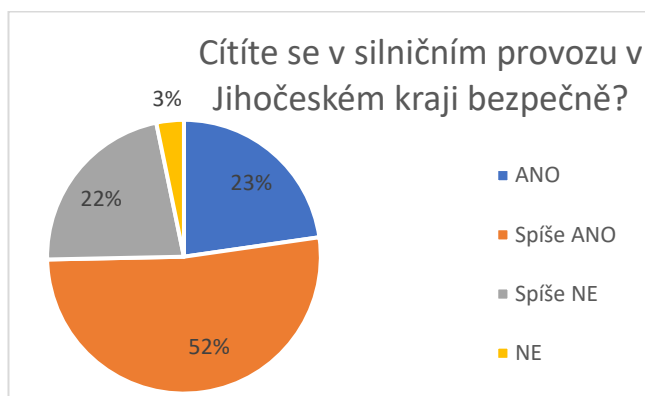
Otázka č. 19: Cítíte se v silniční provozu v Jihočeském kraji bezpečně?

Tabulka 21: Cítíte se v silničním provozu v Jihočeském kraji bezpečně?

Odpověď	Četnost
ANO	23%
Spíše ANO	52%
Spíše NE	22%
NE	3%

Zdroj: autor

Graf 22: Cítíte se v silničním provozu v Jihočeském kraji bezpečně?



Zdroj: autor

Otázka 19 se přímo ptá na to, zda se respondenti dotazníkového šetření cítí v silničním provozu v Jihočeském kraji bezpečně. Ano jako odpověď zvolilo 35 (23%) dotazovaných. Spíše ano pak odpovědělo 80 (52%) respondentů. To, že se v silničním provozu necítí úplně bezpečně zvolilo 34 (22%) dotázaných a pouze 5 (3%) pak odpovědělo, že se bezpečně na silnicích Jihočeského kraje necítí vůbec. Z této otázky a odpovědí na ni je jasně čitelné, že tři čtvrtiny dotázaných vnímá úroveň bezpečnosti na pozemních komunikacích pozitivně.

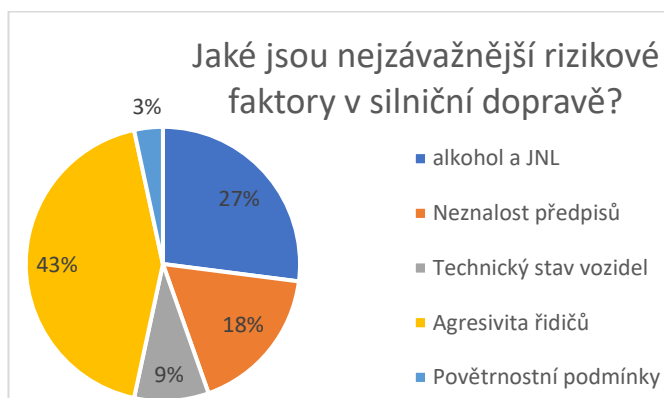
Otázka č. 20: Které rizikové faktory ovlivňující bezpečnost na pozemních komunikacích považujete za nejzávažnější? (oznámkuj 1 až 5, kdy 1 znamená nejméně závažné a 5 nejzávažnější)

Tabulka 22: Nejzávažnější rizikový faktor na pozemních komunikacích?

Rizikový faktor	Četnost nejzávažnějších
alkohol a JNL	27%
Neznalost předpisů	18%
Technický stav vozidel	9%
Agresivita řidičů	43%
Povětrnostní podmínky	3%

Zdroj: autor

Graf 23: Nejzávažnější rizikový faktor na pozemních komunikacích?



Zdroj: autor

Otázka 19 byla zodpovězena ve 148 dotaznících ze 154. Pro účel práce byla vyhodnocena a uvedena statistika rizikových faktorů, které považují respondenti za nejzávažnější. Jako nejčastější a nejzávažnější rizikový faktor v silniční dopravě považuje v počtu 64 (43%) dotázaných agresivitu řidičů. O něco méně rizikový faktor je dle respondentů alkohol a jiné návykové látky, kdy ho označilo 40 (27%). Dle volby dotázaných lze ještě považovat neznalost předpisů, kdy se tento faktor objevil jako volba u 26 (18%) respondentů. Technický stav vozidel označilo jako nejrizikovější 13 (9%) a povětrnostní podmínky v nejméně případech 5 (3%) respondentů. Zkušenost účastníků dotazníkového šetření naznačuje, že se s agresivitou na silnicích setkávají poměrně často.

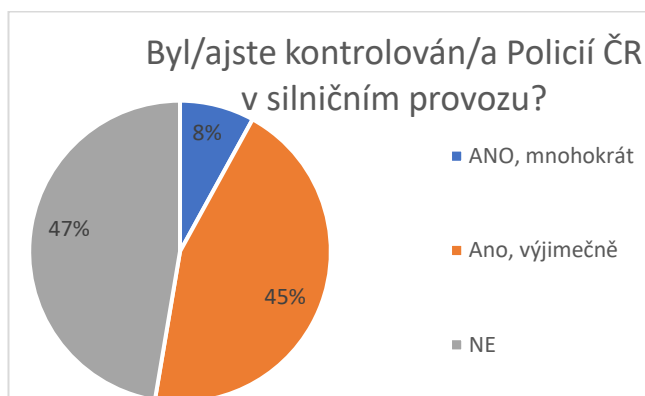
Otázka č. 21: Byl/a jste někdy kontrolován/a Policií ČR na území Jihočeského kraje?

Tabulka 23: Byl/a jste kontrolován/a Policií ČR v silničním provozu?

Odpověď	Četnost
ANO, mnohokrát	8%
Ano, výjimečně	45%
NE	47%

Zdroj: autor

Graf 24: Byl/a jste kontrolován/a Policií ČR v silničním provozu?



Zdroj: autor

Otázka 21 naráží na problematiku aktivity silničního dohledu ze strany Policie ČR. Respektive jde o to, jakou zkušenost mají respondenti se silničními kontrolami ze strany Policie ČR. Odpověď na tuto otázku označilo 150 ze 154 účastníků dotazníkového šetření. Pouze 12 (8%) dotázaných uvádí, že má se silniční kontrolou pravidelnou zkušenost. Jako výjimečnou ji popisuje 67 (45%) dotázaných a že prozatím nikdy nebyli v rámci silničního provozu kontrolováni uvedlo zbylých 71 (47%) respondentů. Silniční dohled ze strany Policie ČR může být tedy pro polovinu dotázaných jen prázdný pojem.

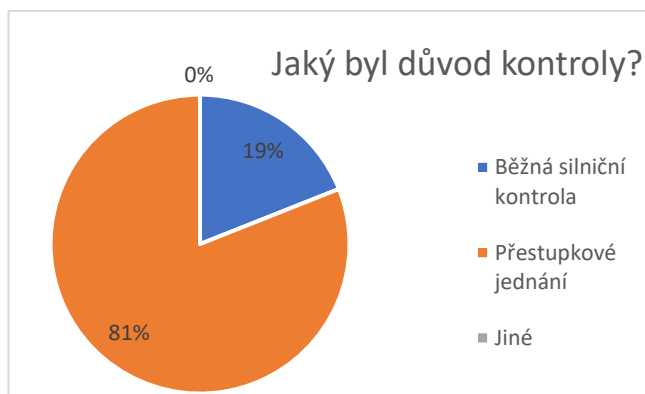
Otázka č. 22: Jaký byl důvod kontroly? (odpovězte, pokud jste byl/a kontrolován/a)

Tabulka 24: Co byl důvod kontroly?

