

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ NEHODY V
ÚSEKU KŘÍŽENÍ DÁLNIC D1 A D2**

Autor práce: Jiří Dokoupil, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jiří Dokoupil, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Faktory ovlivňující dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Factors Influencing Traffic Accidents at the Intersection of Highways D1 and D2

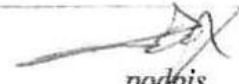

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

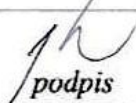
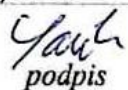

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2025

Cíl bakalářské práce:

Cílem této práce je na základě statistiky dopravní nehodovosti za rok 2024 a rok 2025 na vybraném území křížení dálnic D1 a D2, včetně jeho přilehlého okolí, a také společně s vyhodnocením odpovědi respondentů dotazníkového šetření, identifikovat faktory ovlivňující příčiny dopravních nehod a navrhnout možná řešení pro jejich eliminaci vedoucí k následnému snížení dopravní nehodovosti v daném úseku.

Student: Jiří Dokoupil, DiS.	20.10.2025 datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	8.11.2025 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.12.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.12.2025 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.12.2025 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 JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Dále děkuji všem respondentům za jejich přínos pro praktickou část a v neposlední řadě, také své rodině, za potřebnou podporu.

ABSTRAKT

DOKOUPIL, J. *Faktory ovlivňující dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 70 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: Doprava, dopravní nehoda, dopravní prostředek, dálnice D1 a D2

Tato bakalářská práce se zaměřuje na analýzu faktorů ovlivňujících dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2. Cílem je identifikovat klíčové příčiny nehodovosti a navrhnout preventivní opatření pro zvýšení bezpečnosti tohoto frekventovaného úseku. Práce využívá data o dopravních nehodách z roků 2024 a 2025, která byla analyzována statistickými metodami a porovnána s klimatickými a provozními podmínkami. Výsledky ukazují, že mezi nejvýznamnější faktory patří vysoká intenzita provozu, nedodržování rychlostních limitů, nepřehlednost a nesrozumitelnost dopravního značení. Na základě těchto poznatků jsou navržena doporučení ke zvýšení bezpečnosti, včetně úprav dopravního značení a podnětů pro preventivní programy pro řidiče. Tato práce tak přispívá k hlubšímu porozumění rizik na křížení těchto dálnic a poskytuje návrhy na zlepšení dopravní bezpečnosti.

ABSTRACT

DOKOUPIL, J. *Factors Influencing Traffic Accidents at the Intersection of Highways D1 and D2: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 70 pp. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: Transport, traffic accident, means of transport, highway D1 and D2

This bachelor thesis focuses on analyzing factors influencing traffic accidents at the intersection of highways D1 and D2. The aim is to identify key causes of accidents and propose preventive measures to improve safety at this busy junction. The thesis utilizes traffic accident data from the years 2024 and 2025, analyzed using statistical methods and compared with weather and traffic conditions. The results reveal high traffic density, noncompliance with speed limits, invisibility and unintelligibility of traffic signs as the most significant factors. Based on these findings, measures are suggested to enhance safety, including adjustments to road signage and recommendations for driver awareness programs. This thesis thus contributes to a deeper understanding of risks at this highway intersection and provides proposals to improve road safety.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Teoretická část	12
2.1 Silniční doprava	14
2.2 Kategorizace dopravní nehody.....	16
2.2.1 Havárie, srážka a jiné nehody	17
2.2.2 Zavinění dopravní nehody.....	18
2.2.3 Viník dopravní nehody.....	18
2.2.4 Škoda a následek dopravní nehody	19
2.2.5 Místo dopravní nehody	20
2.2.6 Faktory ovlivňující dopravní nehodu.....	20
3 Geneze dopravní nehody.....	21
3.1 Technický stav vozidla jako objektivní příčina	21
3.2 Dopravní prostředí jako objektivní příčina	22
3.3 Lidský faktor jako hlavní subjektivní příčina	23
4 Diferenciace šetření dopravní nehody.....	26
4.1 Škodní událost.....	26
4.2 Střet vozidla se zvířím	27
4.3 Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti	28
4.3.1 Záznam o dopravní nehodě	29
4.4 Dopravní nehoda podléhající oznamovací povinnosti.....	30
4.4.1 Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním.....	30
4.4.2 Protokol o nehodě v silničním provozu	31
5 Správní tresty	32
5.1 Pokuta, napomenutí a zákaz činnosti	32
5.2 Pokuty ukládané při dopravní nehodě.....	33
5.3 Trestněprávní souvislosti při dopravní nehodě	36

6	Dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2	39
6.1	Počet dopravních nehod v úseku křížení dálnic D1 a D2	41
6.2	Faktory ovlivňující dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2	42
7	Praktická část	44
7.1	Empirické šetření formou dotazníku.....	44
7.2	Skladba otázek v dotazníku.....	45
7.3	Shrnutí výsledků dotazníkového šetření	46
7.4	Vyhodnocení otázek v rámci hypotéz	56
8	Komparace zjištěných dat a návrhy opatření	59
	Seznam použitých zdrojů	61
	Seznam zkratek	64
	Seznam grafů.....	65
	Seznam příloh.....	66
	Příloha 1 – Dotazník.....	67

Úvod

Silniční provoz představuje každodenní součást našeho běžného života, protože aniž bychom si to kolikrát vědomě připustili, stáváme se jeho přímými účastníky, ať už jako řidiči vozidel, spolujedoucí nebo pouze jako chodci. Díky široké nabídce motorových vozidel a jejich snadnější dostupnosti, však většina z nás postupně opouští hromadný způsob přepravy a stále častěji si pořizujeme pro sebe pohodlnější prostředek pro cestování, kterým se stávají zejména osobní automobily a motocykly.

Rozvoj motorismu a s ním spojená hustota provozu mají bohužel za následek zvýšený počet dopravních nehod. Na mnoha místech pak dochází k přehlcování kapacity silnic, což vede k častým dopravním nehodám, které mají za následek tvorbu kolon, a které mohou v případě dálnice velice rychle narůst až do vzdálenosti několika desítek kilometrů a způsobit následný dopravní kolaps nejen v místě události, ale i v jeho přilehlém okolí. Nemalou měrou se na tomto stavu podílí také výstavba obchodních center v extravilánu i intravilánu měst a obcí, která zpočátku sice těží ze snadné dopravní dostupnosti, díky dálnicím a rychlostním komunikacím, ale postupem času se však stávající silniční infrastruktura ukazuje jako nedostatečná. Negativně rovněž přispívá absence objízdnych komunikací pro osobní i nákladní transiitní dopravu. Jedním z takovýchto dopravně exponovaných míst v České republice je křížení dálnic D1 a D2, na němž se autor rozhodl specifikovat nejčastější faktory ovlivňující dopravní nehodovost v tomto úseku a jeho přilehlém okolí.

Protože počet dopravních nehod, dle zveřejňovaných statistik, je stále vysoký a jejich následky jsou mnohdy větší, než bychom očekávali, je proto důležité dopravním nehodám předcházet, a v případě jejich vzniku, co nejvíce zmírnit jejich následky, ať už se jedná o zdraví člověka nebo škody na majetku. Současně je v této problematice kladený velký důraz na bezpečnost v silničním provozu. Z tohoto důvodu existuje řada institucí, které se snaží v rámci preventivních opatření jednak o snižování dopravní nehodovosti, ale také o zmírnění již nastalých dopadů na účastníky silničního provozu.

Celorepublikově zaštiťuje strategii bezpečnosti Ministerstvo dopravy ČR a v praxi je nejznámější institucí BESIP oddělení Ministerstva dopravy ČR, které koordinuje činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a následně působí na veřejnost prostřednictvím sdělovacích prostředků. Svou činnost zaměřuje na celostátní kampaně, dopravní výchovu a rozšiřování informací o osvědčených postupech. V rámci

preventivních aktivit jsou vydávány nejrůznější brožury či letáky, které jsou tematicky zaměřeny pro děti, dospělé i seniory.

Nejdůležitější faktory a směry do roku 2030 ve snižování dopravních nehod a jejich následků jsou pak uvedeny ve Strategii BESIP 2021-2030 (dále jen „strategie“), která navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“), resp. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority obsažené v tomto materiálu jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytkly za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu).¹

Také dopravní policie se nemalou měrou podílí na bezpečnosti silničního provozu, což vyplývá z úkolů dopravní policie. *„Činnost dopravních policistů se každodenně dotýká všech účastníků silničního provozu. Dopravní policisté řeší nejenom aktuálně vzniklé problémy a komplikované dopravní situace, ale přímo přispívají ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to ať už formou viditelného nebo skrytého dohledu. Dalšími prioritními úkoly služby dopravní policie je kontrola dodržování předpisů v oblastech kontroly technického stavu vozidel, hmotnostních limitů vozidel, provozování silniční dopravy, přepravy nebezpečných věcí, šetření dopravních nehod nebo organizování a přímé řízení provozu na pozemních komunikacích.“*²

Vzhledem k tomu, že autor této bakalářské práce je služebně zařazen jako policista u dopravní služby na dálničním oddělení Policie České republiky, osobně pocítuje nárůst neresppektování pravidel ze strany řidičů i zvyšování počtu dopravních nehod jako veliký problém. Proto se autor rozhodl vybrat danou oblast jako téma bakalářské práce. Cíl bakalářské práce je uveden v následující kapitole.

¹ BESIP. *Aktuální strategie*. [online]. BESIP, © 2021. [cit. 2026-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>>.

² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Ředitelství služby dopravní policie*. [online]. Policie ČR, © 2026. [cit. 2026-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://policie.gov.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-police-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-police.aspx>>.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je na základě statistiky dopravní nehodovosti za rok 2024 a rok 2025 na vybraném území křížení dálnic D1 a D2, včetně jeho přilehlého okolí, a také společně s vyhodnocením odpovědí respondentů dotazníkového šetření, v závěru identifikovat faktory ovlivňující příčiny dopravních nehod a formulovat konkrétní návrhy technických, taktických a legislativních opatření, která by mohla přispět k eliminaci dopravních nehod i jejich následků v daném úseku.

V tomto dopravně vytíženém místě, jakým křížení dálnic D1 a D2 bezesporu je, dochází, oproti jiným dálničním uzlům v České republice, k souběhu několika negativních faktorů. Spojením dopravního uzlu dvou evropských tepen vedoucích ze severních, východních a jižních evropských zemí směrem do západních zemí Evropy, do kterého je přiveden provoz zajišťující dopravní obslužnost obchodních center a rovněž využití tohoto úseku pro odvedení tranzitní dopravy mimo pozemní komunikace statutárního města Brna, vzniká jeden z nejvytíženějších úseků dopravní infrastruktury v České republice, někdy též oprávněně nazývaný matkou křižovatek.

Struktura bakalářské práce je rozdělena na dvě hlavní části, a to na část teoretickou a část praktickou. Teoretická část vychází především z odborných publikací zaměřených na silniční provoz a dopravní nehody, dále z platné judikatury a z interních aktů policejního prezidia, které se vztahují k dané problematice. V praktické části autor postupoval při výběru metody sběru dat a stanovení hypotéz podle Metodologie vědecko-výzkumné činnosti, Moravské vysoké školy v Olomouci, jejímž autorem je Mgr. Ivana Olecká a doc. PhDr. Kateřina Ivanová, Ph.D.³

Pro dosažení cíle bakalářské práce byl užit kvantitativní průzkum realizovaný formou dotazníkového šetření, přičemž sběr dat probíhal v průběhu měsíce ledna roku 2026. Celkem bylo získáno 109 vyplněných dotazníků, které byly v plném rozsahu zahrnuty do konečného zpracování dat. Dotazník obsahoval 15 otázek.

Autor záměrně použil formulaci průzkum, neboť je podle výše uvedené metodiky zaměřen na vyřešení aktuálního úkolu a bezprostřední aplikaci získaných poznatků.

³ OLECKÁ, I. a IVANOVÁ, K. *Metodologie vědecko-výzkumné činnosti*. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2010. 44 s. ISBN 978-80-87240-33-5.

2 Teoretická část

Pro snadnější pochopení různých souvislostí v dané problematice je vhodné si nejprve vymežit jednotlivé důležité pojmy, které se vztahují nejen k dopravním nehodám, ale i provozu na pozemních komunikacích. Jednoznačné vymezení těchto pojmů přispívá ke správnému výkladu jednotlivých právních norem. Na jejich základě lze posoudit, zda se v konkrétním případě jedná či nejedná o dopravní nehodu a současně usnadňují právní kvalifikaci spáchaného deliktu. Orientace v jednotlivých pojmech a legislativních definicích rovněž přispívá k nalezení souvislostí a identifikaci faktorů ovlivňující dopravní nehodovost v úseku křížení dálnic D1 a D2. Tato kapitola je tedy zaměřena na teoretické zhodnocení dané problematiky, vyplývající z jednotlivých ustanovení platné legislativy České republiky.

Nejdůležitějším zákonem v této oblasti je zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Druhým významným zákonem v této oblasti je zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích.

Řidičem je podle § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, každá osoba, která se účastní provozu na pozemní komunikaci tím, že řídí motorové nebo nemotorové vozidlo, tramvaj anebo je jezdcem na zvířeti.⁴

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je, podle § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, každá osoba, která se v přímé souvislosti s provozem na pozemní komunikaci tohoto provozu účastní. Například se tedy jedná i o přepravovanou osobu ve vozidle nebo chodce na vozovce.⁵

Vozidlem jsou dle § 2 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, všechna motorová a nemotorová vozidla anebo tramvaj. Jedná se tedy o motorová vozidla poháněná vlastní pohonnou jednotkou a do kategorie nemotorových vozidel spadá například jízdní kolo, přívěs, návěs nebo také vozík, jehož pohyb je zajištěn lidskou nebo zvířecí silou.⁶

⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁵ Tamtéž.

⁶ Tamtéž.

Dálnice představuje pozemní komunikaci určenou především pro dopravní spojení mezi důležitými centry vnitrostátního i mezinárodního významu, na které je umožněn provoz pouze motorovým vozidlům, jejichž konstrukční rychlost je vyšší jak 80 km/h. Z toho rovněž plyne, že užití dálnice je zakázáno pro chodce a cyklisty. Dálnice je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, přičemž jednotlivé směry jízdy jsou vedeny na oddělených jízdnicích pásech.⁷ Aby se jednalo o dálnici, tak musí být současně dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, takováto pozemní komunikace označena dopravní značkou určující její začátek a konec, na které je nejvyšší dovolená rychlost 130 km/h pro vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, pro ostatní motorová vozidla je nejvyšší dovolená rychlost 80 km/h.⁸

Jízdní pruh představuje vymezenou část vozovky, která umožňuje jízdu vozidel jedoucích v souvislém proudu v jednom směru jízdy.⁹

Přídavný pruh je definován jako pruh, kterým se zvětšuje stálý počet jízdnic pruhů příslušného kategorijského typu. Podle účelu, pro který se přídavný pruh zřizuje, se rozeznává řadící pruh, odbočovací pruh a připojovací pruh.¹⁰

Dopravní nehodou se rozumí taková událost vzniklá v silničním provozu na pozemních komunikacích, typicky srážka nebo havárie, která nastala nebo byla zahájena na pozemní komunikaci a při níž v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu dojde ke zranění či usmrcení osoby nebo ke škodě na majetku.¹¹

Přestupkem se rozumí společensky škodlivé protiprávní jednání fyzické nebo právnické osoby, které porušuje nebo ohrožuje zájem chráněný zákonem a za které právní předpis stanoví uložení správního trestu. Současně však musí jít o jednání, které zákon výslovně označuje jako přestupek a které svou závažností nedosahuje závažnosti trestného činu.¹²

⁷ KALAŠOVÁ, A. a PAEO, J. *Dopravné inženýrstvo: organizácia a riadenie dopravy*. Vysokoškolské učebnice. V Žiline: Žilinská univerzita, 2003. s. 6. ISBN 80-8070-076-1.

⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁹ Tamtéž.

¹⁰ ČSN 73 6100-2 (736100), *Názvoslovní pozemních komunikací – Část 2, Projektování pozemních komunikací*, 2008. Praha: Česká Agentura pro Standardizaci. Třídící znak 736100.

¹¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

¹² ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, 2016. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

Trestný čin lze charakterizovat jako protiprávní skutek, který trestní zákon označuje za trestný čin, který vykazuje znaky uvedené v tomto zákoně a za které lze uložit trest podle trestního zákoníku. Rozumí se tím jednání společensky škodlivé, jehož závažnost je vyšší než u přestupku a které je následně projednáváno v trestním řízení. Při posuzování, zda se jedná o trestný čin, je nejprve nutné zjistit rozhodné skutkové okolnosti daného skutku.¹³

2.1 Silniční doprava

Doprava představuje veškeré činnosti spojené s cílevědomým přemísťováním osob nebo věcí v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků, dopravních cest a dopravních zařízení.¹⁴

Podle způsobu dopravy dělíme dopravu na silniční, vodní, železniční a leteckou.¹⁵ Vzhledem k zaměření bakalářské práce se autor bude dále zabývat silniční dopravou.

Silniční doprava patří již od počátků lidské společnosti k základním pilířům její existence. Vývoj silniční dopravy je důležitým ukazatelem toho, jak se společnost postupně proměňovala a přizpůsobovala rostoucím nárokům na její mobilitu. Již v pravěku lidé využívali jednoduché stezky, které vznikaly opakovaným pohybem osob mezi jejich osídleními. Její skutečný rozvoj však nastal až ve starověku, zejména v době Římské říše, která vybuodovala rozsáhlou a na svou dobu velmi kvalitní síť silnic. Tyto komunikace byly promyšleně konstruované, obvykle dlážděné a sloužily především pro vojenské účely, obchod a správu území. Některé z nich, například známá Via Appia, také nazývána královnou cest, se staly základem dopravní infrastruktury v Evropě na dlouhá staletí.

