

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**  
**ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA**

# **DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2010**

**Petra Nováková**

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

**Zemědělská fakulta**

**Katedra zemědělské techniky a služeb**

---

**Studijní program: M4101 Zemědělské inženýrství**

**Studijní obor: Provozně podnikatelský obor**

**Analýza člověka jako prvku  
nehodového systému v oblasti  
provozu silničních motorových  
vozidel.**

Vedoucí diplomové práce  
Ing. Ivo Celjak CSc.

Autor  
Petra Nováková

2010

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra NOVÁKOVÁ**

Studijní program: **M4101 Zemědělské inženýrství**

Studijní obor: **Provozně podnikatelský obor**

Název tématu: **Analýza člověka jako prvku nehodového systému v oblasti provozu silničních motorových vozidel.**

*Zásady pro vypracování:*

### **Cíl práce:**

Cílem diplomové práce je provést analýzu rizik, škod a úrazů v oblasti provozu silničních motorových vozidel. Na jejím základě vypracovat opatření ve prospěch snížení počtu a úrazů v České republice.

### **Metodický postup:**

1. Provést analýzu dosud provedených opatření ve prospěch snížení úrazů při dopravních nehodách silničních motorových vozidel.
2. Provést analýzu příčin úrazů při dopravních nehodách za posledních 5 let v hodnocené oblasti.
3. Na základě výše uvedených analýz určit příčiny s nejvyšší četností výskytu.
4. Provést šetřící terénní sledování provozu.
5. U úrazů při dopravních nehodách s nejvyšší četností výskytu provést analýzu faktorů, které se podílejí na vzniku úrazu při dopravní nehodě.
6. Provést analýzu faktorů, v nichž sehrává rozhodující negativní roli řidič.
7. Na základě provedených analýz stanovit obecná pravidla pro eliminaci rizik vzniku úrazů při dopravních nehodách u prvku řidiče jako součásti systému.
8. Zpracovat obecná doporučení pro zaměstnavatele a zaměstnance s důrazem na praktické využití.

Rozsah grafických prací: dle potřeby  
Rozsah pracovní zprávy: 80 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- Celjak, I.: Technická normalizace a bezpečnost 2008, interní studijní text, ZF, JU, 2008;  
Zákon 56/2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích;  
Zákon 475/2001 o pracovní době a odpočinku zaměstnanců v dopravě;  
Zákon 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích;  
Nařízení vlády č.24/2003 Sb., o základních požadavcích na ochranu zdraví a bezpečnosti při konstrukci a výrobě strojních zařízení;  
Nařízení vlády č.378/2001 Sb., o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí;  
ČSN 73 6101 (2003) Projektování silnic a dálnic;  
Nařízení vlády č.101/2005 o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;  
Vyhláška 3/2007 o celostátním dopravním informačním systému;  
Zákon 13/1997 o pozemních komunikacích;  
Vyhláška MZ č.89/2001 Zařazování prací do kategorií;  
[www.mver.cz/doprava/nehody](http://www.mver.cz/doprava/nehody) (statistika DN v provozu);  
[www.cdv.cz](http://www.cdv.cz) (Centrum dopravní výchovy);  
[www.nbm.cz](http://www.nbm.cz) (Národní bezpečností úřad);  
[www.micr.cz](http://www.micr.cz) (Ministerstvo informatiky).

Vedoucí diplomové práce: Ing. Ivo Celjak, CSc.  
Katedra zemědělské techniky a služeb

Datum zadání diplomové práce: 15. ledna 2008  
Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2010

  
prof. Ing. Milosko Šoch, CSc.  
děkan

JHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
ZEMĚLELSKÁ FAKULTA  
studijní oddělení  
Studená 13  
370 05 České Budějovice

  
Ing. Milan Trádl, CSc.  
vedoucí katedry

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Analýza člověka jako prvku nehodového systému v oblasti provozu silničních motorových vozidel vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Petra Nováková

.....

V Lipí 25.4.2010

### **Poděkování**

Děkuji vedoucímu práce Ing. Ivu Celjkovi CSc. za věcné připomínky a obětavý přístup. A současně děkuji Kpt. Mgr. Veronice Benediktové a plk. Ing. Lubomíru Veselému za pomoc při získávání dat pro mou diplomovou práci

## Obsah

0	Úvod.....	8
1	Přehled o současném stavu (rešerše).....	9
1.1	Vozidlo.....	9
1.1.1	Legislativa .....	9
1.1.1.1	Zákon č. 361/2000 Sb.....	9
1.1.1.2	Zákon č. 56/2001 Sb.....	10
1.1.2	Konstrukce .....	11
1.1.3	Ergonomie .....	12
1.1.4	Bezpečnostní prvky .....	13
1.1.4.1	Aktivní prvky.....	13
1.1.4.2	Pasivní prvky .....	14
1.1.4.2.1	Bezpečnostní pásy .....	14
1.2	Řidič.....	15
1.2.1	Legislativa .....	15
1.2.1.1	Novela zákona č. 361/2000 Sb. ....	15
1.2.1.2	Zákon 200/1990 Sb.....	17
1.2.1.3	Zákon 411/2005 Sb.....	20
1.2.2	Zdravotní způsobilost.....	21
1.2.3	Výcvik k řízení .....	22
1.2.3.1	Zákon 247/2000 Sb.....	22
1.2.4	Profil řidiče.....	25
1.3	Pozemní komunikace.....	26
1.3.1	Legislativa .....	26
1.3.1.1	Zákon č. 361/2000 Sb.....	26
1.3.1.2	Zákon 13/1997 Sb. ....	27
1.3.2	Dopravní značení.....	29
1.3.3	Řešení dopravní situace.....	35
1.3.3.1	Křižovatka .....	35

1.3.3.2	Mimoúrovňové křížení .....	35
1.3.3.3	Kruhový objezd .....	35
1.3.4	Správa silnic .....	36
1.4	Ostatní .....	37
1.4.1	Policie.....	37
1.4.2	Kampaně k dodržování bezpečnosti.....	39
1.4.3	Zdokonalování řidičských dovedností .....	41
2	Dopravní nehody .....	42
2.1	Klasifikace DN .....	42
2.2	Vývoj nehodovosti v ČR.....	43
2.2.1	Vývoj nehodovosti a jejich následků v ČR v letech 2004 – 2008.....	43
2.3	Bodový systém České republiky.....	50
2.4	Porušování předpisů silničního provozu.....	53
2.4.1.	Svícení.....	54
2.4.2	Telefonování za jízdy .....	55
2.4.3	Používání bezpečnostních pásů .....	56
3	Metodický postup.....	60
3.1	Hlavní cíl.....	60
3.2	Dílčí cíle.....	60
3.3	Výběr dat pro realizaci experimentální části .....	61
3.3.1	Způsob sběru dat .....	61
3.3.2	Vyhodnocení dat .....	61
4	Experimentální část.....	62
4.1	„Porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla“ .....	62
4.1.1	Tabulky naměřených dat .....	62
4.2	Porušování § 22 zákona 200/1990 Sb. odstavce f, o držení telefonního přístroje.....	64
4.2.1	Tabulky naměřených dat .....	64
4.3	Porušování § 6 zákona 361/2000 Sb., kdy je řidič povinen být za jízdy připoután BP .....	66



4.3.1. Terénní výzkum.....	66
4.3.1.1 Tabulky naměřených dat v intravilánu .....	66
4.3.1.2 Tabulky naměřených dat v extravilánu .....	71
4.3.2 Dotazníkové šetření.....	73
5 Analytická část .....	75
5.1 Analýza výsledků „Porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla .....	75
5.2 Analýza výsledků „Porušování § 22 zákona 200/1990 Sb. o telefonování za jízdy .....	76
5.3 Analýza výsledků „Porušování § 6 zákona 361/200 Sb., o povinnosti poutat se BP .....	77
5.3.1 Terénní výzkum.....	77
5.3.1.1 Porušování § 6 zákona 361/2000 Sb. v intravilánu .....	77
5.3.1.2 Porušování § 6 zákona 361/2000 Sb. v extravilánu.....	78
5.3.2 Dotazníkové šetření.....	79
6 Syntetická část.....	80
6.1 Vyhodnocení analýz a porovnání s údaji získanými v rešerši .....	80
6.1.1 Vyhodnocení analýzy „Porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla .....	80
6.1.2 Vyhodnocení analýzy „Porušování § 22 zákona 200/1990 Sb. o telefonování.....	81
6.1.3 Vyhodnocení analýzy „Porušování § 6 zákona 361/200 Sb., o poutání se BP .....	82
7 Obecná doporučení pro využití v praxi .....	84
7.1 Prostředky ke snížení DN .....	84
7.1.1 Řidič .....	84
7.1.1.1 Porušování povinnosti osvětlení.....	84
7.1.1.2 Porušení povinnosti nepoužívat telefonní přístroj.....	84
7.1.1.3 Porušování povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem .....	85
7.1.2 Prostředí .....	85
7.1.2.1 Stav silnic .....	85
7.1.2.2 Výuka v autoškolách .....	85
7.1.2.3 Změny v legislativě .....	86
7.1.2.4 Opatření v oblasti motivace řidiče.....	86
8 Závěr.....	88

9	Abstrakt .....	89
10	Summary.....	90
11	Seznam použité literatury .....	91
12	Přílohy .....	93

## 0 Úvod

Každý rok v České republice na silnicích umírá kolem tisíce osob. Další přibližně čtyři tisíce osob jsou těžce zraněny a každý rok kolem dvaceti pěti tisíc osob lehce zraněno. Tento stav je alarmující a různé programy Policie ČR a Ministerstva dopravy se tento stav snaží zvrátit. Je nutné, aby si řidiči na silnicích byli vědomi, že je nutné jezdit opatrně, ohleduplně a podle předpisů. Jen tak je možné snížit počty osob, kterým dopravní nehoda zasáhla do života. Každý řidič by se měl nejprve zamyslet nad sebou a nad svým chováním na silnicích. Nelze začít nikde jinde, než každý sám u sebe.

Při dopravních nehodách řidiče ovlivňuje mnoho vnějších činitelů, jako například okolní prostředí a vozidlo, které řídí. Okolní činitelé jsou často významným faktorem, který přispívá ke vzniku dopravní nehody. Přesto je u většiny dopravních nehod na vině řidič motorového vozidla. Proto je důležité, aby řidiči v co možná největší možné míře předvíдали chování ostatních účastníků provozu a přizpůsobili se možným variantám nastalým v silničním provozu. Řidič a ostatní osoby cestující v automobilu si musí, pokud dojde k dopravní nehodě chránit své zdraví. Pro ochranu cestujících v automobilu slouží aktivní a pasivní bezpečnostní prvky. Každá kategorie má při dopravní nehodě a při jejím předcházení svoji specifickou a nezaměnitelnou funkci. Nejlepší je kombinace více prvků, aby bylo zabezpečeno co možná největší účinnosti a ochrany zdraví.

Jak vláda České republiky, tak i vedení Evropské Unie se snaží svými kroky co nejvíce zabezpečit snížení počtu dopravních nehod a dosáhnou co nejmenšího počtu zraněných a usmrcených osob. V tomto směru jsou pro účastníky silničního provozu nejlepší informační kampaně a zvýšený počet dopravně-bezpečnostních akcí. V národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro rok 2008 - 2010 je jedním z hlavních cílů snížit počet usmrcených osob na silnicích do roku 2010 na 50 % úrovně roku 2002 (počet usmrcených roce 2002 byl 1 431 osob). Jako preventivní opatření jsou zde především kampaně k dodržování předepsané rychlosti, osazování informačních automatických měřičů rychlosti, vytváření podmínek pro zdokonalování řidičských dovedností a vyšší důraz na praktický výcvik v autoškolách. Další velkou kapitolou zde je zvýšení počtu měření zvláště v obci.

Za období 2008 až 2009 zemřelo na českých silnicích 1 076 a 832 osob. Pro letošní roky by proto měl být maximální počet usmrcených osob 715. Za první čtvrtletí bylo na českých silnicích usmrceno 118 osob.

# 1 Přehled o současném stavu (rešerše)

## 1.1 Vozidlo

### 1.1.1 Legislativa

#### 1.1.1.1 Zákon č. 361/2000 Sb. – o provozu na pozemních komunikacích

##### § 2

Vymezení základních pojmů:

Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj,

Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus,

Stát znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení,

Zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu,

Zastavit vozidlo znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče,

Zádržný bezpečnostní systém je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen "dětská autosedačka"),

Dětská autosedačka je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí, které mají vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (33).

### **1.1.1.2 Zákon č. 56/2001 Sb. – o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

#### **§ 2**

Silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí,

Zvláštní vozidlo je vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno,

Přípojně vozidlo je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy,

Provozovatelem silničního vozidla registrovaného v registru silničních motorových vozidel České republiky se rozumí fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem volného pobytu v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla, a nebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla.

#### **§ 3**

Silniční vozidla se rozdělují na tyto základní druhy:

- a) motocykly,
- b) osobní automobily,
- c) autobusy,
- d) nákladní automobily,
- e) speciální vozidla,
- f) přípojná vozidla,
- g) ostatní silniční vozidla (35).

## 1.1.2 Konstrukce

Karoserie představuje u většiny současných automobilů jeho nosnou část. Poskytuje prostor pro posádku a náklad a umožňuje montáž všech ostatních částí vozidla. Karoserie historicky starších vozidel byla pojata jako podvozková. Byla tvořena nosným rámem z (převážně ocelových) nosníků, na které byly přivařeny kapotovací plechy, které tvořily uzavřený prostor vozidla. Karoserie dnešních vozidel je koncipována jako samonosná, to znamená, že neobsahuje nosný rám. Nosnou funkci přebírají samotné kapotovací plechy. Mezi stupněm je karoserie polonosná. Různé části karoserie jsou vyrobeny z různých materiálů. Používány jsou běžné konstrukční oceli, nízko a vysokolegované oceli, oceli s transformačně indukovanou pevností, nerezové oceli, tvárná litina, hliníkové slitiny, plasty aj. Karoserie hraje velmi důležitou roli při zajišťování aktivní i pasivní bezpečnosti vozidla. Proto obsahuje deformační zóny, jejichž účelem je pohltit při nehodě co největší množství energie.

Podle způsobu, jakým jsou v karoserii odděleny prostory pro motor, posádku a náklad rozdělujeme osobní vozy na:

### Jednoprostorové

Motor, posádka i náklad od sebe nejsou odděleny pevnými příčkami karoserie. Tato konstrukce se dnes již nepoužívá.

### Dvouprostorové

Prostor pro motor je oddělen od prostoru pro posádku a náklad.

### Tříprostorové

Oddělené prostory pro motor, posádku i náklad.

Hnací soustavu tvoří motor, spojka, převodovka, rozvodovka a hnací hřídele. Většinou tyto součásti tvoří kompaktní celek pohánějící blízko nápravu. U vozidel s náhonem na vzdálenou nápravu rozvodovka není součástí převodovky a točivý moment z převodovky se do rozvodovky přenáší torzní tyčí, tzv. Kardanovou hřídelí (3).

