

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNÍ BEZPEČNOST A PŘIPRAVENOST
OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY NA DOPRAVNÍ
NEHODY**

Autor práce: Václav Novák, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Václav Novák, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Dopravní bezpečnost a připravenost obyvatel České republiky na dopravní nehody

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Road Safety and Preparedness of the Population of the Czech Republic for Traffic Accidents

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

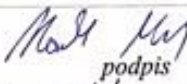

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: prosinec 2025




Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je zhodnotit připravenost obyvatel České republiky na situace spojené s dopravními nehodami a souvisejícími mimořádnými událostmi, včetně hromadných nehod, a zjistit, jaké postupy a chování by volili při jejich řešení, a jak celkově vnímají dopravní bezpečnost.

Vedlejším cílem je ověřit znalost základních a doporučených postupů při setkání s dopravní nehodou a porovnat ji se skutečnými znalostmi a zkušenostmi respondentů napříč věkovými skupinami.

Student: Václav Novák, DiS.	7.12.2025 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	7.12.2025 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	14.1.2026 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	14.1.2026 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	15.1.2026 datum	 podpis



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

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

.....

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

ABSTRAKT

NOVÁK, V. Dopravní bezpečnost a připravenost obyvatel České republiky na dopravní nehody. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 76 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: Bezpečnost silničního provozu, dopravní nehody, prevence dopravních nehod, připravenost obyvatelstva, mimořádné události v dopravě, postupy při dopravní nehodě

Bakalářská práce se zaměřuje na problematiku bezpečnosti silničního provozu, dopravních nehod a připravenosti obyvatel České republiky na jejich řešení. Pozornost je věnována situacím spojeným s dopravními nehodami a souvisejícím mimořádným událostem v dopravě, včetně hromadných dopravních nehod, a znalosti postupů při dopravní nehodě. Hlavním cílem práce je zhodnotit připravenost obyvatelstva na řešení dopravních nehod a zjistit, jaké postupy a chování by volili při jejich řešení. Vedlejším cílem je ověřit znalost doporučených postupů při dopravní nehodě napříč věkovými skupinami. Ke splnění předem stanovených cílů bylo využito kvantitativní dotazníkové šetření mezi obyvateli České republiky. Získaná data budou vyhodnocena a porovnána s odbornými poznatky v oblasti prevence dopravních nehod a zvyšování připravenosti obyvatelstva. Výsledky práce mohou přispět k identifikaci slabých míst ve znalostech obyvatel a sloužit jako podklad pro návrh preventivních a vzdělávacích opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

ABSTRACT

NOVÁK, V. Road Safety and Preparedness of the Population of the Czech Republic for Traffic Accidents. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 76 pgs. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: Road traffic safety, traffic accidents, traffic accident prevention, population preparedness, emergency events in road transport, procedures in the event of a traffic accident.

This bachelor's thesis focuses on the issue of road traffic safety, traffic accidents, and the preparedness of the population of the Czech Republic to deal with such situations. Attention is paid to situations related to traffic accidents and associated emergency events in road transport, including mass traffic accidents, as well as to knowledge of procedures to be followed in the event of a traffic accident. The main aim of the thesis is to assess the level of preparedness of the population for dealing with traffic accidents and to identify which procedures and behaviours they would choose in such situations. The secondary aim is to verify knowledge of recommended procedures in the event of a traffic accident across different age groups. To fulfil the predefined objectives, a quantitative questionnaire survey was conducted among the population of the Czech Republic. The collected data will be analysed and compared with expert knowledge in the field of traffic accident prevention and increasing population preparedness. The results of the thesis may contribute to the identification of weaknesses in the population's knowledge and serve as a basis for proposing preventive and educational measures in the field of road traffic safety.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
1.1 Výzkumná metoda	11
1.2 Participanti výzkumu	12
1.3 Výzkumné otázky.....	12
2 Teoretické základy dopravní bezpečnosti	14
2.1 Definice dopravní bezpečnosti.....	14
2.2 Bezpečnost v kontextu dopravy	15
2.3 Význam dopravní bezpečnosti pro společnost.....	16
2.4 Definice a vymezení základních pojmů	17
3 Dopravní nehody a mimořádné události v dopravě	21
3.1 Příčiny dopravních nehod	22
3.2 Druhy dopravních nehod.....	25
3.3 Mimořádné události v silniční dopravě.....	29
4 Postupy a doporučení při dopravní nehodě.....	32
4.1 Postupy účastníků dopravní nehody podle právních předpisů.....	32
4.2 Postupy při řešení malé dopravní nehody z pohledu pojišťoven	35
4.3 Postupy a doporučení ve smyslu první pomoci při dopravní nehodě	39
5 Vyhodnocení výsledků empirického výzkumu	41
5.1 Dotazníkové šetření.....	41
5.2 Návrhy a doporučení pro zlepšení stavu řešené problematiky.....	57
5.3 Diskuze.....	59
5.4 Vyhodnocení hypotéz.....	60
Závěr	63
Seznam použitých zdrojů	64
Seznam zkratk	67

Seznam tabulek a grafů	68
Seznam příloh.....	69
Příloha č. 1 – Základní postupy a jednání při dopravní nehodě.....	70
Příloha č. 2 – Dotazník k bezpečnosti silničního provozu	74

Úvod

Dopravní bezpečnost a připravenost obyvatel České republiky na dopravní nehody představují klíčový aspekt pro zajištění správné péče o oběti těchto událostí i pro samotnou prevenci jejich vzniku. Na prevenci dopravních nehod, ať už prostřednictvím aktivních či pasivních bezpečnostních prvků, vymáhání dodržování pravidel silničního provozu ze strany policie nebo zvyšování znalostí a odpovědnosti řidičů, je nutné nahlížet jako na základní pilíř, který prokazatelně snižuje negativní následky nehod, případně jim dokáže zcela zabránit. Z uvedených důvodů je téma považováno za důležité a vhodné pro hlubší zpracování.

Problematika dopravní bezpečnosti a dopravních nehod zahrnuje široký soubor faktorů, které ovlivňují chování účastníků silničního provozu. Do tohoto souboru patří jak kvalita a řešení dopravní infrastruktury, úroveň dopravní gramotnosti jednotlivých účastníků, tak i jejich ochota poskytnout pomoc v krizové situaci, která se mezi lidmi výrazně liší. Častým jevem je také předpoklad, že pomoc poskytne někdo jiný, což se objevuje zejména při vyšším počtu přítomných osob. Hlavní problém proto spočívá v kombinaci těchto povětšinou negativních faktorů, které jsou u každého jednotlivce odlišné, avšak lze je prostřednictvím vhodných vzdělávacích a preventivních programů pozitivně ovlivnit. Tyto aspekty je nutné zkoumat, analyzovat jejich aktuální stav a pokusit se identifikovat příčiny, které k jejich projevu vedou.

Práce je inspirována a založena na odborné literatuře a aktuálních trendech, které se uplatňují při řešení dopravní problematiky, nehodovosti a následků, jež tyto události přinášejí. Toto téma bylo zvoleno z důvodu osobního zájmu a snahy o zlepšení současné situace v oblasti dopravní bezpečnosti, k čemuž může tato práce alespoň částečně přispět.

Hlavním cílem práce bylo zhodnotit připravenost obyvatel České republiky na situace spojené s dopravními nehodami a souvisejícími mimořádnými událostmi, včetně hromadných nehod, a zjistit, jaké postupy a chování by volili při jejich řešení, a jak celkově vnímají dopravní bezpečnost. Vedlejším cílem bylo ověřit znalost základních a doporučených postupů při setkání s dopravní nehodou a porovnat ji se skutečnými znalostmi a zkušenostmi respondentů napříč věkovými skupinami.

Při výzkumu bylo postupováno formou dotazníkového šetření, které bylo distribuováno mezi širokou veřejnost v České republice a oslovilo dobrovolné respondenty napříč věkovými skupinami. Cílem šetření bylo získat reálná data o úrovni

připravenosti a znalostí obyvatel, jejich postojích k různým bezpečnostním prvkům v dopravě a o subjektivním vnímání dopravních rizik. Získaná data byla následně vyhodnocena a porovnána s odbornými doporučeními a závěry expertů v dané problematice.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Na začátku teoretické části uvádí čtenáře do problematiky, představuje a definuje pojmy nezbytné k porozumění tématu a následně shrnuje teoretické poznatky z oblasti dopravní bezpečnosti a dopravních nehod.

Dále se zaměřuje na doporučené postupy při řešení dopravní nehody a na popis preventivních a technických prvků zvyšujících dopravní bezpečnost, které jsou v práci rozpracovány zejména v kapitolách věnovaných bezpečnosti v kontextu dopravy, prevenci dopravních nehod, příčinám dopravních nehod a postupům při řešení dopravní nehody. Součástí teoretické části je rovněž rozbor faktorů ovlivňujících chování účastníků silničního provozu.

Praktická část je věnována vyhodnocení dotazníkového šetření, interpretaci získaných výsledků a jejich porovnání s odbornými poznatky.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bylo zhodnotit připravenost obyvatel České republiky na situace spojené s dopravními nehodami a souvisejícími mimořádnými událostmi, včetně hromadných nehod, a zjistit, jaké postupy a chování by volili při jejich řešení, a jak celkově vnímají dopravní bezpečnost. Vedlejším cílem bylo ověřit znalost základních a doporučených postupů při setkání s dopravní nehodou a porovnat ji se skutečnými znalostmi a zkušenostmi respondentů napříč věkovými skupinami.

Bylo provedeno dotazníkové šetření, které se distribuovalo mezi širokou veřejnost v České republice a oslovilo dobrovolné respondenty z různých věkových skupin. Ambicí šetření bylo získat reálná data o úrovni připravenosti a znalostech obyvatel, o jejich postojích k různým bezpečnostním prvkům v dopravě a o subjektivním vnímání dopravních rizik. Získaná data byla následně vyhodnocena a porovnána s odbornými doporučeními a závěry expertů v dané problematice.

1.1 Výzkumná metoda

Pro získání relevantních a důvěryhodných dat, která jsou nezbytným podkladem pro zpracování bakalářské práce, byla zvolena kvantitativní výzkumná strategie. Ta pracuje s číselnými údaji, měřením a statistickým vyhodnocením. Opírá se o předem stanovené hypotézy, které jsou na základě výsledků následně potvrzovány nebo vyvraceny. Cílem této strategie je dosáhnout objektivních, měřitelných a ověřitelných výsledků.

Ke sběru dat od zájmových skupin bylo využito strukturované dotazníkové šetření, jehož úkolem bylo získat potřebná data pro vyhodnocení stanovených hypotéz. Šetření bylo realizováno prostřednictvím položených otázek, na které respondenti mohli libovolně odpovídat, a bylo nastaveno tak, aby umožnilo získat maximum relevantních informací napříč zájmovými skupinami.

Dotazníkové šetření bylo distribuováno elektronicky; po otevření odkazu mohl respondent kdykoliv a kdekoliv s připojením k internetu přidat svůj osobní pohled na danou problematiku. Elektronická forma dotazníku byla zvolena z důvodu snadnější dostupnosti pro široké publikum, snazší distribuce a také ambice získat co nejvíce potřebných dat. Dotazník obsahoval uzavřené otázky.

1.2 Participanti výzkumu

Výzkumu se účastnili obyvatelé ČR různého věku, vzdělání i pohlaví, což zajišťovalo pestrou skladbu respondentů. Vzhledem k povaze zkoumaného tématu, které se dotýká široké veřejnosti, byl dotazník distribuován co nejširšímu okruhu respondentů. Šíření probíhalo prostřednictvím přímo zaslaného odkazu, sdílení odkazu ve facebookových skupinách a také osobním vyplněním dotazníku na mobilním telefonu zpracovatele práce, což bylo využito zejména u starších osob, které nemají přístup k moderním technologiím. Pro realizaci dotazníkového šetření byl využit online nástroj Google Forms. Celkově na dotazník odpovědělo 132 respondentů.

1.3 Výzkumné otázky

Na základě těchto otázek byly ověřovány jednotlivé hypotézy a současně byly získány podklady potřebné k naplnění výzkumných cílů práce.

- **Jaká je úroveň připravenosti obyvatel ČR na dopravní nehody?**
- **Jaké znalosti mají respondenti o správných postupech při dopravní nehodě?**
- **Jak by respondenti postupovali v případě, že by byli svědky dopravní nehody?**
- **Jaké bezpečnostní prvky považují respondenti za nejúčinnější?**

Stanovené hypotézy, které budou v práci následně potvrzeny nebo vyvráceny:

- H1: Většina obyvatel České republiky hodnotí svou připravenost na řešení dopravní nehody jako spíše nedostatečnou.
- H2: Respondenti vykazují nedostatečné znalosti správných a doporučených postupů při dopravní nehodě.
- H3: Většina respondentů by při setkání s dopravní nehodou jako první krok přivolala složky IZS, avšak další doporučené postupy nejsou dostatečně známé.
- H4: Respondenti považují za nejúčinnější bezpečnostní prvky zejména opatření, která přímo zvyšují osobní ochranu účastníků silničního provozu.

Zjištění získaná prostřednictvím dotazníkového šetření byla vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy. Uzavřené otázky byly zpracovány na základě četnosti jednotlivých odpovědí, které byly následně prezentovány ve formě grafů. Výsledky výzkumu byly dále

porovnány se stanovenými hypotézami, na jejichž základě bylo posouzeno, které z nich byly potvrzeny a které nikoli. Interpretace výsledků byla provedena kombinací analýzy četnosti odpovědí a jejich obsahového vyhodnocení.

2 Teoretické základy dopravní bezpečnosti

V této části se práce zabývá vymezením klíčových pojmů nezbytných pro pochopení popisované problematiky a uvádí čtenáře hlouběji do tématu dopravní bezpečnosti. Uvedené teoretické poznatky tvoří základní rámec, o který se opírá další obsah práce. Současně dodává kontext potřebný pro správnou interpretaci výsledků praktické části a je zaměřena na nejdůležitější teoretické přístupy, které se v současnosti uplatňují v souvislosti s dopravní bezpečností, a na popis faktorů, které mají zásadní vliv na její úroveň.

2.1 Definice dopravní bezpečnosti

Podle aktuálně platného zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je dopravní bezpečnost v České republice úzce spojena s povinností jednotlivých účastníků provozu. Každý účastník je povinen chovat se tak, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví ani majetek ostatních osob či svůj vlastní. S tím souvisí povinnost přizpůsobit své chování stavu vozovky, dopravně-technickým podmínkám, povětrnostní situaci, aktuálnímu provozu, ale také vlastním schopnostem a zdravotnímu stavu. Účastníci provozu jsou dále povinni řídit se pravidly stanovenými zákonem, pokyny policistů a dalších osob oprávněných řídit nebo usměrňovat provoz. Nedílnou součástí je rovněž respektování světelných a akustických signálů, dopravních značek a dopravních zařízení, jejichž dodržování přímo přispívá k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.¹

Bezpečnost silničního provozu lze vnímat jako organizovaný a promyšlený soubor opatření, jejichž cílem je předcházet nežádoucím událostem na komunikacích nebo v co největší míře minimalizovat jejich následky. Tato opatření se vztahují k provozu na pozemních komunikacích a k přepravě osob i materiálu. Bezpečnost silničního provozu představuje ucelený systém, který na základě odborných zjištění a doporučení usiluje o takový stav dopravy, jenž v běžném životě zajišťuje ochranu všech účastníků provozu. Bezpečnost silničního provozu lze chápat jako stav dobře fungujícího a řízeného dopravního systému, v němž přijatá opatření snižují výskyt konfliktních situací

¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

a dalších jevů, které mohou ohrozit plynulost a bezpečný průběh dopravy na pozemních komunikacích.²

2.2 Bezpečnost v kontextu dopravy

Bezpečnost v kontextu dopravy je nutné chápat jako ucelený soubor opatření, chování a vnějších vlivů, které působí na každého účastníka provozu a které lze v určité míře ovlivňovat. Na celkovou úroveň bezpečnosti má zásadní vliv především člověk, jenž je ve srovnání s moderními technologiemi a bezpečnostními prvky vozidel mnohdy nejslabším článkem dopravního systému. Přestože jsou současná vozidla vybavena pokročilými prvky pasivní i aktivní bezpečnosti, jako jsou bezpečnostní pásy, airbagy, systémy ESP či ABS nebo asistenty monitorující mrtvé úhly, lidský faktor zůstává klíčovým prvkem, který významně ovlivňuje bezpečný průběh jízdy.^{3,4}

Schopnosti řidiče či jiného účastníka provozu mohou být ovlivněny celou řadou faktorů, vyplývajících jak z jeho vlastních rozhodnutí, tak i z nenadálých událostí, které nemohl ovlivnit. Typickými příklady jsou řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, ale také akutní zdravotní komplikace, jako je infarkt myokardu, cévní mozková příhoda nebo epileptický záchvat. Významným faktorem, který se postupně a přirozeně promítá do schopností člověka bezpečně řídit, je rovněž proces stárnutí.

Dopravní bezpečnost z pohledu lidského činitele je ovlivňována celou řadou faktorů, z nichž mezi nejvýznamnější patří zejména:

- kvalitní řidičský výcvik a průběžná edukace, které formují návyky bezpečného chování v provozu,
- dopravní výchova a výcvik již od raného věku, například formou her, modelových situací nebo vzdělávacích programů,
- preventivní opatření zaměřená na snižování rizik a předcházení nehod.

Lze předpokládat, že úroveň dopravní bezpečnosti bude ve vyspělých zemích, které již prošly intenzivním rozvojem automobilové dopravy, nadále stoupat i přes její zvyšující se intenzitu. Tento trend je připisován systematickému zpracovávání a zavádění

² FELCAN, Miroslav. *Teoreticko aplikačné aspekty správy dopravy*. České Budějovice, 2021, s. 35. ISBN 978-80-7556-089-6.

³ Tamtéž, s. 41.

⁴ ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha, 2013, s. 13. ISBN 978-80-247-4113-0.

akčních programů jako Eureka, Prometheus či Drive zaměřených na zvýšení bezpečnosti. Mezi jejich hlavní strategické cíle patří:

- zvýšení bezpečnosti osobních a nákladních vozidel,
- budování bezpečnějších silnic,
- zaměření na motocyklisty,
- posílení kvalitního výcviku při získávání řidičského oprávnění.