Po pádu říše Římské však došlo k úpadku rozvoje silniční sítě. Ve středověku byla většina cest v nevyhovujícím stavu, často nezpevněná a obtížně sjízdná zejména za nepříznivého počasí. Doprava se tehdy opírala převážně o koňské povozy a pěší přesuny. Přesto se postupně začaly rozvíjet obchodní stezky a poštovní trasy, které spojovaly významná města a přispívaly k oživení hospodářského života.

¹³ BRUCKNEROVÁ, E. *Trestní právo hmotné a procesní*. Učebnice Právnické fakulty MU. Brno: Masarykova univerzita, 2022-2023. s. 37-38. ISBN 978-80-280-0067-7.

¹⁴ BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. s. 4. ISBN 80-7184-923-5.

¹⁵ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 19. ISBN 978-80-7380-211-0.

Postupným vývojem společnosti se doprava stala stále významnějším faktorem hospodářského i společenského rozvoje. S rozvojem techniky a průmyslu docházelo k modernizaci dopravních prostředků i infrastruktury, což zásadně ovlivnilo způsob přemísťování osob i přepravy zboží. Zejména rozmach motorismu přinesl zvýšení mobility obyvatelstva a zásadní proměnu každodenního života.

Zásadní změna nastala s průmyslovou revolucí v 18. a 19. století, kdy s rozvojem průmyslu a obchodu rostla potřeba efektivnější dopravy, což vedlo ke zlepšení kvality silnic. Objevily se nové stavební postupy, například použití makadamu¹⁶, které umožnily vytvářet pevnější a odolnější povrchy. V této době se také experimentovalo s prvními mechanickými vozidly, i když jejich praktické využití bylo zatím omezené.

Vývoj silniční dopravy byl dle autora zásadně ovlivněn dvěma historickými milníky. První skutečný průlom přišel na konci 19. Století, kdy v roce 1886 získal Karl Friedrich Michael Benz patent na automobil poháněný benzinovým spalovacím motorem. Tento krok znamenal zásadní impuls pro celé odvětví, který vyvolal výrazný zájem o výrobu vozidel a podnítil rozvoj výstavby pozemních komunikací, čímž položil základ následnému rozmachu silniční dopravy.

Další významné období nastalo dle autora po roce 1945. Po skončení druhé světové války bylo nezbytné zajistit obnovu zničeného průmyslu, měst i venkova, což vedlo ke zvýšené produkci silničních motorových vozidel. Ta sloužila nejen k přepravě materiálů, ale také i k osobní přepravě obyvatel. S rostoucím počtem vozidel se rozšiřovala městská, mimoměstská i mezinárodní osobní a nákladní přeprava. Tento dynamický rozvoj dopravy však měl bohužel z environmentálního hlediska postupný negativní vliv na životní prostředí, jehož důsledky přetrvávají a potýkáme se s nimi i v současné době. Negativní dopady se projevují zejména ve zvyšování emisí škodlivých látek do ovzduší, růstu hlukové zátěže v okolí frekventovaných komunikací a zvyšující se spotřebě fosilních paliv. Současně dochází k vyšším nárokům na dopravní infrastrukturu, což vede k dalším zásahům do krajiny a změnám v jejím využívání. Z těchto důvodů je v současnosti kladen důraz na hledání udržitelnějších forem dopravy, modernizaci vozového parku a zavádění opatření, která by přispěla ke snížení negativních dopadů silniční dopravy na životní prostředí.

¹⁶ ČESKÝ ROZHLAS. *Makadam – Slovo nad zlato*. [online]. Mujrozhlaz.cz © 2015. [cit. 2026-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.mujrozhlaz.cz/slovo-nad-zlato/makadam-povrchova-vrstva-silnic-z-hrubeho-drceneho-kameniva-proliteho-asfaltem>>.

Silniční doprava tak vedle svých nesporných přínosů představuje i oblast, v níž je nezbytné věnovat zvýšenou pozornost bezpečnosti a prevenci negativních následků.

2.2 Kategorizace dopravní nehody

Důležitým pojmem pro tuto bakalářskou práci je dopravní nehoda. Dopravní nehodu ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích definuje ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 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 provozem vozidla v pohybu.*”¹⁷

Mimo jiné tento zákon také vymezuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, upravuje práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu a stanovuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a samosprávy.

Aby bylo možné hovořit, že se jedná o dopravní nehodu, tak dle výše uvedeného, musí být současně naplněny tyto skutečnosti:

1) Pro posouzení, zdali se jedná o dopravní nehodu je podstatné, aby se událost stala nebo aby její průběh byl zahájený na pozemní komunikaci. Základním předpokladem tedy je, že k nehodovému ději dochází na pozemní komunikaci, jejíž dělení je v souladu s ustanovením § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Za dopravní nehodu se naopak nepovažuje situace, kdy ke střetu dvou vozidel dojde mimo pozemní komunikaci, například v lese. Odlišná je však situace, kdy vozidlo, které jede po silnici, z nezjištěné příčiny havaruje a celé skončí v konečném postavení v lese. V takovém případě se o dopravní nehodu jedná, protože nehodový děj byl zahájený již na silnici.¹⁸

2) Při dopravní nehodě vznikne škoda na majetku, případně zranění nebo usmrcení osoby. Lze si to vyložit tak, že nastala majetková újma fyzické nebo právnické osobě, která je účastníkem dané události v silničním provozu. Typickým příkladem je poškozené vozidlo, u něhož vznikla škoda osobě, v tomto případě vlastníkově vozidla. Vedle

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

¹⁸ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. s. 101-105. ISBN 80-7201-212-6.

majetkové újmy se jedná také o vznik škodlivého následku na zdraví a životech účastníků dopravní nehody, přičemž v případě zranění může jít o lehké nebo těžké.¹⁹

3) Další podmínkou je přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Rozumí se tím, že dopravní nehodu nemůže zavinit řidič stojícím vozidlem, které tedy není v pohybu. Pokud do stojícího vozidla, například na dálnici v odstavném pruhu, narazí jiné jedoucí vozidlo, jedná se o dopravní nehodu. Jiná situace však nastane, kdy řidič vystupuje ze svého stojícího vozidla např. na parkovišti u obchodního centra a při otevření dveří narazí do druhého stojícího vozidla, čímž dojde k jeho poškození. V takovém případě se o dopravní nehodu nejedná, neboť celý průběh se sice odehrál na pozemní komunikaci, ale chybí zde podmínka přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. V tomto případě se celá událost bude klasifikovat jako poškození majetku a následný postup bude řešený dle zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích.²⁰

Při vymezení dopravních nehod je možné vycházet z různých kritérií, podle nichž se jednotlivé případy rozdělují do několika skupin. Základní hlediska představuje způsob zavinění, vzniklá škoda, následky dopravní nehody i důvody, proč dopravní nehoda vznikla. Členění se dále opírá o účastníky dopravní nehody, tedy o určení viníků, o místo, kde k dopravní nehodě došlo, a také o vozidla, která měla na dopravní nehodě účast. Nedílnou součástí tohoto vymezení je rovněž rozdělení dopravních nehod podle jejich průběhu.²¹

2.2.1 Havárie, srážka a jiné nehody

Při havárii je účastníkem dopravní nehody pouze jediné silniční vozidlo (vozidlo vyjede mimo vozovku, např. do pole).²²

V případě srážky jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, chodců, cyklistů nebo vozidel, kdy alespoň jeden účastník musí řídit silniční vozidlo. Dle autora Chmelíka může jít o náraz čelní, náraz boční, náraz zezadu, náraz dopravního prostředku na pevnou překážku nebo také střet dopravního prostředku s chodcem nebo zvířetem.²³

¹⁹ Tamtéž.

²⁰ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. s. 101-105. ISBN 80-7201-212-6.

²¹ Tamtéž, s. 106.

²² CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 184. ISBN 978-80-7380-211-0.

²³ Tamtéž.

Do kategorie jiných nehod řadíme dopravní nehody, které nelze zařadit do výše uvedené kategorie srážky nebo havárie. Jedná se například o úraz ve vozidle MHD při jeho náhlém zabrzdění nebo vypadnutí přepravované osoby z jedoucího vozidla.²⁴

2.2.2 Zavinění dopravní nehody

Z pohledu tohoto členění se dopravní nehody rozlišují na zaviněné a nezaviněné. O dopravní nehodu zaviněnou se jedná tehdy, pokud účastník provozu na pozemních komunikacích poruší právní ustanovení upravující problematiku provozu na pozemních komunikacích. V následujícím kroku je pak posuzováno, jestli se jedná o zavinění z nedbalosti nebo úmyslné. U dopravních nehod zaviněných se ve většině případů jedná o nedbalostní jednání ve formě opomenutí. Naopak dopravní nehoda nezaviněná nastává v situaci, kdy účastník provozu svým jednáním nemohl vzniku dopravní nehody zabránit. Typickým příkladem je padající strom nebo balvan, který se samovolně uvolní ze skály a dopadne na vozidlo jedoucí pod ní.²⁵

*„Trestná činnost páchaná v souvislosti s dopravními nehodami má, na rozdíl od jiných kriminálních deliktů, některá specifika. Jedná se především o osobu pachatele, s tím související jednání pachatele, otázky zavinění a také otázka příčin a podmínek, které k dopravní nehodě na pozemní komunikaci vedly nebo vzniku dopravní nehody napomohly.“*²⁶ jak ve své knize uvádí autor Chmelík. Typickým znakem bývá, že příčina vedoucí ke spáchání trestného činu existuje již dříve, než pachatel začne uskutečňovat jednání, jehož důsledkem je spáchání trestného činu. Jinými slovy, příčina předchází vlastnímu jednání pachatele. Příkladem může být situace, kdy řidič předem ví, že usedá do technicky nezpůsobilého vozidla, a přesto se s tímto vozidlem účastní provozu na pozemních komunikacích.

2.2.3 Viník dopravní nehody

Jedním z kritérií členění dopravních nehod je osoba nebo subjekt, který ji způsobil. Dopravní nehoda tak může být zaviněna zvěř, chodcem nebo řidičem

²⁴ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 10. ISBN neuvedeno.

²⁵ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 181. ISBN 978-80-7380-211-0.

²⁶ Tamtéž, s. 186.

motorového vozidla. Jedná se také o osoby vedoucí zvíře či majitele domácích zvířat, kteří nezabránili pobíhání těchto zvířat, a která vběhla přímo před projíždějící vozidlo.²⁷

2.2.4 Škoda a následek dopravní nehody

Rozsah škod při dopravních nehodách se může pohybovat od zanedbatelných částek až po škody v řádu několika set tisíců korun. Závažnost následků však nemusí odpovídat pouze výši škody, neboť u osob může docházet k těžkému ublížení na zdraví, mnohdy i s následkem smrti. Z tohoto hlediska se dopravní nehody rozdělují podle škody nebo zranění či usmrcení osoby.²⁸

Z hlediska škody lze dopravní nehodu posuzovat podle toho, jestli škoda vznikla na vozidle, bylo v jejím průběhu způsobeno poškození vozovky nebo jejího příslušenství, případně zda vznikly další škody. Mezi tyto ostatní škody patří například poškození stojanu pro tankování paliva na čerpací stanici nebo plotu podél dálničního tělesa.²⁹

Dopravní nehoda dle zranění, ke kterému došlo při dopravní nehodě, se dle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, považuje:

a) *za usmrcenou osobu osoba, která zemřela při dopravní nehodě nebo na následky způsobené dopravní nehodou, nejpozději však do 30 dnů po dopravní nehodě,*

b) *za těžké zranění těžká újma na zdraví podle zvláštního zákona; pro účely poskytování dat podle předpisu Evropské unie se za těžké zranění považuje těžká újma na zdraví podle stupnice MAIS3+,*

c) *za lehké zranění jiné než těžké zranění, a to i tehdy, nedojde-li k pracovní neschopnosti,³⁰*

²⁷ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 15. ISBN neuvedeno.

²⁸ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. 1. vyd. Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, 2013. s. 44. ISBN 978-80-260-5466-5.

²⁹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 20. ISBN neuvedeno.

³⁰ ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č.32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, 2001. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 11.

2.2.5 Místo dopravní nehody

Dopravní nehody lze dále členit podle místa jejich vzniku. V obecnějším vymezení se jedná o dopravní nehody, které se staly nebo byly započaty v obci, mimo obec či mimo veřejnou komunikaci. Podrobnější rozlišení pak sleduje, zdali k dopravní nehodě došlo na rovném úseku, v zatáčce nebo v křižovatce. Současně se také posuzují rozhledové poměry daného úseku, které definují nezbytnou viditelnost, zda mohl řidič bezpečně a včas reagovat na vzniklou dopravní situaci. Z tohoto hlediska definujeme místo dopravní nehody jako úsek přehledný nebo nepřehledný.³¹

2.2.6 Faktory ovlivňující dopravní nehodu

Problematice faktorů, neboli příčinám, ovlivňujících genezi dopravní nehody je věnována celá třetí kapitola této bakalářské práce. Autor v ní charakterizuje příčiny vzniku dopravních nehod, které v této souvislosti rovněž figurují jako nejčastější příčina dopravní nehody ve zveřejněných statistikách Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje (dále jen OSDP KŘP JMK), pro vyhodnocovaný úsek křížení dálnic D1 a D2.

³¹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 23. ISBN neuvedeno.

3 Geneze dopravní nehody

Na chování některých řidičů se odráží nervozita, zbrkllost, někdy i náznak agresivity, které mohou být vyvolány stresovými situacemi v provozu. Takové chování však nepředstavuje riziko jen pro samotné řidiče, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu, kteří se mohou následně stát nevinými oběťmi dopravních nehod.

Dalším faktorem, který u řidičů nastává, je tzv. jízda po paměti. Řidiči si zvykají na každodenní situace a tím u nich dochází ke snižování pozornosti. Pokud například řidič jezdí každý den do práce stejnou cestou, již si nedává takový pozor na případné změny v dopravním značení, jako když jel danou cestu poprvé.

Podle autora Chmelíka příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny.³²

Dopravní nehoda tedy vzniká na základě tří činitelů – člověk, vozidlo a dopravní provoz, resp. dopravní prostředí. Nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody se řadí právě lidský faktor.³³

3.1 Technický stav vozidla jako objektivní příčina

Technický stav vozidla jako objektivní příčina dopravní nehody se v současnosti vyskytuje spíše sporadicky, a to zejména díky využívání nejnovějších vědeckých poznatků při konstrukci a výrobě automobilů. Posouzení, zda skutečně došlo k technické závadě na vozidle jako příčině dopravní nehody, mají na starosti znalci v daném oboru, kteří jsou v takových případech ke zkoumání dopravních nehod přizváni správním orgánem. Technická závada na vozidle obvykle vzniká jako primární forma zanedbání technického stavu v důsledku benevolentního přístupu k jeho údržbě ze strany vlastníka, uživatele či řidiče vozidla, případně opomenutím kontroly stavu vozidla před jízdou. Povinnost daná zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, přitom ukládá řidiči vozidla užít k jízdě takové vozidlo, které splňuje veškeré technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích.³⁴

³² CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 186. ISBN 978-80-7380-211-0.

³³ Tamtéž.

³⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

V dnešní době je navíc většina vozidel vybavena elektronickými řídicími systémy a senzorickými obvody, které řidiče během jízdy upozorní na výskyt odchylky od parametrů nastavených výrobcem nebo na technickou závadu. Následně záleží na řidiči, zda vzniklý problém bude řešit, nebo zda i přes toto upozornění pokračuje v jízdě a vystaví se riziku, že s tímto vozidlem způsobí dopravní nehodu.

Nejčastějšími příčinami technického charakteru jsou například závady na brzdné soustavě, závada v řízení nebo mechanické poškození pneumatik. V případě uplatňování technické závady se současně posuzuje také stáří vozidla, u něhož dochází k přirozenému opotřebenosti materiálu či průběžné korozi. Pouze v ojedinělých případech se jedná o okamžitou únavovou vadu materiálu, která by měla za následek vznik technické závady. V dnešní době jsou navíc ve vozidlech instalovány nejmodernější prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, které rovněž pozitivně snižují riziko vzniku dopravní nehody.³⁵

Významnou prevencí technické závady je proto nejen pravidelná technická prohlídka vozidla, ale především také vizuální kontrola vozidla provedená řidičem před každou jízdou.³⁶

3.2 Dopravní prostředí jako objektivní příčina

Jedná se o dopravní nehody, za kterými stojí všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka provozu na pozemních komunikacích, například v důsledku špatného stavu pozemní komunikace v podobě zanedbané údržby či neoznačené překážky silničního provozu, dále vlivem hustoty provozu, povětrnostní situace nebo špatné viditelnosti. Rovněž nedostatečné, případně zcela chybějící dopravní značení může řidičům výrazně ztížit orientaci v silničním provozu. Naopak i přemíra dopravního značení rozptyluje pozornost řidičů a v konečném důsledku může být důvodem jejich únavy. V neposlední řadě instalace velkých reklamních tabulí podél silnic, dálnic a v blízkosti obchodních center rovněž odvádí pozornost řidičů od průběžného sledování provozu na pozemních komunikacích. Obchodní centra v těsné blízkosti křížení dálnic D1 a D2 představují specifický urbanistický prvek, který výrazně ovlivňuje plynulost a bezpečnost okolního provozu. Jejich strategické umístění u hlavních tahů sice nabízí pohodlnou dostupnost pro nakupující, ale zároveň generuje extrémní dopravní zátěž, která může vést k rizikovým situacím v podobě kolon a následnému náhlému brzdění. Architektonické

³⁵ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 188. ISBN 978-80-7380-211-0.