Odpověď	Četnost
Běžná silniční kontrola	19%
Přestupkové jednání	81%
Jiné	0%

Zdroj: autor

Graf 25: Co byl důvod kontroly?



Zdroj: autor

Se silniční kontrolou ze strany Policie ČR má tedy zkušenost 79 lidí. Že důvodem silniční kontroly bylo přestupkové jednání ze strany řidiče vozidla uvedlo 64 (81%) z těchto 79 dotázaných. Zbýlých 15(19%) respondentů uvedlo, že silniční kontrola byla provedena namátkově bez konkrétnějšího důvodu. Pouze 15 (11%) z celkového počtu 154 účastníků dotazníkového šetření má tedy zkušenost s namátkovou silniční kontrolou.

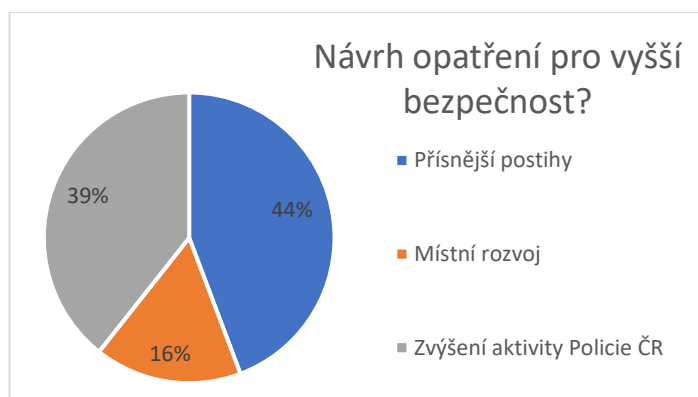
Otázka č. 23: Jaká opatření byste navrhl/a pro zlepšení bezpečnostní situace na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji. *(uved'te slovně – např. zvýšení intenzity kontrol ze strany Policie ČR, zlepšení stavu dopravní infrastruktury apod.)*

Tabulka 25: Návrh opatření pro vyšší bezpečnost?

Opatření	Četnost
Přísnější postihy	44%
Stezky pro cyklisty (město)	16%
Zvýšení aktivity Policie ČR	39%

Zdroj: autor

Graf 26: Návrh opatření pro vyšší bezpečnost?



Zdroj: autor

Poslední otázka dotazníkového šetření je otázkou volnou, kdy byli respondenti vyzváni, aby uvedli, jaká opatření by považovala za vhodná ke zlepšení bezpečnostní situace na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji. K této otázce se vyjádřilo 61 respondentů ze 154. Pro lepší přehled byly jednotlivé významově podobné odpovědi sdruženy do kategorií a byl vyhotoven grafický výstup. Za významné lze považovat všechny tři kategorie.

3.2 Strukturované rozhovory

Díky strukturovaným rozhovorům s vybranými osobami, které mají každodenní intenzivní zkušenost s pohybem na pozemních komunikacích ve městě i mimo něj bude znám jejich názor na problematiku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V rámci rozhovoru bylo položeno pět totožných otázek všem čtyřem respondentům. Otázky jsou následující:

1. Zvyšuje viditelnost policie bezpečnost silničního provozu?
2. Jak hodnotíte chování cyklistů a chodců v každodenním provozu na pozemních komunikacích?
3. Jak často zažíváte situace, kdy jiní řidiči výrazně porušují pravidla silničního provozu a ohrožují tak ostatní účastníky?
4. Jaké máte zkušenosti s projekty souvisejícími s rozšiřováním povědomím o BESIP? Jsou dle vašeho názoru dostatečné?
5. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Jak byste hodnotil své chování během nehody a jak se chovali ostatní účastníci dopravní nehody?

Přepis každého rozhovoru jsou součástí přílohové části práce. Rozhovory byly vedeny o individuálně a v osobní formě během ledna 2025.

Jako první otázky zodpověděl dopravní policista s dlouholetou zkušeností působení v silničním dohledu i u nehodové služby. K první otázce uvedl, že rozhodně zastává názor, že aktivita a viditelnost policejních hlídek zvyšuje míru bezpečnosti na pozemních komunikacích. Otázka č. 2 se ptá na zkušenost se zranitelnými účastníky. Zde dotázaný uvádí, že chodce a hlavně cyklisty vnímá jako nezodpovědné účastníky provozu na pozemních komunikacích, často zbytečně ohrožující sebe i ostatní. K otázce, která se týká četnosti případů, kdy je svědkem nějakého přestupkového jednání uvádí, že méně závažné přestupky jsou denní rutinou a i několikrát do týdne svědkem vážnějších porušení. K otázce znalosti kampaní a projektů na podporu bezpečnosti říká, že přehled moc nemá, ale v rámci služby je sám častokrát vyslán do základních škol, kde připomíná dětem zásady bezpečného pohybu po silnicích a chodnících. U dopravní nehody byl přítomen a dokázal si poradit díky svým zkušenostem a znalostem vycházející z jeho povolání.

Dalším respondentem pro strukturovaný rozhovor byl zaměstnanec společnosti působící na trhu výroby a distribuce truhlářských materiálů a doplňků. Zaměstnanec na pozici obchodního zástupce, který denně za volantem absolvuje 150 km a více a jeho

názor pak má jistě váhu. K otázce č. 1 se vyjádřil stručně, že si myslí, že aktivita a viditelnost má pozitivní vliv na bezpečnost na silnicích. Stejně jako v případě dopravního policisty, chodce a cyklisty vnímá jako značně rizikový faktor, kdy je problém často nevyzpytatelné chování a chování, kterým tito účastníci ohrožují sebe i ostatní. Porušování pravidel silničního provozu vídá denně, což opět koresponduje s odpovědí dopravního policisty. Dopravně bezpečnostní vzdělání vnímá v takové intenzitě, jako se prosazuje nyní za nedostatečné. Určitě by jako otec dvou dětí uvítal více oficiálních celoplošných kampaní ale třeba i besídek ve školách, které by vštěpovali základy bezpečného chování v silničním provozu hlavně těm nejmladším. S chováním účastníků dopravních nehod nemá zkušenost žádnou a uvádí, že si není jistý, zda by sám zachoval chladnou hlavu a věděl jak správně a účinně jednat.

Zmíněných pět otázek odpověděl i řidič městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích, který, jak sám uvedl, moc řidičských zkušeností mimo město nemá. Jeho názory se tedy primárně týkají městského provozu. K první otázce uvádí, že v rámci svých zkušeností nesdílí názor, že aktivita a viditelnost přímo ovlivňuje bezpečnost na pozemních komunikacích. Přidává ještě, že trend zvyšování viditelnosti a aktivity dopravních hlídek Policie ČR v zásadě nevnímá špatně, ale aktivitu bere s rezervou. Otázku týkající se zvláště zranitelných účastníků zodpověděl v rozporu s ostatními respondenty a zkušenost má vesměs pozitivní a nebezpečné a nezodpovědné chování cyklistů a chodců vídá jen ojediněle. Ke kampaním a projektů uvedl, že z celoplošných organizovaných kampaní, většinou pod taktovkou BESIP, Ministerstva dopravy a Centrální kanceláře pojistitelů, si nevybaví ani jednu. Občas je v tomto směru osloven sociálními sítěmi. Také uvedl, že se žádné vážnější nehody neúčastnil v žádné z rolí a nad správnými postupy při poskytování pomoci u nehody nikdy nepřemýšlel.