Tento trend však nelze očekávat v zemích, které teprve vstupují do fáze rozsáhlého rozvoje automobilismu a potýkají se s jeho negativními dopady. Tyto státy často z různých důvodů nedisponují podmínkami potřebnými k systematickému zvyšování úrovně dopravní bezpečnosti.^{5,6,7}

2.3 Význam dopravní bezpečnosti pro společnost

Zájem o dopravní bezpečnost je celospolečenský a odborníci zabývající se dopravou v evropských zemích usilovně pracují na jejím zlepšování různými způsoby. Jejich hlavním cílem je zvýšení bezpečnosti pro všechny účastníky dopravy i individuální mobility. Přesto však každým rokem dochází v Evropě k dopravním nehodám, které mají na svědomí několik desítek tisíc obětí a představují značnou zátěž pro celou společnost. Klíčovým předpokladem pro zvyšování úrovně dopravní bezpečnosti je odpovědné a ohleduplné chování každého jednotlivce, které se přímo promítá do celkového stavu bezpečnosti na pozemních komunikacích.⁸

Podle statistik Světové zdravotnické organizace (WHO) patří zranění spojená s dopravními nehodami celosvětově mezi osmou nejčastější příčinu úmrtí. V populaci ve věku 15–29 let, tedy u mladých lidí, představují dokonce příčinu zcela nejčastější. Každým rokem dochází k fatálním dopravním nehodám, při nichž je usmrceno více než jeden milion osob. Tyto nepříznivé trendy se nedaří zvrátit ani přes rozsáhlé úsilí a implementaci moderních bezpečnostních prvků do nových vozidel. Prognózy navíc

⁵ Tamtéž, s. 13–15.

⁶ ČESKÉ SDRUŽENÍ OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD. *Dopravní nehody a jejich oběti*. Praha, 2022, s. 32. ISBN 978-80-7345-742-6.

⁷ ADAMEC, Vladimír et al. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha, 2008, s. 14–15. ISBN 978-80-247-2156-9.

⁸ ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha, 2013, s. 14–15. ISBN 978-80-247-4113-0.

naznačují, že do roku 2030 se dopravní nehody mohou stát až pátou nejčastější příčinou úmrtí na světě.^{9,10}

Vedle zásadních dopadů na lidské životy a zdraví představují dopravní nehody také výraznou ekonomickou zátěž pro ČR. Odhad celkových ročních ekonomických ztrát spojených s dopravní nehodovostí, potažmo s dopravní bezpečností, dosáhl podle Nejvyššího kontrolního úřadu v roce 2022 téměř 135 miliard Kč, což odpovídá přibližně 2,2 % HDP ČR.¹¹ Z uvedených skutečností vyplývá, že ekonomické ztráty spojené s dopravní nehodovostí mají přímý dopad na celou společnost a v kombinaci se zdravotními a fatálními následky dopravních nehod vytvářejí potřebu systematicky pracovat na jejich výrazném snižování.

2.4 Definice a vymezení základních pojmů

Bezpečnost

Bezpečnost lze v obecné rovině chápat jako stav systému, ve kterém jsou možné hrozby a rizika sníženy na přijatelnou úroveň a systém je zároveň schopen udržet svou stabilitu, funkčnost a spolehlivost i při působení vnějších či vnitřních vlivů. Z pohledu teorie bezpečnosti představuje bezpečnost míru ochrany zájmů referenčního objektu, tedy subjektu, který určitou hrozbu vnímá jako významnou nebo potenciálně ohrožující jeho další existenci a fungování. V oblasti dopravy se tento pojem vztahuje především k bezpečnosti silničního provozu. Ta zahrnuje soubor pravidel, opatření a činností zaměřených na snižování rizik, omezování konfliktních situací a prevenci vzniku dopravních nehod. Za bezpečnou lze považovat takovou dopravní situaci nebo komunikaci, kde je umožněn plynulý pohyb vozidel bez vzniku nebezpečných interakcí a bez ohrožení účastníků provozu. Smyslem dopravní bezpečnosti je tedy vytvářet

⁹ ŠUCHA, Matuš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019, s. 15. ISBN 978-80-7422-726-4.

¹⁰ SHINAR, David. *Traffic Safety and Human Behavior*. Bingley, 2017, s. 11. ISBN 978-1-78635-221-7.

¹¹ NEJVYŠŠÍ KONTROLNÍ ÚŘAD. *Bezpečnost na silnicích se zvýšila, stále ale umírá příliš lidí*. Tisková zpráva č. 22/26 [online]. Praha, 2023 [cit. 2025-12-15]. Dostupné z WWW: <https://www.nku.cz/cz/promedia/tiskove-zpravy/bezpecnost-na-silnicich-se-zvysila--stale-ale-umira-prilis-lidi-id13504/>.

podmínky, které zajistí bezpečný pohyb osob i vozidel, zabrání vzniku mimořádných událostí, případně alespoň významně zmírní jejich následky.^{12,13,14,15}

Riziko

Riziko je chápáno jako pravděpodobnost vzniku jevu, který může způsobit škodu nebo zničení, a to v určitém časovém období a na konkrétním místě. Jeho význam není dán pouze samotnou pravděpodobností výskytu, ale také závažností možných následků. Stanovení míry rizika proto vyžaduje analýzu a hodnocení hrozeb z hlediska jejich dopadu na chráněné zájmy, zejména na život a zdraví osob, majetek či společenské vztahy. V kontextu silniční dopravy se riziko často pojí s rizikovým chováním účastníků provozu. Rizikové chování při řízení představuje takové jednání, které výrazně zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Mezi nejvýznamnější rizikové faktory patří zejména nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, nepoužívání bezpečnostních pásů a nerespektování pravidel silničního provozu. V praxi navíc často dochází ke kombinaci těchto faktorů, což výrazně zvyšuje riziko vzniku závažných následků.^{16,17,18}

Mimořádná událost

Mimořádnou událost můžeme chápat jako narušení běžného stavu systému, které vzniká v důsledku působení přírodních nebo antropogenních vlivů a může vést k ohrožení života, zdraví osob, majetku nebo životního prostředí. V kontextu silniční dopravy jsou mimořádné události nejčastěji spojeny se silničními dopravními nehodami, jejichž vznik a následky jsou podmíněny působením několika základních činitelů. Mezi tyto činitele patří zejména vozidlo, dopravní cesta a její okolní prostředí a člověk, tedy řidič, chodec nebo cyklista. Z hlediska platné legislativy je mimořádná událost vymezena zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, jako škodlivé působení

¹² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Základní pojmy bezpečnosti dopravy* [online]. Brno, 2004 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/letaky/4.pdf>

¹³ MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu* [online]. Praha, 2016, s. 5 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: <https://www.krizport.cz/soubory/data/dokumenty/terminologicky-slovník-pojmu-z-oblasti-krizoveho-řízení-ochrany-obyvatelstva>.

¹⁴ Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek: krizové řízení [pdf]. Praha: 2005, s. 12 [cit. 16. 12. 2025].

¹⁵ Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference. Praha, 2013, s. 80. ISBN 978-80-260-5466-5.

¹⁶ Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek: krizové řízení [pdf]. Praha: 2005, s. 13 [cit. 16. 12. 2025].

¹⁷ ŠUCHA, Matuš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019, s. 204–205. ISBN 978-80-7422-726-4.

¹⁸ SOUŠEK, Radovan. *Krizové řízení v dopravě*. Pardubice, 2002, s. 10. ISBN 80-86530-06-X.

sil a jevů vyvolaných činností člověka nebo přírodními vlivy, případně havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Toto legislativní vymezení je zásadní zejména pro postupy a činnost složek IZS při řešení mimořádných událostí v silniční dopravě.^{19,20}

Prevence

Prevence představuje soubor opatření, jejichž cílem je předcházet vzniku mimořádných událostí a krizových situací, případně omezovat škodlivé činnosti a jejich negativní dopady. Preventivní opatření lze rozdělit na pasivní a aktivní. Pasivní prevence zahrnuje zejména technická opatření, organizační opatření a výchovu obyvatelstva, zatímco aktivní prevence je zaměřena na zavádění systémů a opatření, která přímo snižují pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí. V oblasti silniční dopravy je prevence dopravních nehod a mimořádných událostí úzce spjata s identifikací nejčastějších forem rizikového chování účastníků silničního provozu. Analýza těchto rizikových faktorů umožňuje formulovat cílená preventivní opatření zaměřená na snižování pravděpodobnosti vzniku dopravních nehod a na zmírnění jejich následků. Mezi hlavní oblasti prevence patří regulace rychlosti, prevence řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, důsledné používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů a dodržování pravidel silničního provozu, zejména respektování světelné signalizace a přednosti v jízdě. Poslední a neopomenutelná součást prevence je důsledná dopravní výchova již od útlého věku, která má zásadní vliv na dopravní bezpečnost.^{21,22,23}

Dopravní nehoda a dopravní konflikt

Dopravní nehoda představuje jednu ze základních mimořádných událostí v silniční dopravě, která má přímý dopad na bezpečnost účastníků silničního provozu. Před samotnou dopravní nehodou se však často vyskytuje tzv. dopravní konflikt, označovaný také jako skoronehoda. Dopravní konflikt je definován jako pozorovatelná

¹⁹ SOUŠEK, Radovan. *Krizový management a doprava*. Pardubice, 2005, s. 155. ISBN 80-86530-18-3.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 3310–3318.

²¹ ŠUCHA, Matúš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019, s. 204–205. ISBN 978-80-7422-726-4.

²² MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu* [online]. Praha, 2016, s. 68 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: <https://www.krizport.cz/soubory/data/dokumenty/terminologicke-slovnicky-slovniku-pojmu-z-oblasti-krizoveho-rizeni-ochrany-obyvatelstva>.

²³ STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Prevence rizikového chování v dopravním prostředí* [online]. Praha, 2016, s. 11 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: https://szu.gov.cz/wp-content/uploads/2023/10/SZU_prevence_rizik_chov_doprav_prostredi-2016.pdf.

situace, ve které se dva nebo více účastníků silničního provozu přiblíží k sobě v takovém prostoru a čase, že vzniká bezprostřední nebezpečí kolize, pokud by jejich pohyb zůstal nezměněn. Dopravní konflikt tak lze chápat jako předstupeň dopravní nehody, kdy k samotné kolizi ještě nedošlo, avšak za nezměněných okolností by k ní s vysokou pravděpodobností došlo.

Z hlediska platné legislativy je dopravní nehoda vymezena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dopravní nehoda je podle tohoto zákona událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Dopravní nehody lze dále rozlišovat podle povinnosti účastníků přivolat k nehodě Policii České republiky. Rozhodujícím kritériem je zejména výše vzniklé hmotné škody, existence zranění nebo usmrcení osob, případně vznik škody na majetku třetí osoby, a to bez ohledu na výši této škody. Toto rozlišení má zásadní význam jak z hlediska zákonných povinností účastníků dopravní nehody, tak i z hlediska následného řešení pojistných událostí.^{24,25,26}

Hromadná dopravní nehoda

Česká legislativa pojem hromadná dopravní nehoda přímo nevymezuje, v odborné praxi je však tento termín běžně používán složkami IZS, které jsou na vznik, řešení i odstraňování následků těchto událostí systematicky připravovány. Hromadnou dopravní nehodu lze chápat jako mimořádnou událost v dopravě, která vzniká uvnitř dopravního systému a jejíž závažnost a rozsah následků vyžadují přijetí mimořádných organizačních a provozních opatření. Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob představují specifický typ mimořádných událostí v silniční dopravě, které se vyznačují vysokými nároky na koordinaci a řízení zásahu.^{27,28}

²⁴ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 10–14. ISBN 978-80-251-1791-0.

²⁵ KOCOUREK, Josef. *Metodika sledování dopravních konfliktů*. Praha, 2011, s. 13. ISBN 978-80-01-04752-1.

²⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

²⁷ SOUŠEK, Radovan. *Krizový management a doprava*. Pardubice, 2005, s. 124–125. ISBN 80-86530-18-3.

²⁸ MINISTERSTVO VNITRA ČR – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY. *Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu. Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob* [online]. Praha, 2017, s. 1–2 [cit. 2025-12-23]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.cz/soubor/9-d-d-ml3-r-dopravni-nehoda-s-velkym-poctem-osob-pdf.aspx>

3 Dopravní nehody a mimořádné události v dopravě

V předchozí kapitole byly definovány a vymezeny základní pojmy potřebné k uvedení čtenáře do problematiky, mimo jiné také pojem dopravní nehody a mimořádné události v dopravě. Bylo vysvětleno, jaké mají tyto události zákonné náležitosti a jak je lze dále členit podle různých kritérií. Dopravní nehoda je chápána jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, při níž dojde k usmrcení či zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.²⁹

Mimořádná událost je s pojmem dopravní nehody provázána. Představuje narušení běžného stavu systému, vzniklé působením přírodních nebo lidských vlivů, které může ohrozit život a zdraví obyvatel, majetek či životní prostředí. V kontextu dopravy jsou mimořádné události nejčastěji spojeny právě se silničními dopravními nehodami. Jejich vznik i následky jsou ovlivněny řadou činitelů, zejména technickým stavem vozidla, charakterem dopravní cesty a okolního prostředí a také lidským faktorem, tedy chováním řidičů, chodců či cyklistů.^{30,31}

V roce 2025 bylo Policií ČR řešeno celkem 85 518 dopravních nehod, které se odehrály na různých typech komunikací, od dálnic a silnic pro motorová vozidla přes silnice I., II. i III. třídy až po místní a účelové komunikace (polní a lesní cesty, ostatní). Na všech těchto typech komunikací došlo k dopravním nehodám, při nichž vyhasly životy 421 osob, 1 647 osob utrpělo těžká zranění a 25 013 osob bylo zraněno lehce. Celková finanční škoda odhadnutá Policií ČR na místě události se v roce 2025 vyšplhala na 8.346,9 milionu Kč. Nejnehodovějším druhem komunikace byly místní komunikace, na nichž bylo evidováno 46 057 dopravních nehod s 78 usmrcenými osobami.³²

V následujících podkapitolách budou tyto události dále rozpracovány tak, aby se čtenář dokázal v uvedených pojmech a jejich souvislostech lépe orientovat.

²⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

³⁰ SOUŠEK, Radovan. *Krizový management a doprava*. Pardubice, 2005, s. 155. ISBN 80-86530-18-3.

³¹ ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 3310–3318.

³² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti – prosinec 2025* [online]. Praha, 2025, s. 1–7 [cit. 2026-01-23]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.

3.1 Příčiny dopravních nehod

Příčin dopravních nehod v silničním provozu existuje celá řada. Společnost se proto dlouhodobě snaží tyto příčiny identifikovat a systematicky je omezovat, případně je zcela eliminovat. Závažné následky dopravních nehod, jako jsou usmrcení či zranění osob, jsou často přímým důsledkem rizikového a nezodpovědného chování účastníků silničního provozu a mají výrazný celospolečenský dopad.

Reakcí na tuto problematiku jsou preventivní strategie a projekty, například koncept Vize nula, jehož cílem je vytvořit tak bezpečné dopravní prostředí, aby nedocházelo k žádným smrtelným ani těžkým zraněním v důsledku dopravních nehod. Tyto iniciativy se zaměřují především na odstraňování hlavních příčin dopravních nehod a na systematické zvyšování úrovně dopravní bezpečnosti.³³

Po většinu doby, kdy se automobil stal běžnou součástí našich životů, zůstávají hlavní příčiny dopravních nehod neměnné. S vývojem technologií nebo se změnou způsobu využívání dopravních prostředků se však mění především předměty rozptýlení řidičů. Mezi hlavní příčiny dopravních nehod se řadí nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávné předjíždění.^{34,35} Níže uvedená tabulka znázorňuje hlavní příčiny dopravních nehod se statistickými údaji za rok 2025 a jejich porovnání s rokem 2024 v oblasti počtu usmrcených osob.

Tabulka 1: Hlavní příčiny DN zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2025

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. Vozidel)	počet nehod	podíl na celkovém počtu nehod	usmrceno osob	podíl na celkovém počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2024
nepřiměřená rychlost	11 421	14,8	124	33,1	-17
nesprávné předjíždění	1 201	1,6	20	5,3	1
nedání přednosti	10 358	13,4	64	17,1	-1
nesprávný způsob jízdy	54 119	70,2	167	44,5	-10

Zdroj: Policie ČR, *Informace o nehodovosti, 2025*.

³³ ŠUCHA, Matúš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019, s. 85–204. ISBN 978-80-7422-726-4.

³⁴ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha, 2005, s. 43–44. ISBN 80-7178-542-3.

³⁵ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti – prosinec 2025* [online]. Praha, 2025, s. 1, 5, 7 [cit. 2026-01-23]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

Nepřiměřená a nedovolená rychlost

Pod tímto pojmem se neskrývá pouze rychlost, která v České republice není povolena, ale také rychlost, která nebyla přizpůsobena okolním podmínkám. Dopravní konflikty, případně dopravní nehody, vznikají i při nižších rychlostech, než jsou státem povolené. Rychlost je zásadním faktorem zejména z hlediska reakce řidiče na vzniklou dopravní situaci. Významně ovlivňuje jak riziko vzniku dopravní nehody, tak i její následky. Rychlost se v základní míře podílí na všech dopravních nehodách a její výše představuje klíčový rozhodovací faktor pro jejich závažnost. Ze statistik vyplývá, že rychlost se podílí přibližně z 10 % na všech dopravních nehodách a zhruba z 30 % na nehodách smrtelných.³⁶

Níže jsou vymezeny nejčastěji používané rychlostní limity v obcích, přičemž u každého z nich je uvedeno, kde je nejčastěji používán, jaké procento chodců přežije případnou srážku a jaká je potřebná vzdálenost pro zastavení vozidla v krizové situaci. Uvedení této problematiky souvisí se skutečností, že právě v obcích dochází k největšímu počtu dopravních nehod. Při měření brzdné vzdálenosti byl povrch vozovky suchý, pokrytý asfaltem a použité vozidlo se nacházelo v dobrém technickém stavu.

- 50 km/h
 - Základní, legislativou daná rychlost na území obce, mimo dálnice a silnice pro motorová vozidla procházející obcí
 - Vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 35 m
 - Podíl chodců, kteří srážku přežijí: 80 %
- 40 km/h
 - Rychlost zvyšující bezpečnost silničního provozu
 - Vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 25 m
 - Podíl chodců, kteří srážku přežijí: 97 %
- 30 km/h
 - Zóny 30, rychlost zvyšující bezpečnost silničního provozu
 - Vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 17 m
 - Podíl chodců, kteří srážku přežijí: 97 %³⁷

³⁶ ŠUCHA, Matúš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019, s. 205. ISBN 978-80-7422-726-4.