### 1.1.3 Ergonomie

Ergonomie je vědní disciplína, která přispívá ke zlepšení pracovních podmínek a k bezpečnosti práce tím, že řeší konflikty – rozpory ve vztazích Č – SZ – P. Zkoumá vzájemné působení složek pracovních systémů. Opírá se o vědecké poznatky jiných věd. Přispívá k bezpečnosti práce tím, že řeší především konflikty ve vztazích Č – SZ – P, které vedou k rizikům vzniku úrazu.

Ergonomie zkoumá vztah člověka a techniky ve všech souvislostech i s ohledem na působení prostředí, ve kterém je vztah realizován.

Takže i působení člověka na člověka, který právě ovládá techniku (před nadřazeným se necítí dobře a chybuje, muž se chce před ženou ukázat a chybuje, přeceňuje se), působení techniky na techniku (teplo ohříváče ovlivňuje činnost jističe), prostředí na člověka ovládajícího strojní zařízení (nadměrné teplo způsobuje únavu), apod.

Ergonomie má za úkol optimalizovat systém: člověk - technika - prostředí. Systém Č-SZ-P má fungovat spolehlivě ku prospěchu všech tří složek systému. (člověk nesmí být ohrožen na zdraví, technika nesmí být činností člověka a působením prostředí poškozena a prostředí nesmí být negativně ovlivněno). Ergonomie musí ctít zásadu, že „žádný reálný systém není naprosto bezpečný a nikdy se nelze vrátit na začátek hry.“

K řešení optimalizace systému Č-SZ-P má ergonomie k dispozici všechny vědní disciplíny (psychologie, antropologie, fyziologie, sociologie, konstrukce, kybernetika, řízení informatika).

Ergonomie musí respektovat variabilitu člověka v jeho schopnostech (každý z nás nemá reakce jako kosmonaut), fyzických předpokladech (síla na ovládače, pedály) a vzrůstu (nízké stropy v autobusech).

Základní úkoly ergonomie při ochraně a bezpečnosti člověka při používání strojního zařízení:

1. Odstranění technicko-ergonomických závad (nedostatků) techniky = stroje (vhodné ovladače, rozměry, potřebné síly, umístění, dosah, tvar)
2. Optimalizace faktorů prostředí ve všech oblastech (pracovní i nepracovní),
  - fyzikální (vibrace, prach, hluk),
  - chemické (rozpouštědla, výpary kyselin, působení halucinogenů),
  - biologické (viry, bakterie, parazité)
  - sociální (samota v holé a šedé kabině stroje, vztahy na pracovišti)

3. Optimalizace způsobů práce (činnosti) odstraněním zbytečných a neefektivních úkonů i informací (zjednodušení signalizace stravu stroje – jedna červená kontrolka STOP)
4. Zvýšení mechanizace a automatizace (čím méně úkonů, tím nižší únava)
5. Zálohování (zdvojení) člověka buď dalším operátorem či technickým zařízením
6. Zkvalitněním člověka = jeho výběrem (psychotesty), výcvikem, tréninkem, kontrolou, motivací, vedením apod. (1).

#### **1.1.4 Bezpečnostní prvky**

Bezpečnostní prvky se dělí na 2 kategorie. Na aktivní a pasivní bezpečnostní prvky. Každá kategorie má při dopravní nehodě a při jejím předcházení svoji specifickou a nezaměnitelnou funkci.

##### **1.1.4.1 Aktivní prvky**

Pod pojem aktivní bezpečnost spadá výkon motoru, účinnost brzd, úroveň kompletního podvozku, výkon osvětlení vozidla, výhled z vozidla, tedy všechno to, čím můžeme aktivně havárii zabránit, tzn. rychle odjet z kritického místa, včas zastavit před překážkou a také nespadnout do příkopu. Do tohoto pojmu je také možné zařadit vše, co snižuje únavu a soustředění řidiče, tedy dobré odhlučnění, automatická klimatizace atd.

U automobilů jsou nejdůležitější prvky aktivní bezpečnosti účinné brzdy, umožňující bezpečné zpomalení nebo zastavení vozidla, dobrý výhled z vozidla, dobré pneumatiky, přesné a spolehlivé řízení, kvalitní tlumiče zajišťující dostatečný kontakt pneumatik s vozovkou nebo osvětlení vozidla. Mezi další prvky aktivní bezpečnosti patří moderní elektronické systémy jako ABS, ASR nebo ESP.

Účinnost brzd, vůle v řízení, minimální osvětlení vozidla, výhled z vozu a maximální hluchnost ve vozidle předepisuje zákon, který je harmonizovaný s mezinárodními předpisy. Účinnost a souměrnost brzdících sil se kontroluje na STK, vůle v řízení, osvětlení vozidla a nepoškozenost skel také, to už dnes zná snad každý motorista (22).



### **1.1.4.2 Pasivní prvky**

U automobilů mezi prvky pasivní bezpečnosti patří zejména deformační zóny vozidla, bezpečnostní pásy a airbagy. Pojem pasivní bezpečnost obsahuje vše, co zabrání zranění nebo úmrtí při nehodě, ať vznikla jakkoliv (21).

#### **1.1.4.2.1 Bezpečnostní pásy**

Bezpečnostní pásy jsou nejvíce účinné při čelní srážce. Ale mohou chránit (zachránit) jen do určité rychlosti a určité kinetické energie nárazu. Pokud by se např. čelně srazila dvě auta a obě měla ve chvíli nárazu stokilometrovou rychlost, pak jsou pásy málo platné. Skutečností ovšem je, že když hrozí nebezpečí srážky, řidiči většinou intenzivně brzdí a rychlost obou vozidel ve chvíli střetu je podstatně nižší. Bezpečnostní pásy jsou pak nejúčinnější hlavně v intravilánu, tedy ve městech a obcích, kde se vozidla pohybují nižšími rychlostmi, a kde také dochází k největšímu počtu dopravních nehod. Nelze zapomenout ani na případy převrácení auta, když auto jde takzvaně "přes střechu"; nepřipoutané osoby jsou mnohem více ohroženy.

Bezpečnostní pásy by měli důsledně používat řidiči i spolujezdci při každé jízdě, tedy nejen při dálkových jízdách, ale i při jízdě v obci i na velice krátké vzdálenosti.

V České republice se používání pásů všeobecně podceňuje, ale ani stát na dodržování této povinnosti příliš nedbá. Počet kontrolovaných vozidel, jestli jejich osádka používá pásy, v roce 1996 byl něco přes 4 tisíce, v roce 2000 to bylo cca 11 tisíc; v roce 2003 není používání bezpečnostních pásů tématem žádné z dopravně bezpečnostních akcí vyhlášených Policejním prezidiem ČR (kontrola používání dětských zádržných systémů tématem jedné z těchto akcí). Například v Rakousku se používání pásů kontroluje periodicky 3x do roka a počet kontrolovaných vozidel je až až ke 140 tisícům, čili více 12x více u nás (9).

## 1.2 Řidič

### 1.2.1 Legislativa

#### 1.2.1.1 Novela zákona č. 361/2000 Sb. – o provozu na pozemních komunikacích

##### § 2

Vymezení základních pojmů:

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,

Provozovatel vozidla je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem,

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj řidičem je i jezdec na zvířeti,

Vozka je řidič, který řídí potahové vozidlo,

Nesmět ohrozit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí,

Nesmět omezit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nijak nepřekážel,

Dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

##### § 3

Řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81 nebo,

Žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla, nebo

Osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení,

Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích.

Každý je povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani

neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

## § 5

Řidič je dále povinen

Užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem,

Věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,

Přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete,

Podrobit se na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

Snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.

## § 6

Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a § 5 dále povinen

Být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu,

Nepřepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1 nebo N2, které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem,

a) dítě mladší tří let,

b) dítě menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče,

Přepřavovat ve vozidle, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky při této přepravě

a) dítě musí být umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům,

b) na sedadle, které je vybaveno airbagem, který nebyl uveden mimo činnost nebo pokud byl uveden mimo činnost automaticky nesmí být dítě v dětské autosedačce přepřavováno čelem proti směru jízdy,

Umístit a upevnit dětskou autosedačku na sedadle a dítě do dětské autosedačky podle podmínek stanovených výrobcem dětské autosedačky v návodu k použití této dětské autosedačky,

Poučit osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející přepravované ve vozidle, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, o povinnosti použít zádržný bezpečnostní systém, pokud tato informace není zajištěna jiným způsobem (33).

### **1.2.1.2 Zákon 200/1990 Sb. – o přestupcích**

#### § 2

##### Pojem přestupku

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací

- a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem nebo
- b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.

#### § 11

Za přestupek lze uložit tyto sankce:

- a) napomenutí,
- b) pokutu,
- c) zákaz činnosti,
- d) propadnutí věci.

Sankci lze uložit samostatně nebo s jinou sankcí; napomenutí nelze uložit spolu s pokutou.

Od uložení sankce lze v rozhodnutí o přestupku upustit, jestliže k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku.

## § 22

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo,

1. na němž v rozporu se zvláštním právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (registrační značky) nebo je umístěna jiná tabulka státní poznávací značky (registrační značky), než která byla vozidlu přidělena,

2. jehož tabulka státní poznávací značky (registrační značky) je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost,

3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,

2. byl mu zadržen řidičský průkaz,

3. není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče,

4. nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu,

5. pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky,

f) při řízení vozidla

1. drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 50 km.h<sup>-1</sup> a více,
3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km.h<sup>-1</sup> a více nebo mimo obec o 30 km.h<sup>-1</sup> a více,
4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km.h<sup>-1</sup> nebo mimo obec o méně než 30 km.h<sup>-1</sup>,
5. nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu,
6. neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,
7. předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno,
8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu,
9. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno,
10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu,
11. neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě,

g) poruší omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu,

h) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,

i) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100 000 Kč,

j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí pouze hmotná škoda 100 000 Kč a nižší nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle, nebo odmítne sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

k) při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j),

l) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis.

Přestupku se dále dopustí ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení (32).

### **1.2.1.3 Zákon 411/2005 Sb. - změna zákona o provozu na pozemních komunikacích a dalších zákonů**

#### **§ 32**

Motorové vozidlo musí mít za jízdy rozsvícena obrysová světla a potkávací světla nebo obrysová světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního právního předpisu). Tramvaj musí mít rozsvícena potkávací světla nebo světla pro denní svícení.

Vozidlo musí mít za jízdy při snížené viditelnosti rozsvícena obrysová a potkávací nebo dálková světla, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního právního předpisu (34).

### 1.2.2 Zdravotní způsobilost

Podle zákona 361/2000 Sb. se provozu na pozemních komunikacích nesmí účastnit osoba, která by vzhledem ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost provozu. Osvědčení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel vydává praktický lékař proti žádosti žadatele nebo držitele řidičského oprávnění, a to na základě výsledků lékařské prohlídky, případně dalších potřebných vyšetření. Náklady na posouzení zdravotní způsobilosti hradí žadatel.

Držitelé řidičského oprávnění se musí podrobit lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku, nejpozději však v den dovršení stanoveného věku. Po dovršení 68 let věku musí na pravidelnou lékařskou prohlídku docházet každé dva roky. Při řízení motorového vozidla musí mít tito řidiči doklad o zdravotní způsobilosti u sebe. Pravidelné lékařské prohlídky se musí podrobit nejpozději den před dnem ukončení platnosti písemného posudku o zdravotní způsobilosti.

Nově je zákonem zavedena povinnost podrobit se dopravně-psychologickému vyšetření a vyšetření elektroencefalografem. Tato povinnost platí pro držitele řidičského oprávnění C, C+E, C1+E, D, D+E, D1 a D1+E, a to před zahájením výkonu činnosti. Dalším vyšetřením se musí podrobit nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let, nejpozději však v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let. Pokud nemáte platný posudek o zdravotní způsobilosti, jste považováni za zdravotně nezpůsobilé k řízení motorových vozidel. Řídíte-li bez platného posudku motorové vozidlo, můžete být za tento přestupek sankcionováni pokutou ve výši 5 000 až 10 000 Kč, může vám být uložen zákaz činnosti od šesti do dvanácti měsíců a přijmete o pět bodů (19).



### 1.2.3 Výcvik k řízení

#### 1.2.3.1. Zákon 247/2000 Sb. – O získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení

##### motorových vozidel

#### § 13

##### Podmínky přijetí k výuce a výcviku

Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění osobu, která:

- a) podá písemnou žádost,
- b) ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců,
- c) není nezpůsobilá k právním úkonům,
- d) je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona,
- e) má na území České republiky trvalý pobyt nebo přechodný pobyt,
- f) splní další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon,
- g) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

Žáci školy, které byla vydána registrace k provozování autoškoly, u nichž je získání řidičského oprávnění kvalifikační předpoklad výkonu povolání, na které se žáci ve škole připravují, nebo pro něž je řízení motorových vozidel volitelným (nevolitelným) předmětem, mohou být zařazeni do výuky a výcviku nejdříve dva roky před dosažením předepsaného věku pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona. Zkoušku odborné způsobilosti mohou pak složit po ukončení výuky a výcviku, a to i před dosažením předepsaného věku s tím, že řidičské oprávnění jim bude vydáno po jeho dosažení.

Žádost o řidičské oprávnění musí být doložena dokladem o zdravotní způsobilosti žadatele, který nesmí být starší více než 3 měsíce v době podání žádosti. Zdravotní způsobilost žadatele může být doložena v žádosti o řidičské oprávnění.

#### § 14

Provozovatel autoškoly je oprávněn poskytovat v rozsahu stanoveném v registraci k provozování autoškoly tyto druhy výuky a výcviku:

- a) základní výuku a výcvik,
- b) sdruženou výuku a výcvik,
- c) rozšiřující výuku a výcvik,
- d) výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu,
- e) doplňovací výuku a výcvik.

Provozovatel autoškoly dbá, aby žadatel o řidičské oprávnění získal výukou a výcvikem teoretické znalosti a praktické dovednosti tak, aby byl schopen

- a) řídit vozidlo v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- b) ovládat vozidlo tak, aby nevytvářel nebezpečné situace a přiměřeně reagovat na jejich vznik,
- c) rozpoznat provozní nebezpečí a jeho závažnost a dokázat na tyto situace včas a správně reagovat,
- d) rozpoznávat u vozidel technické závady, které představují ohrožení bezpečnosti,
- e) reagovat na faktory ovlivňující jednání při řízení vozidla a uchovat si schopnosti potřebné pro bezpečné řízení vozidla,
- f) poskytovat účinnou první pomoc zraněným při dopravní nehodě.

§ 15

Základní výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řídičského oprávnění pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění, jejichž rozsah stanoví zvláštní zákon. Žadatel může získat základní výukou a výcvikem řídičské oprávnění na tyto skupiny nebo podskupiny řídičských oprávnění:

- a) skupina AM,
- b) podskupina A1,
- c) skupina A,
- d) podskupina B1,
- e) skupina B,
- f) skupina T (31).