³⁶ Tamtéž, s. 187.

řešení těchto komplexů často zahrnuje složité nájezdy a sjezdy, které vyžadují maximální soustředění řidičů a precizní orientaci v husté síti odbočovacích a připojovacích pruhů.

Vedle samotného provozu hraje roli i vizuální stránka těchto center, která se snaží upoutat pozornost projíždějících výrazným osvětlením, barevnými fasádami a četnými reklamními poutači. Agresivní vizuální smog v okolí nákupních zón, kombinovaný s dynamickým pohybem vozidel zásobování a návštěvníků, vytváří prostředí s vysokými nároky na kognitivní schopnosti řidiče. Pokud je tato situace umocněna nepřehledným křížením cest nebo nedostatečným oddělením dálničních a obslužných jízdnicích koridorů, dochází k citelnému zvýšení nehodovosti v daném úseku.

Významnou objektivní příčinou vzniku dopravních nehod v této oblasti jsou také dopravní nehody způsobené zvěří nebo domácími zvířaty, kdy řidiči nemají možnost srážku předvídat nebo ji následně zabránit. K většině těchto případů dochází v noční době nebo brzy ráno před svítáním, kdy zvěř vběhne přímo před jedoucí vozidlo, do vozidla sama narazí nebo zůstane stát na vozovce oslněna reflektory vozidla.³⁷

V oblasti dopravního prostředí je v současnosti kladen velký důraz na včasné informování řidiče o vzniklé události na dálnici. K tomuto účelu je podél komunikace vybudovaná telekomunikační infrastruktura, která umožňuje pro daný směr jízdy sbírat povětrnostní, dopravní nebo jiná data. Po jejich zpracování jsou distribuovány k řidičům ve formě informací na proměnném dopravním značení nebo na informačních displejích ve formě povelů.³⁸

3.3 Lidský faktor jako hlavní subjektivní příčina

Zásadní podíl mezi příčinami vzniku dopravní nehody má lidský faktor. Selhání řidiče, spočívající v nerespektování právních předpisů v provozu na pozemních komunikacích, může mít za následek vznik dopravní nehody, jejíž následky mohou být i tragické. Z hlediska zavinění představují řidiči motorových vozidel nejrizikovější skupinu. Řidič motorového i nemotorového vozidla, stejně jako ostatní účastníci provozu, mají za povinnost respektovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, které jsou vymezeny zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tento

³⁷ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 191-192. ISBN 978-80-7380-211-0.

³⁸ PŘIBYL, P. a SVÍTEK, M. *Inteligentní dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: BEN-technická literatura, 2001, s. 216-217. ISBN 80-7300-029-6.

zákon stanovuje nejen práva, ale i povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.³⁹

V návaznosti na porušení povinností řidičů stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je možné vymezit několik nejčastějších subjektivních příčin dopravních nehod zaviněných řidičem motorového vozidla. Příkladem jsou situace, kdy se řidič vyhýbá jinému vozidlu bez dostatečné boční vzdálenosti či nepřizpůsobí jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo dopravně technickému stavu vozovky. Dále jde o situace, kdy se řidič plně nevěnuje řízení vozidla nebo neponechá bezpečnou vzdálenost za vozidlem jedoucím před ním. Další příčiny představuje nerespektování dopravního značení ukládajícího řidiči povinnost dát přednost v jízdě nebo při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého ohrozí řidiče jedoucího v jízdním pruhu do kterého přejíždí.⁴⁰ Mezi časté příčiny, k nimž dochází například na čerpacích stanicích a parkovištích přilehlých k dálnici D1 a D2, patří situace, kdy řidič při couvání nebo otáčení narazí do jiného stojícího vozidla či tankovacího stojanu a způsobí tím dopravní nehodu.

Ve stručném shrnutí výše uvedených příčin, lze konstatovat, že technická závada vozidla jako příčina dopravní nehody se v současnosti vyskytuje spíše výjimečně, což souvisí s technologickým pokrokem v konstrukci automobilů i s rozšířením různých elektronických systémů, které řidiče na případné problémy včas upozorňují. Ve většině případů však nevzniká závada náhle, ale je důsledkem nedostatečné kontroly vozidla před jízdou nebo zanedbáním jeho údržby, což má na starosti řidič, tedy lidský faktor.

Vedle technického stavu vozidla mohou dopravní nehody vznikat také v důsledku faktorů dopravního prostředí, které řidič nemůže přímo ovlivnit. Patří sem například špatný stav komunikace, nepříznivé povětrnostní podmínky, hustota provozu, snížená viditelnost nebo nedostatečné či naopak nadměrné dopravní značení. Specifickou skupinu představují střety se zvěří, kdy řidič často nemá možnost střetu zabránit.

Dle statistiky OSDP KŘP JMK, došlo v úseku křížení dálnic D1 a D2 za rok 2024 k celkovému počtu 74 dopravních nehod. Pouze v jednom případě byla stanovena jako příčina dopravní nehody závada na pozemní komunikaci, tzn. dopravní prostředí.

³⁹ VALENTA, V. *Dopravní nehody*. 2., upr. vyd. Praha, Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2010. s. 8. ISBN 978-80-87304-09-9.

⁴⁰ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. s. 43. ISBN 80-7178-542-3.

Ve zbylých 73 případech stál za příčinou dopravní nehody lidský faktor, tzn. zavinění řidičem motorového vozidla. Technická závada na vozidle nebo střet se zvěří, jako příčina dopravní nehody, nebyla uplatňována ani v jednom případě.⁴¹

Dle statistiky OSDP KŘP JMK, došlo v úseku křížení dálnic D1 a D2 za rok 2025 k celkovému počtu 64 dopravních nehod. Pouze v jednom případě byla stanovena jako příčina dopravní nehody závada na pozemní komunikaci, tzn. dopravní prostředí. Ve zbylých 63 případech stál za příčinou dopravní nehody lidský faktor, tzn. zavinění řidičem motorového vozidla. Technická závada na vozidle nebo střet se zvěří, jako příčina dopravní nehody, nebyla uplatňována ani v jednom případě.⁴²

Vyhodnocením teoretických poznatků společně s doloženými statistikami tedy jednoznačně vyplývá, že nejvýznamnější roli při vzniku dopravních nehod dlouhodobě představuje lidský faktor. Chování řidiče v podobě selhání, často spočívající v nerespektování pravidel silničního provozu, představuje nejčastější příčinu dopravních nehod. Mezi typické situace patří nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nevěnování se řízení nebo nerespektování dopravního značení. Bohužel u některých dopravních nehod je jako jejich příčina zjištěna u řidičů také jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Celkově lze konstatovat, že i přes technický pokrok zůstává rozhodujícím faktorem bezpečnosti na silnicích zodpovědné chování samotného řidiče.

⁴¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Přehled nehod v silničním provozu*. [online]. Nehody.cdv.cz, © 2026 [citováno 2026-02-08]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2q1w>>.

⁴² Tamtéž.

4 Diferenciace šetření dopravní nehody

Šetření dopravních nehod, které se staly na pozemních komunikacích, provádí Policie České republiky (dále jen Policie ČR) v souladu s podmínkami stanovenými zákonem a interním předpisem, kterým je Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 2/2025 (dále jen Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025). Tento pokyn upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a současně vymezuje problematiku dopravních nehod, z hlediska způsobu jejich šetření, které rozlišuje jako škodní událost, střet vozidla se zvířeti, nehody u nichž nevzniká oznamovací povinnost a nehody podléhající oznamovací povinnosti.⁴³

4.1 Škodní událost

Od ostatních dopravních nehod se škodní událost liší absencí zaviněného jednání účastníků silničního provozu a současně se nejedná ani o nahodilé vběhnutí zvířete či zvířete do jízdní dráhy vozidla. Podstatou je vznik hmotné škody na majetku fyzických nebo právnických osob. Nejčastěji se jedná o poškození čelních, bočních a zadních skel vozidel, světlometů, zpětných zrcátek nebo laků automobilů, ke kterému dochází vlivem odlétnutého předmětu od pneumatik projíždějících vozidel. Takový předmět může zasáhnout vozidlo jak ve směru jízdy, tak v protisměru, přičemž není podstatné, zda poškozené vozidlo stojí odstavené, nebo se nachází v pohybu. Policie ČR následně škodní událost zadokumentuje a zpracuje na příslušný Záznam o škodní události.

O škodní událost se naopak nejedná v situaci, kdy došlo k samovolnému odlétnutí přepravovaného sypkého materiálu z nákladového prostoru vozidla nebo k uvolnění přepravovaného nákladu, který následně způsobil hmotnou škodu na jiném vozidle. V takovém případě řidič porušil ustanovení § 52 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, neboť nezajistil přepravovaný náklad a ohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.⁴⁴ V zimním období často dochází k uvolnění a následnému odlétnutí zmrzlého sněhu nebo ledu z plachty nebo horní části návěsu za nákladním automobilem. I v tomto případě se nejedná o škodní událost, neboť v takovém případě řidič porušil ustanovení § 5 odst. 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které mu ukládá povinnost před jízdou očistit

⁴³ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

vozidlo nebo náklad natolik, aby nedošlo k uvolnění ledu, který by tím ohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.⁴⁵ Dodržení těchto povinností se týká i řidičů osobních motorových vozidel, ale z dosavadní praxe autora, jsou tyto nehodové události na dálnicích D1 a D2 způsobeny převážně řidiči nákladních automobilů.

Stejně tak se nejedná o škodní událost, pokud řidič vozidla najel na předmět již ležící na vozovce, kterému se mohl vyhnout, v jehož důsledku vznikla hmotná škoda na vozidle. V této situaci řidič poškozeného vozidla porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, protože se plně nevěnoval řízení vozidla.⁴⁶ Na dálničním tělese D1 a D2 k takovýmto situacím dochází nejčastěji při zhoršené viditelnosti nebo za tmy, kdy do běhounu z prasklé pneumatiky, obvykle z návěsu nákladní jízdní soupravy, který již leží na pozemní komunikaci, narazí jiné motorové vozidlo.

Ve výše uvedených případech jde o porušení povinností řidiče, který se tímto dopustil přestupku proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a věc proto nemůže být ze strany Policie ČR šetřena jako škodní událost.⁴⁷

4.2 Střet vozidla se zvěří

Střet vozidla se zvěří se ze strany Policie ČR standardně nezpracovává. Řidiči poškozeného vozidla vzniká pouze povinnost tuto událost oznámit Policii ČR na LTV 158, která následně informuje místně příslušného zástupce myslivecké honitby. Pokud si řidič zažádá, je mu ze strany Policie ČR vystaveno potvrzení o ohlášení střetu se zvěří, které společně s pořízenou fotodokumentací doloží k pojistnému plnění ze sjednaného příplatkového pojištění. Podmínkou však je, že se musí jednat o nepředvídatelné vběhnutí zvěře do jízdní dráhy, případně i o situaci, kdy zvěř narazí do jedoucího vozidla. Současně nesmí být řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a nesmí dojít ke zranění ani smrti osoby. Je-li i přes uvedené skutečnosti na místo dopravní nehody přivolána hlídka Policie ČR a šetřením je zjištěno, že se jedná o střet vozidla se zvěří, policista dopravní nehodu řádně zadokumentuje, a to včetně biologických stop zvěře na vozidle. Pokud došlo střetem vozidla pouze k jejímu zranění, na místo je hlídkou přivolán zástupce

⁴⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁴⁶ Tamtéž.

⁴⁷ Tamtéž.

místně příslušného mysliveckého sdružení, který provede odstřel zvěře a zajistí jeho následnou likvidaci. Další šetření již neprovádí, neboť věc je následně odložena podle § 74 odst. 3 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.⁴⁸ Z autorovy praxe má podstatný pozitivní vliv na snížení počtu střetů se zvěří postupná výstavba oplocení podél dálničních těles. V letech 2024 až 2025 byla realizována výstavba oplocení podél dálnice D2 v úseku od 2 km po 11 km v obou směrech jízdy, neboť se v okolí nachází nespočet remízků a polí s vysokým výskytem bažantů, zajíců a vysoké zvěře obecně. Po dokončení realizace oplocení nastal v tomto úseku výrazný pokles počtu srážek s vysokou zvěří, pouze občas dojde ke střetu vozidla např. s bažantem nebo koroptví, kteří je schopni tuto vybudovanou výškovou bariéru překonat a pokračovat dále v letu napříč dálničním tělesem a tím způsobit střet zvěře s projíždějícím motorovým vozidlem.

K odložení věci dochází zejména tehdy, pokud se do 30 dnů ode dne, kdy se policista o přestupku dozvěděl, nepodaří zjistit pachatele přestupku, je zjištěno, že se o přestupek nejedná, nebo pachatel přestupku zemřel.⁴⁹

Odlišně se postupuje v případě dopravní nehody zaviněné domácím nebo chovným zvířetem, která se zpracovává jako malá dopravní nehoda nebo velká dopravní nehoda.⁵⁰

4.3 Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti

Vymezení oznamovací povinnosti je v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ohlášení dopravní nehody Policii ČR se nevyžaduje, jestliže jejím následkem nedošlo ke smrti ani ke zranění osoby a zároveň nevznikla hmotná škoda zřejmě převyšující částku 200.000 Kč na některém ze zúčastněných vozidel, včetně přepravovaných věcí. Současně musí být splněna podmínka, že při dopravní nehodě nedojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby a zúčastnění řidiči se rovněž dohodnou na zavinění dopravní nehody. Příkladem jsou tedy běžné nehodové události, ke kterým dochází na parkovištích benzinových čerpacích stanic nebo u obchodních center, popřípadě v běžném silničním provozu se jedná

⁴⁸ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

⁴⁹ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, 2016. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁵⁰ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

o dopravní nehody, kdy vzniklá škoda nedosahuje obvykle větší škody a průběhem nehodového děje došlo pouze k vizuálně povrchovému poškození zúčastněných vozidel bez viditelného výrazného poškození jejich nosných částí.⁵¹

Jsou-li splněny podmínky dopravní nehody, u které současně nevzniká oznamovací povinnost, jsou účastníci dopravní nehody povinni sepsat si mezi sebou Záznam o dopravní nehodě. Tento záznam a správnost uvedených údajů následně autentizují svým podpisem. Pokud u dopravní nehody nevznikla ohlašovací povinnost a Policie ČR je přesto přivolána na místo, policista poučí všechny účastníky dopravní nehody o povinnosti si mezi sebou sepsat záznam o dopravní nehodě. Zjistí-li při šetření porušení právní normy ze strany účastníků dopravní nehody, vyřeší protiprávní jednání příkazem na místě, případně přestupkové jednání oznámí příslušnému správnímu orgánu. Sepsat záznam o dopravní nehodě zůstává povinností účastníků dopravní nehody.⁵²

4.3.1 Záznam o dopravní nehodě

Jelikož záznam o dopravní nehodě (tzv. euroformulář) slouží k uplatnění pojistného plnění pro všechny účastníky dopravní nehody, musí v něm být přesně vyplněno datum a čas nehody, místo nehody a jestli došlo ke zranění osob. Účastníci dopravní nehody rovněž uvedou jinou škodu, než je škoda, která vznikla na zúčastněných vozidlech. Záznam musí dále jasně specifikovat údaje o zúčastněných vozidlech, zejména typ vozidla, rok výroby, registrační značku, údaje o pojišťovně a označení místa a rozsahu poškození na vozidle, které je viditelné. Nezbytnou součástí jsou rovněž osobní údaje zúčastněných řidičů, včetně kontaktních údajů pro případné řešení vzniklých nejasností. Do záznamu je také nutné uvést způsob zavinění a náčrt místa dopravní nehody, do něhož účastníci zaznačí směr jízdy vozidel a místo jejich střetu. Závěrem účastníci dopravní nehody autentizují pravdivost veškerých výše uvedených údajů svým podpisem.

Pokud nehodovým dějem došlo k poškození tankovacího stojanu na čerpací stanici nebo když vlivem dopravní nehody došlo k poškození dálničních svodidel, dopravního značení nebo jiného vybavení nacházejícího se na pozemní komunikaci, byť tím vznikla hmotná škoda na majetku třetí osoby, je nyní umožněno v rámci zjednodušení administrativy a šetření dopravních nehod Policií ČR, rovněž takový druh dopravní

⁵¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁵² ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

nehody zaznamenat na záznam o dopravní nehodě a následně přestupce projednat v příkazním řízení na místě.

Záznam o dopravní nehodě má standardně podobu propisovacího tiskopisu, ale v současné době je možné euroformulář také vyplnit a jednotlivě autentizovat elektronicky na internetové adrese www.bouracka.cz, který vznikl za podpory České kanceláře pojistitelů (dále jen ČKP).⁵³ Zde je účastníkům krok po kroku umožněno elektronicky vyplnit záznam o dopravní nehodě, který účastníci verifikují na závěr svým elektronickým podpisem prostřednictvím svých mobilních telefonů.

4.4 Dopravní nehoda podléhající oznamovací povinnosti

Vznik oznamovací povinnosti znamená, že jsou splněny podmínky stanovené v § 47 odst. 4 a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Za těchto podmínek je Policie ČR povinna dopravní nehodu řádně šetřit, zpracovat a zaevidovat. Mezi dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti řadíme dopravní nehodu, u které došlo ke zranění nebo smrti osoby, a také dopravní nehodu, u které došlo ke hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 200 000 Kč. Oznamovací povinnosti podléhají také dopravní nehody, při nichž dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby. Stejně tak se jedná o případy, kdy účastníci dopravní nehody nemohou sami odstranit škody způsobené dopravní nehodou a zajistit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.⁵⁴

V případě dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti Policie ČR rozlišuje způsob jejího projednání a zpracování. Dopravní nehody se tak evidují buď na místě na protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním (tzv. malá dopravní nehoda), nebo na protokol o nehodě v silničním provozu (tzv. velká dopravní nehoda).⁵⁵

4.4.1 Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Takto bude řešena dopravní nehoda, u které budou naplněny určité podmínky. První podmínkou je, že vlivem dopravní nehody nedojde ke zranění ani usmrcení osoby. Druhou podmínkou je, že u řidičů zúčastněných vozidel nesmí být dechovou zkouškou

⁵³ ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Bouracka*. [online]. Bouracka.cz, © 2026 [citováno 2026-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://bouracka.cz>>.