³⁷ KLINGOROVÁ, Irena. *Úpravy komunikací v malých sídlech*. Praha, 2023, s. 48–50. ISBN 978-80-01-07174-8.

Nesprávný způsob jízdy

Do nesprávného způsobu jízdy lze zařadit nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla jedoucího před řidičem, věnování se jiné činnosti než samotnému řízení, například telefonování, psaní SMS zpráv nebo používání sociálních sítí, dále nesprávné otáčení či couvání a také nedodržování stanovené strany provozu na pozemních komunikacích, například jízdu v protisměru na dálnici. Rozptýlení řidiče významně přispívá ke vzniku dopravních nehod, avšak je velmi obtížné jednoznačně definovat, jaký konkrétní faktor řidiče v daném okamžiku ovlivňuje nebo snižuje jeho pozornost. Schopnost řidiče správně vyhodnotit dopravní situaci je proto i přes obtížnost přesné identifikace konkrétních rozptylujících jevů výrazně omezena.^{38,39}

Nedání přednosti

Nedání přednosti v jízdě se v tabulkách zveřejňovaných Policií ČR dlouhodobě umísťuje na třetím místě mezi hlavními příčinami dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel, hned za nepřiměřenou rychlostí, a představuje tak významný činitel přispívající k těmto událostem. Nedání přednosti v jízdě, případně její dodržení, přímo předchází vyhodnocení dopravní situace každým řidičem, které se liší v závislosti na jeho aktuálním zdravotním stavu, zkušenostech nabytých v silničním provozu či momentálním psychickém rozpoložení. Významnou roli zde hraje také předpoklad, že ostatní účastníci provozu dodržují v daném úseku předepsanou rychlost. Řidič, který tuto rychlost výrazně překračuje, se tak v případě kolize může přímo podílet na jejím vzniku i na následné odpovědnosti za dopravní nehodu. Všechny tyto faktory se přímo promítají do výsledného rozhodnutí řidiče. Nedání přednosti v jízdě zavinilo v roce 2025 na českých silnicích a dálnicích celkem 10 358 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 64 osob. Tento druh porušení pravidel silničního provozu se tak podílel na celkovém počtu usmrcených osob přibližně ze 17,1 %.^{40,41}

³⁸ ŠUCHA, Matuš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019, s. 208–209. ISBN 978-80-7422-726-4.

³⁹ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha, 2005, s. 43. ISBN 80-7178-542-3.

⁴⁰ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti – prosinec 2025* [online]. Praha, 2025, s. 5 [cit. 2026-01-23]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.

⁴¹ TOMEŠOVÁ, Jana. *Trestněprávní odpovědnost za dopravní nehodu při nedání přednosti v jízdě* [online]. Praha, 2017 [cit. 2026-01-23]. Dostupné z WWW: <https://www.pravni prostor.cz/clanky/trestni-pravo/trestnepravni-odpovednost-za-dopravni-nehodu-pri-nedani-prednosti-v-jizde>.

3.2 Druhy dopravních nehod

Dopravní nehody se liší podle více kritérií a typů. Jejich rozlišení závisí na zvoleném způsobu členění. Jedním ze základních kritérií, které určují druh dopravní nehody, je skutečnost, zda mají její účastníci zákonnou povinnost přivolat na místo dopravní nehody Policii ČR, či nikoli. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, upravuje případy, kdy tato povinnost vzniká, a kdy je naopak možné řešit dopravní nehodu formou vzájemné domluvy bez zásahu státních složek. Mezi hlavní kritéria, která o těchto skutečnostech rozhodují, patří zejména výše vzniklé škody, zranění nebo usmrcení některého z účastníků dopravní nehody a vznik škody na majetku třetích osob, například na dopravním značení, přičemž u tohoto typu škody není stanoven finanční limit. U některých účastníků dopravní nehody dochází k nesprávnému vyhodnocení vzniklé situace a následně i k nesprávnému postupu při řešení dopravní nehody. Takové jednání může mít negativní dopad zejména na pojistné plnění ze strany pojišťoven.^{42,43}

V roce 2025 Policie ČR vyhodnotila podle dostupných dat ze své evidence jako nejčastější druh dopravní nehody srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, a to v celkovém počtu 25 306 dopravních nehod. Naopak nejvýraznější pokles fatálních následků oproti předchozímu roku byl zaznamenán u střetu s pevnou překážkou, kdy se oproti roku 2024 snížil počet usmrcených osob o 23. Druhem dopravní nehody s nejfatálnějšími následky však zůstává právě srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při níž v roce 2025 vyhaslo celkem 198 lidských životů. Na druhém místě v počtu dopravních nehod se nachází srážka s vozidlem zaparkovaným, s počtem 23 936 nehod, a na třetím místě s celkovým počtem 21 468 nehod srážka s pevnou překážkou. Níže uvedená tabulka uvádí konkrétní přehled dat podle jednotlivých druhů dopravních nehod a v širším kontextu informuje čtenáře o aktuálním stavu této problematiky v roce 2025.⁴⁴

⁴² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

⁴³ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 14. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁴⁴ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti – prosinec 2025* [online]. Praha, 2025, s. 5–6 [cit. 2026-01-24]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.

Tabulka 2: Nehody podle druhu

Nehody podle druhu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2024	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2024
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	25 306	-656	198	-2
srážka s vozidlem zaparkovaným	23 936	-157	14	7
srážka s pevnou překážkou	21 468	1 045	86	-23
srážka s chodcem	2 816	-116	64	-2
srážka s lesní zvěří	2 580	-6 520	0	0
srážka s domácím zvířetem	366	-28	0	0
srážka s vlakem	120	-9	12	1

Zdroj: Policie ČR, *Informace o nehodovosti, 2025*.

Malá dopravní nehoda

Malá dopravní nehoda musí splňovat určité náležitosti, aby ji bylo možné za tento typ nehody považovat. Základním kritériem je její závažnost, která musí být nižší než u velké dopravní nehody, a zároveň není nutné přivolání Policie ČR na místo události. Pokud při dopravní nehodě dojde pouze ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel, případně na přepravovaných věcech, a výše této škody nepřesáhne částku 200 000 Kč, lze takovou událost považovat za malou dopravní nehodu. Zároveň musí mezi účastníky dojít ke shodě ohledně toho, kdo dopravní nehodu zavinil.

Další podmínkou je skutečnost, že při dopravní nehodě nesmí dojít k poškození majetku třetí osoby. Právní úprava neukládá účastníkům dopravní nehody povinnost přesně a bezchybně vyčíslit výši vzniklé škody přímo na místě události, nicméně se předpokládá, že účastníci disponují alespoň základním povědomím o jejím přibližném rozsahu. V případě, že by pojišťovna u povinného ručení odmítala plnění vůči svému pojištěnci z důvodu nesprávného odhadnutí výše škody, přistupuje se k posouzení subjektivních a objektivních schopností účastníka dopravní nehody škodu reálně odhadnout. Neplatí však, že by při nepatrném překročení rozhodné částky mohla pojišťovna automaticky odmítnout pojistné plnění nebo argumentovat vadami, které nebylo možné na místě objektivně zjistit či byly skryté.

Dalším znakem, na němž se musí účastníci dopravní nehody shodnout, je určení viníka dopravní nehody, případně konstatování spoluzavinění dalšího účastníka. Zápis

o dopravní nehodě lze provést v papírové podobě nebo elektronicky prostřednictvím aplikace České kanceláře pojistitelů Bouracka.cz.

Posledním rozhodujícím kritériem z tohoto hlediska je vznik škody na majetku třetí osoby. Jedná se například o dopravní nehodu s vozidlem pořízeným na leasing, kdy je vlastníkem leasingová společnost jako třetí osoba, s firemním vozidlem, zapůjčeným vozidlem nebo o střet s dopravní značkou, stromem či jinou součástí pozemní komunikace. V těchto případech nerozhoduje rozsah škody ani dohoda účastníků o zavinění dopravní nehody, Policie ČR musí být přivolána vždy a takovou událost již nelze považovat za malou dopravní nehodu.^{45,46}

Velká dopravní nehoda

Velkou dopravní nehodou se rozumí taková dopravní nehoda, při jejímž vzniku je ze zákona nutné přivolat Policii ČR na místo události. Jedná se o případy, kdy dojde k usmrcení nebo zranění některého z účastníků dopravní nehody, kdy hmotná škoda na zúčastněných vozidlech nebo přepravovaných věcech přesahuje částku 200 000 Kč, nebo kdy vznikne škoda na majetku třetích osob. Jsou-li tyto podmínky splněny, je vždy nutné Policii ČR přivolat, a to bez ohledu na návrhy či dohody ostatních účastníků dopravní nehody.

V případě, že k přivolání Policie ČR nedojde, a některý z účastníků se například z důvodu požití alkoholu před jízdou nebo nevyhovujícího technického stavu jeho vozidla snaží vyhnout policejnímu šetření, vystavují se účastníci riziku následného přestupkového řízení. Současně může dojít k nesprávnému vyhodnocení vzniklé škody, zejména v případě přijetí finančního vyrovnání na místě, což může vést k podhodnocení skutečných nákladů na opravu vozidla a dalších následných škod.^{47,48}

Hromadná dopravní nehoda z pohledu pojišťoven, HZS a ZZS

U vymezení hromadné dopravní nehody bylo již zmíněno, že tento pojem není v české legislativě přesně zákonem definován. Vzhledem k nutnosti řešení těchto událostí

⁴⁵ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 14–17. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁴⁶ ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Bouracka.cz* [online]. Praha, 2025 [cit. 2026-01-25]. Dostupné z WWW: <https://www.bouracka.cz>.

⁴⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

⁴⁸ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 17–18. ISBN 978-80-251-1791-0.

však byly složky státu a pojišťovny nuceny dospět alespoň k základnímu praktickému vymezení. Podle České kanceláře pojistitelů se hromadnou dopravní nehodou rozumí taková nehoda, kdy je zúčastněno minimálně 50 automobilů. Tyto nehody mají speciální režim likvidace.⁴⁹

Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, se zaměřuje na jiný aspekt než hmotnou stránku události a uvádí, že za hromadnou nehodu považuje takovou událost, při níž došlo k úmrtí minimálně deseti osob.⁵⁰ Je tedy zřejmé, že vymezení tohoto pojmu se liší v závislosti na oboru působnosti jednotlivých subjektů. Společným znakem všech těchto přístupů je však rozsah události, který je oproti standardním situacím výrazně větší a závažnější.

Hromadná dopravní nehoda je zároveň součástí stupnice dělení mimořádných událostí. Tyto události jsou zpravidla členěny do několika stupňů podle rozsahu následků a náročnosti zásahu, přičemž pro hromadné dopravní nehody jsou typické zejména druhý a třetí stupeň, označované jako nehodové a havarijní události. V těchto případech dochází k výraznému narušení plynulosti silničního provozu a je nezbytné přijímat mimořádná opatření k zabezpečení místa události a minimalizaci jejích následků.⁵¹

Podle metodických materiálů Hasičského záchranného sboru České republiky lze vznik těchto událostí předpokládat zejména u dopravních nehod prostředků hromadné dopravy osob, například autobusů, nebo u hromadných dopravních nehod, při nichž se účastní více než čtyři vozidla. Typickým znakem těchto událostí je zranění většího počtu osob s rozdílnou závažností poranění, nutnost souběžného provádění vyprošťovacích prací a intenzivní spolupráce složek IZS při poskytování přednemocniční neodkladné péče.⁵²

⁴⁹ ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Massenunfall | hromadná dopravní nehoda* [online]. Praha [cit. 2026-01-27]. Dostupné z WWW: <https://www.cap.cz/slovníknece/20449-item-1374>.

⁵⁰ ČESKO. Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 2011, částka 131, s. 4730–4801.

⁵¹ SOUŠEK, Radovan. *Krizový management a doprava*. Pardubice, 2005, s. 124–125. ISBN 80-86530-18-3.

⁵² MINISTERSTVO VNITRA ČR – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY. *Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu. Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob* [online]. Praha, 2017, s. 1–2 [cit. 2026-01-27]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.cz/soubor/9-d-d-ml3-r-dopravni-nehoda-s-velkym-poctem-osob-pdf.aspx>.

HZS ČR uvádí následující základní doporučení pro účastníky hromadné dopravní nehody:

- přivolat složky IZS,
- pokud je to možné, bezpečně opustit vozidlo a přesunout se za svodidla,
- je-li to možné, pomoci zraněným účastníkům a poskytnout první pomoc,
- umožnit plynulý průjezd složek IZS vytvořením záchrannářské uličky.⁵³

Základní postupy při hromadné dopravní nehodě jsou dle HZS ČR následující:

- zahájení průzkumu místa události za účelem zjištění počtu zraněných osob a havarovaných vozidel a vyhodnocení možných rizik,
- zahájení vyprošťování osob, vynášení zraněných a jejich prvotního ošetření,
- vytvoření místa nouzového přežití s ohledem na okolní podmínky za účelem zajištění základního komfortu zachraňovaných osob,
- řešení komplikací souvisejících s omezeným přístupem ke zraněným osobám, zejména z důvodu velkého počtu vozidel na malém prostoru, nepřístupného terénu nebo ztížených klimatických podmínek,
- práce s chováním účastníků dopravní nehody, zejména s projevy zmatenosti nebo agresivity.⁵⁴

3.3 Mimořádné události v silniční dopravě

Mimořádné události v dopravě lze dělit podle jejich původu. Tento původ se nachází buď vně dopravního systému, nebo uvnitř dopravního systému. Události vznikající vně dopravního systému představují situace způsobené okolnostmi, na které stát reaguje vyhlášením krizových stavů. Mezi tyto stavy patří například válečný stav, stav ohrožení státu nebo nouzový stav, kdy je silniční soustava využívána způsobem vymezeným v krizových plánech a přímo se tak podílí na jejich zvládnutí.

Naopak mimořádné události vznikající uvnitř dopravního systému mají společný spouštěcí mechanismus, kterým je samotná mimořádná událost v dopravě.

⁵³ SVITÁKOVÁ, Ivana. *Hromadné dopravní nehody* [online]. Praha, 2009 [cit. 2026-01-27]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.gov.cz/clanek/hromadne-dopravni-nehody.aspx>.

⁵⁴ Tamtéž.

Původci mimořádných událostí uvnitř dopravního systému jsou člověk, který dopravní prostředek přímo obsluhuje, dopravní prostředek samotný, případně jeho technický stav, dále dopravní cesta, její technický stav a sjízdnost, dopravní technologie a dopravní informace. Člověk jako takový je hlavní příčinou dopravních nehod přibližně v 85 %. Dopravní cesta a okolní prostředí se podílejí na vzniku dopravních nehod zhruba 10 % a na posledním místě je vozidlo jako takové, které má přímý podíl na vzniku dopravní nehody přibližně v 5 %.

Nejčastěji však dochází ke kombinaci těchto faktorů, z nichž následně vyplývá dopravní nehoda, potažmo mimořádná událost v dopravě. Je však pravidlem, že na většině dopravních nehod se přibližně z 95 % podílí lidský faktor, kdy určitá chyba nebo opomenutí, kterého se řidič, chodec nebo cyklista dopustí, vede ke zmíněnému výsledku.

Podle rozsahu vzniklé škody nebo podle množství prostředků, které bylo nutné nasadit k jejímu zvládnutí a k uvedení situace do standardního stavu, lze mimořádné události dělit na:

- nehodové události (stupeň I a II),
- havarijní události (stupeň III),
- krizové události (stupeň IV).

Zájmovými stupni v kontextu mimořádných událostí v dopravě jsou především stupně I a II, označované jako nehodové události, a dále stupeň III, tedy havarijní události, které zahrnují výše sledované jevy. Do těchto stupňů spadají závady, vady, poruchy, nehody, havárie, závažné havárie a pohromy. Níže uvedená tabulka znázorňuje jednotlivé kvantifikační stupně a jejich základní charakteristiku. Slouží k lepší orientaci v členění mimořádných událostí v resortu dopravy podle rozsahu jejich následků.⁵⁵

⁵⁵ SOUŠEK, Radovan. *Krizový management a doprava*. Pardubice, 2005, s. 124–155. ISBN 80-86530-18-3.

Tabulka 3: Dělení mimořádných událostí podle rozsahu následků

Kvantif. stupeň	Číslo a typ mimořádné události	Ztráty na lidských životech, újmny na zdraví	Materiální ztráty (mil. Kč)
I.	1. ZÁVADA	žádné	10 ⁻⁴
I.	2. VADA	žádné, dílčí ohrožení zdraví	10 ⁻⁴ -10 ⁻³
II.	3. PORUCHA	žádné, dílčí ohrožení zdraví	10 ⁻³ -10 ⁻²
II.	4. NEHODA	jedince, hromadné ohrožení zdraví	10 ⁻¹
III.	5. HAVÁRIE	několik jedinců	1 a více
III.	6. ZÁVAŽNÁ HAVÁRIE	desítky osob	1-10
III.	7. POHROMA	desítky až stovky	10-10 ²
IV.	8. KATASTROFA	stovky až tisíce	10 ² -10 ³
IV.	9. KATAKLYZMA	desetitisíce až statisíce	10 ³ -10 ⁴
IV.	10. APOKALYPSA	miliony a více	10 ⁶ a více

Zdroj: Krizový management a doprava, str. 125

Nehodový stav v dopravě

Nehodový stav v dopravě je mimořádná událost stupně I a II, která nastává po dopravní nehodě nebo po události s ní související. Dopad těchto událostí se citelně projevuje na plynulosti provozu na dopravní cestě. Po jeho vzniku je zejména za nepříznivých povětrnostních nebo ekologických vlivů nutné přijímat neobvyklá opatření směřující k jeho eliminaci, která zvládnou provést složky IZS.

Havarijní stav v dopravě

Havarijní stav v dopravě je mimořádná událost stupně III, při níž je narušena funkčnost dopravní cesty. K obnovení předhavarijního stavu však stále postačují síly a prostředky IZS, které při odstraňování následků události spolupracují s příslušnými specializovanými službami a se silami a prostředky resortu dopravy. K obnovení předhavarijního stavu se využívají havarijní plány, které byly zpracovány již před vznikem události.⁵⁶

⁵⁶ Tamtéž, s. 125.