Minimální počet hodin základní výuky a výcviku je:

**Tabulka 1 - Počet hodin v předmětech v základní výuce a výcviku**

Skupina řídičského oprávnění	Předmět výuky				Opakování a přezkoušení	Celkem
	Výuka předpisů o provozu vozidel	Výuka ovládání a údržby vozidla	Výuka teorie zásad bezpečné jízdy	Výuka zdravotnické přípravy		
<b>AM</b>	14	1	6	2	3	26
<b>A1</b>	14	1	6	2	3	26
<b>A</b>	14	1	6	2	3	26
<b>B1</b>	16	2	8	2	4	32
<b>B</b>	18	2	10	2	4	36
<b>T</b>	18	10	10	2	4	44

(31)

**Tabulka 2 - Počet hodin v předmětech v základní výuce a výcviku**

Skupina řidičského oprávnění	Praktický výcvik v řízení vozidla						Celkem
	I.etapa		II.etapa	III.etapa	Praktický výcvik údržby vozidla	Praktický výcvik zdravotnické přípravy	
	Autocvičiště	Minimální provoz	Střední provoz	Střední provoz			
<b>AM</b>	1	2	5	5	1	4	18
<b>A1</b>	1	2	5	5	1	4	18
<b>A</b>	1	2	5	5	1	4	18
<b>B1</b>	2	5	10	6	2	4	29
<b>B</b>	2	5	12	9	2	4	34
<b>T</b>	2	4	8	7	8	4	33

(31)

#### 1.2.4 Profil řidiče

Podle Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, novelizovaného k 3. červenci 2006, je povinen každý řidič skupin C, D a E, řídící vozidlo nad 7,5 tuny, absolvovat neuropsychologické vyšetření. Toto vyšetření je součástí potvrzení o zdravotní způsobilosti řidiče k výkonu povolání. Vyšetření, jež celkem trvá cca 4,5 hodiny, se skládá z:

a) psychologického vyšetření, při němž řidič absolvuje sérii psychologických testů zaměřených na zjištění osobnostního profilu řidiče (základní povahové rysy, typ osobnosti a její složky), temperamentu, rozumových a kognitivních funkcí, výkonových složek osobnosti, rizikových faktorů, odolnosti při stresu a zátěži (sklony k risku), autoregulace, sebeřízení, koncentrace na výkon, reaktivity a schopnosti adaptace pozornosti, emocionálního prožívání sociálních potřeb a mezilidských vztahů na silnici, psychomotorických funkcí, reaktivity a koordinace (cca 4 hodiny),

b) komplexního neurologického vyšetření a elektroencefalografického vyšetření (EEG) – součástí je i anamnestický dotazník se zaměřením na údaje důležité z posudkového hlediska (14).

## 1.3 Pozemní komunikace

### 1.3.1 Legislativa

#### 1.3.1.1 Zákon č. 361/2000 Sb. – o provozu na pozemních komunikacích

##### § 2

Vymezení základních pojmů:

Dálnice je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Dálnice",

Silnice pro motorová vozidla je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Silnice pro motorová vozidla",

Jízdní pruh je část vozovky dovolující jízdu vozidel jiných než dvoukolových (motocyklů) v jednom jízdním pruhu za sebou,

Křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace prolínají nebo spojují, za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci,

Hranice křižovatky je místo vyznačené vodorovnou dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" nebo "Příčná čára souvislá s nápisem STOP" kde taková dopravní značka není, tvoří hranici křižovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky,

Křižovatka s řízeným provozem je křižovatka, na které je provoz řízen světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo příslušníkem policie ve stejnokroji, příslušníkem vojenské policie ve stejnokroji.

Obec je zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami na účelových komunikacích se značky neosazují,

Přechod pro chodce je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou,

Překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závad na sjízdnosti pozemní komunikace (33).

### 1.3.1.2 Zákon 13/1997 Sb. – O pozemních komunikacích

#### § 2

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

#### § 5

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

#### § 6

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce,

Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejich nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní místní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

## § 7

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po jednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka.

## § 12

Součástí dálnice, silnice a místní komunikace jsou

a) všechny konstrukční vrstvy vozovek a krajnic, odpočívá, přidružené a přídatné pruhy, včetně zastávkových pruhů linkové osobní dopravy,

b) mostní objekty (nadjezdy), po nichž je komunikace vedena, včetně chodníků, revizních zařízení, ochranných štítů a sítí na nich, strojní vybavení sklopných mostů, ledolamy, propustky, lávky pro chodce nebo cyklisty,

c) tunely, galérie, opěrné, zárubní, obkladní a parapetní zdi, tarasy, násypy a svahy, dělicí pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, silniční pomocné pozemky,

d) svislé dopravní značky, zábradlí, odrazníky, svodidla, pružidla, směrové sloupky, dopravní knoflíky, staničníky, mezerníky, vodorovná dopravní značení, dopravní ostrůvky, odrazné a vodící proužky a zpomalovací prahy,

e) únikové zóny, protihlukové stěny a protihlukové valy, pokud jsou umístěny na silničním pozemku.

## § 13

Příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace jsou

a) přenosné svislé dopravní značky a dopravní zařízení,

b) hlásiče náledí, hlásky a jiná zařízení pro provozní informace,

c) veřejné osvětlení, světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu,

d) zařízení zabraňující vniknutí volně žijících živočichů (např. ploty, můstky, tunely)

(29).

### 1.3.2 Dopravní značení

#### § 4

Svislé dopravní značky jsou

- a) stálé dopravní značky, které jsou umístěny na sloupcích nebo konstrukcích pevně zabudovaných do terénu,
- b) proměnné dopravní značky, které jsou zobrazeny na panelech,
- c) přenosné dopravní značky, které jsou umístěny na červenobíle pruhovaných sloupcích nebo stojanech, které nejsou pevně zabudované do terénu, nebo na vozidle.

Barevné provedení svislých proměnných dopravních značek může být odlišné od stálých dopravních značek, a to tak, že podklad proměnných dopravních značek je tmavý a nápisy, symboly a ohraničení světlé; umístění červené barvy je na proměnných dopravních značkách shodné s jejím umístěním na stálých dopravních značkách. Příkazové proměnné dopravní značky musí mít stejné barevné provedení jako stálé příkazové dopravní značky.

Tvary symbolů a nápisy svislých proměnných dopravních značek vycházejí z tvaru symbolů a nápisů stálých dopravních značek.

#### § 5

Svislé dopravní značky se umísťují tak, aby byly pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, pro které jsou určeny, včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné.

Stálé svislé dopravní značky se podle svého významu obvykle umísťují při pravém okraji vozovky nebo nad vozovkou; pro zdůraznění jejich významu mohou být značky umístěné při pravém okraji vozovky opakovány i při levém okraji vozovky nebo nad vozovkou.

Pro zdůraznění významu a zlepšení viditelnosti lze svislou dopravní značku umístit na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu.

Sloupky nebo stojany, na kterých jsou umístěny svislé přenosné dopravní značky, mohou být s ohledem na charakter a rozsah dopravního opatření umístěny i na vozovce.

Na dopravních značkách a jejich sloupcích, stojanech nebo konstrukcích, na dopravních zařízeních a na zařízeních pro dopravní informace nesmí být vyznačeno nebo umístěno nic, co nesouvisí s dopravní značkou, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace.



## § 6

Svislá dopravní značka umístěná vedle vozovky nebo nad vozovkou platí pro celou vozovku v daném směru jízdy.

Ustanovení odstavce 1 neplatí pro

a) zákazovou nebo příkazovou svislou dopravní značku umístěnou nad vyznačeným jízdním pruhem, která platí jen pro jízdni pruh, nad kterým je umístěna,

b) pro svislou dopravní značku upravující zákaz zastavení nebo zákaz stání, která platí jen pro tu stranu pozemní komunikace, u které je umístěna.

Zákaz, omezení nebo příkaz vyplývající ze svislé dopravní značky končí na vzdálenější hranici nejbližší křižovatky, pokud není dříve ukončen jinak.

Značky upravující přednost "Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací", "Hlavní pozemní komunikace", "Konec hlavní pozemní komunikace", "Dej přednost v jízdě!", "Dej přednost v jízdě tramvaji!" a "Stůj, dej přednost v jízdě!" platí pro nejbližší křižovatku.

## § 7

Výstražné značky jsou

a) "Zatáčka vpravo" a "Zatáčka vlevo", které upozorňují na směrový oblouk,

b) "Dvojitá zatáčka první vpravo" a "Dvojitá zatáčka, první vlevo", které upozorňují na dva po sobě následující protisměrné směrové oblouky,

c) "Křižovatka", která upozorňuje na křižovatku, kde není přednost v jízdě upravena svislými dopravními značkami,

d) "Pozor, kruhový objezd", která upozorňuje na křižovatku s kruhovým objezdem,

e) "Zúžená vozovka (z obou stran)" a "Zúžená vozovka (z jedné strany)", které upozorňují na místo, kde se oproti předcházejícímu úseku zužuje vozovka, nebo například kde se přibližuje tramvajová kolej k chodníku; jejíž symbol může být obrácen, je vyznačena skutečná strana zúžení,

f) "Světelné signály", která upozorňuje řidiče na místo, kde je provoz na pozemní komunikaci řízen světelnými signály, které by jinak neočekával, nebo kde nejsou viditelné z dostatečné vzdálenosti,

g) "Pozor, přechod pro chodce", která upozorňuje předem v obci v odůvodněných případech, například v nepřehledném úseku pozemní komunikace, a mimo obec vždy na přechod pro chodce.

## § 8

Značky upravující přednost jsou

a) "Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací", která upozorňuje na křižovatku s vedlejší pozemní komunikací mimo obec a označuje hlavní pozemní komunikaci,

b) "Hlavní pozemní komunikace", která označuje hlavní pozemní komunikaci, a to zejména v obci; značky se může užit i uvnitř větší nebo složitější křižovatky,

c) "Konec hlavní pozemní komunikace", která informuje o tom, že na nejbližší křižovatce tato pozemní komunikace již není hlavní,

d) "Dej přednost v jízdě!", která označuje vedlejší pozemní komunikaci; této značky se může užit i uvnitř větší nebo složitější křižovatky nebo na místě, kde se řidiči prikazuje, opakuje nebo zdůrazňuje povinnost dát přednost v jízdě,

e) "Dej přednost v jízdě tramvaji!", která se užívá na místě, kde je ve sporných nebo jiných případech nutno přikázat nebo zdůraznit řidiči, že má dát přednost v jízdě tramvaji,

f) "Stůj, dej přednost v jízdě!", která označuje vedlejší pozemní komunikaci; značky se může užit i uvnitř větší nebo složitější křižovatky, kde se řidiči prikazuje, opakuje nebo zdůrazňuje povinnost dát přednost v jízdě a kde je řidič povinen zastavit vozidlo.

## § 9

Zákazové značky jsou

a) "Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)",

b) "Zákaz vjezdu všech vozidel", která zakazuje vjezd v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace,

c) "Zákaz vjezdu všech motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku",

d) "Zákaz vjezdu osobních automobilů",

e) "Zákaz vjezdu nákladních automobilů", která platí pro nákladní automobily i pro tahače přívěsu nebo návěsu a speciální automobily o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg; neplatí však pro obytné automobily,

f) "Zákaz vjezdu autobusů",

g) "Zákaz vjezdu všech motorových vozidel",

h) "Zákaz vjezdu vyznačených vozidel", která zakazuje vjezd vozidlům vyznačených druhů,

i) "Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez" se u jízdni soupravy vztahuje na jednotlivá vozidla soupravy;

- j) "Zákaz odbočování vpravo",
- k) "Zákaz odbočování vlevo",
- l) "Zákaz otáčení",
- m) "Konec všech zákazů", která ukončuje platnost všech značek vyjadřujících zákazy nebo omezení pro jedoucí vozidla,
- n) "Povinnost zastavit vozidlo", která zakazuje řidiči pokračovat v jízdě bez zastavení vozidla na hraničním přechodu;
- o) "Zákaz zastavení", na níž může být v dolní části červeného kruhu vyznačena doba, po kterou zákaz platí.

## § 10

Příkazové značky jsou

- a) "Kruhový objezd", která příkazuje jízdu po křižovatce s kruhovým objezdem ve směru šipek na značce zobrazených,
- b) "Příkázaný směr jízdy přímo", "Příkázaný směr jízdy vpravo", "Příkázaný směr jízdy vlevo", "Příkázaný směr jízdy přímo a vpravo", "Příkázaný směr jízdy přímo a vlevo", "Příkázaný směr jízdy vpravo a vlevo", které příkazují jízdu směrem, kterým šipka nebo šipky ukazují,

## § 11

Informativní značky se rozdělují na informativní značky provozní, informativní značky směrové a informativní značky jiné.

## § 12

Informativní značky provozní jsou

- a) "Okruh" a "Změna směru okruhu", které označují okruh zřízený pro objíždění obce nebo její části,
- b) "Zpomalovací práh", která informuje o místu umělé nerovnosti na vozovce,
- c) "Podchod nebo nadchod",
- d) "Jednosměrný provoz", která označuje jednosměrnou pozemní komunikaci a která se v protisměru zpravidla označuje značkou "Zákaz vjezdu všech vozidel",
- e) "Doporučená rychlost", která vyjadřuje číslem uvedeným na značce doporučenou rychlost v kilometrech za hodinu,

- f) "Přechod pro chodce", která označuje přechod pro chodce vyznačený značkou,
- g) "Přejezd pro cyklisty", která označuje přejezd pro cyklisty vyznačený značkou.

### § 13

Informativní značky směrové jsou

a) "Směrová tabule pro příjezd k dálnici", "Směrová tabule pro příjezd k dálnici", "Směrová tabule pro příjezd k dálnici", které informují o směru a případně i vzdálenosti k vyznačeným cílům s využitím dálnice,

b) "Směrová tabule pro příjezd k silnici pro motorová vozidla", "Směrová tabule pro příjezd k silnici pro motorová vozidla", "Směrová tabule pro příjezd k silnici pro motorová vozidla", "Směrová tabule pro příjezd k silnici pro motorová vozidla", které informují o směru a případně i o vzdálenosti k vyznačeným cílům s využitím silnice pro motorová vozidla; náhradou za cíl (cíle) lze na značce uvést číslo silnice pro motorová vozidla; před křižovatkou se silnicí pro motorová vozidla se v rámečku uvádí její číslo.

### § 16

Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny na pozemní komunikaci.

Vodorovné dopravní značky jsou stálé a přechodné; přechodné vodorovné dopravní značky vyjadřující čáry nebo šipky nebo označující přechody pro chodce nebo jízdní pruhy pro cyklisty jsou vyznačeny žlutou nebo oranžovou barvou.

### § 17

Vodorovné dopravní značky se rozdělují na podélné čáry, příčné čáry, šipky, označení stání a parkovišť, označení zastávek a zákazů zastavení a stání, ostatní vodorovné dopravní značky.

### § 18

Podélné čáry jsou

- a) "Podélná čára souvislá", "Dvojitá podélná čára souvislá,
- b) "Podélná čára přerušovaná", která se smí přejíždět při dodržení příslušných ustanovení vyplývajících z obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích,
- c) "Dvojitá podélná čára přerušovaná", která vyznačuje jízdní pruh užívaný střídavě pro jeden i druhý směr jízdy,

- d) "Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou",
- e) "Vodící čára", která vyznačuje okraj vozovky.

## § 19

Příčné čáry jsou

- a) "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" nebo "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", které vyznačují hranici křižovatky,
- b) "Přechod pro chodce", která vyznačuje místo, které je určeno pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci,
- c) "Přejezd pro cyklisty", která vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.