⁵⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁵⁵ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

zjištěno řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a příčinou dopravní nehody nesmí být ohledáním zjištěna nebo některým z řidičů uplatňována na vozidle technická závada. Třetí podmínkou je souhlas viníka dopravní nehody se zaviněním, s právní kvalifikací přestupku, s formou projednání uložením příkazu na místě i s jeho výší. Pokud jsou tyto podmínky splněny, může policista dopravní nehodu projednat a rozhodnout přímo na místě, vše řádně zadokumentovat, vyhotovit protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním a věc ukončit uložením pokuty v příkazním řízení na místě.⁵⁶

4.4.2 Protokol o nehodě v silničním provozu

O velkou dopravní nehodu se jedná tehdy, pokud následkem dopravní nehody je zranění nebo usmrcení osoby. Stejný postup šetření je u dopravní nehody v případě, kdy u některého z řidičů zúčastněných vozidel je prokázáno řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebo je zjištěna nebo některým ze zúčastněných řidičů uplatňována technická závada na vozidle. Rovněž, pokud po šetření policistou určený viník dopravní nehody nesouhlasí se zaviněním, s právní kvalifikací přestupku, s formou projednání uložením příkazu na místě nebo s jeho výší. Policista dále postupuje na místě stejně jako u malé dopravní nehody, kdy je povinen zajistit důkazní prostředky a zjistit skutečnosti rozhodné pro posouzení příčin a okolností dopravní nehody. Základem jsou fotografie, případně i videodokumentace, místa dopravní nehody, topografické zaměření konečného postavení zúčastněných vozidel formou náčrtku, včetně zakreslení upotřebitelných stop, a také vytěžení nejen účastníků, ale i svědků dopravní nehody nejlépe formou videozáznamu. Po ukončení šetření na místě policista zpracuje spisovou dokumentaci, kterou doplní o plánek místa dopravní nehody, vyhotoví fotodokumentaci včetně podání vysvětlení zachycených na videozáznam a provádí další šetření spočívající ve vyhodnocování zajištěných důkazů, lékařských zpráv, odborných vyjádření nebo znaleckých posudků. Po zajištění všech potřebných důkazů k určení viníka dopravní nehody policista rozhodne o dalším procesním postupu. V závislosti na výsledku šetření může věc oznámit místně příslušnému správnímu orgánu k dalšímu projednání, postoupit příslušnému orgánu, který je ve věci oprávněný rozhodnout, nebo dopravní nehodu odložit.⁵⁷

⁵⁶ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

⁵⁷ Tamtéž.

5 Správní tresty

Dopustí-li se řidič nebo jiný účastník provozu na pozemních komunikacích protiprávního jednání, může mu příslušný orgán uložit sankci ve formě správního trestu. Formy a jejich specifikace jsou uvedeny v § 35 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Jedná se o napomenutí, pokutu, zákaz činnosti, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty a zveřejnění rozhodnutí o přestupku.⁵⁸

Autor této bakalářské práce uvedl v následující části přestupky a sankce, kterých se řidiči dopouštějí nejčastěji ve spojení se zaviněním dopravní nehody. Závěr této kapitoly autor věnoval vymezení trestních činů v souvislosti s dopravní nehodou.

5.1 Pokuta, napomenutí a zákaz činnosti

Pokuta představuje finanční sankci ukládanou přestupci za spáchání přestupku. U jednotlivých přestupků by měla být stanovena její konkrétní výše. Není-li výše pokuty u určitého přestupku výslovně stanovena, lze ji uložit až do částky 1 000 Kč. Pokud se přestupce dopustí přestupku a je mu správním orgánem uložena pokuta, vzniká mu povinnost tuto finanční sankci uhradit ve lhůtě 30 dnů. Tato lhůta začíná běžet ode dne nabytí právní moci rozhodnutí. Je-li přestupek projednán uložením pokuty příkazem na místě, zkracuje se lhůta k její úhradě na 15 dnů. Tento způsob projednání přestupku je možný pouze za podmínek, které definuje výše uvedený zákon. Osoba, která spáchala daný přestupek, musí souhlasit s právní kvalifikací tohoto přestupku, s výší uložené pokuty a svým podpisem potvrdí své zavinění. Právní předpis může stanovit nejen maximální, ale i minimální výši pokuty. Zákon rovněž umožňuje kombinaci těchto trestů, ale pokutu nelze uložit současně s napomenutím, které má povahu verbálního upozornění, tzv. řešení domluvou. Naopak pokutu je možné uložit společně s dalšími správními tresty, jakými jsou propadnutí věci či náhradní hodnoty nebo zákaz činnosti.⁵⁹

Zákaz činnosti lze uložit pouze za přestupek, u něhož to výslovně stanoví zákon. Doba trvání zákazu činnosti je určena příslušnou právní normou, podle které je o uložení takového druhu trestu rozhodováno. Pokud není v daném ustanovení délka zákazu činnosti výslovně stanovena, může být tento trest uložen nejdéle na dobu tří let. Zákaz činnosti lze uložit pouze ve vztahu k takové činnosti, k jejímuž výkonu je zapotřebí

⁵⁸ BOHADLO, D.. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. 2.vydání. Komentáře Wolters Kluwer. Praha: Wolters Kluwer, 2022. s. 205-207. ISBN 978-80-7676-419-4.

⁵⁹ Tamtéž, s. 258-264.

veřejnoprávního oprávnění, nebo kterou pachatel vykonává v pracovním či jiném obdobném poměru a v souvislosti s ním se přestupku dopustil. Od výkonu zbývající části tohoto správního trestu může být novým rozhodnutím upuštěno, pokud již uplynula polovina doby, na kterou byl zákaz činnosti uložen, a pachatel svým dosavadním způsobem života prokáže, že se z jednání poučil a další výkon trestu již není potřebný.⁶⁰

Typickým příkladem je zákaz řízení motorových vozidel. Tento správní trest může být uložen například tehdy, pokud řidič v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řídí vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, případně v takové době po jejich požití, kdy by mohl být stále pod jejich vlivem. Za takový přestupek lze podle § 125c odst. 6 písm. b) uvedeného zákona uložit zákaz činnosti v rozmezí od šesti do osmnácti měsíců.⁶¹

5.2 Pokuty ukládané při dopravní nehodě

Protiprávní jednání v podobě přestupků, kterých se dopouštějí řidiči při zavinění dopravní nehody, jsou jednotlivě uvedeny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který současně definuje sankce za jejich spáchání. Trestné činy, které jsou zjištěny v souvislosti se zaviněním dopravní nehody, jsou definovány v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Nejvíce zastoupeným porušením zákona ze strany řidičů, které má za následek zavinění dopravní nehody patří zejména porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy se řidič **plně nevěnoval řízení vozidla**. Dalším typickým případem je porušení ustanovení § 7 odst. 1 písm. c) téhož zákona, kdy řidič **držel za jízdy v ruce telefonní přístroj**. Jedná se například o situace, kdy řidič vozidla při řízení manipuloval s rádiem, komunikoval se spolujezdci sedícími na zadních sedadlech, občerstvoval se nebo držel v ruce mobilní telefon. Za tato protiprávní jednání může Policie ČR uložit pokutu příkazem na místě až do výše 1 500 Kč, v případě držení telefonního přístroje se výše pokuty pohybuje v rozmezí 2 500 až 3 500 Kč. Pokud viník dopravní nehody nesouhlasí se zaviněním nebo s výší uloženého příkazu na místě, policejní orgán věc oznámí místně příslušnému správnímu orgánu

⁶⁰ BOHADLO, D. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*. 2. vydání. Komentáře Wolters Kluwer. Praha: Wolters Kluwer, 2022. s. 265-269. ISBN 978-80-7676-419-4.

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

k projednání. Správní orgán může viníkovi uložit pokutu v rozmezí 2 000 až 5 000 Kč, v případě držení telefonního přístroje se pokuta ve správním řízení pohybuje v rozmezí 4 000 až 10 000 Kč.⁶²

Mezi další častá porušení související se zaviněním dopravní nehody patří zejména porušení ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy řidič **nepřizpůsobil rychlost jízdy** svým schopnostem, vlastnostem vozidla, povětrnostním podmínkám nebo stavebně a dopravně technickému stavu vozovky a porušení ustanovení § 19 odst. 1 téhož zákona, kdy řidič **neponechal bezpečnou vzdálenost** za vozidlem jedoucím před ním. Za tato protiprávní jednání může Policie ČR uložit na místě pokutu příkazem až do výše 1 500 Kč. Nesouhlasí-li viník dopravní nehody se zaviněním nebo s výší uloženého příkazu na místě, policejní orgán věc oznámí místně příslušnému správnímu orgánu. Ten může viníkovi uložit pokutu v rozmezí od 2 000 do 5 000 Kč.⁶³

Většina přestupku vzniká nedbalostním jednáním a každému z nás se někdy stane, že se při řízení zamyslí a najednou tachometr ukazuje nepatrně vyšší hodnotu, než je v daném místě dovoleno. Negativním trendem dnešních výrobců automobilů je opouštění fyzických tlačítek pro nastavování různých funkcí ve vozidle a přechod na dotykové obrazovky infotainmentu, které mají za následek delší odpoutání pozornosti řidiče od věnování se řízení vozidla a sledování provozu obecně, jehož důsledkem může být drobný přestupek, ale i vážná dopravní nehoda s fatálními následky. Dále se plno řidičů rovněž spoléhá na bezpečnostní asistenty instalované v jejich automobilech, které mohou mít podobu adaptivního tempomatu, nebo zvukových či světelných upozornění. Tyto prvky začnou vozidlo při jízdě, za pomoci čidel při přiblížení se k vozidlu jedoucího před ním, samovolně zpomalovat, nebo řidiče upozorní na blízkost vozidla jedoucího v sousedním jízdním pruhu. Zde se autor domnívá, že nezáleží na věku, pohlaví, nebo řidičské zkušenosti daného řidiče nebo řidičky. Technické prvky tohoto typu bezesporu usnadňují řidiči řízení motorového vozidla a činí jízdu komfortnější, ale důležité je nejen točit volantem a šlapat na pedály, ale také je potřeba řídit hlavou, logicky uvažovat, předvídat a plně se věnovat řízení vozidla a sledovat okolní dění v silničním provozu.

⁶² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁶³ Tamtéž.

V neposlední řadě také porušení ustanovení § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. K němu dochází v situaci, kdy řidič při **přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého** ohrozil řidiče jedoucího v pruhu, do něhož přejížděl. Za toto protiprávní jednání může Policie ČR uložit na místě pokutu příkazem v rozmezí od 1 500 do 2 000 Kč. Pokud viník dopravní nehody nesouhlasí se zaviněním nebo s výší uloženého příkazu na místě, policejní orgán věc dopravní nehody oznámí místně příslušnému správnímu orgánu. Ten může viníkovi uložit pokutu ve správním řízení v rozmezí od 2 000 do 5 000 Kč.⁶⁴

V blízkosti vyhodnocovaného úseku křížení dálnic D1 a D2, letech 2024 až 2025, probíhaly stavební úpravy v části mezi 194. a 196. kilometrem dálnice D1, spočívající v rozšíření celkového počtu jízdních pruhů ze čtyř na šest jízdních pruhů, tři jízdní pruhy pro každý směr jízdy. Po dokončení prací a vytýčení vodorovného dopravního značení zde sice vznikly tři jízdní pruhy pro každý směr jízdy, ale při vzniku dopravní nehody musí Policie ČR, pokud je okolnostmi nebo účastníky dopravní nehody přivolána na místo, důkladně prošetřit předchozí průběh jízdy zúčastněných vozidel, aby bylo zřejmé, který řidič s jakým vozidlem a ze kterého jízdního pruhu do jakého jízdního pruhu změnil svůj směr jízdy. V daném úseku dálnice jsou levý a střední jízdní pruh vyznačeny jako jízdní pruhy průběžné. Pravý jízdní pruh je však vyznačený po celé své dvoukilometrové délce jako přídatný pruh, kdy se v tomto případě jedná o připojovací pruh a současně i odbočovací pruh. Pokud řidič přejížděl z levého jízdního pruhu do středního, ze středního jízdního pruhu do levého nebo ze středního jízdního pruhu do pravého, jedná se o výše uvedené porušení ustanovení § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Pokud však řidič ohrozil při přejíždění z pravého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jiného řidiče, následkem čehož došlo k dopravní nehodě, jedná se o porušení ustanovení § 12 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, neboť řidič při zařazování se z připojovacího pruhu do průběžného ohrozil řidiče jedoucího v průběžném pruhu.⁶⁵

Policista může dopravní nehodu projednat příkazem na místě a zpracovat ji podle příslušného pokynu pouze tehdy, jsou-li splněny podmínky příkazového řízení. Tento postup však nelze uplatnit u dopravních nehod, při nichž došlo k ublížení na zdraví. V takovém případě je nutné posoudit zejména dobu, po kterou je poškozenému

⁶⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁶⁵ Tamtéž.

znemožněn výkon obvyklé činnosti. Policista rovněž nemůže dopravní nehodu projednat příkazem na místě v případech, kdy je za dané jednání možné uložit trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. V takové situaci se dopravní nehoda zpracovává na protokol o nehodě v silničním provozu (tzv. velká dopravní nehoda).⁶⁶

5.3 Trestněprávní souvislosti při dopravní nehodě

Bohužel ne ve všech případech se v silniční dopravě jedná pouze o přestupkové jednání, a v některých situacích může být jednání řidiče kvalifikováno jako trestný čin. K tomu dochází zejména u dopravních nehod zaviněných lidským faktorem, kdy porušení zákona vede k závažnějším následkům, například ke vzniku těžkého zranění nebo smrti osoby, k ohrožení většího počtu osob, životního prostředí či obecně prospěšného zařízení či neposkytnutí pomoci. V takových případech může být naplněna skutková podstata trestného činu.

Z hlediska právního posouzení je důležité, že trestní odpovědnost nevzniká automaticky při každé dopravní nehodě. Rozhodující je především závažnost následků a míra zavinění konkrétní osoby. V řadě případů může být jednání vyhodnoceno pouze jako přestupek, pokud nedošlo k vážnějším následkům. Pokud však dojde k ohrožení života nebo zdraví osob, přechází věc do roviny trestního práva.

V oblasti trestných činů se rozlišuje, zdali byl daný čin spáchán úmyslně nebo z nedbalosti. O úmyslné jednání se jedná tehdy, pokud viník dopravní nehody chtěl dopravní nehodu způsobit, případně věděl, že ji svým jednáním může zavinit, a byl s touto skutečností srozuměn. V takovém případě se událost neposuzuje jako dopravní nehoda, ale jako úmyslný trestný čin, přestože může vykazovat znaky dopravní nehody. Nedbalostní jednání nastává tehdy, když viník dopravní nehody nevěděl, že může dopravní nehodu způsobit, ačkoliv vzhledem ke svým poměrům to vědět měl a mohl, případně si byl vědom možnosti vzniku dopravní nehody, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že k ní nedojde. Obecně lze silniční dopravní nehodu definovat jako neočekávanou, neúmyslnou událost, k níž došlo na dopravní cestě a která měla za následek vznik škody. O tom, jestli bude dopravní nehoda řešena jako přestupek nebo trestný čin rozhoduje většinou následek, pokud není v průběhu šetření dopravní

⁶⁶ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

nehody zjištěna jiná okolnost, jako například vliv alkoholu, jiné návykové látky nebo již vydaný pravomocný zákaz řízení.⁶⁷

Mezi trestné činy související s dopravou a vznikem dopravní nehody patří zejména obecné ohrožení⁶⁸, ohrožení pod vlivem návykové látky⁶⁹, ublížení na zdraví a ublížení na zdraví z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, neposkytnutí pomoci, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku⁷⁰ nebo poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti⁷¹. Za tyto trestné činy lze uložit sankce v podobě zákazu činnosti, peněžitého trestu nebo trestu odnětí svobody. Konkrétní výše a délka trestů jsou stanoveny v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.⁷²

Za trestný čin těžkého ublížení na zdraví podle § 147 odst. 1 a 2 trestního zákoníku může být řidič osobního automobilu trestně odpovědný například v situaci, kdy z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy havaroval a v důsledku této dopravní nehody spolujezdkyně utrpěla těžkou újmu na zdraví.⁷³ Nedodržováním pravidel silničního provozu si řidič sice uvědomoval, že by mohlo dojít k dopravní nehodě, ale přesto spoléhal na to, že k ní nedojde.⁷⁴

Dojde-li u spolujezdkyně k těžké újmě na zdraví v důsledku toho, že řidič osobního automobilu, který měl účast na dopravní nehodě, neposkytl zraněné osobě potřebnou pomoc, ač tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude trestně odpovědný také dle § 151 trestního zákoníku. V případě, že řidič dopravní nehodu zavínil, nese trestní odpovědnost také za následky, které vznikly v důsledku opožděné pomoci.⁷⁵

Trestné činy související s dopravou nelze projednávat příkazem na místě, neboť se v této věci postupuje dle trestního zákona a trestního řádu. Jak je uvedeno

⁶⁷ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 21-26. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁶⁸ BRUCKNEROVÁ, E. *Trestní právo hmotné a procesní: zvláštní část*. 3., doplněné a přepracované vydání. Edice učebnic Právnické fakulty MU. Brno: Masarykova univerzita, 2023. s. 78-79. ISBN 978-80-280-0281-7.