4 Postupy a doporučení při dopravní nehodě

Kapitola pojednávající o postupech a doporučeních při dopravní nehodě se zaměřuje na vyjasnění a popis základních postupů, které se uplatňují při vzniku této mimořádné události v dopravě. Čtenáře uvádí do dané problematiky a nastiňuje základní postupy ověřené praxí odborníků.

Hlavním smyslem kapitoly je vymezení a popis uplatňovaných metod, které přispívají ke snížení následků vzniklých při dopravních nehodách. Kapitola se bude věnovat zejména postupům stanoveným zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, dále pohledu pojišťoven a jednotlivým krokům u malých dopravních nehod, které vedou ke zdárnému vyřešení pojistné události. V neposlední řadě budou uvedeny informace vycházející ze zdrojů IZS a jejich doporučení při řešení dopravních nehod.

Každodenní život a jeho nástrahy v silničním provozu ukazují, že první rozhodnutí a postupy zvolené bezprostředně po dopravní nehodě zásadně ovlivňují další průběh jejího vyšetřování. Někteří účastníci se mohou záměrně dopouštět takového chování, jehož cílem je negativně ovlivnit, případně alespoň ztížit následné objasňování dopravní nehody. Nejvýstižnějším příkladem takového jednání je požití alkoholu po dopravní nehodě, kterým se účastník snaží zastříti míru svého zavinění. Právní úprava však v tomto směru hovoří jednoznačně, neboť účastník dopravní nehody je povinen zdržet se požití alkoholických nápojů a užití jiných návykových látek po dopravní nehodě.

Naopak správné zajištění důkazního materiálu, nezbytného pro řádné vyřešení dopravní nehody, případně alespoň jeho podporu, představuje odpovědný postup, který přispívá k minimalizaci, případně úplné eliminaci negativních dopadů plynoucích z dopravní nehody.^{57,58}

4.1 Postupy účastníků dopravní nehody podle právních předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, představuje základní právní rámec pro vymezení chování účastníků při dopravních nehodách. V § 47, který se věnuje

⁵⁷ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 19. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁵⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

dopravní nehodě, stanovuje čtyři základní povinnosti řidiče, jenž se na dopravní nehodě podílel. Mezi tyto povinnosti patří:

- neprodleně zastavit vozidlo,
- zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud toto hrozí v důsledku dopravní nehody,
- spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.⁵⁹

V případech, kdy řidič tyto povinnosti nesplní, je možné jeho jednání sankcionovat, případně mu uložit i zákaz řízení motorových vozidel. Ujetí od dopravní nehody nebo jiné maření jejího vyšetřování se tedy v praxi nevyplácí. Při čtení druhého bodu by se mohlo zdát, že uvedené chování je samozřejmé, avšak v reálných situacích k jeho porušení dochází, a to jak vlivem šoku, tak i cílenou snahou o ztížení vyšetřování. Objevují se rovněž případy, kdy řidič z místa dopravní nehody ujede, následně požije alkohol a poté své jednání přehodnotí a sám se přihlásí. V takovém případě je však již pod vlivem alkoholu, což jeho situaci dále komplikuje, neboť dochází k porušení dalších právních předpisů upravujících tuto problematiku.⁶⁰

Při dopravní nehodě však nevznikají povinnosti pouze tomu, kdo dané vozidlo řídil, ale i ostatním účastníkům, na které tato událost působila. Účastníkem se rozumí taková osoba, která je nehodě přímo či nepřímou účastna nebo je jejím svědkem, takové osoby mají následující povinnosti:⁶¹

- učinit taková opatření, aby nebyla nijak ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody a vyžadují-li to okolnosti, jsou účastníci oprávněni zastavovat jiná vozidla,

⁵⁹ Tamtéž, § 47.

⁶⁰ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 19–20. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁶¹ Tamtéž, s. 20.

- oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii a došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele ZZS,
- označit místo dopravní nehody,
- umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat a podepsat společný záznam o dopravní nehodě, který musí obsahovat určení místa, datum a čas dopravní nehody, její příčinu, průběh a následky, identifikační údaje jejích účastníků a vozidel a nákres nebo fotodokumentaci místa dopravní nehody, společný záznam o dopravní nehodě lze pořídit rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Českou kanceláří pojistitelů.⁶²

Nejzávažnější z výše uvedených povinností je poskytnutí první pomoci zraněným účastníkům dopravní nehody, kteří se nacházejí v bezprostředním ohrožení života nebo zdraví. Povinnost poskytnout pomoc se vztahuje na všechny osoby, které jsou účastníky této události. Porušení této povinnosti lze kvalifikovat jako trestný čin neposkytnutí pomoci, případně jako trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Tato povinnost je zakotvena v trestním právu, konkrétně v § 149 a § 151 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku.

V případě, že se jedná o pouhého účastníka dopravní nehody, je trestní sazba mírnější a činí trest odnětí svobody až na dvě léta. Pokud se však jedná přímo o řidiče

⁶² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 5160–5195.

vozidla, které se dopravní nehody účastnilo, hrozí mu v případě neposkytnutí první pomoci trest odnětí svobody až na pět let.^{63,64}

4.2 Postupy při řešení malé dopravní nehody z pohledu pojišťoven

Každé vozidlo, které se pohybuje na veřejných pozemních komunikacích a u něhož to stanoví zákon, musí být kryto povinným pojištěním, tzv. pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla (povinným ručením). Toto pojištění je nezbytné a je v zájmu provozovatele vozidla, aby bylo pro dané vozidlo řádně sjednáno, neboť představuje základní podmínku jeho provozu na pozemních komunikacích.

Podstata pojištění odpovědnosti spočívá v tom, že chrání pojištěného v případě vzniku dopravní nehody a nevystavuje jej tak přímým finančním dopadům, kterým by v některých případech nebyl schopen sám čelit. Z tohoto pojištění je následně poskytováno pojistné plnění za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištěný má nárok na to, aby pojistitel uhradil vzniklé náklady v rozsahu a limitech, které byly mezi smluvními stranami sjednány v pojistné smlouvě. Toto pojištění, které upravuje právě odpovědnost za škodu způsobenou vozidlem poprvé představil německý sjezd právníků již v roce 1902.

Tato problematika je upravena zákonem č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a dále vnitřními procesy pojišťoven a České kanceláře pojistitelů.^{65,66,67}

Záznam o dopravní nehodě a ohlášení pojišťovně

Zákonnou povinností každého účastníka dopravní nehody je vzájemně si prokázat totožnost a sdělit údaje o vozidlech, se kterými ke střetu došlo. Tento úkon v žádném případě neznamená přiznání viny některého z účastníků, ale představuje základní postup,

⁶³ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 21–22. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁶⁴ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbirka zákonů, Česká republika. 2009, částka 11, s. 354–464.

⁶⁵ ČESKO. Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In: Sbirka zákonů, Česká republika. 2024, částka 30.

⁶⁶ ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Co je povinné ručení?* [online]. Praha [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/co-je-povinne-ruceni>.

⁶⁷ ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha, 2008, s. 139. ISBN 978-80-246-1461-8.

který je nezbytný pro další řešení události. Z tohoto důvodu je nutné vyhotovit dohodu o zavinění, a to buď v písemné, nebo v elektronické podobě.

Uvedený postup předchází následnému zpochybňování průběhu dopravní nehody ze strany viníka, například z důvodu snahy neztratit dlouhodobě budovaný bonus v rámci povinného ručení. Pouhé sdělení osobních údajů proto není dostačující a je nutné přistoupit k vyplnění záznamu o dopravní nehodě. Tento zájem leží především na straně poškozeného, neboť právě on nese odpovědnost za prokázání svého nároku na náhradu škody vzniklé dopravní nehodou.

V případech, kdy není povinnost přivolat na místo dopravní nehody Policii ČR, by měl poškozený trvat na písemném a jednoznačném přiznání zavinění ze strany viníka, případně na vyhotovení elektronického záznamu, který umožňuje nahrání důkazního materiálu a vyjádření obou účastníků. Nelze se spoléhat pouze na ústní příslib viníka, že škodu nahlásí sám, a bez řádného zaznamenání průběhu nehody opustit místo události.

Do záznamu o dopravní nehodě se uvádějí základní údaje o vozidlech a účastnících, datum, čas a místo střetu, popis okolností dopravní nehody, orientační nákres situace a v neposlední řadě podpisy obou řidičů. V elektronické podobě záznamu je možné přikládat aktuální fotodokumentaci, přičemž ověření probíhá prostřednictvím telefonních čísel nebo e-mailových adres, které účastníci uvedou. Samotný podpis elektronického formuláře je následně potvrzen odsouhlasením prostřednictvím SMS zprávy obsahující ověřovací kód. Tyto náležitosti výrazně usnadňují vyhodnocení situace a následné jednoznačné určení viníka dopravní nehody. Ze zákona vzniká účastníkovi dopravní nehody povinnost oznámit tuto skutečnost pojišťovně, u které má sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Účastník je povinen pojišťovně sdělit, že s vozidlem došlo k dopravní nehodě a že vůči němu bylo uplatněno právo na náhradu škody. V tomto případě je jeho povinností poskytnout pojišťovně vyjádření k průběhu dopravní nehody a k souvisejícím okolnostem. Ohlášení pojistné události by mělo

proběhnout bez zbytečného odkladu, neboť v případě jeho nesplnění může pojišťovna uplatnit vůči řidiči nárok na náhradu škody, kterou hradila poškozenému.^{68,69,70}

Odtah nepojízdného vozidla z místa události

Jakmile dojde k dohodě s viníkem, případně ze zjištěných skutečností vyplyne, kdo dopravní nehodu způsobil, přichází na řadu odtah vozidla v případě jeho nepojízdnosti. Tento odtah zpravidla zajišťuje sám poškozený. Náklady, které poškozený vynaloží na odtah vozidla, jsou přímo spojeny s dopravní nehodou, a vzniká mu tak nárok na jejich proplacení.

Je však pravidlem, že odtah musí být přiměřený a účelný. Nelze proto například vozidlo přepravovat na nepřiměřeně dlouhé vzdálenosti, například stovky kilometrů. Náklady na odtah musí být vynaloženy účelně a v přímé souvislosti s řešením dopravní nehody.

Vozidlo je následně otaženo buď do servisu, který si poškozený zvolí, nebo na místo určené vlastníkem vozidla, vždy však při dodržení zásady účelnosti odtahu, jak bylo popsáno výše.

Prohlídka likvidátorem pojišťovny

Před samotnou opravou poškozeného vozidla je nutné kontaktovat pojišťovnu viníka dopravní nehody. Pojišťovna následně vyšle likvidátora, který provede dokumentaci rozsahu poškození vozidla. Likvidátor musí vozidlo prohlédnout a před zahájením opravy sepsat interní záznam, aby byl zajištěn dostatečný důkazní materiál pro případné spory týkající se rozsahu poškození.

Pojišťovna viníka je jako následný plátec nákladů povinna toto šetření provést, přičemž tento postup zpravidla vede k hladšímu průběhu pojistného plnění ve prospěch poškozeného. V některých případech by sice mohla postačovat pouze fotodokumentace vozidla, avšak tento postup může vést k následným sporům a k vyhotovování znaleckých

⁶⁸ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 22–25. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁶⁹ ČESKÁ TELEVIZE. *Webová aplikace „Bouráčka“ může pomoci se záznamem o nehodě* [online]. Praha, 2025 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/webova-aplikace-bouracka-muze-pomoci-se-zaznamem-o-nehode-363229>.

⁷⁰ ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Online formulář pro záznam o dopravní nehodě* [online]. Praha [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://www.bouracka.cz/formular>.

posudků, jejichž cílem je potvrdit či vyvrátit určité skutečnosti. Z tohoto důvodu je vhodnější, aby likvidátor provedl osobní prohlídku vozidla.

Po provedení prohlídky likvidátor sepíše záznam a pořídí fotodokumentaci, přičemž tento soubor podkladů je následně zaslán poškozenému k odsouhlasení, případně k dalšímu připomínkování. Komunikace se servisem, který opravu vozidla provádí, leží na straně poškozeného, a je proto v jeho zájmu dohlédnout na správnost a kvalitu provedených oprav. V případě, že servis během opravy zjistí skrytou vadu, kterou nebylo možné při původní prohlídce zaznamenat, je likvidátor na místo znovu přivolán.

Uplatnění nároku na pojišťovně

Při uplatnění práva na náhradu škody nechá poškozený poškozené vozidlo opravit v servisu. Servis následně za provedenou opravu vyúčtuje částku, do níž je započtena cena použitých náhradních dílů i cena práce. Náklady na opravu jsou poté pojišťovně doloženy formou faktur vystavených servisem.

Dalším způsobem náhrady škody je tzv. likvidace rozpočtem. V tomto případě se k prokázání výše škody nepoužívají faktury, ale škoda je stanovena na základě kalkulačních tabulek, ve kterých je uvedena hodnota náhradních dílů a práce. Takto určená částka je následně vyplacena poškozenému.

V praxi tak poškozené vozidlo nemusí být fakticky opraveno, přesto je poškozený finančně odškodněn. Poškozený s vyplacenými prostředky nakládá podle vlastního uvážení a pojišťovna nemá právo zasahovat do způsobu jejich využití.

Posledním pojmem, který se pojí s uplatněním nároku u pojišťovny, je tzv. totální škoda. Pod tímto pojmem se rozumí situace, kdy náklady na opravu vozidla přesahují nebo se rovnají jeho aktuální tržní hodnotě. V těchto případech se uplatňuje tzv. totální, někdy také označovaná jako ekonomická škoda.

Z ekonomického hlediska již nemá smysl vozidlo opravovat, neboť poškozený nemůže obdržet vyšší plnění, než jaká je obecná cena vozidla na trhu v okamžiku vzniku dopravní nehody. V důsledku této skutečnosti dochází k řešení pojistné události formou totální škody.

Poškozenému je v tomto případě stanovena obecná cena vozidla, od níž je odečtena hodnota zbytků vozidla (tzv. vraku), který zůstává v jeho vlastnictví. Výsledná částka je následně vyplacena poškozenému.^{71,72}

4.3 Postupy a doporučení ve smyslu první pomoci při dopravní nehodě

Jak již bylo zmíněno, v České republice došlo v roce 2025 k celkovému počtu 85 518 dopravních nehod. Tyto nehody měly kromě materiálních škod také závažné následky na životech a zdraví osob. V jejich důsledku bylo usmrceno 421 osob, 1 647 osob utrpělo těžká zranění a 25 013 osob bylo zraněno lehce.

I přes mírný celkový pokles počtu dopravních nehod oproti předchozímu roku došlo ke zvýšení počtu zraněných osob. Počet těžce zraněných se meziročně zvýšil o 38 osob a počet lehce zraněných o 1 042 osob. Nejtragičtějším měsícem roku 2025 bylo září, kdy při dopravních nehodách vyhaslo 57 lidských životů. Naopak měsíc srpen byl nejvýznamnější z hlediska počtu těžkých zranění, kdy se na pozemních komunikacích těžce zranilo celkem 201 osob. Problematika je dále řešena v příloze číslo jedna této práce.

Pro lepší přehlednost a znázornění uvedených údajů bude dále přiložena podrobná tabulka s přehledem statistik za rok 2025, která se zaměřuje na počty těžkých a lehkých zranění a usmrcených osob.

Každý lidský život má svou hodnotu, a proto je nezbytné systematicky rozšiřovat povědomí o poskytování první pomoci na místě dopravní nehody, která může v řadě případů skutečně zachránit lidský život. Podle údajů Českého červeného kříže dochází k nešťastnému jevu, kdy na českých silnicích umírá přibližně 8 až 10 % osob pouze z důvodu, že jim nebyla včas poskytnuta první pomoc. V ročním souhrnu se tak jedná o desítky zbytečně zmařených lidských životů.^{73,74}

⁷¹ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 31–45. ISBN 978-80-251-1791-0.

⁷² BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha, 2009, s. 80. ISBN 978-80-246-1610-0.

⁷³ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti – prosinec 2025* [online]. Praha, 2025, s. 5–6 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.

⁷⁴ STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Postup při dopravní nehodě* [online]. Praha, 2023, s. 22 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://epoz.szu.cz/wp-content/uploads/2023/03/Postup-p%C5%99i-dopravn%C3%AD-nehod%C4%9B.pdf>.

Tabulka 4: DN po měsících s počty zraněných a usmrčených za rok 2025

Nehody a následky po měsících, 2025	počet nehod	usmrčeno	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda
leden	6 919	28	131	1 398	607 685 300
únor	5 820	26	84	1 290	528 279 100
březen	6 707	19	117	1 635	592 832 200
duben	6 645	38	155	1 923	608 508 000
květen	7 183	20	151	2 333	688 754 600
červen	7 735	46	170	2 793	742 303 100
červenec	7 103	35	168	2 512	710 959 100
srpen	7 633	53	201	2 700	770 649 800
září	7 784	57	158	2 687	785 360 700
říjen	7 746	34	136	2 144	830 971 700
listopad	7 302	33	83	1 828	780 619 500
prosinec	6 941	32	93	1 770	699 989 500

Zdroj: Policie ČR, *Informace o nehodovosti, 2025*.

5 Vyhodnocení výsledků empirického výzkumu

V této kapitole jsou prezentovány a interpretovány výsledky dotazníkového šetření realizovaného mezi obyvateli ČR. Získaná data byla shromážděna prostřednictvím kvantitativního výzkumu a následně zpracována pomocí grafického znázornění a slovního komentáře autora.

5.1 Dotazníkové šetření

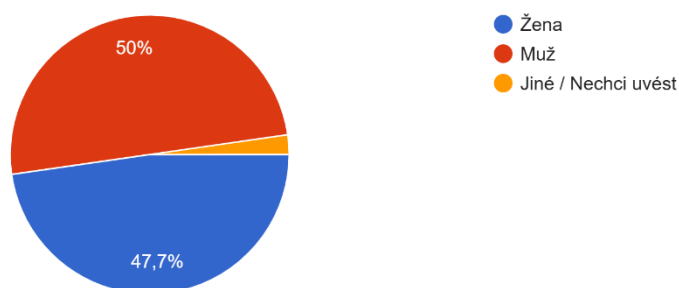
V praktické části této bakalářské práce bylo realizováno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo získat data o připravenosti obyvatel ČR na dopravní nehody a o jejich postojích k dopravní bezpečnosti. Dotazník se skládal celkem z 15 uzavřených otázek, z nichž 4 otázky byly identifikační a 11 otázek bylo zaměřeno na hodnocení znalostí, zkušeností a postojů respondentů v oblasti dopravní bezpečnosti a řešení dopravních nehod.