## § 24

Světelné signály jsou

- a) "Signál s červeným světlem Stůj!", "Signál se žlutým světlem Pozor!", "Signál se zeleným světlem Volno",
- b) "Signál se směrovou šipkou s červeným světlem Stůj!", "Signál se směrovou šipkou se žlutým světlem Pozor!", "Signál se zelenou směrovou šipkou Volno",
- c) "Signál s kombinovanou směrovou šipkou s červeným světlem Stůj!", "Signál s kombinovanou směrovou šipkou se žlutým světlem Pozor!", "Signál s kombinovanou zelenou směrovou šipkou Volno",
- d) "Signál žlutého světla ve tvaru chodce",
- e) "Doplňková zelená šipka",
- f) "Signál pro opuštění křižovatky",
- g) "Přerušované žluté světlo", který je ve tvaru plného světla,
- h) "Zakázaný vjezd vozidel do jízdního pruhu",
- i) "Světelná šipka vlevo",
- j) "Světelná šipka vpravo",
- k) "Světelný kříž", který označuje překážku provozu na pozemních komunikacích vedle vozovky,
- l) "Signál pro chodce se znamením Stůj!", "Signál pro chodce se znamením Volno" (32).

### **1.3.3 Řešení dopravní situace**

#### **1.3.3.1 Křižovatka**

Křižovatka je místo, na kterém se protínají různé dopravní trasy. např. cesty, koleje apod., které vedou do různých směrů. Obecně se jedná o místo, kde se kříží různé cesty (může se ale jednat v přeneseném významu slova i o životní cesty a osudy a to jak jednotlivce, tak i celých velkých skupin lidí).

Jako křižovatka se označují zejména

Křižovatka pozemních komunikací

Železniční křižovatka (též tramvajová křižovatka) (5).

#### **1.3.3.2 Mimoúrovňové křížení**

Mimoúrovňová křižovatka je křižovatka, kde se jednotlivé proudy vykříží v různých úrovních a snižuje se počet kolizních bodů.

Mimoúrovňové křižovatky zajišťují veškerá křížení na rychlostních komunikacích, tedy dálnicích a rychlostních silnicích. Také se zřizují v místech, kde jsou větší intenzity dopravy, případně v místech s příznivými výškovými poměry (7).

#### **1.3.3.3 Kruhový objezd**

§ 22

Řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami Kruhový objezd" se značkou Dej přednost v jízdě" , nebo Kruhový objezd" společně se značkou Stůj, dej přednost v jízdě!", musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jedoucimi po kruhovém objezdu.

## § 30

Při vjíždění na kruhový objezd a jízdě po kruhovém objezdu, nepředjíždí-li z jednoho jízdniho pruhu do druhého podle § 12, řidič nedává znamení o změně směru jízdy; při vyjíždění z kruhového objezdu řidič je povinen dát znamení o změně směru jízdy.

Kruhové objezdy se staví hlavně kvůli jejich bezpečnosti. Středový kruh tvoří přirozenou překážku, kolem které jezdí řidiči pomaleji a proto i případné nehody mívají jen lehké následky. Obvykle vozidla srazí svými boky v ostrém úhlu, zatímco na klasické křižovatce spíše v pravém úhlu nebo čelně s horšími následky. Výjimku tvoří nehody, kdy řidič z nějakého důvodu středový kruh přehlédne a čelně do něj narazí. Takové nehody se často rovnají nárazům do zdi a jsou velmi nebezpečné.

Výhoda kruhového objezdu je v podstatě v neomezeném počtu zaústitelných odbočných větví, bez újmy bezpečnosti provozu. Zejména oproti klasickým křižovatkám s pěti větvemi, které jsou nebezpečné nejednoznačnou předností vozidel.

Nevýhodou kruhových objездů je větší zábor ploch a potřeba viditelnosti z a na příjezdové větve, proto jej těžko lze umístit např. v těsné městské zástavbě.

Díky jednoduchosti, s jakou se kruhovým objezdem projíždí, a pravidlu, že přednost má auto již na objezdu jedoucí, je propustnost kruhového objezdu obvykle vyšší než tomu bývá u křižovatek řízených buď jen dopravními značkami, někdy i semaforey. Každý kruhový objezd má určitou maximální intenzitu, kterou snese. Pokud ji překročí, zahltí se i kruhový objezd (6).

### **1.3.4 Správa silnic**

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy (23).

Správu a údržbu silnic krajů provádí většinou krajské příspěvkové organizace. Zřízené za účelem zajišťování správy a údržby silnic II. a III. tříd v majetku kraje. Na základě smluvního vztahu s organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR zajišťuje i údržbu silnic I. tříd a dálnice na území kraje. Správu silnic II. a III (24).

## **1.4 Ostatní**

### **1.4.1 Policie**

#### Pravomoci policie

Policisté mohou zamezit, aby řidič pokračoval v jízdě, a to odtažením vozu nebo technickým prostředkem (botičkou), a to na náklady řidiče nebo provozovatele vozidla. Musí k tomu mít odpovídající důvod (např. alkohol, drogy, léky, odmítnutí dechové zkoušky a následného lékařského vyšetření, podezření na předchozí zavinění nehody, zadržení řidiče podezřelého, že ujel z místa nehody, podezření na odcizení vozu, řízení vozu bez řidičského oprávnění). Pokud se důvody odstavení vozu týkají jen řidiče, může s vozem pokračovat jiný oprávněný účastník provozu. Důležitým ustanovením je však to, že ten, kdo takto odstavil vůz, musí se postarat o to, aby nedoznal újmy, tedy nebyl odcizen, vykraden nebo poškozen.

Policisté mohou na místě zadržet řidičský průkaz, což je staronové oprávnění Polici ČR. Vrácení této pravomoci představuje hlavní posílení práv policistů. Policista je však po jeho zadržení povinen oznámit to bez zbytečného odkladu registru řidičů. Obce mají zase povinnost do pěti pracovních dnů ode dne doručení zahájit řízení, na jehož základě lze řidičské oprávnění buď odebrat, nebo po jeho zastavení vrátit.

#### § 118a

##### Zabránění v jízdě

Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen "technický prostředek") nebo odtažením vozidla, jestliže řidič



a) je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,

b) ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b),

c) řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

d) se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem,

e) se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška podle písmene d) byla pozitivní, podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

f) se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli toto vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

g) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny,

h) řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel,

i) je podezřelý ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení a nesložil kauci jako záruku, že se dostaví ke správnímu orgánu k projednání přestupku.

## § 118b

Policista je oprávněn z důvodů uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zadržet řidičský průkaz. Po zadržení řidičského průkazu oznámí policista bez zbytečného odkladu zadržení řidičského průkazu registru řidičů, u zahraničních řidičů příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

Policista, který zadržel řidičský průkaz, poučí držitele řidičského průkazu o důsledku zadržení řidičského průkazu a vydá držiteli řidičského průkazu písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu.

## Pravomoci obecní policie

Novela přinesla další rozšíření pravomocí obecní policie. Strážníci obecní policie například mohou měřit rychlost vozidel v rozsahu své územní působnosti, a to i mimo úseky pozemních komunikací označených dopravní značkou „obec“, ovšem musí postupovat v součinnosti s Policií ČR.

Tato změna přinesla výrazné rozšíření počtu míst, kde je sledována rychlost, hlavně ve městech a obcích a jejich okolí. Připomeňme, že městský nebo obecní strážník může provést orientační dechovou zkoušku ke zjištění přítomnosti alkoholu v krvi a může vyzvat řidiče k lékařskému vyšetření, tedy odběru krve. Za odmítnutí dechové zkoušky dostane řidič pokutu 25 000 až 50 000 Kč, zákaz činnosti na 1 až 2 roky a 7 bodů v bodovém hodnocení.

Novinkou je také to, že strážník může uložit řidiči, aby přerušil jízdu a vyčkal příjezdu Policie ČR, pokud ten poruší odstavec 1 a 2 paragrafu 118, což jsou provinění, kvůli nimž může zadržet automobil pouze policista ČR (20).

#### **1.4.2 Kampaně k dodržování bezpečnosti**

Bezpečná obec

Vychází z plnění Opatření A 2 Strategie. V současné době především na bázi informačního portálu ([www.iBESIP.cz](http://www.iBESIP.cz)). Plnění řady opatření ze Strategie zejména spolupráce s regiony, šíření nejlepších příkladů z praxe atd. Spolupráce a podpora soutěže „Cesty městy 2008“, kterou organizuje Nadace partnerství.

Domluvme se!

Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí. Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem propagovaným i frontmany skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastovy Wjeci je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se kdo bude řídit a nebude pít alkohol“.

Nemyslíš, zaplatíš!

Nejnovější celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Akce má trvat do roku 2010 a zahrnuje televizní a rozhlasové spoty, tiskové a internetové inzeráty či billboardy (15).

Záměrem ministerstva je, aby si kolize v roce 2010 vyžádaly maximálně 650 lidských životů. To je zhruba stejný počet obětí, jaký policie evidovala od ledna do srpna letošního roku. Kampaň, která má odstartovat v říjnu 2008, nese slogan "Nemyslíš - zaplatíš!". "Říkáme tím, že pokud někdo nedodržuje pravidla a riskuje, musí být připraven nést následky," řekl Řebíček s tím, že řidiči by si měli být vědomi své odpovědnosti nejen za sebe, ale i za ostatní. "Aby si uvědomili, že pokud nemyslí, zaplatí zdravím nebo životem, ať už svým vlastním nebo druhých," dodal ministr. Ve vztahu k "nejprimitivnějším hazardérům" pak slogan podle Řebíčka znamená, že za porušení předpisů zaplatí pokutu. Propagační akce bude podle ministra zaměřena především na tři oblasti - agresivitu za volantem, jízdu pod vlivem alkoholu či drog a používání bezpečnostních pásů a autosedaček. Vedle toho má směřovat i na zvláštní cílové skupiny, jako jsou mladí řidiči, motocyklisté, chodci či cyklisté.

#### TV seriál STOP

Vysílání na ČT 1 a ČT 2 – zaměřeno na prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro všechny jeho účastníky, vysvětlování pravidel a defenzivního způsobu jízdy, bezpečného a předvídatelného chování v silničním provozu, aktuální témata apod. Výroba 48 obsahově odlišných dílů (44 dílů ve stopáži 2 min. a 4 díly ve stopáži 4 min.)

#### TV pořady pro BESIP

Vysílání na TV PRIMA – zaměřeno na vysvětlování konkrétních přestupků – bezpečná vzdálenost, rychlost a brzdné dráhy, používání dětských autosedaček a bezpečnostních pásů, alkohol za volantem, agresivita, motocyklisté, viditelnost chodců, cyklistů apod. Výroba 50 video-spotů o stopáži cca 1min. dle témat zadaných MD.

#### Projekt The Action

Probíhá celoročně, od roku 2005. Holandský multimediální projekt přivezený do ČR díky Ministerstvu dopravy - BESIP.

MD - BESIP je generálním partnerem projektu. ČR je čtvrtou zemí, ve které se projekt realizuje, ostatní země se zde inspirují, protože se tento projekt u nás podařilo realizovat nejúspěšněji. Je zaměřen na mladé začínající řidiče. Cílem projektu je varování před hazardováním na silnici. Ukázka reality životních tragédií zaviněných zbytečnými dopravními nehodami. Show upozorňuje na nebezpečí překračování nejvyšší dovolené rychlosti, na nepoužívání bezpečnostních pásů a na nebezpečí dopravní nehody. Cílem není šokovat, ale mluvit

srozumitelně směrem k mladým lidem. The Action je smluvně zajištěn na dobu neurčitou. Do konce roku 2008: 227 repríz, představení shlédlo 93 tisíc diváků. Průzkum agentury STEM doložil skutečnost, že ti, kterým je projekt The Action určen, jej přijímají velmi pozitivně, studenti v podstatě jednohlasně přijali formu i obsah tohoto projektu, udělená průměrná školní známka je 1,5, téměř všichni oslovení studenti si díky The Action podle svých slov více uvědomují nebezpečí dopravních nehod a důsledky nezodpovědného chování řidičů, tři ze čtyř respondentů se domnívají, že The Action bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastníků silničního provozu.

#### Projekt Jízda pro život

Aktivita firem Vera™ a CarTecGroup. Oslovení veřejnosti silnou mediální kampaní zaměřenou na vzdělání a aplikaci prvků pasivní bezpečnosti. Interaktivní zapojení všech rodinných příslušníků – pozitivní působení na řidiče. Měsíční intenzivní teoretická a praktická výuka v mobilních školících centrech (16).

### **1.4.3 Zdokonalování řídičských dovedností**

#### Kurzy bezpečné jízdy na kluzné fólii

Jedná se o speciální kurzy pro řidiče, jako nadstavba jejich dosavadních vědomostí a zkušeností. Jde o nácvik předcházení krizových situací a v případě jejich vzniku možné způsoby řešení. Absolventy kurzů jsou zejména řidiči, používající vozidla se zvláštním výstražným zařízením (Policie ČR, Městská Policie, Hasičský záchranný sbor, vozidla zdravotní záchranné služby a také učitele autoškol a odborná veřejnost). Kurzy projde ročně cca 900 řidičů. Kurzy probíhají v rámci evropského projektu Advanced (15).

## 2 Dopravní nehody

### 2.1 Klasifikace DN

Dopravní nehoda je nepředvídaná kolize jednoho nebo více dopravních prostředků, při níž dojde ke hmotné škodě nebo ke zranění. Obvykle se termínem dopravní nehoda označuje nehoda v provozu na pozemních komunikacích, ale nehodami jsou též obdobné události v drážní, vodní nebo letecké dopravě (4).

Silniční nehoda - Dopravní nehoda na pozemní komunikaci je událost, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Účastníci nehody, případně osoby podílející se na záchranných pracích v případě nehody mají zabránit vzniku dalších škod, zajistit první pomoc a splnit povinnosti směřující k řádnému vyšetření nehody. V některých typech případů jsou účastníci povinni přivolat k nehodě policii.

Dopravní nehodu ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích definuje ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu, takto.

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Pozemní komunikací je i účelová komunikace, například u čerpací stanice. Účelové komunikace však nejsou přesně definované ani evidované a proto může být působnost zákona sporná. Dopravní nehodou není srážka, při které nedojde ke hmotné škodě ani ke zranění.

Definující podmínkou je účast vozidla v pohybu. Za vozidlo se nepovažuje například jezdec na zvířeti, osoba vedoucí nebo ženoucí zvířata, chodec nebo útvar chodců, lyžař nebo jezdec na kolečkových bruslích nebo skateboardu. Za chodce jsou považovány i osoby s úzkým ručním vozíkem nebo s dětským kočárkem, osoby na vozíku pro invalidy nebo pěšky vedoucí jízdní kolo nebo motocykl. Vozidlem je i jízdní kolo nebo koloběžka, potahové vozidlo, ruční vozík od šířky 60 cm, tramvaj, pojízdný pracovní stroj, sněžná rolba nebo sněžný skútr. Dopravní nehodou je tedy například pád cyklisty, dojde-li k sebemenšímu zranění nebo hmotné škodě, ale nikoliv například srážka jezdce na koni s chodcem nebo náraz lyžaře do stojícího automobilu.