Posledním osloveným ke zodpovězení otázek strukturovaného rozhovoru byl učitel jedné českobudějovické autoškoly s letitými zkušenostmi, který se v oboru pohybuje přes třicet let. K první otázce se vyjádřil jednoznačně ve smyslu, že viditelnost a aktivita dopravních hlídek má zásadní vliv na míru bezpečnosti na silnicích. Otázka týkající se zvláště zranitelných účastníků ho nijak nevyvedla z míry a uvedl k tomu, že se podle jeho názoru chování chodců a cyklistů v průběhu dekad nijak zvláště nezměnil. Hlavně cyklisté jsou nejvíce ohrožená skupina účastníků provozu na pozemních komunikacích, kdy často podceňují správnou výbavu a oblečení s reflexními prvky, osvětlení a v neposlední řadě volbu trasy. K otázce, jak často je svědkem situace, kdy ostatní řidiči výrazně ohrožují bezpečnost na pozemních komunikacích, uvedl, že je opět

svědkem takového chování denně a v rámci výkonu svého povolání je vlastně pod neustálým tlakem ze strany ostatních řidičů, kteří nemají dost trpělivosti a pochopení pro začínající kolegy za volantem. Mezi nejčastější a nejvážnější jednání patří nebezpečné předjíždění a nedání přednosti. Přehled o kampaních a projektech má značný a opět tak díky jeho povolání. Určitě by dle jeho názoru bylo prospěšné, pokud by takových kampaní bylo mnohem více. K otázce dopravních nehod a zkušenostmi s chováním účastníků u nich odpověděl, že sám jich zažil více a vždy byl schopen efektivně pomoci. Uvedl, že vidí výhodu v technologickému pokroku a že dnes se taková situace dá vyřešit pod neustálým vedením pracovníka operačního střediska ať už jakékoliv ze složek IZS (Integrovaného záchranného systému. Na druhou stranu bez takového vedení nevěří, že by mnoho lidí bylo schopno pomoci.

3.3 Diskuse výsledků a návrh opatření

Hlavním cílem práce je vyhodnotit vnímání bezpečnosti v silničním provozu jejími účastníky a to na území Jihočeského kraje. K dosažení tohoto cíle byly stanoveny hypotézy, které se díky dotazníkovému šetření a strukturovaným rozhovorům dají posoudit a posléze vyvrátit či potvrdit. Dotazníkového šetření se účastnilo 154 osob. Dotazník se skládal ze 24 otázek, kdy se otázky 1 až 5 soustředí na skladbu dotazovaného vzorku respondentů a další jsou pak koncipovány tak, aby pomohly k posouzení hypotéz. Ne každá otázka dotazníku byla odpovězena všemi účastníky dotazníkového šetření, což je patrné z jeho vyhodnocení respektive vyhodnocení jednotlivých otázek. Strukturovaný rozhovor byl veden se 4 osobami, kterým bylo položeno 5 otázek. V rozhovorech odpověděl každý na všechny otázky. Poslouží pak stejně jako dotazníky k posouzení hypotéz.

Otázky 1 až 5 vydefinovaly vzorek respondentů, kteří se dotazníkového šetření zúčastnili. Konečný počet je 154 osob z nichž 92% je vlastníkem nějakého z řidičských oprávnění. V 90% je to řidičské oprávnění skupiny B a jeho podskupiny. Zároveň respondenti, kteří uvedli, že jsou vlastníky řidičského oprávnění nejčastěji cestují osobním automobilem, což uvedlo 81 % dotázaných a že se na silnicích Jihočeského kraje pohybují denně nebo alespoň několikrát do týdne, což uvedlo 77 % dotázaných. Nejvíce respondentů, konkrétně 69 %, bylo ve věkové skupině 26 – 55 let. Nejmladší věková skupiny byla zastoupena 22 % a zbytek byly osoby ve věku 56 let a starší.

Hypotéza č. 1: Policejní dohled mající pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu a je ze strany Policie ČR dostatečný.

K posouzení této hypotézy směřují otázky číslo 20, 21, 22. Otázka 21 zjišťuje u respondentů, jak častou zkušenost mají na pozemních komunikacích Jihočeského kraje s hlídkou dopravní policie a byli jí zastaveni s následnou silniční kontrolou. Otázka 22 pak na ni navazuje, kdy zjišťuje důvod takové kontroly. Otázka 20 pak pomáhá upřesnit, jaké chování řidičů v silničním provozu považují za nejvíce či nejméně rizikové. Jedná se o jednání či chování, které přímo či nepřímo ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a míra jeho odhalení je věcí silničního dohledu dopravní policie. Přímou se týká této hypotézy i volná otázka číslo 23, která dává respondentům volnost ve jmenování opatření, která by vyšší bezpečnosti v silničním provozu pomohla.

Pouze 53 % dotázaných mají zkušenost se silniční kontrolou. Jako důvod přitom 81 % z nich uvedlo, že byla provedena po spáchání přestupku z jejich strany a pouze 19 % uvedlo, že se jednalo o běžnou namátkovou kontrolu. Z 61 dotázaných, kteří se vyjádřili k otázce číslo 23 jich 39 % uvedlo, že zvýšení silničního dohledu by určitě pomohlo zvýšit úroveň bezpečnosti na pozemních komunikacích. Strukturovaný rozhovor jasně naznačil a všichni se v této otázce shodli, že silniční dohled dopravních hlídek Policie ČR přímo pozitivně ovlivňuje úroveň bezpečnosti na silnicích. Tam, kde shoda nastala také, byla otázka ohledně toho, jak často jsou svědky porušování pravidel silničního provozu, kdy všichni uvedli, že takové jednání pozorují každý den i několikrát.

- hypotéza číslo 1 se nepotvrdila

Návrh opatření spočívá obecně ke zvýšení aktivity dopravních hlídek Policie ČR. Ale takto jde o velmi obecné doporučení, které skýtá mnohá úskalí. Policie ČR se obecně potýká s podstavem zaměstnanců, tedy sloužících nevedoucích policistů. V rámci úkolů dopravních inspektorátů měst a krajských oddělení silničního dohledu je aktivita pouze silničního dohledu až poslední činnost, která je personálně zajišťována. Větší prioritu má např. nehodová služba, činnost specialistů na nákladní dopravu, kteří se specializují na kontrolu evropských norem a předpisů usměrňující činnost logistických společností, respektive jejich řidičů nebo i činnost určená v rámci speciálních opatření a akcí. Navíc tvrzení, že kdyby sloužilo v ČR více dopravních policistů, bylo by jich na silnicích více vidět, není pravdivé. Dle autorova názoru by danou situaci vyřešilo zvýšení prestiže pozice policisty na trhu práce. Byla-li by tato pozice jako zaměstnání více vyhledávána, bylo by možné vybrat z kandidátů kvalitní pracovníky. Stav, kdy je u nábory nových policistů kvantita upřednostňována nad kvalitou, je podporována zákonem č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve

kterém je definován systém tříd a hodnotných označení takovým způsobem, že může být a často je demotivujícím pro nové policisty, kdy je jejich skutečně hodnotná a kvalifikovaná práce a aktivita hodnocena hůře než tzv. loajalita, tzn. dlouholetá služba v řadách Policie ČR. Tento zákon je účinný od 1. 1. 2007. Od té doby došlo v mnoha případech ke vzniku a přerozdělování kompetencí a povinností, zavádění nových systémů a technologií, kdy je samozřejmostí povinnost je ovládat a s tím spojený nárůst byrokracie, leč tento systém ohodnocování zůstává stejný. Spravedlivější systém ohodnocování práce a schopností jednotlivých příslušníků by zajisté mělo pozitivní vliv na míru odchodu mladých lidí od sboru Policie ČR. Dalším opatřením, které by pomohlo zvýšit intenzitu silničního dohledu je snížení již zmíněné byrokratické náročnosti práce policisty, kdy by hodiny u počítače mohl přeměnit ve výkon v silničním provozu. Pokud by se tohoto dosáhlo, současně s dosažením dalšího met v procesu digitalizace administrace Policie ČR, znamenalo by to i značnou úsporu finančních prostředků ve formě snížení provozních nákladů.