Dotazníkové šetření probíhalo v období od prosince 2025 do února 2026. Celkový počet vyplněných a do vyhodnocení zahrnutých dotazníků činil 132 respondentů. Získaná data byla následně zpracována a vyhodnocena pomocí kvantitativní analýzy, a to formou grafického znázornění a slovní interpretace výsledků.

Identifikační otázky

Otázka číslo 1: Pohlaví respondentů

Pohlaví
132 odpovědí



Graf 1: Rozložení respondentů podle pohlaví⁷⁵

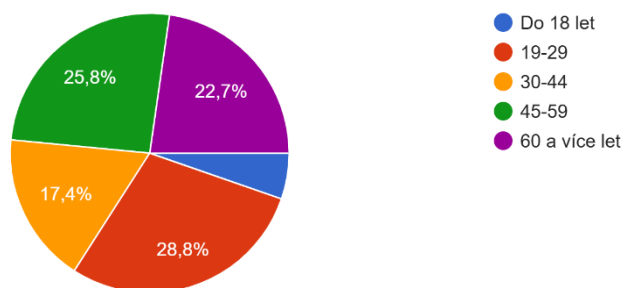
⁷⁵ vlastní zpracování

Z celkového počtu 132 respondentů bylo z hlediska pohlaví ve výzkumném souboru zastoupeno 66 mužů, což představuje 50,0 % všech respondentů. Ženy tvořily 63 respondentů, tedy 47,7 % výzkumného vzorku. Možnost jiné pohlaví uvedli 3 respondenti, což odpovídá 2,3 % z celkového počtu odpovědí.

Podle uvedených výsledků je zřejmé, že zastoupení jednotlivých pohlaví je rovnoměrné, což přispívá k vyšší objektivitě při interpretaci dalších výsledků šetření zaměřených na připravenost obyvatel na dopravní nehody a jejich vnímání dopravní bezpečnosti. Získaná data lze proto považovat za reprezentativní průřez názory společnosti bez ohledu na pohlaví respondentů.

Otázka číslo 2: Věkové kategorie

Věková kategorie
132 odpovědí



Graf 2: Věkové kategorie⁷⁶

Identifikační otázka číslo 2 se věnovala věkovému rozložení respondentů, které je důležité z hlediska identifikační charakteristiky výzkumného souboru. Respondenti, kteří se šetření účastnili, byli celkově zařazeni do pěti věkových kategorií.

Největší podíl tvořili respondenti ve věku 19–29 let, konkrétně 38 osob, což představuje 28,8 % z celkového počtu. Druhou nejpočetnější uvedenou skupinou byli respondenti ve věku 45–59 let, a to 34 osob (25,8 %). Věková kategorie 60 a více let byla zastoupena 30 respondenty, tedy 22,7 % výzkumného souboru.

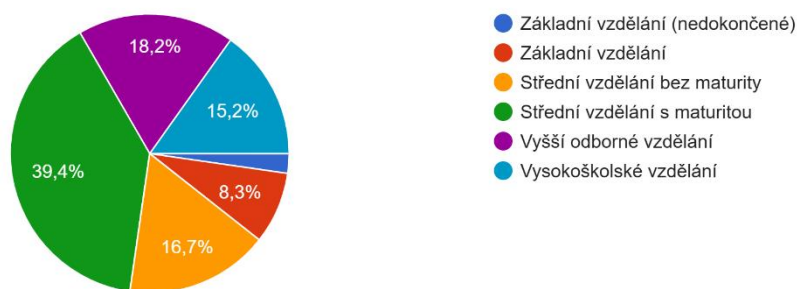
⁷⁶ vlastní zpracování

Respondenti ve věku 30–44 let tvořili 23 osob, což odpovídá 17,4 % všech dotázaných. Nejmenší zastoupení měla skupina do 18 let, kterou představovalo 7 respondentů (5,3 %).

Z uvedených výsledků vyplývá, že ve výzkumném souboru jsou zastoupeny všechny sledované věkové kategorie. Tato skutečnost vytváří předpoklad pro širší a vyváženější posouzení připravenosti obyvatel na dopravní nehody i jejich vnímání dopravní bezpečnosti napříč různými věkovými skupinami. Cílem této otázky bylo doplnit výsledky šetření o nezbytná data napříč všemi věkovými skupinami respondentů, kteří se dotazníkového šetření zúčastnili.

Otázka číslo 3: Nejvyšší dosažené vzdělání

Nejvyšší dosažené vzdělání
132 odpovědí



Graf 3: Nejvyšší dosažené vzdělání⁷⁷

Třetí identifikační otázka byla zaměřena na nejvyšší dosažené vzdělání respondentů. Při 132 respondentech, kteří odpověděli v dotazníkovém šetření, bylo ve výzkumném souboru zastoupeno všech šest sledovaných úrovní vzdělání. Největší část respondentů tvořili jedinci se středním vzděláním s maturitou, kterých bylo 52, což představuje 39,4 % celkového počtu. Druhé nejvyšší zastoupení měli respondenti s vyšším odborným vzděláním, a to 24 osob (18,2 %). Respondenti se středním vzděláním bez maturity byli zastoupeni v počtu 22 osob, což odpovídá 16,7 % výzkumného souboru. Vysokoškolské vzdělání uvedlo 20 respondentů, tedy 15,2 %.

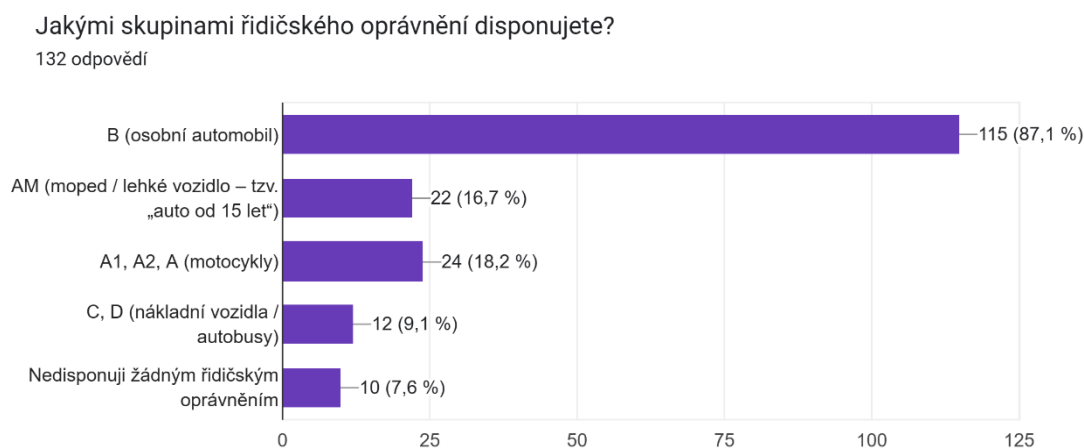
Menší zastoupení měli respondenti se základním vzděláním, kterých bylo 11 (8,3 %). Nejnižší podíl tvořili respondenti se základním vzděláním nedokončeným, a to

⁷⁷ vlastní zpracování

3 osoby (2,3 %). Tato možnost byla zařazena především za účelem identifikace dopravní gramotnosti nejmladší generace nebo osob s nižší úrovní vzdělání.

Z dosažených výsledků vyplývá, že ve výzkumném souboru převažují respondenti se středoškolským a vyšším stupněm vzdělání. Současně jsou však zastoupeny i odpovědi osob s nižší úrovní vzdělání, což vytváří vhodné předpoklady pro analýzu připravenosti na dopravní nehody a hodnocení postojů k dopravní bezpečnosti z pohledu různých vzdělanostních skupin.

Otázka číslo 4: Jakými skupinami řídičského oprávnění disponujete?



Graf 4: Řidičské skupiny respondentů⁷⁸

Poslední identifikační otázka byla zaměřena na rozsah řídičského oprávnění respondentů. Respondenti měli možnost uvést více skupin řídičského oprávnění, kterými disponují.

Z výsledků vyplývá, že největší část respondentů vlastní řídičské oprávnění skupiny B (osobní automobil), které uvedlo 115 respondentů, což představuje 87,1 % výzkumného souboru. Řidičské oprávnění skupiny A1, A2 nebo A (motocykly) uvedlo 24 respondentů (18,2 %). Oprávněním skupiny AM (moped, lehké vozidlo) disponuje 22 respondentů, tedy 16,7 %. Řidičské oprávnění skupin C nebo D (nákladní vozidla a autobusy) uvedlo 12 respondentů (9,1 %). Celkem 10 respondentů (7,6 %) uvedlo, že nedisponují žádným řídičským oprávněním.

⁷⁸ vlastní zpracování

Vzhledem k tomu, že respondenti mohli označit více skupin řídičského oprávnění současně (např. skupinu B v kombinaci se skupinou C nebo AM), součet procentních hodnot přesahuje 100 %.

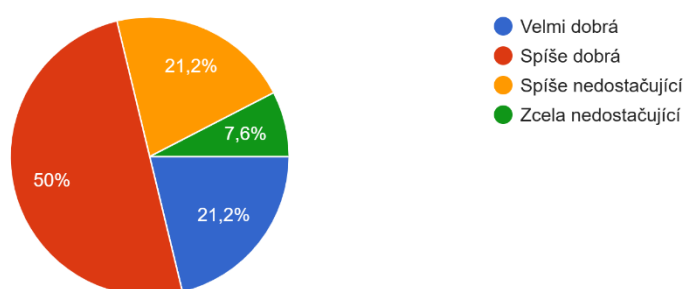
Z uvedených výsledků je patrné, že převažující část výzkumného souboru tvoří řidiči osobních automobilů, což je významné zejména z hlediska hodnocení připravenosti obyvatel na dopravní nehody a jejich zkušeností s reálným silničním provozem, který denně zažívají.

Hodnotící otázky

Otázka číslo 5: Jak byste ohodnotil/a svou připravenost řešit dopravní nehodu?

Jak byste ohodnotil/a svou připravenost řešit dopravní nehodu?

132 odpovědí



Graf 5: Hodnocení připravenosti na dopravní nehodu⁷⁹

První tematická otázka byla zaměřena na subjektivní hodnocení připravenosti respondentů řešit dopravní nehodu. Respondenti měli možnost ohodnotit svou připravenost pomocí čtyřstupňové škály.

Z celkového počtu 132 respondentů hodnotilo svou připravenost jako spíše dobrou 50 % respondentů. Velmi dobrou připravenost uvedlo 21,2 % respondentů. Naopak spíše nedostatečnou připravenost označilo rovněž 21,2 % respondentů a zcela nedostatečnou připravenost uvedlo 7,6 % respondentů.

Výsledky ukazují, že více než polovina respondentů (71,2 %) vnímá svou připravenost řešit dopravní nehodu jako dobrou nebo velmi dobrou. Současně je však

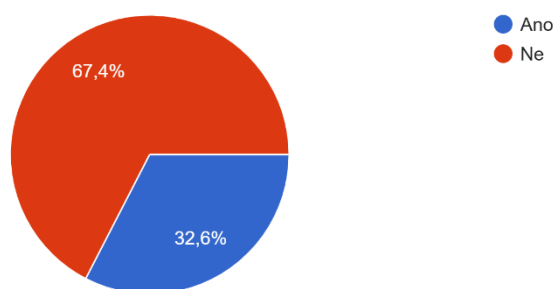
⁷⁹ vlastní zpracování

nutné upozornit na skutečnost, že téměř třetina respondentů (28,8 %) hodnotí svou připravenost jako nedostatečnou, což může představovat potenciální riziko při reálném řešení dopravních nehod a souvisejících mimořádných událostí.

Zjištěné skutečnosti naznačují, že ačkoliv část obyvatel považuje svou připravenost za dostatečnou, stále existuje významný prostor pro zvyšování znalostí a praktických dovedností v oblasti řešení dopravních nehod, zejména prostřednictvím cílené osvěty a vzdělávání veřejnosti.

Otázka číslo 6: Absolvoval/a jste v posledních 5 letech školení první pomoci nebo obdobný kurz?

Absolvoval/a jste v posledních 5 letech školení první pomoci nebo obdobný kurz?
132 odpovědí



Graf 6: Kurz první pomoci nebo jeho obdoba⁸⁰

Další tematická otázka byla zaměřena na zjištění, zda respondenti v posledních pěti letech absolvovali školení první pomoci nebo obdobný kurz. Tato otázka úzce souvisí s praktickou připraveností obyvatel na řešení dopravních nehod, zejména v souvislosti s poskytováním první pomoci zraněným osobám.

Z celkového počtu 132 respondentů uvedlo 32,6 %, že v posledních pěti letech absolvovali školení první pomoci. Naopak 67,4 % respondentů odpovědělo, že žádné takové školení v uvedeném období neabsolvovali.

Výsledky ukazují, že většina respondentů si v posledních pěti letech neobnovila své znalosti a dovednosti v oblasti poskytování první pomoci, které alespoň teoreticky nabyly při absolvování autoškoly. Tato skutečnost může negativně ovlivnit jejich schopnost adekvátně reagovat při dopravní nehodě, zejména v situacích, kdy je nutné

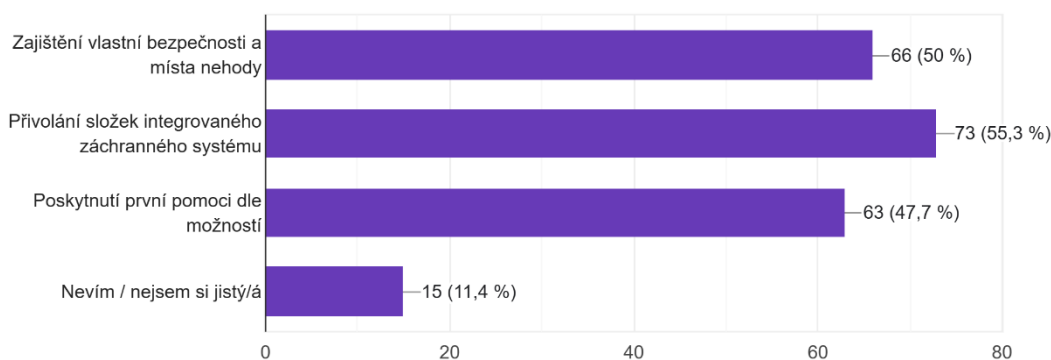
⁸⁰ vlastní zpracování

rychle a správně poskytnout první pomoc ještě před příjezdem složek IZS. Zjištěné údaje poukazují na potřebu větší podpory pravidelného vzdělávání veřejnosti v oblasti první pomoci, a to jak prostřednictvím preventivních kampaní, tak formou dostupných kurzů pro veřejnost.

Otázka byla dále analyzována také podle dosaženého vzdělání respondentů. Do první skupiny byli zařazeni respondenti s vysokoškolským, vyšším odborným a středoškolským vzděláním s maturitou, do druhé skupiny respondenti se středoškolským vzděláním bez maturity, vyučením a respondenti se základním vzděláním nebo s nedokončeným základním vzděláním. V první skupině absolvovalo kurz první pomoci nebo jeho obdobu v posledních pěti letech 35 z 96 respondentů, v druhé skupině 8 z 36 respondentů. Z výsledků vyplývá, že absolvování kurzů je častější u respondentů s vyšším dosaženým vzděláním.

Otázka číslo 7: Jaké kroky považujete za správné při řešení dopravní nehody?

Jaké kroky považujete za správné při řešení dopravní nehody? (bez ohledu na jejich pořadí)
132 odpovědí



Graf 7: Správné kroky při řešení dopravní nehody⁸¹

Další tematická otázka byla zaměřena na zjištění, jaké kroky respondenti považují za správné při řešení dopravní nehody. Respondenti mohli v této otázce zvolit více odpovědí, přičemž zvolené pořadí zvolené odpovědi nebylo hodnoceno.

⁸¹ vlastní zpracování

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přivolání složek IZS považuje za správný krok 73 respondentů, což představuje 55,3 % výzkumného souboru. Zajištění vlastní bezpečnosti a místa nehody uvedlo 66 respondentů (50,0 %).

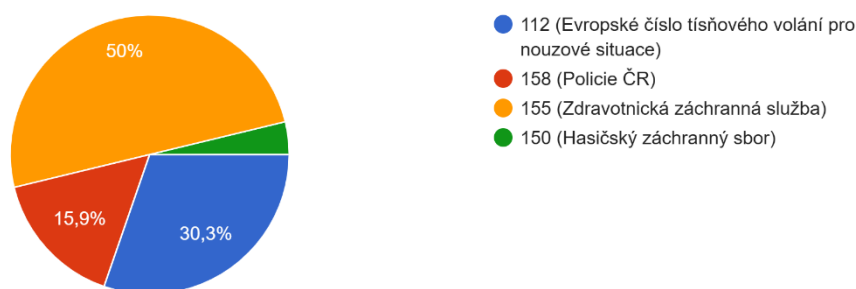
Poskytnutí první pomoci dle možností označilo 63 respondentů, tedy 47,7 %. Možnost „nevím / nejsem si jistý/á“ zvolilo 15 respondentů, což odpovídá 11,4 %.

Výsledky ukazují, že většina respondentů si uvědomuje základní kroky, které je nutné při dopravní nehodě učinit. Současně je však patrné, že část respondentů si není v postupu při řešení dopravní nehody zcela jistá, což může v reálných krizových situacích vést k váhání nebo nesprávnému rozhodování.

Zjištěná data poukazují na význam systematického vzdělávání veřejnosti v oblasti správného postupu při dopravních nehodách, zejména s důrazem na zajištění bezpečnosti místa nehody a poskytování první pomoci do příjezdu složek IZS, na co poukazují i výše uvedené výsledky u otázky číslo šest.

Otázka číslo 8: Jaké telefonní číslo byste volil/a jako první při oznámení dopravní nehody s těžkým zraněním?

Jaké telefonní číslo byste volil/a jako první při oznámení dopravní nehody s těžkým zraněním?
132 odpovědí



Graf 8: Telefonní číslo pro událost s těžkým zraněním⁸²

Otázka s číslem osm byla zaměřena na ověření znalosti správného tísňového telefonního čísla, které by respondenti volili jako první při oznamování dopravní nehody s těžkým zraněním osob. Respondenti vybírali z několika možností odpovídajících jednotlivým složkám IZS.