Dopravní nehodou může být i zranění přepravované osoby vlivem jízdy vozidla, avšak dopravní nehodou není zranění při nastupování do stojícího vozidla nebo vystupování z něj.

Povinnosti účastníků dopravní nehody stanoví § 47 zákona č. 361/2000 Sb.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni neprodleně zastavit vozidlo, zajistit bezpečnost provozu v místě nehody, zabránit vzniku dalších škod (vytékající paliva nebo maziva, odpojení elektroinstalace, označení místa nehody a varování řidičů, opuštění vozovky, hašení požáru), podle potřeby poskytnout první pomoc, přivolat záchrannou službu a umožnit obnovení provozu. Navzájem si jsou povinni prokázat totožnost a údaje o vozidlech.

Za stanovených podmínek platí povinnost ohlásit nehodu Policii České republiky, vyznačit situaci a stopy a případně se zdržet přemísťování vozidel a setrvat na místě do příchodu policisty:

- a) dojde-li k usmrcení nebo jakémukoliv zranění osoby,
- b) dojde-li k hmotné škodě převyšující zřejmě 50 000 (před 1. 7. 2006 pouze 20 000 Kč) na některém ze zúčastněných vozidel včetně nákladu nebo na jiných věcech,
- c) nedohodnou-li se účastníci dopravní nehody na míře účasti na způsobení škody,
- d) byla-li jakákoliv hmotná škoda způsobena na majetku třetí osoby (např. vybavení komunikace, firemní, půjčené nebo leasingové auto atd.) (8).

## **2.2 Vývoj nehodovosti v ČR**

### **2.2.1 Vývoj nehodovosti a jejich následků v ČR v letech 2004 – 2008**

Jak je uvedeno v tabulce o počtu dopravních nehod za roky 2004-2008, dochází ke snižování počtu dopravních nehod v jednotlivých letech. 1.7.2006 vstoupil v platnost bodový systém, který udává za jednotlivé dopravní přestupky určité bodové ohodnocení. Razantní snížení počtu nehod v roce 2008 je zapříčiněno změnou zákona 274/2008 Sb., který vešel v platnost v roce 2008 a který umožňuje, že při nehodě do 50.000 Kč se k nehodě nemusí volat Policie ČR. Od 1.1.2009 se tento limit zvedl na 100 000 Kč.

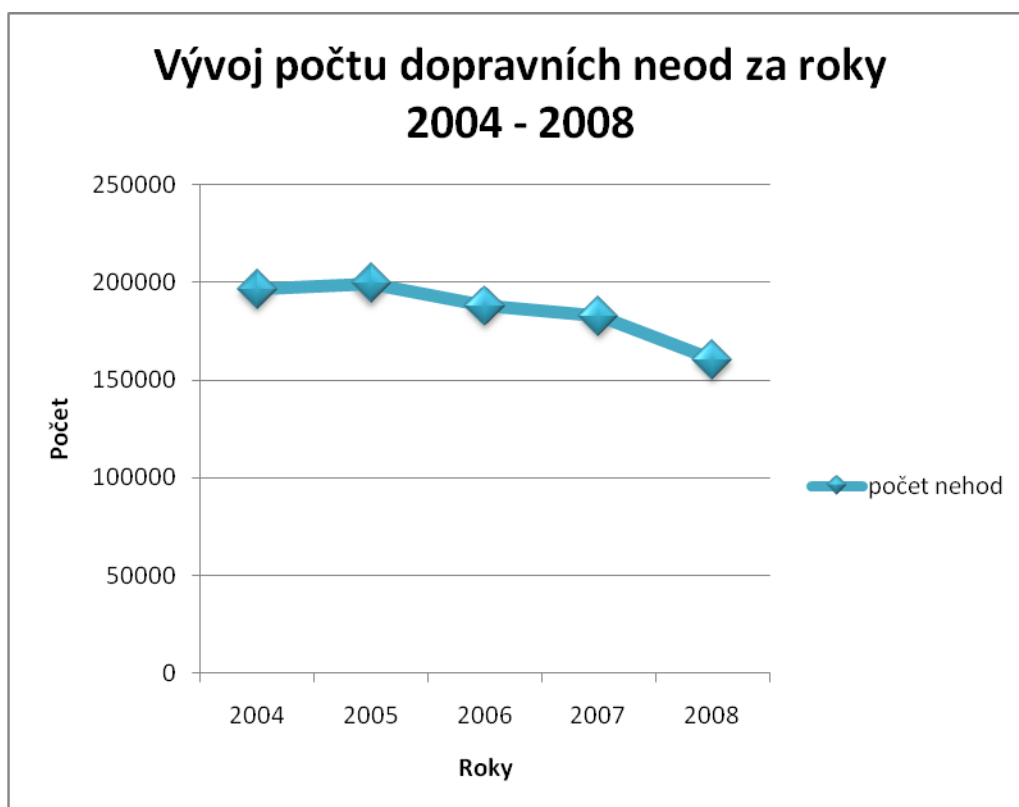
V letech 2004 – 2008 dochází meziročně k nárůstu počtu evidovaných vozidel v ČR. Přesto se počet dopravních nehod se stále snižuje. Ze statistiky vyplývá, že trend počtu dopravních nehod má příznivý, klesající charakter. Statisticky však není podchycen počet

ujetých kilometrů registrovanými vozidly, což by mělo významnější vypovídající schopnost. Je totiž možné, že vzhledem ke stoupajícím cenám pohonných hmot, je provozováno méně vozidel, než je jich registrovaných.

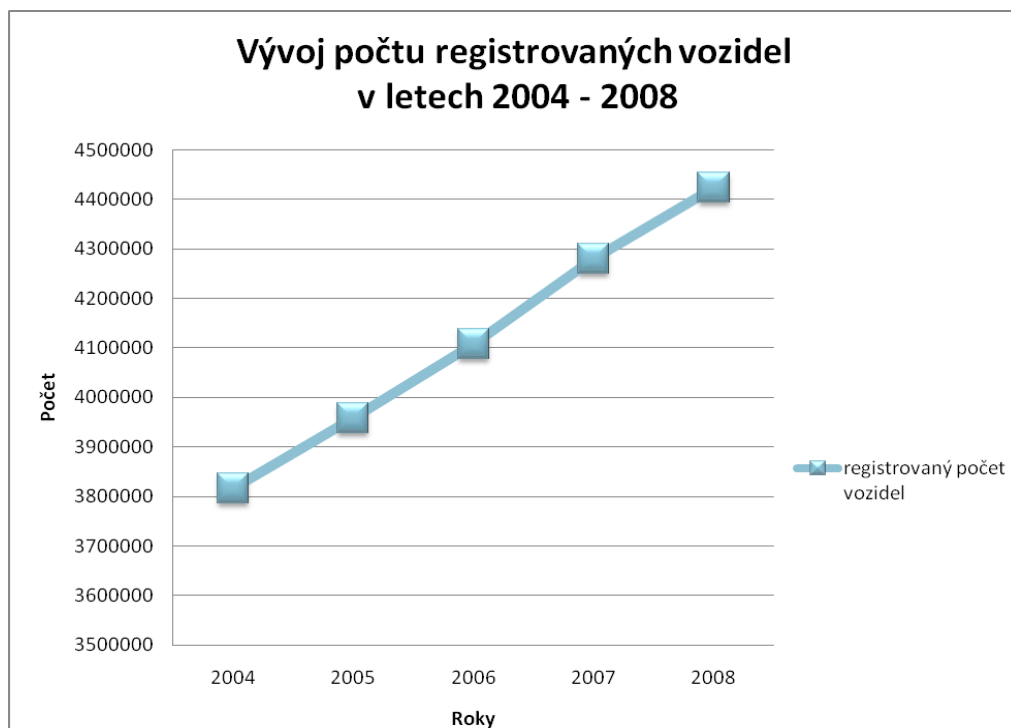
**Tabulka 3 - Počet dopravních nehod za roky 2004-2008**

Rok	Počet nehod	Registrovaný počet vozidel
2004	196 484	3 815 547
2005	199 262	3 958 708
2006	187 965	4 108 610
2007	182 736	4 280 081
2008	160 376	4 423 370

(10)



**Graf 1- Vývoj počtu dopravních nehod v ČR v letech 2004 - 2008**



**Graf 2: Vývoj počtu registrovaných vozidel v ČR v letech 2004 – 2008**

V tabulce 4, která je uvedena níže, je přehled o následcích dopravních nehod. Následky dopravních nehod jsou jednak majetkové škody na vozidlech a komunikacích, tak i společenské škody na životech a zdraví účastníků provozu. Dalšími významnými položkami při sčítání škod způsobených dopravními nehodami jsou výdaje na sbor záchranných a bezpečnostních složek, léčbu a následné rehabilitace. Významnou položkou jsou také doživotně vyplácené renty a důchody osobám, které utrpěly újmu na zdraví. Proto je cílem jak České republiky, tak i Evropské Unie snížit počty obětí dopravních nehod.

Za období let 2004 – 2008 dochází k pomalému snižování počtu obětí dopravních nehod ve všech kategoriích, jak je znázorněno v tabulce 4. Nejmarkantnější je pokles za období let 2004 až 2008 u lehce zraněných osob, kde jejich počet klesl za 5 let o 4 767 osob (tj. o 16,14 %). U těžce zraněných je pokles o 1 069 osob (tj. o 21,92 %). V kategorii usmrcených je pokles o 223 osob (tj. o 18,36 %).

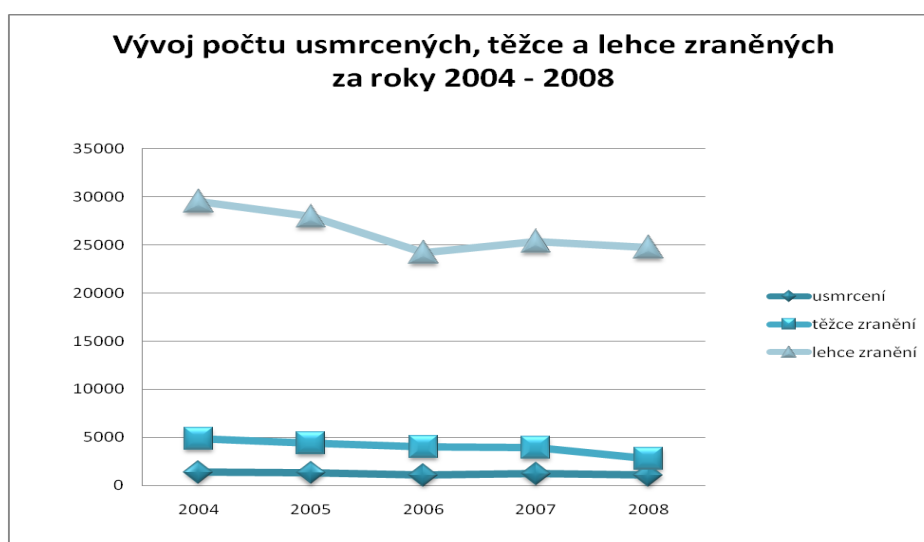


**Tabulka 4 - Počet zraněných nebo usmrcených osob v jednotlivých letech**

rok	lehce zraněno	těžce zraněno	usmrceno
2004	29 543	4 878	1 215
2005	27 974	4 396	1 127
2006	24 231	3 990	956
2007	25 382	3 960	1 123
2008	24 776	3 809	992

(2)

V grafu 3 je znázorněno, jak postupně dochází ke snižování počtu osob se zraněním nebo úmrtím při dopravní nehodě.



**Graf 3 - Vývoj počtu usmrcených, lehce a těžce zraněných osob za roky 2004 – 2008**

Z dopravní statistiky (viz tabulka 5) lze také dobře vyčíst, kolik nehod bylo způsobeno jakou příčinou. Jako pět nejčastějších příčin se každoročně opakuje nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nevěnování se plně řízení vozidla, nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání a nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ! „. Pokud by se řidiči vyvarovali těchto pěti nejčastějších příčin, nedošlo by průměrně každoročně k 56,1 % dopravních nehod. Absolutně by nevzniklo každoročně v průměru 103 978 dopravních nehod.

**Tabulka 5 - Absolutní a relativní vyjádření zastoupení jednotlivých příčin z celkového počtu způsobených dopravních nehod**

	2004		2005		2006		2007		2008	
<b>Celkem nehod</b>	196 484		199 262		187 965		182 736		160 376	
<b>Příčina</b>	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
<b>1.</b>	16 797	8,5	18 570	9,3	14 394	7,6	11 628	6,4	10 359	6,5
<b>2.</b>	30 997	15,7	32 897	16,5	34 347	18,3	32 558	17,8	27 119	16,9
<b>3.</b>	30 912	15,7	30 680	15,4	29 910	15,9	29 659	16,2	24 961	15,6
<b>4.</b>	20 518	10,4	21 615	10,8	19 330	10,3	17 483	9,6	14 845	9,3
<b>5.</b>	10 614	5,4	10 909	5,4	10 135	5,4	10 460	5,7	9 383	5,9
<b>6.</b>	10 360	5,3	10 534	5,3	9 505	5	7 630	4,2	6 416	4
<b>7.</b>	-	-	-	-	-	-	5 069	2,8	6 372	4
<b>8.</b>	6 903	3,5	6 526	3,3	6 177	3,3	7 386	4	7 040	4,4
<b>9.</b>	6 524	3,3	6 252	3,1	5 712	3	5 489	3	4 780	3
<b>10.</b>	5 509	2,8	5 530	2,7	6 108	3,2	4 990	2,7	4 296	2,7
<b>11.</b>	4 594	2,3	4 635	2,3	-	-	-	-	-	-
<b>12.</b>	-	-	-	-	4 643	2,4	-	-	-	-

(2)

**Tabulka 6 – Legenda k tabulce 5**

Pořadí	Příčina nehody
<b>1.</b>	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
<b>2.</b>	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
<b>3.</b>	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
<b>4.</b>	nesprávné otáčení nebo couvání
<b>5.</b>	nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ! „
<b>6.</b>	nezvládnutí řízení vozidla
<b>7.</b>	jiný druh nesprávné jízdy
<b>8.</b>	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
<b>9.</b>	vjetí do protisměru
<b>10.</b>	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
<b>11.</b>	nedání přednosti při odbočování vlevo
<b>12.</b>	nedání přednosti při předjíždění z pruhu do pruhu

(2)

Nejvíce nehod je každý rok způsobeno v obci, kde dochází k více než 70 % dopravních nehod. Přesto, že v obci dochází skoro k trojnásobku dopravních nehod než mimo obec, jsou jejich následky v počtu lehce a těžce zraněných srovnatelné. Mimo obec však lidé častěji umírají. Tyto rozdíly jsou způsobeny zejména vyšší povolenou rychlostí mimo obec. A tím že nejvyšší účinnost vykazují bezpečnostní pásy zejména při nižších rychlostech.

V tabulce 7 je uveden každoroční přehled následků dopravních nehod. Je zde vidět především pokles počtu dopravních nehod ve všech kategoriích. Ke kolísání počtu usmrcených, těžce a lehce zraněných dochází hlavně na dálnicích. Což může být způsobeno tím, že zranění se často na dálnici stává především v hromadných dopravních nehodách.