⁶⁹ Tamtéž, s. 79-80.

⁷⁰ Tamtéž, s. 22-26.

⁷¹ Tamtéž, s. 80.

⁷² BRUCKNEROVÁ, E. *Trestní právo hmotné a procesní*. Učebnice Právnické fakulty MU. Brno: Masarykova univerzita, 2022-2023. s. 111-114. ISBN 978-80-280-0067-7.

⁷³ NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. s. 107. ISBN 978-80-7380-651-4.

⁷⁴ Tamtéž, s. 127.

⁷⁵ Tamtéž, s. 110.

v interním aktu řízení Policie ČR, tak policista věc dopravní nehody zpracuje na protokol o dopravní nehodě, ve které následně provádí další šetření.⁷⁶

Lze tedy shrnout, že trestné činy v dopravě jsou úzce spjaty především s porušením pravidel silničního provozu a s následky, které z takového jednání vyplývají. Přestože technický stav vozidel a dopravní prostředí hrají určitou roli, rozhodující význam má ve většině případů opět lidský faktor, tedy chování a odpovědnost řidiče. Právě dodržování pravidel a ohleduplnost v silničním provozu jsou proto klíčovými prvky prevence těchto závažných jednání.

⁷⁶ ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.

6 Dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2

Křížení dálnic D1 a D2 u Brna představuje jeden z nejdůležitějších dopravních uzlů v České republice a jeho vznik úzce souvisí s rozvojem dálniční sítě ve druhé polovině 20. století. Myšlenka výstavby páteřní dálnice spojující západ a východ tehdejšího Československa sahá již do 30. let, kdy byla plánována trasa spojující Prahu, Brno a dále Slovensko. Realizace však byla přerušena druhou světovou válkou a k obnovení výstavby došlo až v 60. letech minulého století. V této době se začala postupně budovat dálnice D1, která se stala základní dopravní osou státu.⁷⁷

Současně s rozvojem D1 vznikla potřeba kvalitního napojení směrem na Slovensko, což vedlo k plánování a následné výstavbě dálnice D2. Ta měla propojit Brno s Bratislavou a zajistit důležité mezinárodní spojení. Výstavba dálnice D2 probíhala převážně v 70. letech a byla dokončena na počátku 80. let minulého století. Právě v tomto období se začalo formovat i samotné křížení obou dálnic v blízkosti Brna, které bylo od počátku koncipováno jako mimoúrovňová křižovatka umožňující plynulý a bezpečný provoz. Návrh křižovatky odpovídal tehdejším moderním požadavkům na dálniční infrastrukturu. Jednotlivé dopravní směry byly odděleny pomocí nájezdových a výjezdových větví tak, aby nedocházelo ke kolizím v jedné úrovni. Důraz byl kladen především na kapacitu a bezpečnost, protože již v této době se předpokládalo, že tento uzel bude zatížen nejen vnitrostátní dopravou, ale i tranzitem mezi západní a jihovýchodní Evropou.⁷⁸

Po svém dokončení křížení dálnice D1, dle evropského značení silnice č. E50, a dálnice D2, dle evropského značení silnice č. E65, společně tvoří část páteřní silniční sítě spojující sever a východ Evropy s její západní částí. Vzhledem ke geografické poloze se Česká republika stává tranzitní zemí pro mezinárodní osobní i nákladní dopravu ze států jako jsou například Turecko, Rumunsko, Bulharsko, Polsko, Litva a další pobaltské a balkánské státy, směrem do západní části Evropy na území Německa, Francie, zemí Beneluxu a Velké Británie, a tako křižovatka se tak stává významným místem, na kterém se s rostoucí intenzitou dopravy začaly projevovat limity původního řešení, které bylo navrženo pro nižší objemy vozidel.

⁷⁷ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Dálnice D1*. [online]. ŘSD, © 2026. [cit. 2026-02-01]. Dostupné z WWW: <<https://rsd.cz/>>.

⁷⁸ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Dálnice D2*. [online]. ŘSD, © 2026. [cit. 2026-02-01]. Dostupné z WWW: <<https://rsd.cz/>>.

Z tohoto důvodu se křížení těchto evropských tepen u Brna stává jedním z nejvíce vytiženým silničním uzlem v České republice, kterým projede denně až 80 000 aut.⁷⁹

Při dlouhých cestách je na vytrvalost a udržení stálé pozornosti řidiče vytvářen velký nárok. Pozornost řidiče během řízení na monotónní cestě, jakou dálnice bezesporu je, brzy ochabuje a je jednou z příčin zavinění dopravní nehody. Stav, který u řidiče nastává, bychom mohli nazvat klímbání, které je doprovázeno mikrospánkem. K jeho včasné identifikaci jsou současnými výrobci instalovány do motorových vozidel systémy, které sledují oči řidiče nebo uchopení a pohyby volantu v kombinaci s měřením kožního odporu.⁸⁰

K dopravním nehodám dochází také často ve vysoké rychlosti, která je mnohdy hlavní příčinou zavinění dopravní nehody. Vzhledem k tomu, že řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg smí jet na dálnici rychlostí nejvýše 130 km/h⁸¹, je rychlost v blízkosti křížení těchto dvou evropských tepen upravena dopravním značením B20a nejprve na rychlost nejvýše 100 km/h a následně v samotném dopravním uzlu na rychlost nejvýše 80 km/h. Řidič jiného motorového vozidla smí jet na dálnici rychlostí nejvýše 80 km/h.⁸²

V letech 2024 až 2025 probíhaly stavební úpravy v úseku mezi 194. a 196. kilometrem dálnice D1 spočívající v rozšíření celkového počtu jízdních pruhů ze čtyř na šest jízdních pruhů, tři jízdní pruhy pro každý směr jízdy, které měly bohužel negativní dopad na vyhodnocovaný úsek v podobě tvořících se kolon vozidel a dalších dopravních komplikací. V místě stavby bylo dopravním značením B 22a zakázáno řidiči nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3500 kg předjíždět motorové vozidlo vlevo a tím užít k jízdě jiného než pravého jízdního pruhu, neboť se jedná o vozovku se dvěma jízdními pruhy v jednom směru jízdy. Rovněž byl provoz v tomto úseku omezen kombinací dopravního značení IP 21 a dopravního značení B 15 2,2 m, které řidiči zakazovalo jízdu v levém jízdním pruhu, pokud okamžitá šířka jeho vozidla, včetně přepravovaného nákladu a zpětných zrcátek, byla větší než uvedený údaj 2,2 metru. Převážně z důvodu nerespektování druhého dopravního značení pro řidiče vozidel

⁷⁹ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *První úsek rozšíření dálnice D1 na šestipruh zprovozní ŘSD už v pondělí 7.dubna.* [online]. ŘSD, © 2025. [cit. 2026-02-01]. Dostupné z WWW: <<https://kraje.rsd.cz/jihomoravsky/4945-2/>>.

⁸⁰ PŘIBYL, P. a SVÍTEK, M. *Inteligentní dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: BEN-technická literatura, 2001, s. 220. ISBN 80-7300-029-6.

⁸¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.

⁸² Tamtéž.

o okamžité šířce větší než 2,2 metru, docházelo v rekonstruovaném úseku také k dopravním nehodám, které měly za následek tvorbu kolon vozidel na dálnicích D1 a D2 a dopravní přetížení stávajících pozemních komunikací, které jsou v některých případech vedeny přes městské části města Brna a přilehlé obce v okolí.

Vzhledem k tomu, že většina těchto dopravních nehod byla řešena přímo účastníky mezi sebou na Záznam o dopravní nehodě (tzv. euroformulář) bez účasti PČR, nebyly tyto dopravní nehody zaneseny do statistiky nehodovosti tohoto úseku.

6.1 Počet dopravních nehod v úseku křížení dálnic D1 a D2

Následující údaje vycházejí ze statistických přehledů nehodovosti za roky 2024 a 2025, které byly zpracovány Policií ČR.

V roce 2024 se stalo v uvedeném úseku celkem 74 dopravních nehod, při kterých došlo v 20 případech k lehkému zranění osob, ve 2 případech k těžkému zranění osob a v 1 případě došlo k usmrcení osoby. V 51 případech se dopravní nehoda obešla bez zranění osob. Z celkového počtu bylo zaviněno 39 dopravních nehod řidiči osobních vozidel, 30 dopravních nehod řidiči nákladních vozidel s návěsem či přívěsem, 4 dopravní nehody řidiči motocyklů a 1 dopravní nehoda byla zaviněna závadou na pozemní komunikaci. Ve dne došlo celkem k 48 dopravním nehodám bez zhoršené viditelnosti a k 6 dopravním nehodám při zhoršené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek. V noci se stalo 17 dopravních nehod bez zhoršené viditelnosti a 3 dopravních nehod při zhoršené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek.⁸³

V roce 2025 se stalo v uvedeném úseku celkem 64 dopravních nehod, při kterých došlo v 23 případech k lehkému zranění osob, ve 2 případech k těžkému zranění osob a k usmrcení osoby nedošlo ani v jednom případě. V 39 případech se dopravní nehoda obešla bez zranění osob. Z celkového počtu bylo zaviněno 36 dopravních nehod řidiči osobních vozidel, 21 dopravních nehod řidiči nákladních vozidel s návěsem či přívěsem, 5 dopravních nehod řidiči motocyklů, 1 dopravní nehoda řidičem autobusu a 1 dopravní nehoda byla zaviněna závadou na pozemní komunikaci. Ve dne došlo celkem k 38 dopravním nehodám bez zhoršené viditelnosti a k 5 dopravním nehodám při zhoršené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek. V noci se stalo 14 dopravních nehod

⁸³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Přehled nehod v silničním provozu*. [online]. Nehody.cdv.cz, © 2026 [citováno 2026-02-08]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2q1w>>.

bez zhoršené viditelnosti a 7 dopravních nehod při zhoršené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek.⁸⁴

Při prvním porovnání uvedených údajů vyplývá, že v roce 2025 došlo k poklesu celkového počtu dopravních nehod o 10 případů a nedošlo k usmrcení osoby v souvislosti s dopravní nehodou. Řečí čísel by se tento údaj jevil v pozitivním světle, avšak při druhém porovnání je zřejmé, že se navýšil procentuální podíl dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění osoby a to o 9,3 % a také řidiči osobních automobilů a motocyklů zavinili o 5,9 % více dopravních nehod oproti roku 2024.

6.2 Faktory ovlivňující dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2

Pokud jde o hlavní příčinu vzniku dopravních nehod ve vymezeném úseku, tak z důvodu nesprávného způsobu jízdy došlo v roce 2024 k 73 dopravním nehodám a v roce 2025 k 63 dopravním nehodám.

Mezi nesprávný způsob jízdy, dle PČR, spadá například **nedodržení bezpečné vzdálenosti** za vozidlem v roce 2024 v 16 případech a v roce 2025 v 17 případech, dále jednání kdy se řidič **plně nevěnoval řízení vozidla** v roce 2024 ve 23 případech a v roce 2025 v 17 případech, a jiný druh nesprávného způsobu jízdy, jakým je například agresivní a neohleduplná jízda, v roce 2024 v 6 případech a v roce 2025 ve 3 případech. U **přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého**, při kterém řidič ohrozil řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejížděl, bylo v roce 2024 ve 21 případech a v roce 2025 v 17 případech. Z důvodu **nepřízpůsobení rychlosti jízdy** vozidla došlo v roce 2024 k 7 dopravním nehodám a v roce 2025 k 9 dopravním nehodám.

Ze statistických údajů také vyplývá, že v roce 2024 bylo u 1 dopravní nehody a v roce 2025 u 3 dopravních nehod prokázáno současně řízení vozidla viníkem dopravní nehody bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou byl ještě pod vlivem alkoholu.⁸⁵

⁸⁴ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Přehled nehod v silničním provozu*. [online]. Nehody.cdv.cz, © 2026 [citováno 2026-02-08]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2q1w>>.

⁸⁵ Tamtéž.

Z provedeného vyhodnocení statistických údajů Policie České republiky za roky 2024 a 2025 v úseku křížení dálnic D1 a D2 vyplývá několik důležitých skutečností. Na první pohled lze vývoj hodnotit pozitivně, jelikož došlo k poklesu celkového počtu dopravních nehod z 74 na 64 a zároveň nebyl v roce 2025 zaznamenán žádný smrtelný následek v souvislosti s dopravní nehodou. Tento trend by mohl naznačovat určité zlepšení situace v daném úseku. Při podrobnějším posouzení je však zřejmé, že celkový obraz není jednoznačně příznivý, neboť navzdory poklesu nehodovosti došlo ke zvýšení podílu dopravních nehod se zraněním, což ukazuje na vyšší závažnost některých nehod v roce 2025. Zároveň se zvýšil podíl nehod zaviněných řidiči osobních vozidel a motocyklů, což potvrzuje dlouhodobý trend, kdy lidský faktor představuje hlavní příčinu dopravních nehod. Tato skutečnost je dále podpořena porovnáním konkrétních příčin, kdy dominantní roli sehrává nesprávný způsob jízdy. Nejčastěji se jedná o nedodržení bezpečné vzdálenosti, nevěnování se řízení, nesprávné přejíždění mezi jízdními pruhy nebo nepřizpůsobení rychlosti jízdy.

Znepokojivým zjištěním je také počet případů řízení pod vlivem alkoholu, který se v roce 2025 oproti předchozímu roku zvýšil. Přestože se jedná o relativně nízké počty, jde o velmi rizikový faktor, který může mít závažné následky.

Celkově lze konstatovat, že i přes mírné snížení počtu dopravních nehod zůstává bezpečnost v daném úseku výrazně ovlivněna chováním řidičů, které v obou sledovaných obdobích je v 98,5 % jako hlavní subjektivní příčina vzniku většiny dopravních nehod v úseku křížení dálnic D1 a D2.

7 Praktická část

Cílem této bakalářské práce je na základě statistiky dopravní nehodovosti za rok 2024 a rok 2025 na vybraném území křížení dálnic D1 a D2, včetně jeho přilehlého okolí, a také společně s vyhodnocením odpovědí respondentů dotazníkového šetření, identifikovat faktory ovlivňující příčiny dopravních nehod a navrhnout možná řešení pro jejich eliminaci vedoucí k následnému snížení dopravní nehodovosti v daném úseku.

Pro dotazníkové šetření byli osloveni držitelé řidičského oprávnění s přímou vazbou na sledovanou oblast, rezidenti nebo dojíždějící za prací, což zaručuje vysokou míru obeznámenosti s tamním provozem. Součástí šetření je rovněž podrobná klasifikace nejfrekventovanějších přestupků, které respondenti v daném úseku anonymně přiznávají.

Ambicí práce je také vytvořit komplexní komparativní rozbor, který propojí tvrdá data ze statistik Policie ČR s autentickými zkušenostmi přímých účastníků provozu. Tento přístup umožňuje identifikovat nejen zjevné příčiny kolizí, ale i skryté rizikové faktory, jako je subjektivní pocit nepřehlednosti v okolí obchodních center nebo vliv vizuálního smogu na pozornost řidičů. Výstupy práce by měly sloužit jako podklad pro formulaci konkrétních doporučení v oblasti dopravního inženýrství a prevence, která by v budoucnu přispěla ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti v tomto strategicky významném dálničním uzlu, kterým křížení dálnic D1 a D2 bezesporu je.

Při vyhodnocování získaných dat je kladen důraz na detailní rozbor a interpretaci každé jednotlivé položky. Veškeré dotazy v šetření jsou relevantní a poskytují klíčové podklady pro naplnění stanovených cílů této bakalářské práce. Po nasbírání potřebných dat proběhla validace dotazníků, přičemž byla zohledněna možná chybovost v podobě neúplných či nesprávně vyplněných odpovědí.⁸⁶

V rámci provedeného vyhodnocení byly veškeré otázky vyplněny korektně, což umožnilo zahrnout všechny dotazníky respondentů do následného zpracování bez nutnosti jejich vyřazení.

7.1 Empirické šetření formou dotazníku

Pro zpracování praktické části bakalářské práce byla autorem aplikována metoda kvantitativního průzkumu sběrem dat prostřednictvím dotazníkového šetření. Tento

⁸⁶ CEJP, M. *Kriminologický výzkum: praktická příručka*. Pro praxi. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2018. s. 145. ISBN 978-80-7380-743-6.

způsob byl autorem preferován pro svou schopnost oslovit rozsáhlý okruh respondentů v relativně krátkém čase. Respondentům byla rovněž garantována naprostá anonymita, což eliminovalo obavy z případného postihu a podpořilo autenticitu odpovědí u citlivých otázek.

Hlavním cílem dotazníkového šetření bylo identifikovat nejfrekventovanější typy dopravních přestupků u řidičů motorových vozidel a vyhodnotit míru jejich součinnosti s platnými pravidly silničního provozu. Získaná data byla následně komparována se skutečnou četností a charakterem evidovaných přestupků, které představovaly nejčastější příčinu vzniku dopravních nehod ve vybraném úseku křížení dálnic D1 a D2 v roce 2024 a v roce 2025.

Sběr dat byl realizován prostřednictvím online platformy Google Forms.⁸⁷ Distribuce dotazníku probíhala na sociálních sítích formou přímého oslovení a v rámci tematicky zaměřených uzavřených skupin. Respondenti byli informováni o striktní anonymitě svých odpovědí a o skutečnosti, že získaná data budou využita výhradně pro analytické účely v praktické části této bakalářské práce.