⁸² vlastní zpracování

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že největší část respondentů (50,0 %) by v uvedené situaci jako první volila tísňové číslo 155, určené pro ZZS. Evropské tísňové číslo 112 by zvolilo 30,3 % respondentů.

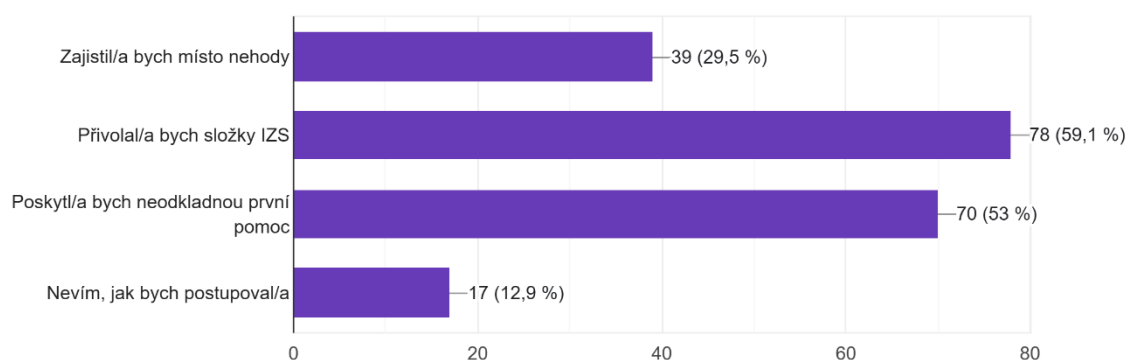
Telefonní číslo 158 (PČR) by jako první kontaktovalo 15,9 % respondentů, zatímco tísňové číslo 150 (HZS) uvedlo pouze menší procento respondentů.

Výsledky naznačují, že většina respondentů je schopna zvolit odpovídající tísňové číslo při dopravní nehodě s těžkým zraněním, přičemž nejčastější volbou je přímý kontakt se ZZS. Současně však část respondentů preferuje univerzální evropské tísňové číslo nebo jiné složky IZS, což může svědčit o nejednotném povědomí o prioritách při řešení závažných dopravních nehod.

Zjištěné skutečnosti potvrzují význam další osvěty zaměřené na správnou volbu tísňového čísla v krizových situacích, zejména s ohledem na rychlost poskytnutí odborné zdravotnické pomoci.

Otázka číslo 9: Co byste učinil/a jako svědek dopravní nehody, při které došlo k těžkému zranění osob?

Co byste učinil/a jako svědek dopravní nehody, při které došlo k těžkému zranění osob?
132 odpovědí



Graf 9: Postup svědka dopravní nehody při těžkém zranění⁸³

Otázka číslo devět byla zaměřena na zjištění, jaký postup by respondenti zvolili v roli svědka dopravní nehody, při které by došlo k těžkému zranění osob. Respondenti

⁸³ vlastní zpracování

měli možnost zvolit více odpovědí, přičemž cílem otázky bylo ověřit jejich znalosti a orientaci v základních principech řešení krizových situací.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přivolání složek IZS by zvolilo 78 respondentů, což odpovídá 59,1 % výzkumného souboru. Poskytnutí neodkladné první pomoci uvedlo 70 respondentů (53,0 %).

Zajištění místa dopravní nehody by provedlo 39 respondentů, tedy 29,5 %. Možnost „nevím, jak bych postupoval/a“ označilo 17 respondentů, což představuje 12,9 %.

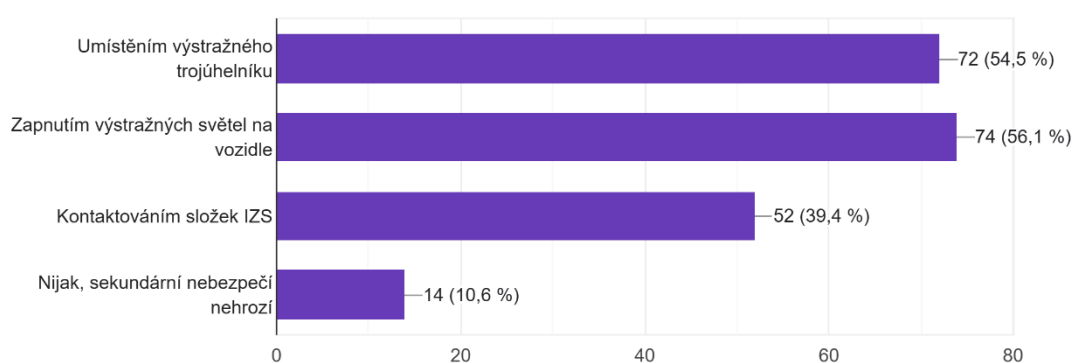
Výsledky naznačují, že většina respondentů si je vědoma nutnosti přivolat odbornou pomoc a poskytnout první pomoc zraněným osobám. Současně však nižší zastoupení odpovědí týkajících se zajištění místa nehody poukazuje na možnou podceněnost této fáze, která je přitom klíčová pro prevenci sekundárních nehod a ochranu všech zúčastněných osob včetně těch, kteří zachraňují.

Zjištěná data opět potvrzují význam systematického vzdělávání veřejnosti v oblasti správného postupu při dopravních nehodách, zejména s důrazem na komplexní přístup zahrnující, jak přivolání pomoci, tak zajištění bezpečnosti místa nehody a poskytnutí první pomoci.

Otázka číslo 10: Jak byste zajistil/a místo dopravní nehody proti možnému sekundárnímu nebezpečí?

Jak byste zajistil/a místo dopravní nehody proti možnému sekundárnímu nebezpečí?

132 odpovědí



Graf 10: Zajištění místa nehody proti sekundárnímu nebezpečí⁸⁴

Další tematická otázka byla zaměřena na zjištění, jakým způsobem by respondenti zajistili místo dopravní nehody proti možnému sekundárnímu nebezpečí. Respondenti měli možnost zvolit více odpovědí, přičemž cílem otázky bylo ověřit jejich znalosti základních bezpečnostních opatření při dopravní nehodě.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že zapnutí výstražných světel na vozidle by provedlo 74 respondentů, což představuje 56,1 % výzkumného souboru. Umístění výstražného trojúhelníku uvedlo 72 respondentů (54,5 %).

Kontaktování složek IZS jako způsob zajištění místa nehody označilo 52 respondentů, tedy 39,4 %. Odpověď „nijak, sekundární nebezpečí nehrozí“ zvolilo 14 respondentů, což odpovídá 10,6 %.

Výsledky ukazují, že většina respondentů si uvědomuje základní opatření sloužící k zabezpečení místa dopravní nehody, zejména zapnutí výstražných světel a použití výstražného trojúhelníku. Současně však skutečnost, že část respondentů nepovažuje sekundární nebezpečí za relevantní, poukazuje na možné podcenění rizik spojených právě s další srážkou s okolo projíždějícími vozidly.

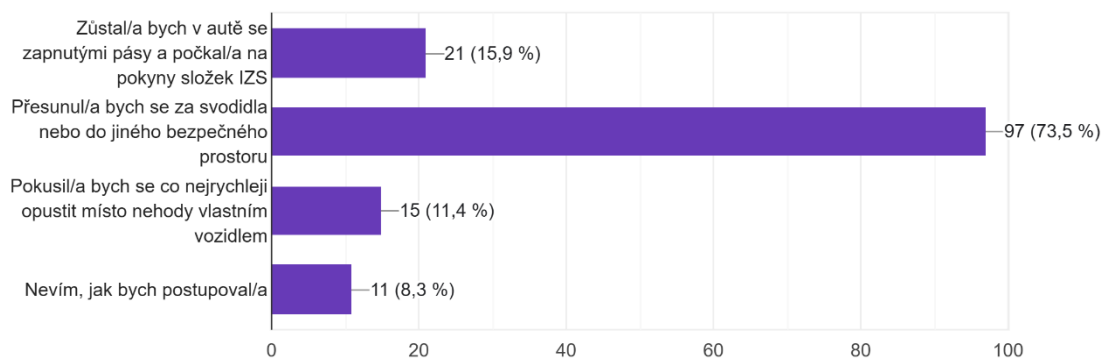
Zjištěná data potvrzují význam dalšího vzdělávání řidičů a účastníků provozu zaměřené na prevenci sekundárních dopravních nehod a na správné zajištění místa události s cílem ochrany zdraví a života všech účastníků silničního provozu.

⁸⁴ vlastní zpracování

Otázka číslo 11: Jak byste se zachoval/a, pokud byste se stal/a účastníkem hromadné dopravní nehody na dálnici?

Jak byste se zachoval/a, pokud byste se stal/a účastníkem hromadné dopravní nehody na dálnici?

132 odpovědí



Graf 11: Chování účastníků při hromadné nehodě na dálnici⁸⁵

Otázka s číslem jedenáct byla zaměřena na zjištění, jak by se respondenti zachovali v případě, že by se stali účastníky hromadné dopravní nehody na dálnici. Cílem bylo ověřit jejich orientaci v zásadách bezpečného chování v prostředí s vysokou intenzitou a rychlostí provozu.

Z celkového počtu 132 respondentů uvedlo 97 osob (73,5 %), že by se přesunuly za svodidla nebo do jiného bezpečného prostoru. 21 respondentů (15,9 %) by zůstalo v automobilu se zapnutými bezpečnostními pásy a vyčkalo na pokyny složek IZS. 15 respondentů (11,4 %) by se pokusilo co nejrychleji opustit místo nehody vlastním vozidlem. Možnost „nevím, jak bych postupoval/a“ uvedlo 11 respondentů (8,3 %).

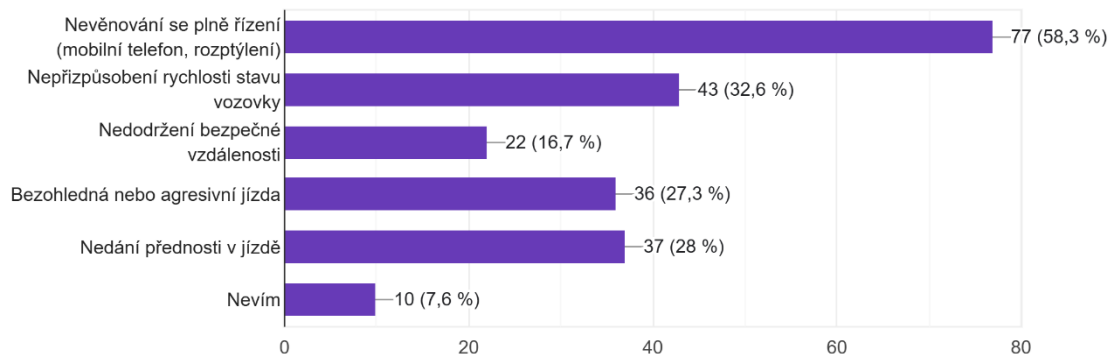
Výsledky ukazují, že většina respondentů si uvědomuje nutnost přesunu do bezpečného prostoru mimo vozovku, což odpovídá doporučeným postupům při hromadných dopravních nehodách na dálnici. Současně však část respondentů zvolila varianty, které mohou být v určitých situacích rizikové, zejména pokus o okamžité opuštění místa nehody vozidlem. Zjištěné skutečnosti naznačují, že povědomí o správném chování při hromadných dopravních nehodách je u většiny respondentů na relativně dobré úrovni, avšak stále existuje prostor pro další zlepšení v této oblasti.

⁸⁵ vlastní zpracování

Otázka číslo 12: Které faktory považujete za nejrizikovější příčiny dopravních nehod?

Které faktory považujete za nejrizikovější příčiny dopravních nehod?(vyberte maximálně 2 odpovědi)

132 odpovědi



Graf 12: Které faktory považujete za nejrizikovější příčiny dopravních nehod⁸⁶

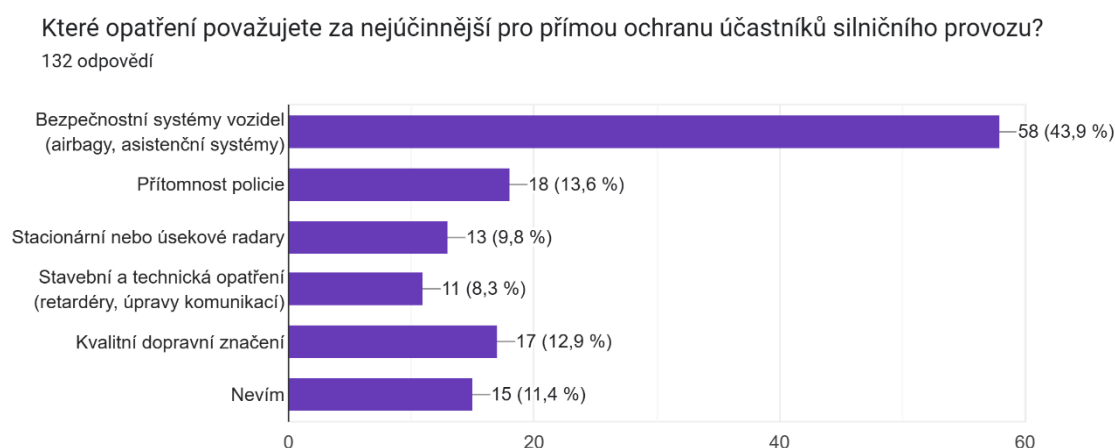
Další tematická otázka byla zaměřena na zjištění, které faktory považují respondenti za nejrizikovější příčiny dopravních nehod. Respondenti mohli zvolit maximálně dvě odpovědi, což umožnilo identifikovat faktory, které jsou veřejností vnímány jako nejzávažnější. Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že za nejrizikovější faktor považují respondenti nevěnování se plně řízení, například v důsledku používání mobilního telefonu nebo rozptýlení, což uvedlo 77 respondentů (58,3 %).

Dalším často uváděným faktorem bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, které označilo 43 respondentů (32,6 %). Nedání přednosti v jízdě považovalo za rizikový faktor 37 respondentů (28,0 %) a bezohlednou nebo agresivní jízdu uvedlo 36 respondentů (27,3 %). Méně často respondenti uváděli nedodržení bezpečné vzdálenosti, které označilo 22 respondentů (16,7 %). Možnost „nevím“ zvolilo 10 respondentů, což odpovídá 7,6 % výzkumného souboru. Výsledky ukazují, že respondenti si jsou ve většině případů vědomi hlavních a nejrizikovějších faktorů při vzniku dopravních nehod. Nejrizikovější příčiny jsou spojovány především s nepozorností řidičů, nepřiměřenou rychlostí a porušováním pravidel silničního provozu, což koresponduje s odbornými statistikami a dlouhodobými poznatky z oblasti dopravní bezpečnosti.

⁸⁶ vlastní zpracování

Na tuto otázku respondenti odpovídali obdobně i napříč věkovými kategoriemi, kdy u rozpětí 19-29 let zmiňuje 25 z 36, tedy 69,44 %, dotázaných, že právě nevěnování se plně řízení, je nejrizikovější faktor. V rozpětí 30-44 let označilo 13 z 23 osob, tedy 56,5 %, za nejrizikovější faktor také nevěnování se plně řízení. Zbylé dvě kategorie, 45-59 a 60 a více let, v procentuálním znázornění 56,5 % u první a 56,6 % u druhé, to také vnímá jako skutečně nejrizikovější faktor.

Otázka číslo 13: Které opatření považujete za nejúčinnější pro přímou ochranu účastníků silničního provozu?



Graf 13: Nejúčinnější opatření pro přímou ochranu účastníků silničního provozu⁸⁷

Tematická otázka číslo třináct byla zaměřena na zjištění, která opatření považují respondenti za nejúčinnější pro přímou ochranu účastníků silničního provozu. Cílem bylo zjistit, zda veřejnost více důvěřuje technickým prvkům, represivním a dohledovým opatřením nebo infrastrukturním řešením.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že největší část respondentů považuje za nejúčinnější bezpečnostní systémy vozidel (např. airbagy, asistenční systémy), které uvedlo 58 respondentů (43,9 %). Přítomnost policie označilo za nejúčinnější opatření 18 respondentů (13,6 %). Kvalitní dopravní značení uvedlo 17 respondentů (12,9 %). Menší podíl respondentů považuje za nejúčinnější stacionární nebo úsekové radary (9,8 %) a stavební či technická opatření (8,3 %). Možnost „nevím“ zvolilo 11,4 % respondentů.

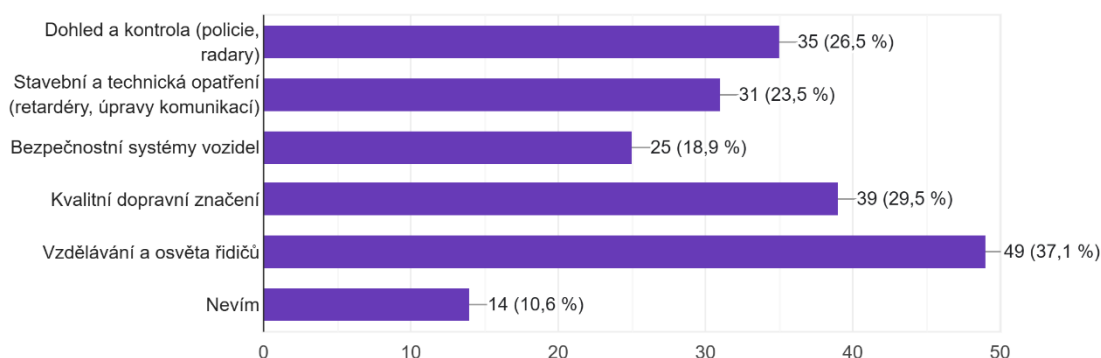
⁸⁷ vlastní zpracování

Výsledky ukazují, že respondenti nejvíce důvěřují technickým bezpečnostním prvkům vozidel, tedy opatřením, která zmírňují následky dopravních nehod. Nižší zastoupení represivních nebo infrastrukturních opatření může naznačovat, že veřejnost vnímá přímou ochranu především skrze technologický pokrok a vybavení vozidel, nikoli primárně prostřednictvím kontrolních mechanismů nebo úprav komunikací.

Otázka číslo 14: Které typy bezpečnostních opatření považujete za nejúčinnější pro prevenci dopravních nehod obecně?

Které typy bezpečnostních opatření považujete za nejúčinnější pro prevenci dopravních nehod obecně?