**Tabulka 7 - Místa nehod a jejich následky**

	<b>Místo nehody</b>	<b>Počet nehod</b>	<b>Počet usmrcených</b>	<b>Počet těžce zraněných</b>	<b>Počet lehce zraněných</b>
<b>Rok 2004</b>	v obci	141 165	438	2 536	17 520
	mimo obec	55 319	777	2 342	12 023
	dálnice	5 002	56	93	598
<b>Rok 2005</b>	v obci	145 558	425	2 305	16 460
	mimo obec	53 704	702	2 091	11 514
	dálnice	4 874	38	130	565
<b>Rok 2006</b>	v obci	138 396	366	2 086	14 073
	mimo obec	49 569	590	1 904	10 158
	dálnice	4 871	31	102	518
<b>Rok 2007</b>	v obci	132 496	382	2 077	14 179
	mimo obec	50 240	741	1 883	11 203
	dálnice	4 936	45	77	590
<b>Rok 2008</b>	v obci	115 958	393	1 990	13 970
	mimo obec	44 418	599	1 819	10 806
	dálnice	4 484	29	85	562

(2)

Dalším významným faktorem ovlivňujícím počty dopravních nehod je věková struktura řidičů (viz tabulka 8). Začínající řidič po ukončení autoškoly není ještě zkušený a nastalá situace ho může překvapit. Podle všeobecně uznávané myšlenky se řidič stává zkušeným po 5 letech aktivního řízení vozidla. Řidiči v prvních 5 letech řízení vozidla způsobí přibližně každý rok 20 % dopravních nehod. Proto je velmi důležité, aby řidiči z autoškoly odcházeli co nejvíce připraveni na silniční provoz.

**Tabulka 8 - počet dopravních nehod podle věku řidiče**

Věk řidiče	Rok 2006		Rok 2007		Rok 2008	
	Počet nehod	%	Počet nehod	%	Počet nehod	%
<b>18 -20</b>	8 455	7,3	8 954	8,1	8 293	8,5
<b>21 - 24</b>	14 013	12,1	14 405	13	12 494	12,9
<b>25 a víc</b>	93 758	80,6	87 488	79	76 091	78,6

(2)

Z tabulky 9 je vidět, že nejčastěji při dopravních nehodách umírají řidiči osobních automobilů a to průměrně každoročně 394 osob. Na druhém místě v zastoupení usmrcených osob jsou chodci a to každoročně průměrně 213 osob. Dále také spolujezdcí v osobních automobilech průměrně 209 osob. Ve všech kategoriích nedochází k žádnému významnému poklesu v počtu usmrcených.

**Tabulka 9 - Počet usmrcených v jednotlivých kategoriích v letech 2004-2008**

Účastník provozu	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Řidiči osobních automobilů</b>	444	396	349	420	360
<b>Chodců</b>	243	244	173	198	210
<b>Spolujezdců v osobních automobilech</b>	261	221	183	202	181
<b>Cyklistů</b>	99	93	83	103	77
<b>Řidičů motocyklů</b>	74	87	91	115	101
<b>Řidičů nákladních automobilů</b>	44	39	37	55	38

(2)

## 2.3 Bodový systém České republiky

Zavedení bodového systému bylo navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb. Úprava byla však nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů.

Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň ještě, půjde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, mu bude zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidič řidičské oprávnění. Znovuzískat je může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti.

Fungování systému také předpokládá systém odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění. Zpravidla se určitý počet bodů odečte, nespáchá-li řidič po určitou dobu (zpravidla 2 nebo 3 roky) žádný vybraný přestupek nebo trestný čin, za který se zaznamenávají body (12).

V tabulce 10 je uvedeno, jaké postihy řidičům hrozí za přestupky a trestné činy spáchané na území České republiky. Pro přehlednost jsou zde uvedeny pouze postihy, které budou v práci dále zkoumány a v závěru se o nich budu ještě dále zmiňovat.

**Tabulka 10 - Vybraná bodová ohodnocení za způsobené přestupky**

<b>Přestupek</b>	<b>Počet bodů</b>	<b>Správní řízení</b>	<b>Zákaz řízení</b>	<b>Bloková pokuta</b>
<b>Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochranou přilbu</b>	2 body	1 500 - 2 500 Kč	nelze uložit	do 2 000 Kč
<b>Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí</b>	2 body	1 500 - 2 500 Kč	nelze uložit	do 2 000 Kč
<b>Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla</b>	3 body	1 500 - 2 500 Kč	nelze uložit	1 000 Kč

(11)

V České republice vešel v platnost bodový systém v tomto znění 1.7.2006.

Za dva roky působení bodového systému v ČR bylo spácháno celkem 1 272 188 přestupků a trestných činů. Z čehož 587 066 od 1.7.2006 do 30.6.2007 a 685 122 přestupků a trestných činů 1.7. 2007 do 30.6.2008. Za druhý rok působnosti bodového systému vzrostl počet bodovaných řidičů o 98 056 osob (tj. o 14,32 %).

Téměř 46,6 % zaevidovaných přestupků souvisí s překročením nejvyšší dovolené rychlosti. Největší část zaevidovaných přestupků a to 1 223 767 (tj. 96,19 %) přestupků jde o porušení zákona o přestupcích. 44 342 přestupků souvisí s porušením zákona (tj. 3,49 %). A 4 079 přestupků je porušení zákona o pozemních komunikacích (tj. 0,32 %).

Pokud řidiči nepřekročí předepsanou rychlost (47 %), neporuší povinnost vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (18 %), neporuší ustanovení o osvětlení vozidla (10 %), neporuší povinnost být za jízdy připoután nebo užit ochrannou helmu (10 %) a nedrží v ruce při řízení vozidla telefonní přístroj (3 %), nedopustí se 88 % přestupků, za které jsou udělovány trestné body.

Podle zdroje (32) během 24 měsíců působení bodového systému mělo na svém kontě min. 1 bod 930 131 řidičů. Poměr mezi bodovanými muži a bodovanými ženami je 84,1% : 15,9 %. Z tohoto poměru vyplývá, že ženy jsou za volantem opatrnější a zodpovědnější než muži. O tomto vypovídá i fakt, že skupinu 12 bodových řidičů tvoří 496 žen (tj. 5 %) a 9 442 mužů (tj. 95 %).

Podle tohoto zhodnocení účinnosti bodového systému bylo nejvíce bodů uděleno řidičům, kteří nedodržují maximální povolenou rychlost v obci i mimo ni (relativně 46,6 %). Pro můj další výzkum v tabulce 11 uvádím pouze přestupky a trestné činy, kterými se budu zabývat dále v experimentální části. A to osvětlení vozidla, povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem a zákaz držet v ruce telefonní přístroj.

**Tabulka 11 - Tabulka nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů z pohledu 1. a 2. roku platnosti bodového systému**

<b>Právní předpis</b>	<b>Text</b>	<b>Body</b>	<b>Rok 2008/2007</b>	<b>Rok 2007/2006</b>
<b>200/1990 Sb. odst.1 písm.l</b>	Porušení ustanovení § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla	1	45 262	83 516
			7,71 %	12,19 %
<b>písm.l</b>	Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2	61 230	57 892
			10,43 %	8,45 %
<b>písm.f</b>	Při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	3	20 077	18 292
			3,42 %	2,67 %

(17)

## 2.4 Porušování předpisů silničního provozu

Podle statistiky Policejního prezidia ČR (viz tabulka 12) bylo v roce 2007 způsobeno řidiči nebo jinými účastníky silničního provozu 358 151 přestupků. Největší počet přestupků byl zapříčiněn nedodržováním maximální povolené rychlosti a to v 127 002 případech, tj. 35,46 % ze všech přestupků. Dalším nejčastějším přestupkem je, kromě ostatních přestupků, technický stav, kde bylo způsobeno 50 858 přestupků (tj. 14,2 %), nesprávný způsob jízdy 41 643 přestupků (tj. 11,62 %) a nepoužití bezpečnostních pásů nebo zádržného systému v 23 171 případech (tj. 6,36 %).

V roce 2008 bylo způsobeno řidiči či jinými účastníky silničního provozu 389 526 přestupků. Z tohoto počtu je nejvíce porušení v oblasti nedodržování maximální povolené rychlosti a to 141 505 přestupků, což je 36,32 %. Oproti roku 2007 se tento přestupek ve své četnosti zvýšil o 14 503 (tj. o 0,86 %). Další velmi zastoupenou kategorií je technický stav a to 60 020 (tj. 15,4 %), nárůst oproti minulému roku je o 9 162 přestupků, to je o 15,27 %. Třetí kategorií je s 39 560 přestupky a to způsob jízdy, což v celkovém počtu přestupků je 10,15 % a je zde pokles oproti roku 2007 o 5,01 %. Dalším přestupkem je nepoužití bezpečnostních pásů a to v 35 483 případech, což je 9,1 % z celkového počtu přestupků. Oproti roku 2007 je zde nárůst o 34,7 %.

**Tabulka 12 - Přestupky zjištěné dopravní policií za rok 2007**

Přestupek	Rok 2007		Rok 2008	
	počet	%	počet	%
<b>Rychlost</b>	127002	35,46	141 505	36,33
<b>Předjíždění</b>	4707	1,31	3 040	0,78
<b>Přednost</b>	3234	0,90	3 795	0,97
<b>Způsob jízdy</b>	41643	11,63	39 560	10,16
<b>Dálniční poplatky</b>	10949	3,06	14 802	3,80
<b>Nepoužití BZ nebo ZS</b>	23171	6,47	35 483	9,11
<b>Technický stav</b>	50858	14,20	60 020	15,41
<b>Držení hovorového zařízení</b>	8948	2,50	12 505	3,21
<b>Železniční přejezdy</b>	438	0,12	511	0,13
<b>Ostatní</b>	87201	24,35	78 305	20,10
<b>Celkem</b>	358151	100,00	389 526	100,00

(26)



### 2.4.1. Svícení

Dříve platila podle § 32 zákona 361/2000 Sb. povinnost svítit ve dne pouze po dobu platnosti tzv. zimního času. Při přesunu času na letní čas tato povinnost skončila. 1.6.2006 začal nově platit zákon 411/2005 Sb. se změnou o povinnosti svícení během celého dne po celý rok. Tento zákon vešel v platnost především pro větší viditelnost vozidel v provozu. Osvětlené vozidlo je lépe vidět jak při předjíždění, tak lze i lépe odhadnout rychlost blížícího se osvětleného vozidla. Osvětlená vozidla mají své opodstatnění při letních západech slunce a raním svítání, kdy automobil splývá s okolím. U novějších aut je samozřejmé sériové vybavení spínačem světel pro denní svícení, kde světla začnou svítit vždy, když vozidlo nastartuje. U starších typů vozidel je možné spínač do vozidla nainstalovat za zhruba 1 000 Kč.

V tabulkách 13 a 14 je uveden podíl nesvítících vozidel v období, kdy bylo jejich používání povinně stanovené zákonem 411/2005 Sb.

**Tabulka 13 – Sledování povinného používání světel**

	<b>Počet vozidel ks</b>	<b>Použili světla ks</b>	<b>Podíl %</b>	<b>Nepoužili světla ks</b>	<b>Podíl %</b>
<b>Lokalita 1</b>	890	890	100	0	0
<b>Lokalita 2</b>	956	917	96	39	4
<b>Lokalita 3</b>	2415	2415	100	0	0
<b>Lokalita 4</b>	2218	2218	100	0	0
<b>Celkem</b>	6479	6440	99,4	39	0,6

(13)

**Tabulka 14 - Vývoj míry svícení ve dne v 2. polovině roku 2006 a 1. polovině roku 2007**

Povinnost svícení	Období	Nesvítil	
		%	
		Mimo obec	V obci
	7. – 12. měsíc 2006	1,75	1,5
	1. – 6. měsíc 2007	1,7	2,7

(18)

#### 2.4.2 Telefonování za jízdy

Při telefonování je ovlivněna pozornost řidiče a ten následně není schopen fyzicky ani psychicky zvládnout dopravní situaci. Pozornost řidiče je natolik ovlivněna, že dochází vzhledem k nepozornosti k větší pravděpodobnosti vzniku dopravní nehody. Při telefonování zvláště bez použití handsfree dochází k přehlížení dopravních značek, přehlédnutí červeného světla na semaforu nebo chodců.

V tabulkách 15 a 16 jsou výsledky z měření používání telefonního přístroje při řízení vozidla. Podle tabulky 15 používají muži telefon při jízdě ve 2,37 % a ženy v 1,34 %. Podle diplomové práce (25) z roku 2007 je to 9,67 % řidičů.

**Tabulka 15 – Používání mobilních telefonů během řízení**

	Počet řidičů (ks)	Počet řidiček (ks)	Podíl řidičů používajících mobilní telefon (%)	Podíl řidiček používajících mobilní telefon (%)
<b>V obci</b>	6511	1652	2,33	0,91
<b>Mimo obec</b>	3129	654	2,43	2,45
<b>Celkem</b>	9640	2306	2,37	1,34

(13)

**Tabulka 16 – Podíl telefonujících řidičů za jízdy**

<b>Počet pozorovaných řidičů celkem (ks)</b>	<b>Počet telefonujících řidičů za jízdy (ks)</b>	<b>Podíl telefonujících řidičů za jízdy z celkového počtu řidičů (%)</b>
<b>900</b>	87	9,67

(25)

### **2.4.3 Používání bezpečnostních pásů**

V následující tabulce 17 je uveden podíl řidičů, kteří používají v jednotlivých kategoriích posádky vozidla bezpečnostní pásy s rozdělením na muže a ženy a také podle místa měření a to v obci, mimo obec a na dálnici. Z tabulky je vidět, že nejvíce se poutají ženy ve všech kategoriích. Účinnost bezpečnostních pásů je při dopravní nehodě nejvíce do rychlosti 70 km . h<sup>-1</sup>. To znamená při jízdě v obci – přitom právě zde je nejmenší podíl připoutaných osob. Osoby cestující ve vozidle neodradí od nepřipoutání ani fakt, že za takového jednání jim hrozí 1 000 Kč pouta nebo udělení dvou trestných bodů. Dalším významným faktorem, který ovlivňuje statistiky připoutaných osob na zadních sedadlech je fakt, že u starších vozidel ve vozovém parku ČR nebyla zadní sedadla vybavena bezpečnostním pásem. Proto u starších občanů platí fakt, že jejich starší vozidla pásy nebyla vybavena a oni proto se i v dnešních moderních vozech s bezpečnostními pásky nepoutají.

Pro naši další generaci by bylo vhodné se co nejvíce poutat i na zadních sedadlech, aby děti viděli poutání u rodičů a tento fakt brali jako naprostou samozřejmost.