Hypotéza č. 2: Chování zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích má vliv na jejich bezpečnost.

Hypotéza číslo 2 se dá ověřit na základě položených otázek číslo 14 až 18, kdy respondenti posuzují účastníky v silničním provozu z hlediska jejich ohrožení, ale zároveň i z hlediska toho, kdo je za vytvoření situací, kdy dochází k ohrožení bezpečnosti, odpovědný. Dále je předmětem těchto otázek, jak se v pozici zvláště zranitelných účastníků v silničním provozu sami chovají.

Odpovědi všech 154 dotazovaných v otázce číslo 14 naznačily, že zdaleka za nejohroženějšího účastníka provozu na pozemních komunikacích je považovaný cyklista a to ve 46 % odpovědí. Dalšími dle výsledků dotazníkového šetření jsou chodci s 21 % odpovědí. Skupina zranitelných účastníků tedy dává dohromady 77 %. Nejčastěji na vině při vytváření nebezpečných situací v silničním provozu jsou dle šetření také cyklisté a to ve 49 % odpovědí. Dalšími pak jsou řidiči osobních automobilů s 26 %. Otázka 16 poskytuje informaci, že ve velké většině si dotazovaní myslí, že nejvíce ohrožuje bezpečnost na silnicích nejmladší věková skupina od 15–25 let věku. Dále pak dotazovaní uvádí, že v roli zvláště zranitelných účastníků se na silnicích chovají zodpovědně a využívají zákonných i volitelných bezpečnostních prvků. 63 % jich uvedlo, že užívá reflexní prvky a osvětlení, a to že vždy nebo ve většině případů dodržují pravidla

silničního provozu jich uvedlo 78 %. Z odpovědí strukturovaného rozhovoru na otázku zranitelných účastníků je jasné, že se s výsledky dotazníkového šetření prakticky shodují.

- **hypotéza číslo 2 se potvrdila**

Návrh opatření zde vychází z toho, že cyklisté jsou dle výsledků dotazníkového šetření i strukturovaných rozhovorů skupinou účastníků v silničním provozu, která trpí největším ohrožením, ale zároveň se sami svým neohroženým chováním často tomuto ohrožení vystavují. Dle autora by samotná represe přestupkového jednání nepomohla tomu, aby se tato skutečnost změnila. Je třeba zaměřit více informativních projektů a kampaní na zvlášť zranitelné účastníky a hlavně cyklisty, kteří pak budou obeznámeni s riziky a následky takového nezodpovědného chování. Souvisí s tím i opatření navržené v rámci hypotézy číslo 1, kdy bude navýšení intenzity silničního dohledu mít vliv na dodržování pravidel silničního provozu ze strany cyklistů. Opatření může spočívat i v tom, na území měst mající obecní polici, že se tyto složky budou problematice cyklistů a chodců věnovat ve větší míře. Třeba i na úkor činností, které jim náleží jen okrajově, jako je měření rychlosti v obci. Co je pro ochranu zvlášť zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích typické, je budování dodatečné infrastruktury právě pro ně. Jako navrhované opatření to považovat nemohu, jelikož se na území Jihočeského kraje v minulosti pár uskutečnilo několik projektů jejichž smyslem je právě bezpečnost cyklistů a chodců. Ne vždy je u těchto projektů primární motivace bezpečnost provozu a jejich účastníků, ale často to souvisí s rozvojem turismu. Oblast Třeboňska, Jindřichohradecka a například i oblast kolem nádrže Lipno byly v blízké minulosti často terčem takových projektů.

Hypotéza č. 3: Současná legislativní opatření a aktivity institucí pro bezpečnost silničního provozu jsou dostatečná.

Hypotéza č. 3 je relativně obsáhlá. Zahrnuje jak legislativní rámec problematiky předpisů v silniční dopravě, ale i činnost institucí jako jsou pojišťovny, Ministerstvo dopravy či Ministerstvo vnitra, BESIP, ale můžou se sem řadit i vlastníci komunikací, kteří jsou pak odpovědní za jejich údržbu a značení. Tuto hypotézu pomohou potvrdit či vyvrátit otázky 4 až 7. Otázka 4 a 5 se věnuje znalosti aktivních a pasivních prvků bezpečnosti. Další otázky řeší kvalitu pozemních komunikací v Jihočeském kraji a dalším krokem i úrovně značení. Zásadní v posuzování je pro tuto hypotézu i volná otázka č. 23.

Zatímco kvalitu pozemních komunikací hodnotilo pozitivně 77 % dotázaných u kvality značení komunikací to bylo ještě lepší a 92 % respondentů uvedlo, že jsou s úrovní značení pozemních komunikací v Jihočeském kraji spokojeni. U otázek týkajících se znalosti aktivních a pasivních prvků bezpečnosti a v návaznosti pak povinnost jejich užívání při cestování v dopravních prostředcích byl poměr znepokojivý. Celých 75 % dotázaných v moment vyplňování dotazníku nevědělo, co jsou aktivní a pasivní prvky bezpečnosti. Ve volné otázce na konci dotazníkového šetření pak 44 % z 61 odpovídajících uvedlo, že považuje tresty za přestupky v dopravě za moc mírné. Toto je zajímavé i z pohledu, že nejzákladnější právní norma zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který obsahuje kvalifikaci většiny přestupků v dopravě, byl novelizován a v aktuálním znění je platný od 1. 11. 2024. Zmíněná novelizace mimo jiné přinesla zpřísnění postihů za nejčastější a nejvážnější přestupky v dopravě. 16 %, tedy 10, jich uvedlo, že by se mělo více investovat do infrastruktury v daných rizikových lokalitách. Pod místním rozvojem si lze představit budování nadchodů a podchodů, cyklistických stezek, širších komunikací, bezpečnostních zařízení a prvků u silnic apod. Strukturovaný rozhovor přispěl k hodnocení hypotézy tím, že kampaní a vzdělávacích projektů v oblasti bezpečnosti v dopravě je málo. Zároveň respondenti strukturovaných rozhovorů uvedli, že denně jsou svědky jednání, které více či méně ohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

- hypotéza číslo 3 se nepotvrdila

Návrh opatření zde spočívá hlavně v úpravě legislativy. Jak již bylo výše zmíněno, od 1. 11. 2024 byl novelizován a v aktuálním znění a je platný zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který mimo jiné přinesl změny v bodovém systému platného v ČR, ale hlavně zpřísnil postihy za vážné a časté dopravní prohřešky. Další zpřísnění trestů v silniční dopravě by proto nebylo úplně efektivní opatření. Pokud nenastane úměrný trest za spáchaný přestupek bezprostředně po spáchání, přestupce se z toho nikdy úplně nepoučí. Před nástupem nyní platného zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu ČR byly agendy spojené s řešením takových skutků v gesci Policie ČR, která byla v těchto případech vázána určitými lhůtami a věci se vyřizovali značně rychleji, než je tomu dnes. Nyní má přestupce více možností, jak řešení věci pozdržet nebo se jí vyhnout poukazováním na skutečnosti, které se spácháním přestupku nijak přímo nesouvisí. Proto by zkrácení a zefektivnění procesu u přestupků v dopravě přineslo i efektivitu uložených trestů

a správní orgány by byly méně zatížené zbytečnou agendou. Dalším efektivním opatřením v rámci legislativních úprav by bylo stanovit provozovatele odpovědného za všechny spáchané evidované přestupky v režimu, jak to již dnes funguje u úsekového měření v obcích nebo v jejich katastrálních území, kdy není nutné zastavit a ztotožnit řidiče, ale je kontaktován a perzekuován pouze provozovatel.