132 odpovědí



Graf 14: Nejúčinnější opatření pro prevenci dopravních nehod⁸⁸

Otázka číslo 14 byla zaměřena na zjištění, které typy bezpečnostních opatření považují respondenti za nejúčinnější z hlediska prevence dopravních nehod obecně. Respondenti měli možnost zvolit více odpovědí, což umožnilo zachytit komplexnější pohled na problematiku prevence.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že za nejúčinnější preventivní opatření považují respondenti vzdělávání a osvětu řidičů, které uvedlo 49 respondentů (37,1 %).

Druhým nejčastěji uváděným opatřením bylo kvalitní dopravní značení, jež označilo 39 respondentů (29,5 %). Dohled a kontrola ze strany policie a prostřednictvím radarů byly uvedeny 35 respondenty (26,5 %).

⁸⁸ vlastní zpracování

Stavební a technická opatření, jako jsou retardéry nebo úpravy komunikací, považovalo za účinná 31 respondentů (23,5 %). Bezpečnostní systémy vozidel uvedlo 25 respondentů (18,9 %). Možnost „nevím“ zvolilo 14 respondentů (10,6 %).

Výsledky ukazují, že respondenti vnímají prevenci dopravních nehod především jako komplexní soubor opatření, ve kterém hraje klíčovou roli vzdělávání a informovanost účastníků silničního provozu. Vedle technických a represivních opatření je tak důraz kladen zejména na lidský faktor, což odpovídá současným trendům v oblasti dopravní bezpečnosti.

Otázka číslo 15: Cítíte se jako účastník silničního provozu obecně bezpečně?



Graf 15: Subjektivní pocit bezpečí účastníků silničního provozu⁸⁹

Poslední tematická otázka byla zaměřena na zjištění subjektivního pocitu bezpečí respondentů v roli účastníků silničního provozu. Cílem bylo ověřit, jak obyvatelé ČR vnímají svou bezpečnost v každodenním provozu na pozemních komunikacích.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že 55 respondentů (41,7 %) uvedlo odpověď „spíše ano“, tedy že se v silničním provozu cítí převážně bezpečně. 42 respondentů (31,8 %) označilo možnost „ano, většinou se cítím bezpečně“.

Naopak 23 respondentů (17,4 %) uvedlo odpověď „spíše ne“ a 17 respondentů (12,9 %) se vyjádřilo, že se v silničním provozu často cítí ohroženi.

⁸⁹ vlastní zpracování

Z pohledu pohlaví respondentů vyplývá, že 53 ze 66 mužů, kteří na dotazník odpověděli, tedy 80,3 % se cítí v provozu obecně bezpečně a nepovažují tedy pohyb na tuzemských silnicích za rizikový. Naopak pouze 38 ze 63 dotazovaných žen uvedlo, že se cítí obecně v provozu bezpečně, tedy 60,3 %.

Celkově lze konstatovat, že většina respondentů (73,5 %) vnímá svou účast v silničním provozu jako spíše bezpečnou. Současně však přibližně třetina respondentů vyjadřuje určitý stupeň nejistoty nebo pocitu ohrožení.

Zjištěné výsledky ukazují, že subjektivní pocit bezpečí je u většiny respondentů relativně pozitivní, avšak stále existuje významná skupina osob, která vnímá silniční provoz jako potenciálně nebezpečné prostředí. Tento fakt podporuje potřebu dalšího rozvoje preventivních opatření, osvěty a systematického zvyšování dopravní bezpečnosti napříč společnostmi.

5.2 Návrhy a doporučení pro zlepšení stavu řešené problematiky

Na základě výsledků provedeného dotazníkového šetření je možné formulovat několik konkrétních návrhů a doporučení, jejichž cílem je zvýšit připravenost obyvatel ČR na řešení dopravních nehod a současně přispět ke zlepšení celkové úrovně dopravní bezpečnosti. Zjištěná data poukazují na oblasti, ve kterých je vhodné posílit prevenci, vzdělávání i praktickou informovanost veřejnosti, aby bylo možné minimalizovat rizika vzniku dopravních nehod a zmírnit jejich následky.

1. Posílení vzdělávání v oblasti první pomoci

Z výzkumu vyplynulo, že 67,4 % respondentů v posledních pěti letech neabsolvovalo žádné školení první pomoci, což představuje významný prostor pro zlepšení v oblasti praktické připravenosti obyvatel. Je proto vhodné podporovat pravidelné opakování kurzů první pomoci, zvyšovat jejich dostupnost a více zapojit zaměstnavatele do systematického vzdělávání. Současně je nezbytné sledovat aktuální doporučené postupy a moderní metody poskytování první pomoci, aby vzdělávání odpovídalo současným odborným standardům. Pravidelná obnova znalostí může přispět ke snížení následků dopravních nehod a zachránit více životů.

2. Důraz na správné zajištění místa dopravní nehody

Přestože většina respondentů uvedla správné postupy při řešení dopravní nehody, část z nich podcenila význam zajištění místa nehody proti sekundárnímu nebezpečí. Je proto vhodné posílit osvětu zaměřenou na prevenci sekundárních nehod, zejména s důrazem na správné použití výstražného trojúhelníku, reflexních prvků a celkové zabezpečení místa události. Zvýšená pozornost by měla být věnována především situacím na dálnicích, kde je riziko následných kolizí výrazně vyšší a závažnější. Vhodným nástrojem mohou být také cílené informační kampaně v televizním vysílání a internetové reklamě, které by veřejnosti přehledně a prakticky přibližovaly správné chování v těchto krizových situacích.

3. Podpora vzdělávání a prevence zaměřené na lidský faktor

Respondenti označili jako nejrizikovější příčinu dopravních nehod nevěnování se plně řízení, zejména v souvislosti s používáním mobilního telefonu a dalšími formami rozptýlení. Současně za nejúčinnější preventivní opatření považují vzdělávání a osvětu řidičů. Na základě těchto zjištění lze doporučit posílení kampaní zaměřených na rizika používání mobilních zařízení během řízení, začlenění pravidelných preventivních školení do systému celoživotního vzdělávání řidičů a modernizaci výuky v autoškolách s větším důrazem na řešení krizových situací a modelové scénáře z praxe. Výsledky potvrzují, že veřejnost si uvědomuje význam lidského faktoru při vzniku dopravních nehod, což představuje vhodný základ pro realizaci cílených a systematických preventivních programů.

4. Kombinace technických, represivních a infrastrukturních opatření

Respondenti považují za účinné zejména bezpečnostní systémy vozidel, kvalitní dopravní značení a dohled policie, což naznačuje, že efektivní prevence dopravních nehod musí být komplexní a založená na kombinaci více nástrojů. V této souvislosti je vhodné podporovat modernizaci vozového parku a širší využívání asistenčních a bezpečnostních systémů, například prostřednictvím podpůrných programů zaměřených na pořízení bezpečnějších a technologicky vyspělejších vozidel. Současně je nezbytné důsledně realizovat kontrolní činnost zaměřenou na porušování pravidel silničního provozu a systematicky zlepšovat dopravní infrastrukturu. Důležitou roli hraje také správné navrhování komunikací a kvalitní provedení svislého i vodorovného dopravního značení, které významně přispívá k přehlednosti a bezpečnosti silničního provozu.

Účinná dopravní bezpečnost tak musí být postavena na propojení technologického pokroku, kvalitní infrastruktury a odpovědného chování účastníků provozu.

5. Zvyšování subjektivního pocitu bezpečí účastníků silničního provozu

Přibližně třetina respondentů uvedla, že se v silničním provozu necítí zcela bezpečně. Subjektivní pocit bezpečí přitom představuje důležitý indikátor důvěry veřejnosti v systém dopravní bezpečnosti a efektivitu přijatých opatření. V této souvislosti je vhodné zajistit transparentní komunikaci statistik dopravní nehodovosti a realizovaných preventivních opatření, posílit preventivní přítomnost policie a systematicky se zaměřovat na riziková místa s vyšší mírou nehodovosti. Je třeba zdůraznit, že určité programy ze strany PČR již fungují, například možnost veřejnosti podílet se na tipování míst, kde by mělo probíhat měření rychlosti. Přesto je nutné nadále pracovat na kvalitní komunikaci s veřejností a srozumitelné interpretaci výsledků nehodovosti, aby občané lépe rozuměli přijímaným opatřením a vnímali je jako smysluplná a účinná.

5.3 Diskuze

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit připravenost obyvatel ČR na dopravní nehody a ověřit jejich znalosti správných postupů při jejich řešení. Na základě provedeného dotazníkového šetření lze konstatovat, že stanovené cíle práce byly splněny.

Zvolená metoda dotazníkového šetření byla vhodná pro získání většího množství dat od respondentů z různých věkových a vzdělanostních skupin. Umožnila zachytit subjektivní názory a zkušenosti veřejnosti, její nevýhodou je však subjektivita odpovědí a omezená možnost ověření skutečných znalostí v praxi.

Výsledky výzkumu poukazují na rozpor mezi subjektivním vnímáním připravenosti a skutečnými znalostmi respondentů. Za významné a částečně neobvyklé zjištění lze považovat právě tento rozpor. Tento jev byl patrný zejména při porovnání otázek č. 5 a 6. U otázky č. 5 uvedlo 71,2 % respondentů, že svou připravenost hodnotí jako dobrou nebo velmi dobrou, avšak u otázky č. 6 uvedlo 67,4 % respondentů, že v posledních pěti letech neabsolvovalo žádný kurz zaměřený na první pomoc. Z těchto zjištění vyplývá, že subjektivní pocit připravenosti nemusí odpovídat reálným schopnostem

Z hlediska postupu při dopravní nehodě je patrné, že respondenti disponují základními znalostmi a dokáží identifikovat klíčové kroky, jako je přivolání složek IZS. Menší pozornost je však věnována zajištění místa nehody a prevenci sekundárního nebezpečí, které může vést k závažným následkům.

V oblasti prevence respondenti nejčastěji uvádějí jako nejúčinnější opatření vzdělávání a osvětu řidičů (37,1 %), a to před dohledem policie. Tento výsledek naznačuje, že veřejnost vnímá prevenci především v rovině odpovědného chování účastníků silničního provozu. Toto zjištění zároveň odpovídá odborným poznatkům, které označují lidský faktor za hlavní příčinu dopravních nehod.

Zajímavým zjištěním je také subjektivní vnímání bezpečnosti v silničním provozu. Většina respondentů uvedla, že se cítí bezpečně, avšak analýza ukázala rozdíly mezi pohlavími. Zatímco 80,3 % mužů se cítí bezpečně, u žen podíl činí 60,3 %. Tento rozdíl může souviset s odlišným vnímáním rizika.

Limitem výzkumu je omezený počet respondentů, který neumožňuje plnou aplikovatelnost výsledků na celou populaci ČR. Dalším omezením je subjektivní charakter odpovědí, který nemusí odpovídat reálnému chování.

Na základě zjištěných skutečností lze konstatovat, že úroveň znalostí respondentů je relativně dobrá, avšak existuje prostor pro její další rozvoj. Klíčové je zejména pravidelné vzdělávání, osvěta a praktický nácvik krizových situací, a to jak v oblasti zvládnutí řízení vozidla, tak poskytování první pomoci.

5.4 Vyhodnocení hypotéz

H1: Většina obyvatel České republiky hodnotí svou připravenost na řešení dopravní nehody jako spíše nedostatečnou.

Hypotéza 1 navazovala na výzkumnou otázku zaměřenou na úroveň připravenosti obyvatel České republiky na dopravní nehody. Z výsledků výzkumu vyplývá, že 71,2 % respondentů hodnotí svou připravenost jako velmi dobrou nebo spíše dobrou, zatímco 28,8 % ji označilo za spíše nedostatečnou nebo zcela nedostatečnou. Hypotéza **H1 tedy nebyla potvrzena**, neboť většina respondentů hodnotí svou připravenost pozitivně. Na základě těchto zjištění lze výzkumnou otázku zodpovědět tak, že úroveň připravenosti je podle subjektivního hodnocení respondentů převážně dobrá. Tato

hypotéza byla vyhodnocena na základě odpovědí respondentů na otázku č. 5 v dotazníkovém šetření.

H2: Respondenti vykazují nedostatečné znalosti správných a doporučených postupů při dopravní nehodě.

Tato hypotéza navazovala na výzkumnou otázku zaměřenou na zjištění, jaké znalosti mají respondenti o správných postupech při dopravní nehodě.

Výsledky ukázaly, že většina respondentů správně identifikovala klíčové kroky, jako je přivolání složek IZS, poskytnutí první pomoci či zajištění místa nehody. Nicméně část respondentů si nebyla postupem jistá (např. 12,9 % uvedlo, že neví, jak by postupovalo), a zároveň 67,4 % respondentů v posledních pěti letech neabsolvovalo školení první pomoci.

Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že znalosti respondentů jsou obecně na relativně dobré úrovni, avšak existují významné rezervy zejména v oblasti pravidelného vzdělávání řidičů v této problematice a praktického upevnování doporučených znalostí.

Hypotéza H2 tedy nebyla potvrzena, neboť většina respondentů prokázala základní orientaci ve správných postupech při dopravní nehodě. Výzkumnou otázku lze zodpovědět tak, že respondenti disponují základními znalostmi doporučených postupů, avšak jejich praktická připravenost a pravidelná obnova znalostí vykazuje určité nedostatky. Tato hypotéza byla vyhodnocena na základě odpovědí respondentů na otázky č. 6, 7 a 8 v dotazníkovém šetření.

H3: Většina respondentů by při setkání s dopravní nehodou jako první krok přivolala složky IZS, avšak další doporučené postupy nejsou dostatečně známé.

Tato hypotéza vycházela z výzkumné otázky zaměřené na to, jak by respondenti postupovali v případě, že by byli svědky dopravní nehody.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přivolání složek IZS uvedlo jako správný krok 59,1 % respondentů, což představuje nadpoloviční většinu. Současně však nebylo zajištění místa nehody ani další doporučené kroky označeny všemi respondenty a část z nich si správným postupem nebyla zcela jistá.

Hypotéza H3 byla tedy částečně potvrzena, neboť většina respondentů by skutečně přivolala složky IZS, avšak další doporučené postupy nejsou mezi všemi respondenty dostatečně upevněny. Výzkumnou otázku lze zodpovědět tak, že respondenti obecně volí správný první krok při řešení dopravní nehody, nicméně komplexní postup včetně všech doporučených opatření není u všech osob plně osvojen. Tato hypotéza byla vyhodnocena na základě odpovědí respondentů na otázky č. 9, 10 a 11 v dotazníkovém šetření.

H4: Respondenti považují za nejúčinnější bezpečnostní prvky zejména opatření, která přímo zvyšují osobní ochranu účastníků silničního provozu.

Tato hypotéza vycházela z výzkumné otázky zaměřené na zjištění, jaké bezpečnostní prvky považují respondenti za nejúčinnější.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že za nejúčinnější opatření pro přímou ochranu účastníků silničního provozu označilo 43,9 % respondentů bezpečnostní systémy vozidel (např. airbagy a asistenční systémy). Současně však v oblasti prevence obecně respondenti nejčastěji uváděli vzdělávání a osvětu řidičů (37,1 %).

Z uvedených zjištění je patrné, že respondenti vnímají význam jak technických ochranných prvků, tak preventivních opatření zaměřených na lidský faktor. **Hypotéza H4 byla potvrzena**, neboť nejčastěji uváděná opatření skutečně směřují k přímému zvýšení osobní ochrany účastníků silničního provozu. Výzkumnou otázku lze tedy zodpovědět tak, že respondenti považují za nejúčinnější zejména technická bezpečnostní opatření vozidel, avšak současně přikládají význam i vzdělávání a prevenci. Tato hypotéza byla vyhodnocena na základě odpovědí respondentů na otázky č. 13 a 14.

Závěr

Bakalářská práce byla zaměřena na zhodnocení připravenosti obyvatel České republiky na situace spojené s dopravními nehodami a souvisejícími mimořádnými událostmi. Hlavním cílem bylo zjistit, jak respondenti hodnotí svou připravenost, jaké postupy by volili při řešení dopravní nehody a jak celkově vnímají dopravní bezpečnost. Vedlejším cílem bylo ověřit znalost základních a doporučených postupů při setkání s dopravní nehodou a porovnat je se skutečnými znalostmi respondentů.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 132 respondentů. Výzkumný soubor zahrnoval zastoupení uvedených pohlaví i všech sledovaných věkových kategorií a různých stupňů vzdělání, což umožňuje považovat získaná data za relevantní průřez názorů a postojů obyvatelstva.

Na základě realizovaného šetření lze konstatovat, že většina respondentů hodnotí svou připravenost na řešení dopravní nehody pozitivně. Současně však byly identifikovány určité nedostatky, zejména v oblasti průběžného zdokonalování znalostí první pomoci a celkového zvládnutí všech doporučených postupů při řešení dopravní nehody. Přestože většina respondentů správně identifikovala přivolání složek IZS jako klíčový krok, ne všichni si byli jisti dalšími navazujícími opatřeními, například důsledným zajištěním místa nehody proti sekundárnímu nebezpečí. Výsledky dále ukázaly, že respondenti považují za významné jak technické bezpečnostní prvky vozidel, tak preventivní opatření zaměřená na vzdělávání a osvětu řidičů. Obyvatelstvo, které na dotazníkové šetření odpovědělo si je vědomo významu lidského faktoru v silničním provozu, zejména rizik spojených s nevěnováním se plně řízení. Zjištění potvrzují, že efektivní zvyšování dopravní bezpečnosti musí být založeno na kombinaci technických opatření, kvalitní infrastruktury a odpovědného chování účastníků silničního provozu.