Pro naplnění cíle praktické části si autor stanovil tyto hypotézy:

1. Většina řidičů dodržuje vybraná pravidla silničního provozu.
2. Většina řidičů byla v daném úseku účastníkem silničního provozu.
3. Více než třetina respondentů se nedokáže plně orientovat v dopravním značení v daném úseku.

7.2 Skladba otázek v dotazníku

Dotazník zahrnuje celkem 15 otázek. Většina dotazů je koncipována jako uzavřená, pro získání podrobnějších kvalitativních dat byla v ojedinělých případech využita také forma otázek otevřených.

Úvodní část dotazníku je věnována demografickým údajům, kde se první otázkou provádí identifikace pohlaví a druhou otázkou se zjišťuje věková struktura respondentů.

⁸⁷ DOKOUPIL, J. *Faktory ovlivňující dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2*. [online]. Docs.google.com, © 2026. Dostupné z WWW: <<https://docs.google.com/forms/d/1u6lo0Fk4IXkYcmmevibpvvUyBMWtmNc77rPc0QAxwrc/edit#respon ses>>.

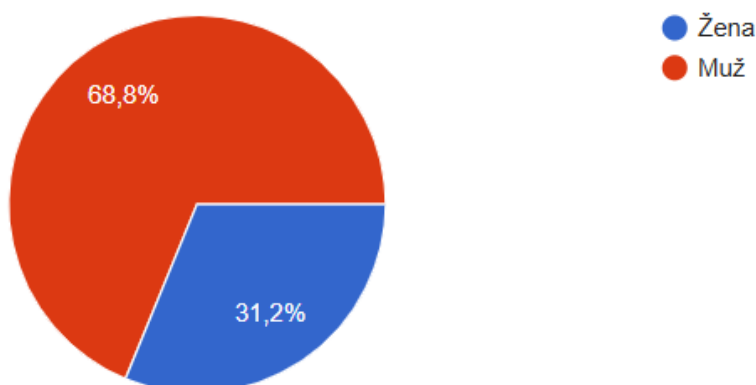
Třetí otázka pak slouží k ověření, zda dotázaní disponují řidičským oprávněním, což je klíčový předpoklad pro jejich další participaci na šetření. První tři otázky směřují ke složení respondentů, tedy k ověření reprezentativnosti vzorku. Čtvrtá otázka se zaměřuje na subjektivní hodnocení řidičů ohledně jejich míry dodržování pravidel silničního provozu ve sledovaném úseku. Pátá otázka je zaměřena na výskyt vysoce rizikového chování, konkrétně na zkušenost respondentů s řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Otázka číslo šest sleduje míru nepozornosti řidičů vyvolanou používáním komunikačních technologií. Konkrétně zjišťuje frekvenci manipulace s mobilním telefonem či jiným hovorovým zařízením během samotné jízdy. Následující tři otázky dotazníku zjišťují klíčové aspekty bezpečnosti v daném úseku. Konkrétně se zaměřují na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, zachování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a míru celkové koncentrace řidičů na samotný proces řízení spočívající v plné pozornosti věnované se řízení. Desátá otázka je koncipována jako doplňující k předchozí položce. V případě negativní odpovědi u deváté otázky byli respondenti vyzváni k identifikaci nejčastějších činností, které odvádějí jejich pozornost od řízení v exponovaném úseku dálničního křížení. Jedenáctá otázka je zaměřena na prevenci v oblasti technické bezpečnosti. Zjišťuje, s jakou pravidelností respondenti provádějí obecnou kontrolu technického stavu svého motorového vozidla. Dvanáctá otázka se zaměřuje na dřívější postihy za přestupkové jednání respondentů v silniční dopravě. Zjišťuje, zda jim byla v minulosti uložena pokuta za nedodržení pravidel silničního provozu, a v kladném případě požaduje specifikaci konkrétního deliktu. Třináctá otázka se zaměřuje na přímou zkušenost respondentů s krizovými situacemi. Zjišťuje, zda byl dotázaný ve sledovaném úseku někdy přímým účastníkem dopravní nehody. Čtrnáctá otázka navazuje na předchozí zjištění a je určena respondentům, kteří potvrdili účast na dopravní nehodě. Jejím účelem je specifikovat způsob, jakým byla daná událost na místě řešena. Vzhledem k přítomnosti obchodních center v dané lokalitě se patnáctá otázka zaměřuje na schopnost řidičů kontinuálně sledovat dopravní značení. Šetření zjišťuje, zda respondenti v tomto specifickém prostředí zvládají vnímat veškeré pokyny i při zvýšené intenzitě provozu.

7.3 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Kvantitativního průzkumu sběrem dat prostřednictvím dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 109 respondentů, přičemž do konečného zpracování byly zahrnuty všechny vyplněné dotazníky. Sběr dat probíhal v průběhu ledna 2026.

Otázka č.1: Identifikace pohlaví

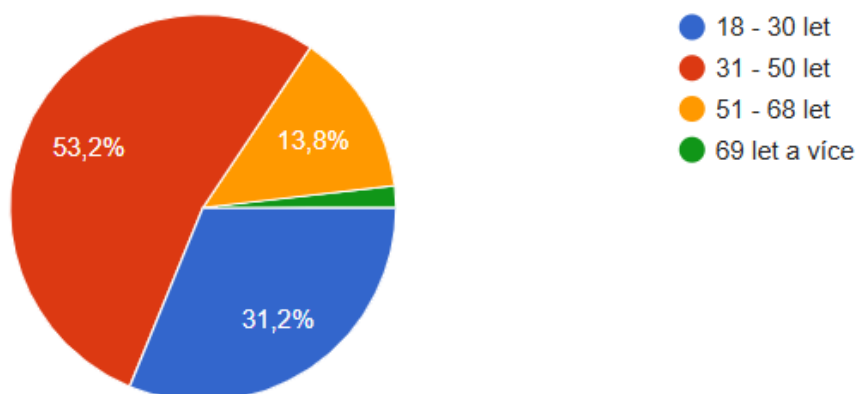
Graf 1: Identifikace pohlaví⁸⁸



Graf 1 dokumentuje genderové složení skupiny respondentů, ze kterého vyplývá, že dotazníkového šetření se zúčastnilo více mužů než žen. Z celkového počtu muži tvořili 68,8 % (75 osob), zatímco ženy byly zastoupeny 31,2 % (34 osob).

Otázka č.2: Věková struktura respondentů

Graf 2: Věková struktura respondentů⁸⁹



Otázka č. 2 se dotazuje na věkové rozmezí respondentů, které autor rozdělil do čtyř kategorií. Nejčastěji zastoupenou věkovou kategorií je věk mezi 31 až 50 lety s 58 respondenty (53,2 %), které by šlo charakterizovat jako řidiče s nabitými řídičskými zkušenostmi. Druhou věkovou kategorií je věk mezi 18 až 30 lety s 34 respondenty (31,2%), které lze charakterizovat jako začínající řidiče. Třetí věkovou kategorií je věk mezi 51 až 68 lety s 15 respondenty (13,8 %), které společně s poslední věkovou kategorií

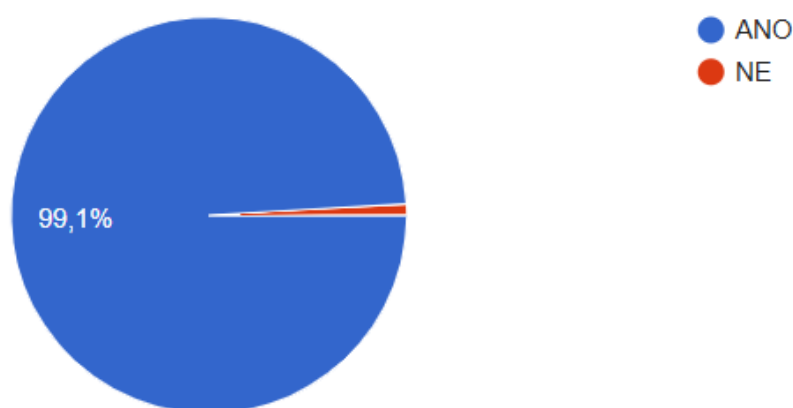
⁸⁸ Vlastní zdroj.

⁸⁹ Vlastní zdroj.

69 let a více s 2 respondenty (1,8 %) seniorů lze charakterizovat jako řidiče s řidičskými zkušenostmi, ale také s již zažitými návyky a zlovyky, kteří se oproti předchozím dvěma věkovým kategoriím, mohou obtížněji přizpůsobovat a orientovat ve změnách v zákonem stanovených předpisech nebo při úpravě dopravního značení, např. na jimi obvykle užívaných pozemních komunikacích

Otázka č.3: Jste držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A nebo B?

Graf 3: Jste držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A nebo B?⁹⁰

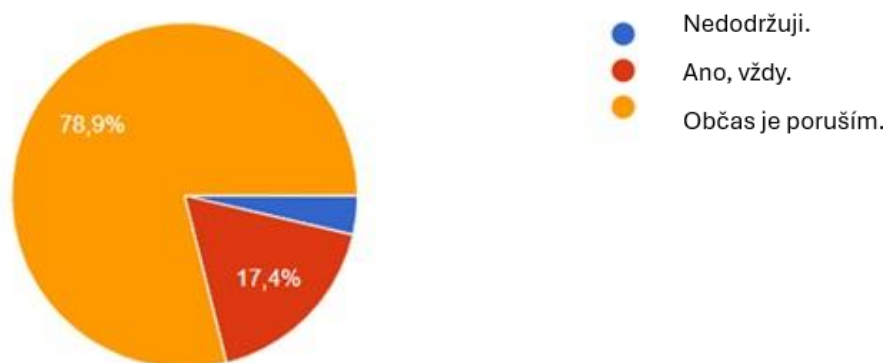


Na otázku č. 3 odpovědělo 108 respondentů (99 %), že jsou držiteli řidičského oprávnění pro skupinu A nebo B. Pouze 1 respondent (1 %) odpověděl, že již řidičské oprávnění nevlastní. Tento respondent vzápětí po vyplnění dotazníků kontaktoval autora, kterému sdělil, že řidičské oprávnění skupiny B mu bylo v roce 2025 odebráno ze zdravotních důvodů. Otázka č. 3 byla záměrně takto koncipována, neboť autor předpokládal, že mezi respondenty se mohou vyskytovat držitelé řidičského oprávnění pouze pro skupinu A, kteří nevlastní řidičské oprávnění pro skupinu B, ale společně s držiteli řidičského oprávnění skupiny B jsou rovněž účastníky silničního provozu v daném úseku křížení dálnic D1 a D2. V této souvislosti autor odkazuje na kapitulu 6.1, teoretické části této bakalářské práce, kde na základě statistik Policie ČR byly řidiči motocyklů způsobeny 4 dopravní nehody v roce 2024 a 5 dopravních nehod v roce 2025.

Otázka č.4: Dbáte na dodržování dopravních předpisů v úseku křížení dálnic D1 a D2?

⁹⁰ Vlastní zdroj.

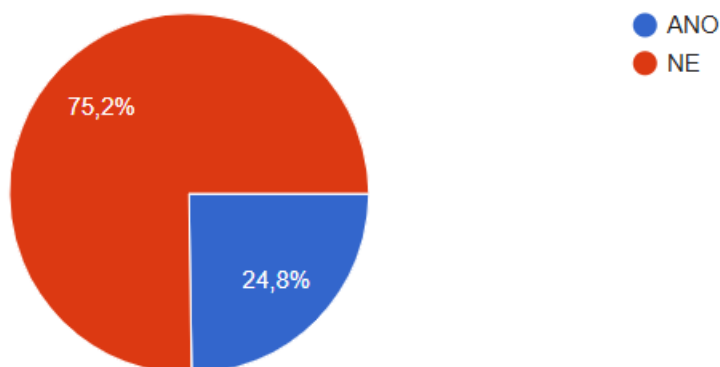
Graf 4: Dbáte na dodržování dopravních předpisů v úseku křížení dálnic D1 a D2?⁹¹



Graf 4 znázorňuje subjektivní odpovědi respondentů ohledně jejich míry dodržování pravidel silničního provozu ve sledovaném úseku křížení dálnic D1 a D2. Respondenti měli na výběr ze tří odpovědí. Dominantní skupinu tvoří 86 respondentů (78,9 %), kteří většinou předpisy dodržují, ale občas je poruší. Striktní dodržování pravidel uvedlo 19 dotázaných (17,4 %), zatímco zbývajících 4 respondenti (3,7 %) přiznali, že pravidla v daném místě nerespektují.

Otázka č.5: Máte osobní zkušenost s řízením vozidla po požití alkoholického nápoje?

Graf 5: Máte osobní zkušenost s řízením vozidla po požití alkoholického nápoje?⁹²



U otázky č. 5 odpovědělo 82 respondentů (75,2 %) negativně, čímž deklarovali, že nikdy neřídili motorové vozidlo po požití alkoholu. Zbývajících 27 účastníků šetření (24,8 %) však potvrdilo, že během své řidičské praxe, což znamená, za dobu vlastnictví řidičského oprávnění pro skupinu A nebo B, alespoň jednou řídili motorové vozidlo po požití alkoholu. Autor považuje tento fakt za alarmující, protože z celkového počtu

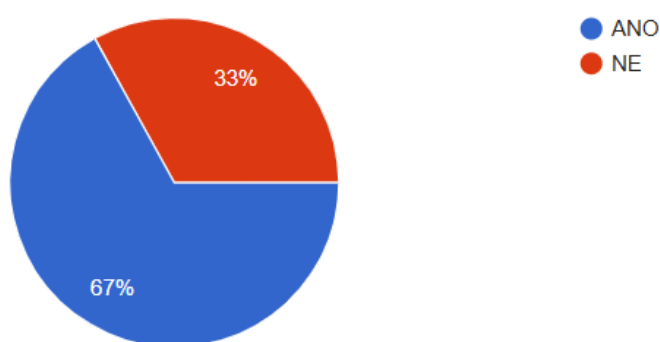
⁹¹ Vlastní zdroj.

⁹² Vlastní zdroj.

se jedná o ¼ respondentů, kteří vykazují zkušenost z takto rizikovým chováním. V této souvislosti autor odkazuje na kapitulu 6.2, teoretické části této bakalářské práce, kde na základě statistiky Policie ČR za rok 2024 a rok 2025 bylo v součtu u 4 dopravních nehod prokázáno řízení vozidla viníkem dopravní nehody bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou byl ještě pod vlivem alkoholu.

Otázka č.6: Manipulujete za jízdy s telefonním přístrojem?

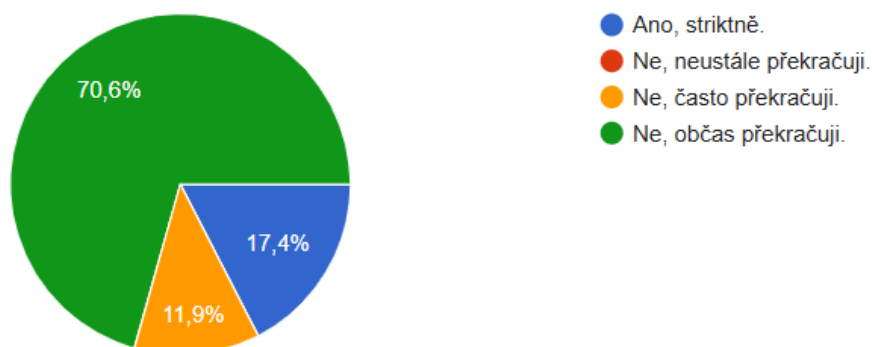
Graf 6: Manipulujete za jízdy s telefonním přístrojem?⁹³



Jak znázorňuje Graf 6, tak celkem 73 respondentů (67 %) připouští manipulaci s telefonním přístrojem během jízdy, zatímco pouze 36 respondentů (33 %) tuto činnost neguje. Zde je opět vidět znepokojivý výsledek, neboť z celkového počtu zúčastněných více jak ⅔ dotázaných respondentů přiznávají deficit v plném soustředění na řízení motorového vozidla.

Otázka č.7: Dodržujete nejvyšší dovolenou rychlost v úseku křížení dálnic D1 a D2?

Graf 7: Dodržujete nejvyšší dovolenou rychlost v úseku křížení dálnic D1 a D2?⁹⁴



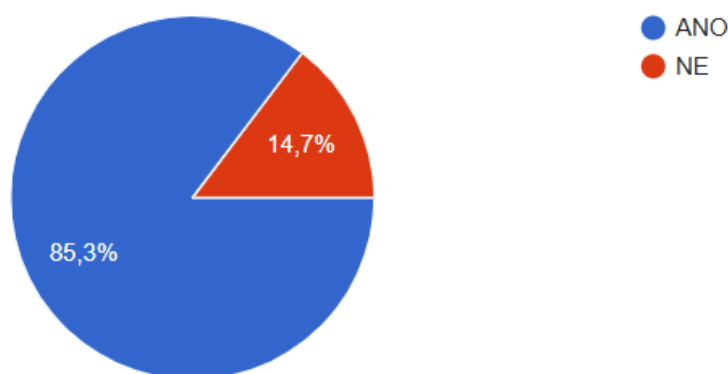
⁹³ Vlastní zdroj.

⁹⁴ Vlastní zdroj.

Graf 7 interpretuje míru dodržování rychlostních limitů v úseku křížení dálnic D1 a D2. Získaná data ukazují, že 77 respondentů (70,6 %) rychlost občas překračuje a 13 respondentů (11,9 %) ji překračuje často. Pouze 17,4 % (19 osob) deklaruje striktní dodržování předpisů, což představuje kriticky nízký podíl. Tyto výsledky korelují s poznatky v kapitole 6.2 teoretické části, kde je nepřiměřená rychlost identifikována jako jedna z hlavních příčin nehodovosti v lokalitě křížení dálnic D1 a D2.

Otázka č.8: Dbáte v úseku křížení dálnic D1 a D2 na udržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly?