Z dotazníkového šetření a strukturovaných rozhovorů vyplynulo, že společnost je málo informována a vyučována ohledně bezpečnosti v silničním provozu a všech jejích aspektech. Opatření je v tomto případě jednoduché a spočívá v navýšení počtu takových projektů, a hlavně v jejich efektivnímu cílení. Cestou by mohla být i povinnost řidičů projít si určitými bezpečnostními kurzy v případě často páchaných i nebodových přestupků, která by mohla mít za následek snížení takové přestupkové recidivy. Autor se shoduje s názorem Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2006), že *„v systému péče o problémové řidiče je třeba ověřovat psychickou způsobilost k řízení motorových vozidel u problémových osob. Nadstavbový výcvik či kurzy pro problémové řidiče by měly následovat jako jedno z opatření po psychologickém vyšetření, které by indikovalo problém a možnosti jeho kompenzace cíleným působením, včetně psychologické, zdravotní a edukační rehabilitace.“*²⁴ Dalším legislativním opatřením, které by mohlo mít pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu, by mohlo být zavedení dočasného či zkušebního vlastnictví řidičského oprávnění zejména pro mladé, začínající řidiče, kteří jsou z pohledu výzkumu v provozu ti nejnebezpečnější pro sebe i ostatní.

Hypotéza č. 4: Účastníci provozu na pozemních komunikacích mají dostatečné znalosti o správném postupu při dopravních nehodách.

K vyhodnocení hypotézy č. 4 poslouží odpovědi na otázky 10 až 13. Z odpovědí na tyto otázky lze zjistit, jaké mají účastníci dotazníkového šetření zkušenosti s účastí na dopravních nehodách, jakou roli případně u nehody zastupovali, příčina nehod a v neposlední řadě se otázka č. 10 ptá, zda se respondenti považují za schopné se během nehody správně zachovat. Stejně tak je formulovaná i jedna z otázek strukturovaného rozhovoru.

²⁴ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J., *Psychologická prevence nehod (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, Univerzita Karlova Praha, 2006. s. 107. ISBN 80-246-1096-5.

U otázek č. 11 a 12 se dotazník ptá, zda měli respondenti v minulosti zkušenost s dopravní nehodou v roli jedno z účastníků. U dopravních nehod s lehkými následky, míněno následky na majetku či vozidle, uvedlo 66 % z celého dotazovaného vzorku, že takovou zkušenost mají. Nejvíce jich pak bylo v roli kolemjedoucích účastníků, kdy mohli nabídnout pomoc s řešením nehody nebo se jen mohli zeptat, zda jsou všichni v pořádku apod. Jen 37 ze 154 dotazovaných pak prožilo dopravní nehodu jako viník nebo poškozený. U dopravních nehod s těžkými následky je poměr velmi ve prospěch těch, kteří takovou nehodu nikdy nezažili. Těch je 105 (68 %) ze všech 154 respondentů. Role pouhých účastníků měla zastoupení v 37 (24 %) případech a v dobrém smyslu pouhých 12 (8 %) dotázaných uvedlo, že takovou dopravní nehodu zažili v roli poškozeného. V případech obou typů nehod se blíží počet těch, kteří nezpůsobili nebo jim nebyla způsobena škoda ať už na majetku či zdraví 80 % z celého vzorku. Nejčastějším důvodem dopravních nehod byl nesprávný způsob jízdy, který v poměru koresponduje s výsledky statistických údajů nehodovosti v Jihočeském kraji za posledních 5 let. Otázka 10 se pak přímo ptá účastníků dotazníkového šetření nato, zda se považují za znalé v oblasti pomoci při nehodách či první pomoci a skoro dvě třetiny z nich odpověděly negativně. Pouhých 16 (10 %) dotázaných si svými znalostmi bylo jisto a 42 (27 %) by si „asi“ poradili také. Strukturovaný rozhovor pak potvrdil úsudek na hypotézu č. 4, kdy si byli jisti postupem a znalostmi pouze 2 osoby. Nutno dodat, že to byly zrovna osoby, které ostatní vyučují a poučují, jak se chovat v silničním provozu a tyto znalosti jsou pak pro jejich práci absolutní nutností.

- hypotéza číslo 4 se nepotvrdila

Návrh opatření spočívá v prohloubení a rozšíření okruhu znalostí o bezpečnosti na pozemních komunikacích obecně. Cestou by mohlo být zařazení alespoň některých oblastí tohoto rozsáhlého tématu do osnov učiva středních škol i jen v malém rozsahu. Takové znalosti by zasáhli řidiče jak motorových vozidel skupin tzv. “malých” motocyklů tak i účastníky provozu na pozemních komunikacích v podobě cyklistů a chodců. Jistě by to mělo přínos i v přípravě žáků středních škol ke složení zkoušek autoškoly stejně tak pro jejich další fungování v roli řidičů motorových vozidel. Další cestou, jak oslovit hlavně mladé, kteří jsou i dle dotazníkového šetření věkově nejrizikovější skupinou účastníků silničního provozu je zasáhnout je skrze sociální sítě, kde by takové spoty a kampaně mohly mít široký dopad. Na regionální úrovni již existují snahy širokou veřejnost vzdělávat. Jedná se například o regionální Jihočeskou televizi, která pravidelně vysílá spoty jak se chovat nejen u dopravních nehod ale i v jiných

krizových situacích a v případě poskytování první pomoci. Dalším subjektem je např. město České Budějovice, které skrze svůj dopravní podnik také informuje a vzdělává jihočeskou společnost skrze monitory v městské hromadné dopravě.

Závěr

Žijeme v době, kdy se musíme čím dál častěji vyrovnat s neúprosně rostoucím životním tempem. To mimo jiné zahrnuje i stále vyšší potřeby mobility. Důsledky zvyšování intenzity provozu na pozemních komunikacích mohou pak mít za příčinu agresivitu jeho účastníků, růst míry nehodovosti a v přímé souvislosti pak škody na majetku nebo hůře na zdraví či životě osob. Cílem práce bylo zkoumat jak běžní účastníci vnímají bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích Jihočeského kraje. Skrze dotazníkové šetření, kterého se účastnilo 154 osob a strukturovaného rozhovoru se čtyřmi profesionály byly sesbírány data, které autor využil nejen ke zjištění, zda se respondenti cítí bezpečně v silničním provozu, ale také k identifikaci rizik, které provoz na pozemních komunikacích přímo či nepřímo ovlivňují prostřednictvím definice hypotéz a jejich následného potvrzení či vyvrácení. Dostatečné množství nasbíraných dat umožnilo bezpečně dosáhnout cíle práce, kdy ke každé z hypotéz byla navržena opatření, která by danou situaci mohla zlepšit. Opatření byla navržena s ohledem několikaleté služby autora u sboru Policie ČR a tím pádem jisté míry vzhledu do poměrů u tohoto bezpečnostního sboru. U problematiky silničního dohledu a jeho intenzity je nepopíratelná přímá úměra s dostatkem policistů, kteří ho mohou vykonávat a tím pak pozitivně působit na bezpečnost v silničním provozu. Zde je dlouhodobě problém nekonkurenceschopnost Policie ČR na trhu práce. Zatraktivnění pozice policisty a systém spravedlivého odměňování by mohl tuto situaci zlepšit. Do jisté míry za překvapivý autor považuje názor odborníků i běžných účastníků v provozu na pozemních komunikacích ohledně zvlášť zranitelných účastníků, tedy cyklistů a chodců. Z výzkumu vyplývá, že jsou bezpochyby nejohroženějšími jedinci v silničním provozu, ale zároveň si ve značné míře za tuto pozici můžou sami svým chováním. Zde si můžeme všimnout jistého rozporu v tom, jak se účastníci dotazníkového šetření dle svých odpovědí chovají na pozemních komunikacích, kdy se tento vzorek dotázaných jeví jako velmi zodpovědný a uvědomělý, ale zároveň jsou často svědky opačného chování chodců a cyklistů, které je vede k názoru, že si pozici nejvíce ohrožených určitě zaslouží. Opět zajímavá skutečnost vyvstala u otázky legislativních opatření. Ač došlo v nedávné době skrze novelu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů ke zpřísnění těch závažných a nejčastějších přestupků v dopravě, až polovina respondentů, kteří si dali práci s odpovědí na poslední otázku dotazníku, uvedla, že tresty jsou stále moc mírné. Autor práce má z praxe na toto jiný názor. Přísnost trestů je nyní nastavena adekvátně, alespoň u většiny přestupků, ale problém vidí u návaznosti a spolupráce