Stanovené hypotézy byly na základě získaných dat vyhodnoceny, přičemž některé byly potvrzeny, jiné vyvráceny či potvrzeny pouze částečně. Výzkum tak přinesl ucelený pohled na aktuální úroveň připravenosti obyvatel České republiky a poukázal na oblasti, ve kterých existuje prostor pro další zlepšení. Práce může sloužit jako odborný podklad pro další rozvoj preventivních opatření a vzdělávacích aktivit zaměřených na zvyšování dopravní bezpečnosti obyvatel České republiky.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

- 1) ADAMEC, Vladimír et al. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
- 2) BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče: včetně návodu na poskytnutí první pomoci*. Brno: Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
- 3) BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
- 4) ČESKÉ SDRUŽENÍ OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD. *Dopravní nehody a jejich oběti*. Praha: Maxdorf; Nadace T-Soft Eternity, 2022. 115 s. ISBN 978-80-7345-742-6; 978-80-907321-4-8.
- 5) Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference. In KONEČNÝ, Jaroslav, ed. Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, 2013. 207 s. ISBN 978-80-260-5466-5.
- 6) FELCAN, Miroslav. *Teoreticko aplikačné aspekty správy dopravy*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2021. 254 s. ISBN 978-80-7556-089-6.
- 7) HAMDARD, Naqibullah. *First Aid for Road Accidents: A Guide to Saving Lives*. 2023. 89 s. ISBN 979-8223858959.
- 8) HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
- 9) KLINGOROVÁ, Irena. *Úpravy komunikací v malých sídlech: příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2023. 187 s. ISBN 978-80-01-07174-8.
- 10) KOCOUREK, Josef. *Metodika sledování dopravních konfliktů*. V Praze: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2011. 78 s. ISBN 978-80-01-04752-1.
- 11) SHINAR, David, ed. *Traffic Safety and Human Behavior*. Bingley: Emerald Publishing, 2017. 114 s. ISBN 978-1-78635-221-7. Dostupné z: https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9781786352217_A30132047/preview-9781786352217_A30132047.pdf.
- 12) SOUŠEK, Radovan et al. *Krizové řízení v dopravě*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2002. 217 s. ISBN 80-86530-06-X.
- 13) SOUŠEK, Radovan et al. *Krizový management a doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2005. 223 s. ISBN 80-86530-18-3.
- 14) ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, 2008. 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.
- 15) ŠUCHA, Matuš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?: a co s tím můžeme dělat*. Praha: NLN, 2019. 278 s. ISBN 978-80-7422-726-4.
- 16) ŠUCHA, Matuš et al. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

Elektronické zdroje

- 1) CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Základní pojmy bezpečnosti dopravy* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2004 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/letaky/4.pdf>.
- 2) ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Massenunfall | hromadná dopravní nehoda* [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, neveden rok [cit. 2026-01-27]. Dostupné z WWW: <https://www.cap.cz/slovníknec/20449-item-1374>.
- 3) ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Bouracka.cz* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, 2025 [cit. 2026-01-25]. Dostupné z WWW: <https://www.bouracka.cz>.
- 4) ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Co je povinné ručení?* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, neveden rok [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/co-je-povinne-ruceni>.
- 5) ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Online formulář pro záznam o dopravní nehodě* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, 2025 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://www.bouracka.cz/formular>.
- 6) ČESKÁ TELEVIZE. *Webová aplikace „Bouracka“ může pomoci se záznamem o nehodě* [online]. Praha: Česká televize, 2025 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/webova-aplikace-bouracka-muze-pomoci-se-zaznamem-o-nehode-363229>.
- 7) HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. *Tísňová volání v České republice* [online]. Praha: Hasičský záchranný sbor České republiky, neveden rok [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://hzscr.gov.cz/clanek/tisnova-volani-v-ceske-republice.aspx>.
- 8) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *BESIP – Bezpečnost silničního provozu: o nás* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky, neveden rok [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>.
- 9) MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2016 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: <https://www.krizport.cz/soubory/data/dokumenty/terminologicky-slovník-pojmu-z-oblasti-krizoveho-řízení-ochrany-obyvatelstva>.
- 10) MINISTERSTVO VNITRA ČR – GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU ČESKÉ REPUBLIKY. *Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu. Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2017 [cit. 2025-12-23]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.cz/soubor/9-d-d-m13-r-dopravni-nehoda-s-velkym-poctem-osob-pdf.aspx>.
- 11) NEJVYŠŠÍ KONTROLNÍ ÚŘAD. *Bezpečnost na silnicích se zvýšila, stále ale umírá příliš lidí*. Tisková zpráva č. 22/26 [online]. Praha: Nejvyšší kontrolní úřad, 2023 [cit. 2025-12-15]. Dostupné z WWW: <https://www.nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/bezpecnost-na-silnicich-se-zvysila--stale-ale-umira-prilis-lidi-id13504/>.
- 12) POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti – prosinec 2025* [online]. Praha: Policie České republiky, 2025 [cit. 2026-01-23]. Dostupné z

- WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti.aspx?q=Y2hudW09MQ%3D%3D>.
- 13) SOUČEK, Vladimír et al. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek: krizové řízení* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2005 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: <https://mv.gov.cz/clanek/prirucky-a-metodicke-pomucky.aspx?q=Y2hudW09Ng%3D%3D>.
 - 14) STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Prevence rizikového chování v dopravním prostředí* [online]. Praha: Státní zdravotní ústav, 2016 [cit. 2025-12-16]. Dostupné z WWW: https://szu.gov.cz/wp-content/uploads/2023/10/SZU_prevence_rizik_chov_doprav_prostredi-2016.pdf.
 - 15) STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Postup při dopravní nehodě* [online]. Praha: Státní zdravotní ústav, 2023 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://epoz.szu.cz/wp-content/uploads/2023/03/Postup-p%C5%99i-dopravn%C3%AD-nehod%C4%9B.pdf>.
 - 16) SVITÁKOVÁ, Ivana. *Hromadné dopravní nehody* [online]. Praha: Hasičský záchranný sbor České republiky, 2009 [cit. 2026-01-27]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.gov.cz/clanek/hromadne-dopravni-nehody.aspx>.
 - 17) ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA OLOMOUCKÉHO KRAJE. *Tisňová linka 155* [online]. Olomouc: Zdravotnická záchranná služba Olomouckého kraje, neuveden rok [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://www.zzsol.cz/uvod/tisnova-linka-155>.

Legislativní dokumenty

- 1) ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3310–3318. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239>.
- 2) ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4974–5058. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.
- 3) ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354–464. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>.
- 4) ČESKO. Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 131, s. 4730–4801. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-372>.
- 5) ČESKO. Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2024, částka 30, s. 282–340. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2024-30>.

Seznam zkratk

ABS – protiblokovací brzdový systém (Anti-lock Braking System)

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

ČR – Česká republika

DN – dopravní nehoda

ESP – elektronický stabilizační program (Electronic Stability Program)

HDP – hrubý domácí produkt

HZS – Hasičský záchranný sbor

IZS – Integrovaný záchranný systém

PČR – Policie České republiky

SMS – krátká textová zpráva (Short Message Service)

WHO – Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)

ZZS – Zdravotnická záchranná služba

Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1: Hlavní příčiny DN zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2025	22
Tabulka 2: Nehody podle druhu.....	26
Tabulka 3: Dělení mimořádných událostí podle rozsahu následků	31
Tabulka 4: DN po měsících s počty zraněných a usmrcených za rok 2025.....	40
Graf 1: Rozložení respondentů podle pohlaví.....	41
Graf 2: Věkové kategorie	42
Graf 3: Nejvyšší dosažené vzdělání	43
Graf 4: Řidičské skupiny respondentů	44
Graf 5: Hodnocení připravenosti na dopravní nehodu.....	45
Graf 6: Kurz první pomoci nebo jeho obdoba	46
Graf 7: Správné kroky při řešení dopravní nehody	47
Graf 8: Telefonní číslo volené při oznámení DN s těžkým zraněním.....	48
Graf 9: Postup svědka dopravní nehody při těžkém zranění.....	49
Graf 10: Zajištění místa nehody proti sekundárnímu nebezpečí.....	51
Graf 11: Chování účastníků při hromadné nehodě na dálnici.....	52
Graf 12: Které faktory považujete za nejrizikovější příčiny dopravních nehod	53
Graf 13: Nejúčinnější opatření pro přímou ochranu účastníků silničního provozu	54
Graf 14: Nejúčinnější opatření pro prevenci dopravních nehod	55
Graf 15: Subjektivní pocit bezpečí účastníků silničního provozu	56

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Základní postupy a jednání při DN

Příloha č. 2 – Dotazník k bezpečnosti silničního provozu

Základní postup a chování při dopravní nehodě

Prvním a nejdůležitějším krokem při dopravní nehodě je zachovat klid, nepanikařit a jednat rozvážně. Nevhodné a chaotické chování může vést ke zhoršení situace a ke zvýšení rizika dalších škod či zranění. Níže jsou uvedeny doporučené postupy, které byly vytyčeny hlavním koordinačním subjektem pro bezpečnost silničního provozu v České republice, organizací BESIP, pro případy dopravní nehody se zraněním a kterými je doporučeno se řídit.

- Zastavit vozidlo na bezpečném místě, vypnout motor a zapnout výstražná světla.
- Zaměřit se na vlastní bezpečnost, nasadit sobě i ostatním spolucestujícím reflexní vestu a v případě nutnosti je odvést za svodidla nebo na okraj vozovky z důvodu možného sekundárního nebezpečí.
- Zabezpečit místo dopravní nehody výstražným trojúhelníkem, který se umísťuje minimálně 50 metrů před místo nehody, na dálnici pak minimálně 100 metrů před místo nehody.
- Pokud po dopravní nehodě nedošlo k aktivaci airbagů, nikdy nestrkat hlavu do kabiny řidiče ani spolujezdce, neboť může dojít k jejich dodatečné aktivaci.
- Zajistit vozidlo proti pohybu zatažením parkovací brzdy, vypnutím motoru a umístěním klíčů ze zapalování na střechu vozidla, je-li to možné.
- Zjistit, zda některý z účastníků dopravní nehody utrpěl zranění, a v případě zranění neprodleně kontaktovat zdravotnickou záchrannou službu.
- Je-li to možné, pokusit se zastavit projíždějící řidiče a požádat je o pomoc.
- Při telefonickém hovoru s dispečerem zdravotnické záchranné služby aktivně spolupracovat a řídit se jeho pokyny při poskytování první pomoci.

- Při poskytování první pomoci se primárně věnovat osobám, které nekřičí nebo nereagují, neboť u nich může docházet k závažnějším poraněním.^{90,91,92}

Čísla tísňového volání v České republice

V České republice je možné bezplatně využívat řadu tísňových telefonních čísel, která jsou spravována jednotlivými institucemi. Základním číslem je jednotné evropské číslo tísňového volání 112, které bylo zřízeno za účelem usnadnění kontaktování záchranných složek v případě mimořádné události. Toto číslo je dostupné a provozované ve všech členských státech Evropské unie a umožňuje nepřetržité přijímání oznámení.

Dalším tísňovým číslem je 155, které spravuje zdravotnická záchranná služba. Toto číslo je určeno pro případy život ohrožujících situací, mezi které patří mimo jiné také dopravní nehody. Oznámení jsou zpracovávána prostřednictvím jednotlivých krajských operačních středisek.

Na čísle 150 je dostupné operační středisko HZS ČR a na čísle 158 PČR. Všechna výše uvedená tísňová čísla jsou bezplatná, fungují nepřetržitě a slouží k poskytování pomoci osobám v nouzi. Poskytovatel veřejných telefonních služeb je povinen umožnit k těmto číslům přístup.^{93,94}

První pomoc na místě události

Jako první přistupujeme ke kontrole základních životních funkcí, která patří k nejdůležitějším krokům při poskytování první pomoci. Tento postup pomáhá laikovi

⁹⁰ STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Postup při dopravní nehodě* [online]. Praha, 2023, s. 18 [cit. 2026-02-03]. Dostupné z WWW: <https://epoz.szu.cz/wp-content/uploads/2023/03/Postup-p%C5%99i-dopravn%C3%AD-nehod%C4%9B.pdf>.

⁹¹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *BESIP – Bezpečnost silničního provozu: o nás* [online]. Praha [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>.

⁹² HAMDARD, Naqibullah. *First Aid for Road Accidents: A Guide to Saving Lives*. 2023, s. 10–12. ISBN 979-8223858959.

⁹³ HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY. *Tísňová volání v České republice* [online]. Praha [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://hzscr.gov.cz/clanek/tisnova-volani-v-ceske-republice.aspx>.

⁹⁴ ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA OLOMOUCKÉHO KRAJE. *Tísňová linka 155* [online]. Olomouc [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://www.zzsol.cz/uvod/tisnova-linka-155>.

zjistit, zda je nutné zahájit resuscitaci. Každý člověk by měl tuto základní kontrolu zvládat samostatně a automaticky.

Kontrola vědomí probíhá hlasitým oslovením postiženého, zatřesením za ramena nebo štípnutím do ušních lalůček. Těmito způsoby zjišťujeme, zda postižený reaguje. Při kontrole dýchání postupujeme tak, že zakloníme hlavu postiženého tlakem na čelo a tahem za bradu. Následně kontrolujeme dýchání zrakem, sluchem a hmatem, přičemž cílem je ověřit přítomnost pravidelného nádechu a výdechu.

Neodkladná resuscitace se zahajuje v případě, že u postiženého nejsou zajištěny základní životní funkce, tedy pokud je v bezvědomí a nedýchá pravidelně. Způsob provádění resuscitace je zásadní nejen pro její účinnost, ale také pro fyzickou výdrž záchránce. Jedná se o velmi náročný, vyčerpávající, avšak nezbytný postup.

Základní pravidla resuscitace u dospělých

- Vždy nejprve voláme tísňovou linku 155, a to před zahájením resuscitace.
- Postižený při resuscitaci leží na zádech na tvrdém podloží a má odhalený hrudník.
- Při srdeční masáži stlačujeme hrudník na hrudní kosti, v oblasti průsečíku prsních bradavek.
- Dlaně položíme na sebe, prsty propleteme, lokty propneme a paže držíme kolmo k hrudníku postiženého; stlačení provádíme spodní hranou dlaně cíleně na hrudní kost.
- Hrudník stlačujeme do hloubky přibližně jedné třetiny jeho výšky, frekvencí 100–120 stlačení za minutu.
- Při umělém dýchání z úst do úst střídáme 30 stlačení hrudníku a 2 vdechy (při laické pomoci se dýchání z úst do úst provádí pouze tehdy, pokud jej záchránce ovládá a neohrožuje tím své zdraví nebo život).
- Resuscitaci nepřerušujeme.

Resuscitaci lze ukončit v případě obnovení základních životních funkcí, například pokud se postižený začne kompresím bránit. Dále ji lze ukončit tehdy, pokud je záchránce vystřídán jinou osobou nebo profesionálními záchranáři. Posledním důvodem k ukončení

resuscitace je úplné fyzické vyčerpání záchránce, který již není schopen v poskytování první pomoci pokračovat.^{95,96}

⁹⁵ STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Postup při dopravní nehodě* [online]. Praha, 2023, s. 18-21 [cit. 2026-02-04]. Dostupné z WWW: <https://epoz.szu.cz/wp-content/uploads/2023/03/Postup-p%C5%99i-dopravn%C3%AD-nehod%C4%9B.pdf>.

⁹⁶ BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče [včetně návodu na poskytnutí první pomoci]*. Brno, 2007, s. 118. ISBN 978-80-251-1791-0.

PŘÍLOHA Č. 2 – DOTAZNÍK K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Otázky, které byly použity v dotazníkovém šetření:

1. Pohlaví

- Žena
- Muž
- Jiné / nechci uvést

2. Věková kategorie

- Do 18 let
- 19–29 let
- 30–44 let
- 45–59 let
- 60 a více let

3. Nejvyšší dosažené vzdělání

- Základní vzdělání (nedokončené)
- Základní vzdělání
- Střední vzdělání bez maturity
- Střední vzdělání s maturitou
- Vyšší odborné vzdělání
- Vysokoškolské vzdělání

4. Jakými skupinami řidičského oprávnění disponujete?

- B (osobní automobil)
- AM (moped / lehké vozidlo – tzv. „auto od 15 let“)
- A1, A2, A (motocykly)
- C, D (nákladní vozidla / autobusy)
- Nedisponuji žádným řidičským oprávněním

5. Jak byste ohodnotil/a svou připravenost řešit dopravní nehodu?

- Velmi dobrá
- Spíše dobrá
- Spíše nedostačující
- Zcela nedostačující

6. Absolvoval/a jste v posledních 5 letech školení první pomoci nebo obdobný kurz?

- Ano
- Ne

7. Jaké kroky považujete za správné při řešení dopravní nehody? (bez ohledu na jejich pořadí)

- Zajištění vlastní bezpečnosti a místa nehody
- Přivolání složek integrovaného záchranného systému
- Poskytnutí první pomoci dle možností
- Nevím / nejsem si jistý/á

8. Jaké telefonní číslo byste volil/a jako první při oznámení dopravní nehody s těžkým zraněním?

- 112 (Evropské číslo tísňového volání)
- 158 (Policie ČR)
- 155 (Zdravotnická záchranná služba)
- 150 (Hasičský záchranný sbor)

9. Co byste učinil/a jako svědek dopravní nehody, při které došlo k těžkému zranění osob?

- Zajistil/a bych místo nehody
- Přivolal/a bych složky IZS
- Poskytl/a bych neodkladnou první pomoc
- Nevím, jak bych postupoval/a

10. Jak byste zajistil/a místo dopravní nehody proti možnému sekundárnímu nebezpečí?

- Umístěním výstražného trojúhelníku
- Zapnutím výstražných světel na vozidle
- Kontaktováním složek IZS
- Nijak, sekundární nebezpečí nehrozí

11. Jak byste se choval/a, pokud byste se stal/a účastníkem hromadné dopravní nehody na dálnici?

- Zůstal/a bych v autě se zapnutými pásy a čekal/a na pokyny složek IZS
- Přesunul/a bych se za svodidla nebo do jiného bezpečného prostoru
- Pokusil/a bych se co nejrychleji opustit místo nehody vlastním vozidlem
- Nevím, jak bych postupoval/a

12. Které faktory považujete za nejrizikovější příčiny dopravních nehod? (max. 2 odpovědi)

- Nevěnování se plně řízení (mobilní telefon, rozptýlení)
- Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti
- Bezohledná nebo agresivní jízda
- Nedání přednosti v jízdě
- Nevím

13. Které opatření považujete za nejúčinnější pro přímou ochranu účastníků silničního provozu?

- Bezpečnostní systémy vozidel (airbagy, asistenční systémy)
- Přítomnost policie
- Stacionární nebo úsekové radary
- Stavební a technická opatření (retardéry, úpravy komunikací)
- Kvalitní dopravní značení
- Nevím

14. Které typy bezpečnostních opatření považujete za nejúčinnější pro prevenci dopravních nehod obecně?

- Dohled a kontrola (policie, radary)
- Stavební a technická opatření (retardéry, úpravy komunikací)
- Bezpečnostní systémy vozidel
- Kvalitní dopravní značení
- Vzdělávání a osvěta řidičů
- Nevím

15. Cítíte se jako účastník silničního provozu obecně bezpečně?

- Ano, většinou se cítím bezpečně
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne, často se cítím ohrožený/á