Graf 8: Dbáte v úseku křížení dálnic D1 a D2 na udržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly?⁹⁵

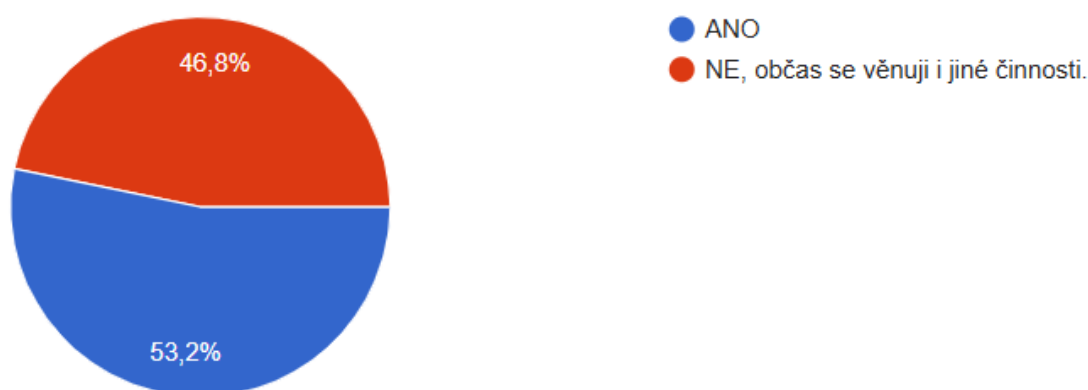


Předmětem otázky č. 8 je dodržování bezpečného odstupu od vpředu jedoucího vozidla. Z dat prezentovaných v Grafu 8 vyplývá, že 93 respondentů (85,3 %) deklaruje zachování bezpečné vzdálenosti, zatímco 16 dotázaných (14,7 %) tento fakt neguje. Problematika nedostatečného rozestupu mezi vozidly je v souladu s kapitolou 6.2 teoretické části klasifikována jako jedna z primárních příčin vzniku dopravních nehod.

Otázka č.9: Věnujete se plně řízení vozidla a sledujete situaci v provozu v úseku křížení dálnic D1 a D2?

⁹⁵ Vlastní zdroj.

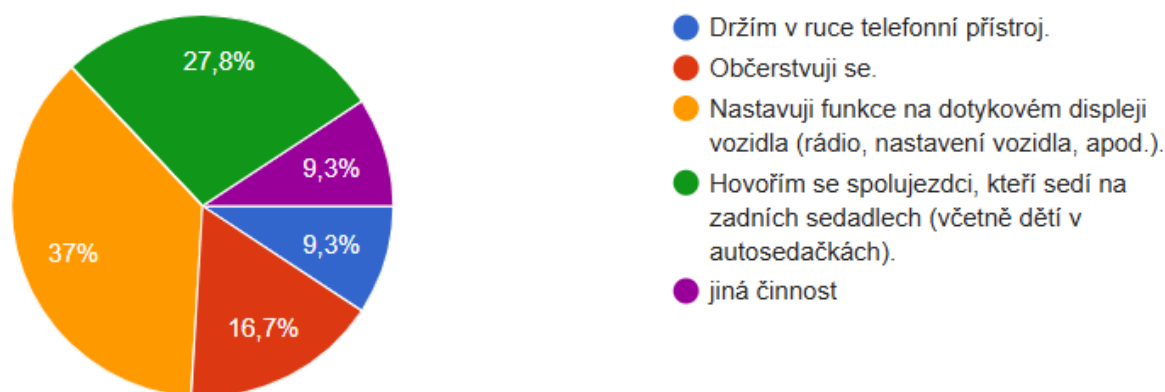
Graf 9: Věnujete se plně řízení vozidla a sledujete situaci v provozu v úseku křížení dálnic D1 a D2?⁹⁶



Otázka č. 9 zkoumá míru koncentrace řidičů na primární činnost, kterou je ovládání vozidla při řízení. Nadpoloviční většina, konkrétně 58 respondentů (53,2 %), deklaruje plnou pozornost věnovanou řízení. Zbývajících 51 dotázaných (46,8 %) však připouští, že se v daném úseku občas věnují i nesouvisejícím aktivitám. Tato skutečnost je zásadní v kontextu kapitoly 6.2 teoretické části, kde je nedostatečná pozornost řidiče definována jako jedna z klíčových příčin vzniku nehodových událostí.

Otázka č.10: Pokud jste na otázku č.9 odpověděl/a „NE“, vyberte některou z možností.

Graf 10: Pokud jste na otázku č.9 odpověděl/a „NE“, vyberte některou z možností.⁹⁷



Otázka č. 10 rozvíjí předchozí zjištění u skupiny 51 řidičů, kteří přiznali sníženou pozornost při řízení. Respondenti v této části specifikovali konkrétní formy distrakce. Z Grafu 10 vyplývá, že nejčastější aktivitou je obsluha dotykového rozhraní vozidla, kterou uvedlo 20 osob (37 %). Následuje konverzace se spolucestujícími na zadních

⁹⁶ Vlastní zdroj.

⁹⁷ Vlastní zdroj.

sedadlech u 15 respondentů (27,8 %), konzumace občerstvení u 8 respondentů (16,7 %) a 4 respondenti manipulují s mobilním telefonem (9,3 %). Shodný podíl respondentů (9,3 %) pak uvedl blíže nespecifikované vedlejší činnosti.

Otázka č.11: Jaká je frekvence Vaší kontroly vozidla před jízdou?

Graf 11: Jaká je frekvence Vaší kontroly vozidla před jízdou?⁹⁸



Otázka č. 11 se zabývá pravidelností kontrol technického stavu vozidel. Z Grafu 11 vyplývá, že největší část vzorku, konkrétně 48 osob (44 %), provádí kontrolu pouze reaktivně, tedy na základě upozornění palubního systému. Pravidelnou měsíční kontrolu deklaruje 23 respondentů (21,1 %), týdenní 7 respondentů (6,4 %) a kontrolu před každou jízdou pouze 12 dotázaných (11 %). Zbývajících 19 respondentů (17,4 %) se kontrole nevěnuje vůbec. Znepokojivým zjištěním je fakt, že souhrnně 61,4 % respondentů zanedbává aktivní prevenci a spoléhá se buď na automatickou diagnostiku, nebo kontrolu zcela opomíjí. Jak je však uvedeno autorem v kapitole 3.3, teoretické části této bakalářské práce, tak v úseku křížení dálnic D1 a D2 nebyla technická závada na vozidle jako příčina vzniku dopravních nehody zjištěna ani žádným z účastníků uplatňována.

Otázka č.12: Byla Vám již někdy uložena pokuta za porušení dopravních předpisů?

⁹⁸ Vlastní zdroj.

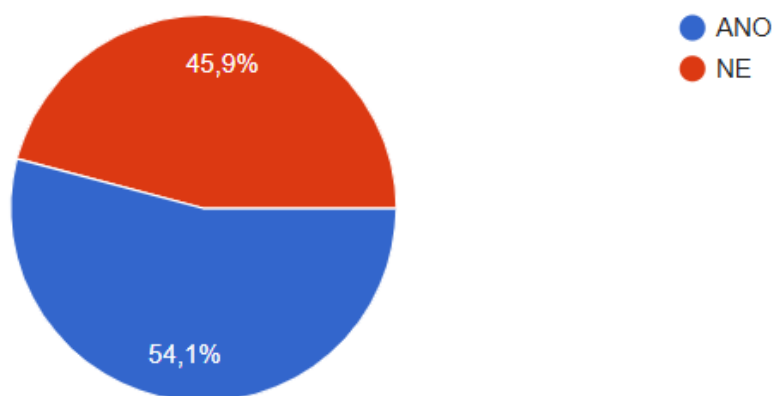
Graf 12: Byla Vám již někdy uložena pokuta za porušení dopravních předpisů?⁹⁹



Otázka č. 12 zjišťuje zkušenost respondentů s represivními postihy a skladbu přestupků, za které byli sankcionováni. Žádnou pokutu doposud neobdrželo 37 dotázaných (33,9 %). U zbývajících většiny, která již byla pokutována, dominuje překročení povolené rychlosti u 45 respondentů (41,3 %). Mezi další příčiny postihů patří v pěti případech držení telefonu (4,6 %). Technický stav vozidla, nesprávná jízda v pruzích a nevěnování se řízení (vše po 1 %). Ostatní typy deliktů tvořily v 19 případech odpovědi (17,4 %).

Otázka č.13: Máte osobní zkušenost s dopravní nehodou v úseku křížení dálnic D1 a D2?

Graf 13: Máte osobní zkušenost s dopravní nehodou v úseku křížení dálnic D1 a D2?¹⁰⁰



Třináctá otázka monitoruje osobní zkušenost respondentů s nehodovostí ve vymezeném dálničním úseku. Z dat přenesených do Grafu 13 vyplývá, že 59 osob (54,1 %) již bylo účastníky dopravní nehody, zatímco 50 dotázaných (45,9 %) doposud

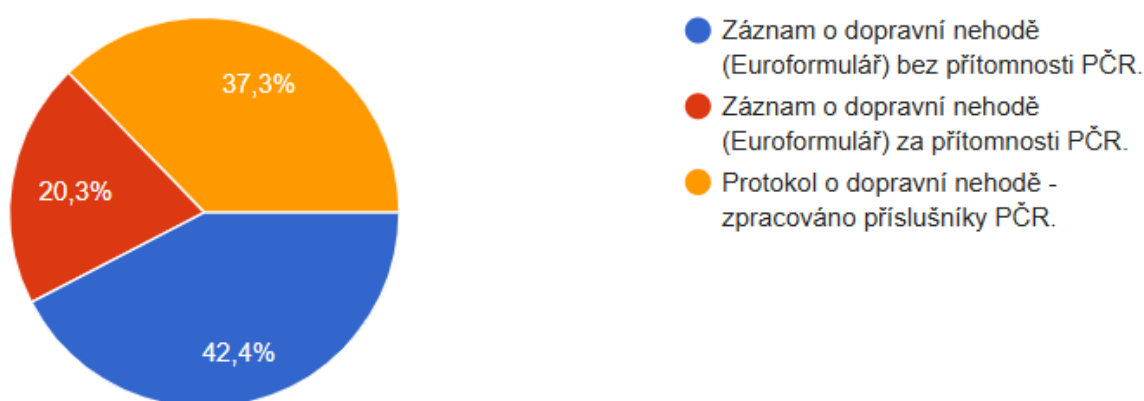
⁹⁹ Vlastní zdroj.

¹⁰⁰ Vlastní zdroj.

žádnou kolizi v daném místě nezažilo. V rámci této otázky nebylo blíže specifikováno procesní postavení respondenta, tedy zda figuroval v roli viníka, poškozeného či svědka události.

Otázka č.14: V případě kladné odpovědi na otázku č. 13 uveďte, jakým způsobem byla předmětná dopravní nehoda na místě vyřízena?

Graf 14: V případě kladné odpovědi na otázku č. 13 uveďte, jakým způsobem byla předmětná dopravní nehoda na místě vyřízena?¹⁰¹

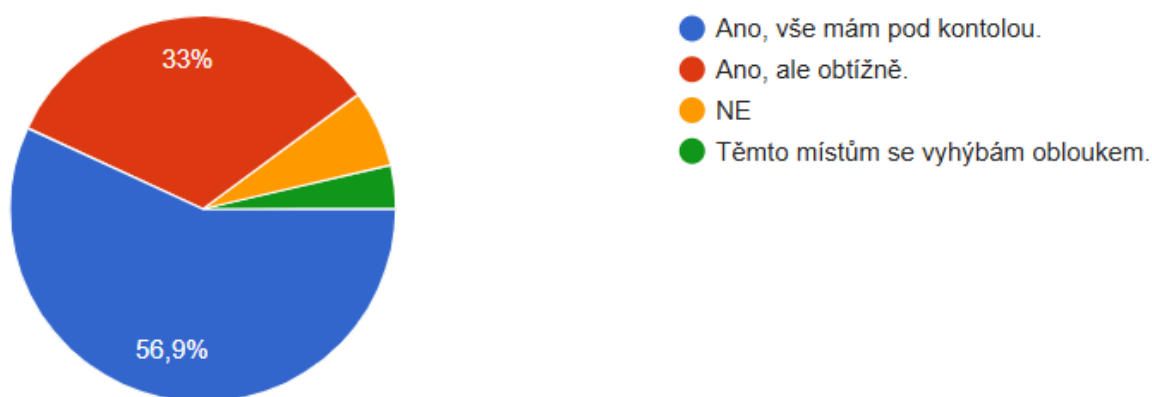


Čtrnáctá otázka navazuje na předchozí zjištění u skupiny 59 respondentů s nehodovou zkušeností a analyzuje způsob administrativního řešení těchto událostí v úseku křížení dálnic D1 a D2. Z výsledků vyplývá, že Policie ČR asistovala u 57,6 % případů, z čehož ve 22 případech vyhotovila Protokol o dopravní nehodě a ve 12 případech Záznam o dopravní nehodě. Samotnými účastníky byl tzv. Euroformulář sepsán pouze ve 25 případech (42,4 %). Vysoký podíl nehod šetřených policií (Graf 14) indikuje závažnější charakter těchto kolizí, spojený pravděpodobně se zraněním osob, škodou na majetku třetích stran či škodou přesahující zákonný limit 200 tis. Kč. K této skutečnosti mohou negativně přispívat nejen příčiny dopravních nehod, které jsou uvedeny v kapitole 6.2, teoretické části této bakalářské práce, ale také zvýšená intenzita provozu způsobená velkým množstvím obchodních center nacházejících se v tomto úseku, mající za následek přetíženost stávající silniční infrastruktury.

Otázka č.15: Když jedete po úseku dálnice, který je umístěný v blízkosti nákupní zóny, zvládáte sledovat dopravní značení a současně provoz se zvýšenou intenzitou dopravy?

¹⁰¹ Vlastní zdroj.

Graf 15: Když jedete po úseku dálnice, který je umístěný v blízkosti nákupní zóny, zvládáte sledovat dopravní značení a současně provoz se zvýšenou intenzitou dopravy?¹⁰²



Vzhledem k tomu, že ve vybraném úseku se nacházejí i obchodní centra, tak otázka č. 15 se respondentů dotazuje, pokud se ocitnou v tomto místě, jestli zvládají sledovat aktuální dopravního značení v souvislosti se zvýšenou intenzitou dopravy. Plně se věnovat řízení vozidla a současně sledovat aktuální dopravní značení zvládá 62 respondentů (56,9 %). Oproti tomu 36 respondentů (33 %) uvedlo, že situaci v místě sice zvládají, ale již s obtížemi, 7 respondentů (6,4 %) dopravní situaci nezvládá a 4 respondenti (3,7 %) uvedli, že se raději takovému místu vyhýbají obloukem. Z Grafu 15 tedy vyplývá, že pro celkem 43,1 % řidičů se situace v tomto místě stává natolik nepřehlednou, že jakékoliv pochybení řidiče, může mít za následek způsobení dopravní nehody.

7.4 Vyhodnocení otázek v rámci hypotéz

Hypotéza č. 1: Většina řidičů dodržuje vybraná pravidla silničního provozu.

Otázky dotazníku č. 4 až 12 se zaměřovaly na dodržování pravidel v úseku křížení dálnic D1 a D2.

Ze získaných odpovědí na otázku č. 4: „Dbáte na dodržování dopravních předpisů v úseku křížení dálnic D1 a D2?“ vyplývá, že pouze 17,4 % respondentů uvádí, že pravidla dodržují vždy. Na základě tohoto výsledku lze konstatovat, že z hlediska dodržování pravidel silničního provozu se u řidičů neprojevuje očekávaná míra spolehlivosti a zodpovědnosti. Pouze malá část řidičů (17,4 %) uvádí, že pravidla vždy dodržují, což vede k zamítnutí hypotézy č. 1.

¹⁰² Vlastní zdroj.

Na otázku č. 5: „Máte osobní zkušenost s řízením vozidla po požití alkoholického nápoje?“ odpověděla $\frac{1}{4}$ respondentů ANO, což lze vyhodnotit, jako zarážející. Předpoklad byl, že kladné odpovědi se budou blížit 0. Lze konstatovat, že tato míra nezodpovědnosti nepodporuje hypotézu č. 1.

U otázky č. 6: „Manipulujete za jízdy s telefonním přístrojem?“ 67 % respondentů uvedlo, že ANO. Odpovědi tedy nejsou v souladu s hypotézou č. 1.

Na otázku č. 7: „Dodržujete nejvyšší dovolenou rychlost v úseku křížení dálnic D1 a D2?“ uvádí 82,5 % respondentů, že ne vždy dodržují stanovené limity rychlosti. Odpovědi falzifikují hypotézu č. 1.

U otázky č. 8: „Dbáte v úseku křížení dálnic D1 a D2 na udržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly?“ – je z odpovědí patrné, že 85,3 % respondentů odpovědělo, že dodržuje bezpečnou vzdálenost. Odpovědi verifikují hypotézu č. 1.

Na otázku č. 9 – „Věnujete se plně řízení vozidla a sledujete situaci v provozu v úseku křížení dálnic D1 a D2?“ téměř 47 % respondentů odpovědělo, že se plně nevěnuje řízení vozidla. Jen těsná většina 53 % verifikuje hypotézu č. 1.

Otázka č. 10 blíže specifikuje činnosti řidičů, kteří se plně nevěnují řízení motorového vozidla.

Otázka č. 11: „Jaká je frekvence Vaší kontroly vozidla před jízdou?“ I když je řidič zodpovědný za technický stav vozidla, které řídí, tak na tuto otázku odpovědělo jen 11 % dotázaných, že vozidlo kontroluje vždy před každou jízdou. Odpovědi nepodporují hypotézu č.1.