Policie ČR a věcně či místně příslušných správních orgánů, která vychází z platné procesní normy, tedy zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád. Co pro autora práce naopak překvapivé nebylo, je míra sebedůvěry a znalostí v oblasti první pomoci a toho, jak se správně zachovat pokud jsem svědkem dopravní nehody. Výsledky dotazníkového šetření i výpovědi respondentů strukturovaného rozhovoru jasně naznačily velké nedostatky v této oblasti s tím, že tyto nedostatky ve znalostech do značné míry dohání moderní komunikační technologie díky kterým lze snadno kontaktovat dispečinky jakékoliv složky Integrovaného Záchraného Systému (IZS) nebo si skrze aplikace návod k pomoci přímo vyhledat.

Bezpečnost na pozemních komunikacích je stále se měnící veličina, která je přímo ovlivňována vývojem nových technologií dopravních prostředků ať už motorových či těch nemotorových a potřebami a standardy společnosti. Jakákoliv opatření spojená se snahou bezpečnost v silničním provozu zvyšovat nebudou nijak zvlášť platná, pokud si v první řadě všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích neuvědomí cenu zdraví svého i ostatních a nepřizpůsobí tomu své chování. Neuvědomí si, že zákon a předpisy jsou tu od toho je chránit a ne utlačovat. Že vozidlo, které řídí, se může ve chvílce změnit ve zbraň. Že znát zásady první pomoci může ve vteřině někomu jinému zachránit život. Ten první krok ke zlepšení je a stále bude jen na nás.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BOSETTI, S., *Policy recommendations: for EU sustainable mobility concepts based on CIVITAS experience*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014, 66 s. ISBN 978-80-86502-77-9.
2. EISLER, J., KUNST, J., a ORAVA, F., *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: OECONOMICA, 2011, 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
3. FIRST, J., *Zkoušení automobilů a motocyklů – příručka pro konstruktéry*. Vyd. 1. Praha: S&T CZ, 2008, 348 s. ISBN 978-80-254-1850-5.
4. FRIČ, J., *Silniční doprava*. Brno: CERM, 2010, 157 s. ISBN 978-80-7204-728-4.
5. HENDL, J. *Kvalitativní výzkum. Základní teorie, metody a aplikace*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2008, 496 s. ISBN 978-80-7376-485-4.
6. JAN, Z., *Automobily I. Podvozek a převodná ústrojí*. Brno: CERM, 2003, 266 s. ISBN 80-7204-262-9.
7. KOČÍ, R. a KUČEROVÁ, H., *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. 413 s. ISBN 978-80-87212-10-3.
8. KONEČNÝ, J., *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. 230 s. ISBN 978-80-260-3621-0.
9. KOPECKÝ, Z., *Občan a dopravní nehoda*. Vyd. 1. Praha: PROSPEKTRUM., 1998, 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
10. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. Obecná část. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, P. O. BOX 104, 2004. 199 s. ISBN 8086477-24-X.
11. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Zvláštní část. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, P. O. BOX 104, 2006. 351 s. ISBN 8086477-32-0.
12. PORADA, V., a kolektiv, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha a. s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
13. SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Vyd. 1. Praha: Radix, spol., 2006. 152 s. ISBN 80-86031-68-3.

14. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J., *Psychologická prevence nehod (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, Univerzita Karlova Praha, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
15. ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013, 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

Elektronické zdroje

1. BESIP. Strategie BESIP 2021–2030. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 Dostupné z WWW: <<https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mv.gov.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2994>
2. ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2001, částka 21, s. 1961-1991. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mv.gov.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3599>
3. ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mv.gov.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2766>
4. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2008, částka 91, s. 4086-4116. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mv.gov.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5332>
5. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mv.gov.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>

Ostatní zdroje

1. *Český statistický úřad České republiky*. Webové sídlo. Dostupné z: WWW: <https://csu.gov.cz/>

Seznam zkratek

BESIP – oddělení ministerstva dopravy České republiky

JNL – jiné návykové látky

MHD – městská hromadná doprava

PK – pozemní komunikace

Sb. – sbírky

Seznam tabulek

Tabulka 1: Nehodovost v letech 2020 až 2024 a škody na majetku a zdraví v Jihočeském kraji	24
Tabulka 2: Příčiny zaviněných nehod v Jihočeském kraji v letech 2020 až 2024	25
Tabulka 3: Jsem držitelem/držitelkou řidičského oprávnění?	35
Tabulka 4: Věk	35
Tabulka 5: Skupiny řidičských oprávnění	36
Tabulka 6: Jaký typ vozidla nejčastěji řídíte?	37
Tabulka 7: Jak často řídíte?	38
Tabulka 8: Znáte aktivní prvky bezpečnosti svého vozidla?	38
Tabulka 9: Znáte pasivní prvky bezpečnosti svého vozidla?	39
Tabulka 10: Jaká je kvalita pozemních komunikací v Jihočeském kraji?	40
Tabulka 11: Jaká je kvalita značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji?	41
Tabulka 12: Víte, jak se zachovat v případě, že jste účastníkem dopravní nehody?	41
Tabulka 13: Zúčastnil/a jste se někdy lehké dopravní nehody?	42
Tabulka 14: Zúčastnil/a jste se někdy vážné dopravní nehody?	43
Tabulka 15: Jaká byla příčina dopravní nehody?	44
Tabulka 16: Nejohroženější účastníci v silničním provozu?	45
Tabulka 17: Kdo nejvíce ohrožuje silniční provoz?	46
Tabulka 18: Jaká je nejvíce ohrožující věková skupina?	47
Tabulka 19: Používáte jako chodec/cyklista reflexní prvky a osvětlení?	48
Tabulka 20: Dodržujete jako chodec/cyklista pravidla silničního provozu?	49
Tabulka 21: Cítíte se v silničním provozu v Jihočeském kraji bezpečně?	49
Tabulka 22: Nejzávažnější rizikový faktor na pozemních komunikacích?	50
Tabulka 23: Byl/a jste kontrolován/a Policií ČR v silničním provozu?	51
Tabulka 24: Co byl důvod kontroly?	52
Tabulka 25: Návrh opatření pro vyšší bezpečnost?	53