**Tabulka 17 - Měření používání bezpečnostních pásů v ČR v letech 2004-2007 v %**

		Rok 2004			Rok 2005		Rok 2006			Rok 2007		
		v obci	mimo obec	dálnice	v obci	mimo obec	v obci	mimo obec	dálnice	v obci	mimo obec	
<b>Řidiči</b>		Muži	45	66	88	66	74	88	90	98	87	90
		Ženy	60	64	89	74	81	94	92	98	93	96
<b>Spolujezdci</b>	Vpředu	Muži	38	49	73	60	68	82	85	-	80	87
		Ženy	46	68	73	72	79	93	94	-	92	95
	Vzadu	Muži	8	35	37	31	23	49	51	-	53	49
		Ženy	7	17	63	35	37	64	54	-	60	61

(13)

Podle diplomové práce Jiřího Nunváře (tabulka 18) a Lukáše Matouška (tabulka 19), kteří se také zabýval výzkumem používání bezpečnostních pásů je podíl nepřipoutaných řidičů z celkového počtu sledovaných 950 vozidel 50,95 %, tj pouze 49,05 % řidičů se při jízdě poutá. Z celkového počtu 1 800 aut nebylo připoutáno 48 %. Stav podílu připoutaných účastníků provozu je podle dřívějších porovnání v České republice jeden z nejnižších z celé Evropské unie.

**Tabulka 18 - Míra používání bezpečnostních pásů**

Počet pozorovaných řidičů celkem (ks)	Počet nepřipoutaných řidičů (ks)	Počet nepřipoutaných řidičů z celkového počtu řidičů
<b>950</b>	484	50,95

(25)

**Tabulka 19 - Míra používání bezpečnostních pásů**

Počet aut	Řidiči nepřipoutaní za jízdy	Procenta nepřipoutaných řidičů
1800	876	48

(27)

Tabulka 20 popisuje pět nejčastějších typů směru srážky vzhledem k jeho směru. Jako nejzastoupenější směr srážky je v České republice čelní srážka. Ta je zastoupena v 59 % a účinnost bezpečnostních pásů je zde 43 %. Na druhém místě v počtu jsou se stejnou hodnotou zastoupeny boční srážka a převrácení a kutálení. Z celkového počtu nehod je každá zastoupena 14 %. Účinnost bezpečnostních pásů je u boční srážky 27% a u převrácení a kutálení celých 77 %. Další je směr srážky z boku a to 8 % s účinností bezpečnostních pásů 39 %. A jako nejméně zastoupená je srážka zezadu s účinností 49 %.

**Tabulka 20 - Účinnost bezpečnostních pásů u řidičů osobních automobilů**

Směr nárazu	Procenta z celkového počtu nehod (%)	Účinnost bezpečnostních pásů (%)
Čelní	59	43
Boční	14	27
Z boku	8	39
Zezadu	5	49
Převrácení, kutálení	14	77

(13)

Jak je vidět v tabulce 21, pokuta udělovaná za nepoužití bezpečnostních pásů v České republice se pohybuje kolem průměrné hodnoty udělovaných pokut v různých státech. Vyšší pokuta má za úkol motivovat řidiče nebo jiné účastníky provozu aby nezapomínali používat bezpečnostní pásy. V České republice je maximální možná udělená pokuta 1 000 Kč. Pokuta udělovaná v Rakousku, Finsku, Německu a Maďarsku je nižší než ta udělovaná v nás. Oproti tomu v Dánsku, Francii, Španělsku, Velké Británii, Nizozemsku, Portugalsku a Spojených státech amerických je pokuta vyšší než v České republice.

**Tabulka 21 - Pokuty ve vybraných státech při nepoužití bezpečnostních pásů**

<b>Stát</b>	<b>A</b>	<b>CZ</b>	<b>DK</b>	<b>FIN</b>	<b>F</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
<b>Pokuta (Kč)</b>	270 - 810	max. 1000	2500	880	1300	760	3360

Pokračování tabulky 21 - Pokuty ve vybraných státech při nepoužití bezpečnostních pásů

<b>Stát</b>	<b>GB</b>	<b>H</b>	<b>NL</b>	<b>P</b>	<b>USA</b>
<b>Pokuta (Kč)</b>	1380 - 27000	max. 340	1340	1860 - 9310	1250

(13)

## **3 Metodický postup**

### **3.1 Hlavní cíl**

Hlavním cílem je provést terénním měřením analýzu člověka jako prvku nehodového systému. Naměřené údaje porovnat s údaji ve statistikách, které vydává ministerstvo dopravy, policie a observatoř bezpečnosti silničního provozu. Pro zjištění současného stavu na silnicích byly použity dotazníky a poté i následné terénní měření. Na základě zjištěných dat nalézt návrhy a opatření, která by snížila počet dopravních nehod a následně i eliminovala zranění při nich způsobená.

### **3.2 Dílčí cíle**

Dílčí cíle byly stanoveny jako dotazníkové šetření na četnost používání bezpečnostních pásů během jízdy v intravilánu a extravilánu. Používání bezpečnostních pásů bylo zvoleno pro výzkum především proto, že jejich použití významně zvyšuje pravděpodobnost přežití při dopravní nehodě. Proto je důležité, aby si byli řidiči vědomi nutnosti jejich použití a tím chránili své zdraví a život. Především je důležité, aby byly pásy používány zvláště v intravilánu, kde jsou pro svou vysokou ochranu velmi důležité. Přitom velmi často v obci řidiči na použití bezpečnostních pásů zapomínají. Důležité je také, aby si cestující v automobilu uvědomili, že pokud nepoužijí bezpečnostní pásy, neohrožují jenom sebe, ale i ostatní cestující.

Dalším dílčím cílem je sledování četnosti používání mobilních telefonů, které mají vliv na soustředění při jízdě. Při telefonování také dochází ke snížení pozornosti a tím i k větší pravděpodobnosti dopravní nehody.

Třetím dílčím cílem je terénní výzkum používání osvětlení vozidla, které zvyšuje viditelnost vozidla pro ostatní účastníky provozu. Osvětlení vozidla je především důležité při zhoršených klimatických podmínkách, při stmívání a u automobilů, které mají nevýraznou barvu a šlo by je v okolním terénu přehlédnout.

### **3.3 Výběr dat pro realizaci experimentální části**

#### **3.3.1 Způsob sběru dat**

Při sběru dat jsem u porušení ustanovení § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla zvolila sběr dat terénním měřením. Měření proběhlo na čtyřech stanovištích. Na každém stanovišti jsem provedla měření v délce jedné hodiny. Celkový počet sledovaných vozidel bylo 3 752 vozidel. Z naměřených dat jsem v experimentální části sestavila sumarizační tabulku.

Další výzkum se týkal porušení § 22 zákona 200/1990 Sb. odstavce f, kde se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Měření proběhlo opět na čtyřech stanovištích. Délka měření byla také jedna hodina a sledováno bylo 2 430 vozidel. Ze získaných údajů jsem sestavila sumarizační tabulku.

Pro porušování povinnosti § 6 zákona 361/200 Sb., kdy je řidič povinen být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, jsem použila dva druhy sběru dat. Provedla jsem terénní měření a dotazníkové šetření. Při terénním měření, které bylo na 5 stanovištích v obci a na 2 stanovištích mimo obec, bylo pozorováno v obci 2 547 a mimo obec 1 076 vozidel. Poté v experimentální části byla sestavena sumarizační tabulka ze všech dílčích měření. V dotazníkovém šetření bylo položeno 9 otázek 229 dotázaným osobám. Obě sumarizační tabulky jsou použity pro porovnání s již dříve zveřejněnými údaji.

#### **3.3.2 Vyhodnocení dat**

Vyhodnocení dat bylo provedeno stanovením průměrných hodnot za jednotlivá měření, které byly zjištěny měřením provozu nebo dotazníkovým šetřením. Pro porovnání s daty v rešerši je z měření v jednotlivých kategoriích stanoven průměr.



## 4 Experimentální část

### 4.1 „Porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla“

#### 4.1.1 Tabulky naměřených dat

Místo: Rudolfovská tř., České Budějovice

Datum: 12.1.2010

Čas: 10.45 – 11.45 hod.

**Tabulka 22 – Měření používání světel na Rudolfovské tř.**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Rozsvícená světla</b>	<b>%</b>	<b>Nerozsvícená světla</b>	<b>%</b>
<b>758</b>	709	97,5	19	2,5

Zdroj: Vlastní výzkum

Místo: Rudolfovská tř., České Budějovice

Datum: 12.1.2010

Čas: 14.00 – 15.00 hod.

**Tabulka 23 – Měření používání světel na Rudolfovské tř.**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Rozsvícená světla</b>	<b>%</b>	<b>Nerozsvícená světla</b>	<b>%</b>
<b>983</b>	955	97,15	28	2,85

Zdroj: Vlastní výzkum

Místo: Křižovatka ulic Husova tř. a Na Dlouhé Louce, České Budějovice

Datum: 4.2.2010

Čas: 15.20 – 16.20 hod.

**Tabulka 24 – Měření používání světel na křižovatce ulic Husova tř. a Na Dlouhé Louce**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Rozsvícená světla</b>	<b>%</b>	<b>Nerozsvícená světla</b>	<b>%</b>
<b>1 410</b>	1 378	97,73	32	2,27

Zdroj: Vlastní výzkum

Místo: Silnice E 49 ve směru České Budějovice – Lišov (7 km před Lišovem)

Datum: 8.2.2010

Čas: 15.15 – 16.15 hod.

**Tabulka 25 – Měření používání světel na silnici E 49**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Rozsvícená světla</b>	<b>%</b>	<b>Nerozsvícená světla</b>	<b>%</b>
<b>732</b>	710	97	22	3

Zdroj: Vlastní výzkum

## 4.2 Porušování § 22 zákona 200/1990 Sb. odstavce f, o držení telefonního přístroje

### při řízení

#### 4.2.1 Tabulky naměřených dat

Místo: Křižovatka ulic Husova tř. a na Dlouhé Louce

Datum: 4.2.2010

Čas: 13.00 – 14.00 hod.

**Tabulka 26 – Měření používání mobilních telefonů během jízdy na křižovatka ulic Husova tř. a na Dlouhé Louce**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Řidiči nepoužívali mobilní telefon</b>	<b>%</b>	<b>Řidiči používali mobilní telefon</b>	<b>%</b>
<b>1 148</b>	1 064	92,68	84	7,32

Zdroj: Vlastní měření

Místo: Mánesova ulice

Datum: 12.2.2010

Čas: 13.00 – 14.00

**Tabulka 27 – Měření používání mobilních telefonů během jízdy na Mánesově ulici**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Řidiči nepoužívali mobilní telefon</b>	<b>%</b>	<b>Řidiči používali mobilní telefon</b>	<b>%</b>
<b>975</b>	917	94,05	58	5,95

Zdroj: Vlastní měření

Místo: Borek u Restaurace na Borku

Datum: 2.3.2010

Čas: 14.00 – 15.00 hod.

**Tabulka 28 – Měření používání mobilních telefonů během jízdy na Borku**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Řidiči nepoužívali mobilní telefon</b>	<b>%</b>	<b>Řidiči používali mobilní telefon</b>	<b>%</b>
<b>290</b>	269	92,26	21	7,24

Zdroj: Vlastní měření

Místo: Litvínovice

Datum: 8.2.2010

Čas: 9.30 – 10.30 hod.

**Tabulka 29 - Měření používání mobilních telefonů během jízdy v Litvínovicích**

<b>Projetá auta celkem</b>	<b>Řidiči nepoužívali mobilní telefon</b>	<b>%</b>	<b>Řidiči používali mobilní telefon</b>	<b>%</b>
<b>188</b>	180	95,74	8	4,25

Zdroj: Vlastní měření

### 4.3 Porušování § 6 zákona 361/2000 Sb., kdy je řidič povinen být za jízdy připoután

#### bezpečnostním pásem

#### 4.3.1. Terénní výzkum

##### 4.3.1.1 Tabulky naměřených dat v intravilánu

Místo: Rudolfovská tř., České Budějovice

Datum: 20.1.2010

Čas: 10.00 – 11.00 hod.

**Tabulka 30 - Měření používání bezpečnostních pásů na Rudolfovské tř.**

celkem aut 586				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči		muži	433	262	60,5	171	39,5
		ženy	153	116	75,8	37	24,2
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	89	53	59,5	36	40,5
		ženy	32	22	68,7	10	31,3
	na zadních sedadlech	muži	23	11	47,8	12	52,2
		ženy	4	3	75	1	25

Zdroj: Vlastní měření

Místo: Mánesova ulice, České Budějovice

Datum: 15.2.2010

Čas: 10.00 – 11.00 hod.

**Tabulka 31 - Měření používání bezpečnostních pásů na Mánesově ulici**

celkem aut 639				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči		muži	451	263	58,3	188	41,7
		ženy	188	139	73,9	49	26,1
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	68	38	55,8	30	44,2
		ženy	37	25	67,5	12	32,5
	na zadních sedadlech	muži	19	8	42,1	11	57,9
		ženy	7	5	71,4	2	28,6

Zdroj: Vlastní měření

Místo: ulice Boženy Němcové – křižovatka u Lidlu, České Budějovice

Datum: 18.3.2010

Čas: 10.00 – 11.00 hod.

**Tabulka 32 - Měření používání bezpečnostních pásů v ulici Boženy Němcové**

celkem aut 624				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči		muži	453	348	76,82	105	23,18
		ženy	171	138	80,7	33	19,3
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	126	96	76,19	30	23,81
		ženy	102	90	88,23	12	11,77
	na zadních sedadlech	muži	15	9	60	6	40
		ženy	15	12	80	3	20

Zdroj: Vlastní měření

Místo: obec Borek u Restaurace na Borku

Datum: 2.3.2010

Čas: 15.45 – 16.45 hod.

**Tabulka 33 - Měření používání bezpečnostních pásů na Borku**

celkem aut 290				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči	muži	250	182	72,8	68	27,2	
	ženy	40	30	75	10	25	
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	42	32	76,19	10	23,81
		ženy	68	66	97,05	2	2,95
	na zadních sedadlech	muži	2	2	100	0	0
		ženy	8	8	100	0	0

Zdroj: Vlastní výzkum



Místo: Vráto - náves

Datum: 18.3.2010

Čas: 8.30 – 9.30 hod.

**Tabulka 34 - Měření používání bezpečnostních pásů ve Vrátě**

celkem aut 408				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči		muži	327	240	73,39	87	26,61
		ženy	81	78	96,29	3	3,71
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	33	27	81,81	6	18,19
		ženy	30	24	80	6	20
	na zadních sedadlech	muži	6	6	100	0	0
		ženy	6	3	50	3	50

Zdroj: Vlastní výzkum

#### 4.3.1.2 Tabulky naměřených dat v extravilánu

Místo: silnice E 49 ve směru České Budějovice – Lišov (7 km před Lišovem)

Datum: 8.2.2010

Čas: 12.00 – 13.00 hod.

**Tabulka 35 - Měření používání bezpečnostních pásů na silnici E 49**

celkem aut 484				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči		muži	372	270	72,58	102	27,42
		ženy	112	106	94,64	6	5,36
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	28	8	28,57	20	71,42
		ženy	38	24	63,15	14	36,85
	na zadních sedadlech	muži	12	4	33,33	8	66,67
		ženy	2	2	100	0	0

Zdroj: Vlastní výzkum

Místo: silnice č. E 55 - sjezd na Kamenný Újezd

Datum: 10.3.2010

Čas: 10.00 – 11.00 hod.