Otázka č. 12: „Byla vám již někdy uložena pokuta za porušení dopravních předpisů?“ Až 66 % respondentů už byla v minulosti řešena za přestupky v dopravě. Odpovědi jednoznačně vyvracejí hypotézu č. 1.

Z vyhodnocení jednotlivých odpovědí vychází, že pouze odpovědi na otázky č. 8 a č. 9 verifikovaly hypotézu č. 1. Ostatní odpovědi na otázky č. 4, 5, 6, 7, 11, 12 vedou k závěru, že většina oslovených řidičů nedodržuje pravidla silničního provozu, a to ani v tak důležitých aspektech, jako je rychlost jízdy, věnování se řízení a je zde i velká míra tolerance k řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, což je alarmující zjištění.

Celkově lze tedy konstatovat, že vytýčená hypotéza č. 1 „Většina řidičů dodržuje vybraná pravidla silničního provozu“ byla, vzhledem k statistické významnosti, falzifikována.

Hypotéza č. 2: Většina řidičů byla v daném úseku účastníkem silničního provozu.

Odpovědi na otázku č. 13 týkající se účasti v silničním provozu (konkrétní otázka se zaměřovala na to, zda se respondent někdy ocitl v situaci dopravní nehody či incidentu v daném úseku) ukazují, že více než polovina řidičů (54,1 %) se v daném úseku někdy stala účastníkem dopravního incidentu. Otázka č. 14 dále rozebírá způsoby řešení dopravních nehod. **Tím se vytýčená hypotéza č. 2 vzhledem k statistické významnosti potvrzuje.**

Hypotéza č. 3: Více než třetina respondentů se nedokáže plně orientovat v dopravním značení v daném úseku.

Otázka dotazníku č. 15 zaměřená na orientaci v dopravním značení ve vybraném úseku prokázala, že u celkem 43,1 % respondentů existují potíže s úplným a správným porozuměním dopravního značení. **Tím je i tato vytýčená hypotéza, vzhledem k statistické významnosti, potvrzena.**

Zatímco hypotéza č. 1 nebyla potvrzena, tak naopak hypotézy č. 2 a č. 3 jsou na základě výsledků dotazníkového šetření, vzhledem k statistické významnosti, potvrzeny. Výsledky také naznačují, že většina řidičů má zkušenosti s účastí v dopravních incidentech na zkoumaném úseku a zároveň více než třetina respondentů se nedokáže plně a správně orientovat ve stávajícím dopravním značení.

Tento výsledek je zážející, neboť nedodržování pravidel a nedostatečná orientace v dopravním značení patří mezi klíčové faktory ovlivňující vznik dopravních nehod. Hlavní příčinou dopravních nehod tedy zůstává právě lidský faktor ve formě nedodržování dopravních předpisů a chybné rozhodování v krizových situacích. Rovněž toto vyhodnocení nejenže potvrzuje potřebu dalšího zaměření na preventivní a represivní opatření, ale také poukazuje na zlepšování dopravní výchovy se zřetelem na aktuální dopravní chování řidičů.

8 Komparace zjištěných dat a návrhy opatření

V závěru této bakalářské práce autor shrnuje poznatky, které vyplynuly z analýzy dat i z názorů řidičů, a současně předkládá konkrétní návrhy opatření, jež by mohly přispět ke snížení nehodovosti v úseku křížení dálnic D1 a D2.

Ve vyhodnocovaném úseku došlo během roku 2024 celkem k 74 dopravním nehodám a v roce 2025 celkem k 64 dopravním nehodám, z nichž drtivá většina v roce 2024 v 73 případech a v roce 2025 v 63 případech byla zaviněna lidským faktorem, nikoli technickou závadou či nepředvídatelnou událostí jako střet se zvěří. Tento statistický obraz potvrzuje, že největší rezervy leží v chování řidičů.

Výsledky dotazníkového šetření podpořily tuto skutečnost a prokázaly, že přes 82 % respondentů nedodrží pravidla silničního provozu a rovněž přibližně 82 % přiznalo překračování povolené rychlosti v daném úseku. Znepokojivé je také, že téměř polovina řidičů (46,8 %) se v kritickém úseku při jízdě věnuje i jiným činnostem než samotnému řízení motorového vozidla. Tyto chování výrazně zvyšují riziko kolize, zvláště v prostředí se zvýšenou intenzitou provozu a složitou dopravní signalizací.

Na základě zjištěných výsledků autor navrhuje následující preventivní opatření:

- Zvýšení informovanosti řidičů formou cílených kampaní cestou krátkých online video spotů či letáků distribuovaných na čerpacích stanicích, která by byla zaměřena na rizika překračování rychlosti a nedodržování bezpečné vzdálenosti.
- Optimalizace dopravního značení, spočívající v přehlednějším umístění značek s důrazem na postupné snižování rychlosti a zvýraznění klíčových instrukcí při blížení se k dopravnímu uzlu. Zejména včasné a přehledné značení jízdnic pruhů, které následně řidiče navedou na jejich požadovaný směr cesty, Praha, Ostrava, Bratislava nebo Brno.
- Zavedení proměnných informačních panelů, které v případě zvýšené hustoty provozu, ať už z důvodu dopravní nehody nebo nepříznivého počasí, včasné upozorní řidiče na aktuální nejvyšší dovolenou rychlost a dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly.
- Častější mobilní kontroly rychlosti zaměřené na nejrizikovější časové úseky (ráno a odpoledne), které podle analýzy nehod vykazují nejvyšší počet incidentů.

- Spolupráce s BESIP a místními autoškoly spočívající v pořádání preventivních workshopů pro řidiče, kde budou výsledky této práce prezentovány a diskutovány.

Základním pilířem, který by výrazně ulehčil intenzitě provozu v křížení dálnic D1 a D2, je nejen modernizace stávající komunikace v podobě již započatém rozšiřování celkového počtu jízdních pruhu ze čtyř na šest, ale také dobudování chybějící dálniční sítě, které by spočívalo ve výstavbě propojení stávajících dálničních úseků a tím by bylo umožněno řidičům transistní přepravy se tomuto dopravně vytíženému úseku vyhnout.

Nicméně jak ukazuje propojení teoretických poznatků a praktických dat, není nezbytné čekat na drahé stavební úpravy. Klíčem je cílená komunikace a efektivní využití stávající infrastruktury. Tato práce tak poskytuje nejen soubor podložených doporučení, ale i konkrétní návod, jak by bylo vhodné dále postupovat při zvyšování bezpečnosti v jednom z nejfrekventovanějších dopravních uzlů České republiky. Realizace těchto opatření by mohla vést ke snížení počtu nehod a následných zranění.

Na základě těchto zjištění je proto nutné zintenzivnit preventivní opatření v oblasti dopravní výchovy, cíleně upozorňovat na význam dodržování pravidel a správné orientace v dopravním značení. Kromě preventivních aktivit by měly být posíleny i kontrolní a represivní mechanismy, aby se zabránilo opakovanému porušování pravidel, které významně přispívá ke vzniku dopravních nehod. Celkově lze tedy shrnout, že pokud nedojde k zásadním změnám v chování řidičů, lidský faktor bude i nadále převládat jako hlavní příčina dopravních nehod na zkoumaném úseku.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BOHADLO, D. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. 2.vydání. Komentáře Wolters Kluwer. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 596 s. ISBN 978-80-7676-419-4.
2. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
3. BRUCKNEROVÁ, E. *Trestní právo hmotné a procesní*. Učebnice Právnické fakulty MU. Brno: Masarykova univerzita, 2022-2023. 230 s. ISBN 978-80-280-0067-7.
4. BRUCKNEROVÁ, E. *Trestní právo hmotné a procesní: zvláštní část*. 3., doplněné a přepracované vydání. Edice učebnic Právnické fakulty MU. Brno: Masarykova univerzita, 2023. 253 s. ISBN 978-80-280-0281-7.
5. CEJP, M. *Kriminologický výzkum: praktická příručka*. Pro praxi. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2018. 175 s. ISBN 978-80-7380-743-6.
6. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
7. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
8. KALAŠOVÁ, A. a PAĽO, J. *Dopravné inžinierstvo: organizácia a riadenie dopravy*. Vysokoškolské učebnice. V Žiline: Žilinská univerzita, 2003. 165 s. ISBN 80-8070-076-1.
9. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel*. 1. vyd. Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra, 2013. 207 s. ISBN 978-80-260-5466-5.
10. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 141. ISBN neuvedeno.
11. NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. 373 s. ISBN 978-80-7380-651-4.

12. OLECKÁ, I. a IVANOVÁ, K. *Metodologie vědecko-výzkumné činnosti*. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2010. 44 s. ISBN 978-80-87240-33-5.
13. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
14. PŘIBYL, P. a SVÍTEK, M. *Inteligentní dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: BEN-technická literatura, 2001, 543 s. ISBN 80-7300-029-6.
15. VALENTA, V. *Dopravní nehody*. 2., upr. vyd. Praha, Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2010. 14 s. ISBN 978-80-87304-09-9.

Elektronické zdroje

1. BESIP. *Aktuální strategie*. [online]. BESIP, © 2021. [cit. 2026-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>>.
2. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Přehled nehod v silničním provozu*. [online]. Nehody.cdv.cz, © 2026 [citováno 2026-02-08]. Dostupné z WWW: <<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2q1w>>.
3. ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Bouracka*. [online]. Bouracka.cz, © 2026 [citováno 2026-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://bouracka.cz>>.
4. ČESKÝ ROZHLAS. *Makadam – Slovo nad zlato*. [online]. Mujrozhlaz.cz © 2015. [cit. 2026-02-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.mujrozhlaz.cz/slovo-nad-zlato/makadam-povrchova-vrstva-silnic-z-hrubeho-drceneho-kameniva-proliteho-asfaltem>>.
5. DOKOUPIL, J. *Faktory ovlivňující dopravní nehody v úseku křížení dálnic D1 a D2*. [online]. Docs.google.com, © 2026. Dostupné z WWW: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSd_18HxsnFEzh1-oHyJMpKgB92yAB90emeSBUUFTQkxlvOwiw/viewform?usp=sharing&oid=116135530743922446881>.
6. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Ředitelství služby dopravní policie*. [online]. Policie ČR, © 2026. [cit. 2026-01-31]. Dostupné z WWW: <<https://policie.gov.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>>.
7. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Dálnice D1*. [online]. ŘSD, © 2026. [cit. 2026-02-01]. Dostupné z WWW: <<https://rsd.cz/>>.

8. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Dálnice D2*. [online]. ŘSD, © 2026. [cit. 2026-02-01]. Dostupné z WWW: <<https://rsd.cz/>>.
9. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *První úsek rozšíření dálnice D1 na šestipruh zprovozní ŘSD už v pondělí 7.dubna*. [online]. ŘSD, © 2025. [cit. 2026-02-01]. Dostupné z WWW: <<https://kraje.rsd.cz/jihomoravsky/4945-2/>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Pokyn Ř ŘSDP č. 2/2025, *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky*, 2025. Praha: Policejní prezidium České republiky. Interní akty řízení.
2. ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č.32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, 2001. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 11.
3. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích, 1997. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 3.
4. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, 2009. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 11.
5. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, 2016. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.
6. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2000. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98.
7. ČSN 73 6100-2 (736100), *Názvosloví pozemních komunikací – Část 2, Projektování pozemních komunikací*. Praha: Česká Agentura pro Standardizaci, 2008. 44 s. Třídící znak 736100.

Seznam zkratek

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

ČSN – Česká technická norma

LTV 158 – Linka tísňového volání 158

MAIS3 – Maxim Abbreviated Injury Scale (Zkrácená stupnice zranění EU Maxim)

MHD – Městská hromadná doprava

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

OSDP KŘP JMK – Odbor služby dopravní policie Jihomoravského kraje

PČR – Policie České republiky

Pokyn Ř ŘSDP – Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

Seznam grafů

Graf 1 – Identifikace pohlaví	47
Graf 2 – Věková struktura respondentů	47
Graf 3 – Jste držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A nebo B?	48
Graf 4 – Dbáte na dodržování dopravních předpisů v úseku křížení dálnic D1 a D2?	49
Graf 5 – Máte osobní zkušenost s řízením vozidla po požití alkoholického nápoje?	49
Graf 6 – Manipulujete za jízdy s telefonním přístrojem?.....	50
Graf 7 – Dodržujete nejvyšší dovolenou rychlost v úseku křížení dálnic D1 a D2?	50
Graf 8 – Dbáte v úseku křížení dálnic D1 a D2 na udržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly?	51
Graf 9 – Věnujete se plně řízení vozidla a sledujete situaci v provozu v úseku křížení dálnic D1 a D2?	52
Graf 10 – Pokud jste na otázku č.9 odpověděl/a „NE“, vyberte některou z možností.	52
Graf 11 – Jaká je frekvence Vaší kontroly vozidla před jízdou?	53
Graf 12 – Byla Vám již někdy uložena pokuta za porušení dopravních předpisů?	54
Graf 13 – Máte osobní zkušenost s dopravní nehodou v úseku křížení dálnic D1 a D2?	54
Graf 14 – V případě kladné odpovědi na otázku č. 13 uveďte, jakým způsobem byla předmětná dopravní nehoda na místě vyřízena?	55
Graf 15 – Když jedete po úseku dálnice, který je umístěný v blízkosti nákupní zóny, zvládáte sledovat dopravní značení a současně provoz se zvýšenou intenzitou dopravy?	56

Seznam příloh

Příloha 1 – Dotazník.....	67
---------------------------	----

Příloha 1 – Dotazník

Vážení respondenti,

jmenuji se Jiří Dokoupil a jsem studentem 3.ročníku na VŠERS v Příbrami v bakalářském studijním programu Bezpečnostně právní činnost.

Chtěl bych Vás touto cestou požádat o vyplnění krátkého dotazníku (15 otázek), který bude součástí mojí bakalářské práce.

Všechny Vaše odpovědi budou zcela anonymní, a proto bych Vás poprosil o co nejpravdivější odpovědi.

Vaše odpovědi mně pomohou vyhodnotit jaké příčiny dopravních nehod nejvíce ovlivňují dopravní nehodovost v tomto úseku a jaké jsou možnosti řešení dopravní situace směřující k jejímu snížení.

Děkuji Vám, že jste ochotni věnovat chvilku svého volného času pro dobrou věc.

Otázka č.1: Identifikace pohlaví

a) Žena

b) Muž

Otázka č.2: Věková struktura respondentů

a) 18 - 30 let

b) 31 - 50 let

c) 51 - 68 let

d) 69 a více

Otázka č.3: Jste držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A nebo B?

a) ANO

b) NE

Otázka č.4: Dbáte na dodržování dopravních předpisů v úseku křížení dálnic D1 a D2?

- a) Nedodržuji.
- b) Ano, vždy.
- c) Občas je poruším.

Otázka č.5: Máte osobní zkušenost s řízením vozidla po požití alkoholického nápoje?

- a) ANO
- b) NE

Otázka č.6: Manipulujete za jízdy s telefonním přístrojem?

- a) ANO
- b) NE

Otázka č.7: Dodržujete nejvyšší dovolenou rychlost v úseku křížení dálnic D1 a D2?

- a) Ano, striktně.
- b) Ne, neustále překračuji.
- c) Ne, často překračuji.
- d) Ne, občas překračuji.

Otázka č.8: Dbáte v úseku křížení dálnic D1 a D2 na udržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly?

- a) ANO
- b) NE

Otázka č.9: Věnujete se plně řízení vozidla a sledujete situaci v provozu v úseku křížení dálnic D1 a D2?

- a) ANO
- b) NE, občas se věnuji i jiné činnosti.

Otázka č.10: Pokud jste na otázku č.9 odpověděl/a „NE“, vyberte některou z možností:

- a) Držím v ruce telefonní přístroj.
- b) Občerstvuji se.
- c) Nastavuji funkce na dotykovém displeji vozidla (rádio, nastavení vozidla, apod.).
- d) Hovořím se spolujezdcí, kteří sedí na zadních sedadlech (včetně dětí v autosedačkách).
- e) jiná činnost

Otázka č.11: Jaká je frekvence Vaší kontroly vozidla před jízdou?

- a) Nekontroluji.
- b) Jednou za měsíc.
- c) Jednou za týden.
- d) Vždy před každou jízdou.
- e) Jen v případě, že mě kontrolka upozorní na závadu.

Otázka č.12: Byla Vám již někdy uložena pokuta za porušení dopravních předpisů?

- a) Ano, držení telefonního přístroje v ruce.
- b) Ano, překročení stanovené rychlosti.
- c) Ano, nevěnování se řízení.
- d) Ano, jízda v jízdnicích pruzích (přejíždění, připojování).
- e) Ano, technický stav vozidla.
- f) NE
- g) Ano, ale nic z uvedeného.

Otázka č.13: Máte osobní zkušenost s dopravní nehodou v úseku křížení dálnic D1 a D2?

a) ANO

b) NE

Otázka č.14: V případě kladné odpovědi na otázku č. 13 uveďte, jakým způsobem byla předmětná dopravní nehoda na místě vyřízena?

a) Záznam o dopravní nehodě (Euroformulář) bez přítomnosti PČR.

b) Záznam o dopravní nehodě (Euroformulář) za přítomnosti PČR.

c) Protokol o dopravní nehodě – zpracováno příslušníky PČR.

Otázka č.15: Když jedete po úseku dálnice, který je umístěný v blízkosti nákupní zóny, zvládáte sledovat dopravní značení a současně provoz se zvýšenou intenzitou dopravy?

a) Ano, vše mám pod kontrolou.

b) Ano, ale obtížně.

c) NE

d) Těmto místům se vyhýbám obloukem.