Seznam grafů

Graf 1: Počet zaviněných nehod od roku 2020 do roku 2024.....	24
Graf 2: Vyčíslené škody na majetku od roku 2020 do roku 2024	24
Graf 3: Zranění – počet smrtí a vážných zranění od roku 2020 do roku 2024	25
Graf 4: Jsem držitelem/držitelkou řidičského oprávnění?	35
Graf 5: Věk.....	36
Graf 6: Skupiny řidičských oprávnění	36
Graf 7: Jaký typ vozidla nejčastěji řídíte?	37
Graf 8: Jak často řídíte?.....	38
Graf 9: Znáte aktivní prvky bezpečnosti svého vozidla?	39
Graf 10: Znáte pasivní prvky bezpečnosti svého vozidla?.....	39
Graf 11: Jaká je kvalita pozemních komunikací v Jihočeském kraji?	40
Graf 12: Jaká je kvalita značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji?	41
Graf 13: Víte, jak se zachovat v případě, že jste účastníkem dopravní nehody?	42
Graf 14: Zúčastnil/a jste se někdy lehké dopravní nehody?	43
Graf 15: Zúčastnil/a jste se někdy vážné dopravní nehody?	44
Graf 16: Jaká byla příčina dopravní nehody?	45
Graf 17: Nejohroženější účastníci v silničním provozu?	46
Graf 18: Kdo nejvíce ohrožuje silniční provoz?	47
Graf 19: Kdo nejvíce ohrožuje silniční provoz?	47
Graf 20: Používáte jako chodec/cyklista reflexní prvky a osvětlení?	48
Graf 21: Dodržujete jako chodec/cyklista pravidla silničního provozu?	49
Graf 22: Cítíte se v silničním provozu v Jihočeském kraji bezpečně?	50
Graf 23: Nejzávažnější rizikový faktor na pozemních komunikacích?	51
Graf 24: Byl/a jste kontrolován/a Policií ČR v silničním provozu?	52
Graf 25: Co byl důvod kontroly?	52
Graf 26: Návrh opatření pro vyšší bezpečnost?	53

Seznam obrázků

Obrázek 1: příklad elektrických koloběžek.....	15
Obrázek 2: příklady nástrojů na zjištění přítomnosti alkoholu či JNL	20
Obrázek 3: sofistikovaný systém nízkorychlostního vážení od společnosti Haenni.....	21
Obrázek 4: systém ABS	28
Obrázek 5: systém ASR	28
Obrázek 6: systém ESP	29
Obrázek 7: správné nastavení bezpečnostních pásů.....	30
Obrázek 8: airbagy	31

Seznam příloh

1. Příloha č. 1 – Dotazník
2. Příloha č. 2 – Strukturované rozhovory

Příloha č. 1 - Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Pavel Šebesta a studuji Vysokou školu evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích, obor Bezpečnostně právní. Rád bych Vás požádal o vyplnění krátkého dotazníku k mé bakalářské práci, která je zaměřena na všeobecnou bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji a jak je vnímána jeho účastníky.

Tento dotazník je anonymní. Skládá se z 24 otázek, na které lze odpovědět zakroužkováním jedné z uvedených možností. Otázky si prosím pečlivě přečtěte a zvolte poté jednu z nabízených možností.

- 1) **Jsem držitelem/ držitelkou řidičského oprávnění** **ANO – NE**
- 2) **Věk:** a) 15–25 let b) 26–55 let c) 56 a více let
- 3) **Jsem držitelem řidičského oprávnění skupiny** *(i více možností)*
 - a) AM, A1, A2, A (motocykl)
 - b) B1, B, BE (osobní automobil)
 - c) C1, C1E, C, CE (nákladní automobil)
 - d) D1, D1E, D, DE (autobus)
 - e) T (traktory a samojízdné pracovní stroje)
- 4) **Jaký typ vozidla nejčastěji řídíte?**
 - a) motocykl
 - b) osobní automobil
 - c) nákladní automobil/ autobus
 - d) traktor
- 5) **Jak často řídíte?**
 - a) denně
 - b) několikrát týdně
 - c) jednou týdně
 - d) méně často
- 6) **Znáte aktivní prvky bezpečnosti vozidla, které užíváte?**
 - a) ano
 - b) ne
- 7) **Znáte pasivní prvky bezpečnosti vozidla, které užíváte?**
 - a) ano
 - b) ne

8) Jak hodnotíte kvalitu pozemních komunikací v Jihočeském kraji?

- a) velmi dobré
- b) spíše dobré
- c) spíše špatné
- d) velmi špatné

9) Jak hodnotíte kvalitu značení na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji?

- a) velmi dobré
- b) spíše dobré
- c) spíše špatné
- d) velmi špatné

10) Víte, jak se zachovat v případě, že jste účastníkem dopravní nehody?

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

11) Zúčastnil/a jste se někdy lehké dopravní nehody? (škoda na majetku, vozidle)

- a) ano, jako viník
- b) ano, jako účastník
- c) ano, jako poškozený
- d) ne

12) Zúčastnil/a jste se někdy vážné dopravní nehody? (zranění či smrt osob)

- a) ano, jako viník
- b) ano, jako účastník
- c) ano, jako poškozený
- d) ne

13) Jaká byla příčina dopravní nehody? (odpovídejte, pokud jste se zúčastnil/a)

- a) nevěnování se řízení (telefonování za jízdy, kouření za jízdy...)
- b) nedodržení bezpečné vzdálenosti
- c) nepřiměřená rychlost
- d) nedání přednosti
- e) jiné

14) Jaká skupina účastníků v silničním provozu je podle vás nejvíce ohrožená? (oznámkuj 1 až 5, kdy 1 znamená nejméně ohrožená a 5 nejvíce ohrožená)

- a) chodci
- b) cyklisté
- c) řidiči osobních automobilů
- d) řidiči nákladních automobilů, traktorů a autobusů
- e) řidiči motocyklů

15) Jaká skupina účastníků podle vás nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu? (oznámkuj 1 až 5, kdy 1 znamená nejméně ohrožuje a 5 nejvíce ohrožuje)

- a) chodci
- b) cyklisté
- c) řidiči osobních automobilů
- d) řidiči nákladních automobilů, traktorů a autobusů
- e) řidiči motocyklů

16) Jaká věková skupina účastníků podle vás nejvíce ohrožuje bezpečnost v silničním provozu?

- a) mladí řidiči od 15 do 25 let
- b) řidiči od 26 let do 55 let
- c) řidiči od 56 let a výše

17) Používáte jako chodec/cyklista na pozemních komunikacích reflexní prvky či světelné označení?

- a) ano, vždy
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne, nikdy

18) Dodržujete jako chodec/cyklista podmínky provozu na pozemních komunikacích?

- a) ano, vždy
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne, nikdy

19) Cítíte se v silničním provozu v Jihočeském kraji bezpečně?

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

20) Které rizikové faktory ovlivňující bezpečnost na pozemních komunikacích považujete za nejzávažnější? (oznámkuj 1 až 5, kdy 1 znamená nejméně závažné a 5 nejzávažnější)

- a) alkohol a návykové látky
- b) neznalost předpisů
- c) technický stav vozidel
- d) agresivní chování řidičů
- e) povětrnostní podmínky

21) Byl/a jste někdy kontrolován/a dopravní Policií ČR na území Jihočeského kraje?

- a) ano, mnohokrát
- b) ano, výjimečně
- c) ne, nikdy

22) Jaký byl důvod kontroly? (odpovězte, pokud jste byl/a kontrolován/a)

- a) běžná silniční kontrola
- b) přestupkové jednání
- c) jiné

23) Jaká opatření byste navrhl/a pro zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích Jihočeského kraje? (uveďte slovně – např. zvýšení intenzity kontrol ze strany Policie ČR, zlepšení stavu dopravní infrastruktury apod.)

.....
.....
.....

Příloha č. 2 – Rozhovory

Rozhovor s učitelem autoškoly

1. Myslíte si, že viditelnost policie má přímý vliv bezpečnost v silničním provozu?
 - *Ano, s jistotou mohu prohlásit, že aktivita a viditelnost dopravních hlídek Policie ČR má zásadní vliv na bezpečnost na silnicích.*
2. Jaký máte názor na chování cyklistů a chodců v každodenním provozu na pozemních komunikacích?
 - *Chodci a cyklisté jsou často hazardéři se svým zdravím. Je to dlouhodobý fenomén, který se během let nijak zásadně nemění.*
3. Jak často zažíváte situace, kdy jiní řidiči výrazně porušují pravidla silničního provozu a ohrožují tak ostatní účastníky?
 - *Jako učitel jedné Českobudějovické autoškoly vidím takové chování neustále. Je to možná i proto, že řidiči v blízkosti vozidla označeného symbolem „L“ často změni své chování a začnou být značně netrpěliví až agresivní. Nejčastěji se mi vybaví nebezpečné předjíždění a nedání přednosti. Z těch méně vážných stačí neopodstatněná zvuková signalizace a nedání znamení o změně směru jízdy. Pohybují se tedy hlavně ve městě.*
4. Jaké máte zkušenosti s projekty souvisejícími s rozšiřováním povědomím o BESIP? Jsou dle vašeho názoru dostatečné?
 - *Ano, je to součástí mého živobytí. Samozřejmě by bylo lepší, kdyby se tyto kampaně a projekty realizovali častěji a s větším záběrem, ale jedná se o investice, které nemají skoro žádnou návratnost a peněz není nikdy nikde dost.*
5. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Jak byste hodnotil své chování během nehody a jak se chovali ostatní účastníci dopravní nehody?
 - *Ano, v životě jsem takových situací zažil více. Nevybavím si žádný problém, který by během pomoci u nehod vyvstal. Vše je vždy konzultováno s Policií ČR nebo s dispečinkem ZZS (Zdravotní záchranná služba) a riziko chyby se tak prakticky nuluje. Můj subjektivní názor je takový, že bez takové pomoci na telefonu by jen málokdo věděl, jak se zachovat při dopravní nehodě nebo jak poskytnou první pomoc. Smutné, ale je to tak.*

Rozhovor s řidičem městské hromadné dopravy

1. Myslíte si, že viditelnost policie má přímý vliv bezpečnost v silničním provozu?
 - *Mohu hodnotit jenom z lokality ČB. Myslím že ne. Je viditelnost, není aktivita.*
2. Jaký máte názor na chování cyklistů a chodců v každodenním provozu na pozemních komunikacích?
 - *Drtivá většina bez problémů, výjimek je málo. Jak u chování lidí, tak u lokalit, kde dochází k efektu stáda.*
3. Jak často zažíváte situace, kdy jiní řidiči výrazně porušují pravidla silničního provozu a ohrožují tak ostatní účastníky?
 - *Každý den. Parkování, projíždění stopek, zastavení na žlutém vodorovném značení. Jak civilní auta, tak i vozidla Police ČR nebo Městské policie České Budějovice.*
4. Jaké máte zkušenosti s projekty souvisejícími s rozšiřováním povědomím o BESIP? Jsou dle vašeho názoru dostatečné?
 - *Jestli nějaké projekty jsou, tak mě minuly. Výjimečně mi něco nabídnou algoritmy sociálních sítí.*
5. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Jak byste hodnotil své chování během nehody a jak se chovali ostatní účastníci dopravní nehody?
 - *Naštěstí jsem se žádné větší nehody neúčastnil. Jestli jsem na takovou situaci připraven nedokážu odpovědět.*

Rozhovor s dopravním policistou:

1. Myslíte si, že viditelnost policie má přímý vliv bezpečnost v silničním provozu?
 - *Ze své pozice dopravního policisty mohu říct, že existuje snaha zviditelnit dopravní hlídky. Těžko mohu říct, jak se to jeví pro ostatní běžné účastníky v silničním provozu, ale já bych řekl, že se ta snaha projevuje.*
2. Jaký máte názor na chování cyklistů a chodců v každodenním provozu na pozemních komunikacích?
 - *S cyklisty a chodci mám špatnou zkušenost. Zejména cyklisté, ač například mohou využít vybudované stezky pro cyklisty vedoucí okolo pozemní komunikace, nevyužívají toho a v první řadě tak zbytečně ohrožují svůj život a zdraví, ale také zbytečně omezují a ochromují provoz v místech, kde to není nutné a kde se investovali prostředky k tomu, aby se tak nedělo.*
3. Jak často zažíváte situace, kdy jiní řidiči výrazně porušují pravidla silničního provozu a ohrožují tak ostatní účastníky?
 - *Drobné porušení zákonných norem vidím denně. Ty vážnější zřídka, ale stále více, než bych si přál. Určitě několikrát do týdne vidím např. jízdu na červenou, předjíždění v místech, kde to není povoleno apod.*
4. Jaké máte zkušenosti s projekty souvisejícími s rozšiřováním povědomím o BESIP? Jsou dle vašeho názoru dostatečné?
 - *O aktivitách tohoto druhu bohužel tolik nevím. Jen v rámci výkonu služby vím, že se celoročně pořádají časté besídky ve spolupráci se základními školami. Je pravda, že bych si tyto informace měl doplnit.*
5. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Jak byste hodnotil své chování během nehody a jak se chovali ostatní účastníci dopravní nehody?
 - *Ano, byl jsem účastníkem nehody s lehkým zraněním. Nebyl jsem poškozený, jen jsem s několika dalšími lidmi pomáhal vyřešit danou situaci, kdy jsem mohl poskytnout know-how své profese.*

Rozhovor s obchodním zástupcem:

1. Myslíte si, že viditelnost policie má přímý vliv bezpečnost v silničním provozu?
 - *Ano*
2. Jaký máte názor na chování cyklistů a chodců v každodenním provozu na pozemních komunikacích?
 - *Cyklisté: Občas bývá problémem jízda ve skupinách, které zabírají celý pruh a zpomalují dopravu. Dalším problémem bývá odbočování vlevo bez ohlednutí a kontroly, zda za nimi jede vozidlo.*
 - *Chodci: Většina chodců dodržují pravidla a přecházejí po přechodech. Někteří však vstupují na přechod s pocitem absolutní přednosti (poznávací znamení – sluchátka a kapuce na hlavě).*
3. Jak často zažíváte situace, kdy jiní řidiči výrazně porušují pravidla silničního provozu a ohrožují tak ostatní účastníky?
 - *Denně.*
4. Jaké máte zkušenosti s projekty souvisejícími s rozšiřováním povědomím o BESIP? Jsou dle vašeho názoru dostatečné?
 - *Za mě stále málo viditelné. Zvýšil bych průpravu na základních školách na prvním a druhém stupni a zapojil více informačních prostředků jako je televize a internet pomocí krátkých spotů.*
5. Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody? Jak byste hodnotil své chování během nehody a jak se chovali ostatní účastníci dopravní nehody?
 - *Nebyl, ale hned bych volal buď záchranku nebo policii.*