**Tabulka 36 - Měření používání bezpečnostních pásů na silnici E 55**

celkem aut 592				použili bezpečnostní pásy		nepoužili bezpečnostní pásy	
				počet	%	počet	%
řidiči		muži	496	380	76,61	116	23,39
		ženy	96	84	87,5	12	12,5
spolujezdci	na předních sedadlech	muži	60	44	73,3	16	26,7
		ženy	100	92	92	8	8
	na zadních sedadlech	muži	16	12	75	4	25
		ženy	24	20	83,3	4	16,7

Zdroj: Vlastní výzkum

### 4.3.2 Dotazníkové šetření

Dotazovaní muži ve věku 18 – 20 let = 8 osob

21 – 25 let = 70 osob

26 let a více = 31 osob

**Tabulka 37 - Používání bezpečnostních pásů během jízdy u mužů – rozdělení podle věku**

POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ U MUŽŮ ROZDĚLENÉ PODLE VĚKU																				
			v obci						mimo obec											
			jako řidič		spolujezdec				jako řidič		silnice				dálnice					
					na předních sedadlech		na zadních sedadlech				na předních sedadlech		na zadních sedadlech		jako řidič		spolujezdec			
			počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
MUŽ	připoutaní	18-20	7	87,5	7	87,5	1	12,5	8	100	8	100	2	25	8	100	8	100	3	37,5
		21-25	51	72,85	51	72,85	17	24,29	63	90	63	90	35	50	67	95,71	66	94,28	44	62,85
		26 a více	19	61,29	20	64,51	12	38,7	27	87,09	28	90,32	18	58,06	29	93,54	28	90,32	22	70,96
	nepřipoutaní	18-20	1	12,5	1	12,5	7	87,5	0	0	0	0	6	75	0	0	0	0	5	62,5
		21-25	19	27,15	19	27,15	53	75,71	7	10	7	10	35	50	3	4,29	4	5,72	26	37,15
		26 a více	12	38,71	11	35,49	19	61,3	4	12,91	3	9,68	13	41,94	2	6,46	3	9,68	9	29,04
celkem			109		109		109		109		109		109		109		109		109	

Zdroj: Vlastní měření

Dotazované ženy ve věku 18 – 20 let = 15

21 – 25 let = 83

26 let a více = 22

**Tabulka 38 - používání bezpečnostních pásů během jízdy u žen – rozdělení podle věku**

POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ U ŽEN – ROZDĚLENÍ PODLE VĚKU																				
		v obci								mimo obec										
		jako řidič		spolujezdec				jako řidič		spolujezdec				jako řidič		spolujezdec				
				na předních sedadlech		na zadních sedadlech				na předních sedadlech		na zadních sedadlech				na předních sedadlech		na zadních sedadlech		
				počet	%	počet	%			počet	%	počet	%			počet	%	počet	%	počet
ŽENA	připoutaní	18-20	10	66,66	7	46,66	3	20	14	93,33	14	93,33	7	46,66	14	93,33	15	100	11	73,33
		21-25	73	87,95	68	81,92	37	44,57	81	97,59	78	93,97	50	60,24	82	98,79	79	95,18	62	74,69
		26 a více	21	95,45	20	90,9	8	36,36	20	90,9	22	100	13	59,09	22	100	21	95,45	15	68,18
	nepřipoutaní	18-20	5	33,34	8	53,34	12	80	1	6,67	1	6,67	8	53,34	1	6,67	0	0	4	26,67
		21-25	10	12,05	15	18,08	46	55,43	2	2,41	5	6,03	33	39,76	1	1,21	4	4,82	21	25,31
		26 a více	1	4,55	2	9,1	14	63,64	2	9,1	0	0	9	40,91	0	0	1	4,55	7	31,82
celkem		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		<b>120</b>		

Zdroj: Vlastní výzkum

## 5 Analytická část

### 5.1 Analýza výsledků „Porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla“

**Tabulka 39 - Sumarizační tabulka z terénního měření**

Místo	Svítl	%	Nesvítl	%
<b>Rudolfovská 1.</b>	709	97,5	19	2,5
<b>Rudolfovská 2.</b>	955	97,15	28	2,85
<b>Husova</b>	1 378	97,73	32	2,27
<b>U Lišova</b>	710	97	22	3
<b>Celkem</b>	3 752	97,34	101	2,65

Zdroj: Vlastní výzkum



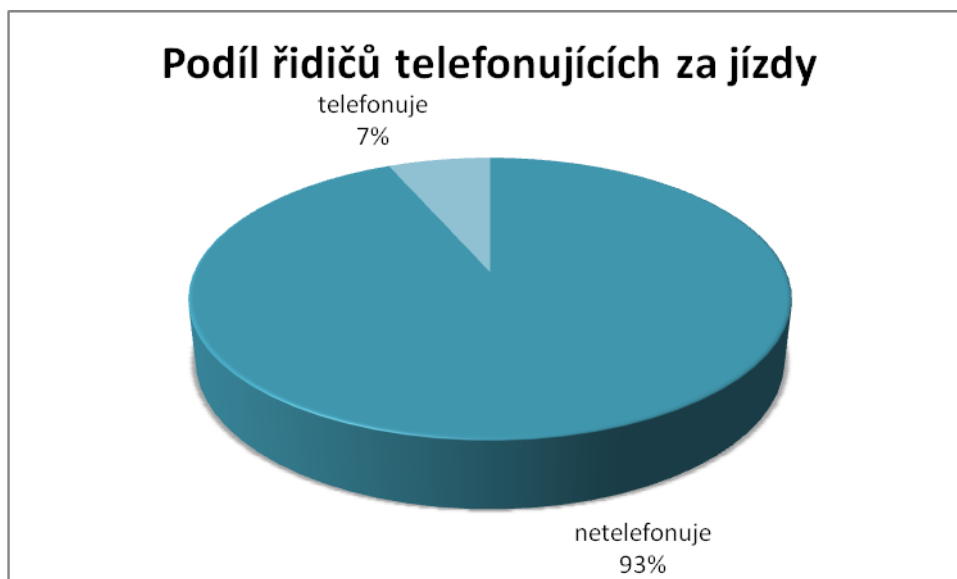
**Graf 4 – Podíl řidičů používajících osvětlení vozidla**

**5.2 Analýza výsledků „Porušování § 22 zákona 200/1990 Sb. odstavce f, kde se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorné nebo záznamové zařízení“**

**Tabulka 40 - Sumarizační tabulka z terénního měření**

Místo	Netelefonuje	%	Telefonuje	%
Husova	1 064	92,68	84	7,32
Mánesova	917	94,05	58	5,95
Borek	269	92,26	21	7,24
Litvínovice	180	95,74	8	4,25
<b>Celkem</b>	<b>2 430</b>	<b>93,68</b>	<b>171</b>	<b>6,19</b>

Zdroj: Vlastní výzkum



**Graf 5 – Podíl řidičů telefonujících za jízdy**

### 5.3 Analýza výsledků „Porušování § 6 zákona 361/200 Sb., kdy je řidič povinen být za jízdy připoután bezpečnostním pásem“

#### 5.3.1 Terénní výzkum

##### 5.3.1.1 Porušování § 6 zákona 361/2000 Sb. v intravilánu

**Tabulka 41 - Používání bezpečnostních pásů během jízdy v intravilánu**

Účastníci silničního provozu se zapnutými bezpečnostními pásy		V obci		
		Počet vozidel	%	
				2 547
Řidiči		muži	1 295	68,36
		ženy	501	80,34
Spolujezdci	na předních sedadlech	muži	246	69,89
		ženy	227	80,89
	na zadních sedadlech	muži	36	69,98
		ženy	31	75,28

Zdroj: Vlastní výzkum



### 5.3.1.2 Porušování § 6 zákona 361/2000 Sb. v extravilánu

**Tabulka 42 - Používání bezpečnostních pásů během jízdy v extravilánu**

Účastníci silničního provozu se zapnutými bezpečnostními pásy		mimo obec		
		počet vozidel	%	
		1 076		
<b>Řidiči</b>	muži	650	74,59	
	ženy	190	91,07	
<b>Spolujezdcí</b>	na předních sedadlech	muži	52	50,93
		ženy	116	77,57
	na zadních sedadlech	muži	16	54,16
		ženy	22	91,65

Zdroj: Vlastní výzkum

### 5.3.2 Dotazníkové šetření

Sledovaná skupina: Muži – 109 dotazníků

Ženy – 120 dotazníků

**Tabulka 43 – Používání bezpečnostních pásů podle dotazníkového šetření**

POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ								
Účastníci silničního provozu se zapnutými bezpečnostními pásy		v obci		mimo obec				
				silnice		dálnice		
		počet	%	počet	%	počet	%	
<b>Řidiči</b>	muži	77	70,64	98	89,9	104	95,41	
	ženy	104	86,66	115	95,83	118	98,33	
<b>Spolujezdci</b>	na předních sedadlech	muži	78	71,55	99	90,82	102	93,57
		ženy	95	79,16	114	95	115	95,83
	na zadních sedadlech	muži	30	27,52	55	50,45	69	63,3
		ženy	48	40	70	58,33	88	73,33

Zdroj: Vlastní výzkum

## 6 Syntetická část

### 6.1 Vyhodnocení analýz a porovnání s údaji získanými v rešerši

#### 6.1.1 Vyhodnocení analýzy „Porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla“

Podle vlastního terénního měření o porušování § 32 zákona 361/2000 Sb. o osvětlení vozidla jsou mnou zjištěné výsledky 2,5 %, 2,85 %, 2,27 % a 3 %. Průměr z těchto hodnot je 2,76 %. To znamená, že ze 100 projetých aut skoro 3 % řidičů nepoužili světla pro denní svícení.

Podle zveřejněných výzkumů z CZRSO (viz. tabulka 13) je podíl nesvítících vozidel 0,6 %. Další výzkum z MDČR (viz. tabulka 14) je podíl nesvítících řidičů 1,91 %.

Odlišné naměřené údaje z CZRSO mohou být zapříčiněny místem a obdobím, ve kterém byly údaje měřeny. Oproti tomu údaje z MDČR jsou mému terénnímu měření velmi podobné. Obecně lze říci, že se podíl nesvítících vozidel pohybuje do 3 %. Tato hodnota je vzhledem k modernímu vybavení automobilů – především samozapínání světel nízká. Řidiči se již naučili používat světla pro denní svícení.

Zřejmě hlavní příčinou proč 3 % řidičů při jízdě nepoužívají osvětlení vozidla je jejich nepozornost a roztěkanost. Je také možné, že 3 ze 100 řidičů nesvítí kvůli možné větší spotřebě paliva během jízdy. Tento nárůst spotřeby, ale není o tolik velký, aby se z finančního hlediska vyplatilo nesvítit, když za nesvícení hrozí pokuta a udělení trestných bodů.

### **6.1.2 Vyhodnocení analýzy „Porušování § 22 zákona 200/1990 Sb. odstavce f, kde se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení“**

Podle terénního měření telefonuje během jízdy 7,32 %, 5,95 %, 7, 24 % a 4,25 %. Průměr z mého měření je 6,19 %.

Podle již zveřejněných statistik z CZRSO telefonuje 2,37 % řidičů a 1,34 % řidiček (tabulka 15) a podle diplomové práce autora Nunváře (tabulka 16) telefonuje během jízdy 9,67 %.

V dnešní době, mnoho lidí bere řízení automobilu a dobu v něm strávenou jako dobu v kanceláři, určenou k plánování a vyřizování pracovních nebo i osobních záležitostí.

Znám osobně lidi, kteří usednou za volant vozidla a začnou telefonovat a mobilní přístroj odloží až po zastavení. Jejich nepozornost a neschopnost rychle reagovat jsou známkou nepozornosti a přemýšlení nad právě probíhajícím hovorem. Tito lidé jsou také často nebezpečni sami sobě, když se při držení mobilního telefonu snaží řídit nebo dávají výstrahu o změně směru jízdy.

Tento přestupek je ale těžké řidiči prokázat, protože většina řidičů, když vidí Policii ČR nebo Městskou policii telefon zahazuje. Poté vzniká problém s prokázáním přestupku. Nejvypovídající jsou v tomto případě fotografie ze stacionárních radarů nebo kontrol, kde je tento přestupek dobře vidět.

Příčinou proč řidiči vozidla během jízdy zvednou telefon, i když je to zakázáno, může být i fakt, že je pro ně těžké ignorovat zvonící telefonní přístroj. 6 % řidičů, kteří nemají ve vozidle nainstalováno handfree podlehne zvonícímu telefonu a telefonní hovor přijme. Řidič který hovor přijme se v tu chvíli nechová zodpovědně a riskuje nejenom pokutu, udělení trestných bodů, ale i zdraví ostatních účastníků silničního provozu.

### 6.1.3 Vyhodnocení analýzy „Porušování § 6 zákona 361/200 Sb., kdy je řidič povinen být za jízdy připoután bezpečnostním pásem“

Podle provedeného terénního výzkumu se v obci na jakémkoliv sedadle ve vozidle nepoutá 30,59 % mužů a 21,16 % žen. Naproti tomu mimo obec 40,1 % mužů a 13,23 % žen. Zde je vidět obrovská nekázeň mužů při dodržování pravidel silničního provozu.

Podle dotazníkového šetření se v obci nepoutá 43,43 % mužů a 31,39 % žen a mimo obec včetně dálnice se nepoutá 19,42 % mužů a 13,89 % žen. Údaje zkresluje i fakt, že do procentuálních poměrů je započítán i výsledek z poutání na zadních sedadlech, jak v obci, mimo ni i na dálnici. Především alarmující jsou údaje o počtu osob používajících bezpečnostní pásy v obci na zadních sedadlech, kde se podle dotazníku poutá pouze 27,52 % mužů a 40 % žen. To znamená, že se v obci připoutá pouze každý třetí muž a každá druhá žena. Oproti tomu poutání se na zadních sedadlech na dálnici je 63,3 % u mužů a 73,33 % u žen, je mnohem příjemnějším zjištěním.

Podle zjištěných výsledků, které jsou zvláště v oblasti používání bezpečnostních pásů v obci na zadních sedadlech překvapující. Je důležité, aby si řidiči i ostatní cestující ve vozidle byli vědomy důležitosti jejich používání. Kdy jejich nezodpovědnost při nepřipoutání může způsobit zranění nebo v nejhorsím případě i smrt osob sedících před nimi. Podle výzkumů je sedadlo v automobilu konstruováno tak, aby udrželo při nehodě osobu, která na ní sedí a ne další osobu, která není připoutaná. Podle CZRSO se ve studiích z Německa a USA uvádí, že správně připoutaná osoba v osobním automobilu má při nárazu na pevnou překážku do rychlosti  $70 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  až 50 % šance na přežití.

U mužů podle dotazníkového šetření jako u řidičů, nebo mužů spolujezdců na předních sedadlech s přibývajícím věkem klesá podíl připoutaných řidičů, tak oproti tomu u spolujezdců na zadních sedadlech s přibývajícím věkem jejich počet roste. Tento fakt může být zapříčiněn i vlastností mužů nepřilížitě respektovat daná pravidla a tím i jejich potřebu ukázat ostatním, že pro ně pravidla neplatí.

Naproti tomu u žen všech věkových kategorií i na všech typech dopravních komunikací s přibývajícím věkem podíl připoutaných řidiček i ostatních žen cestujících ve vozidle roste. Tato skutečnost může mít příčinu v tom, že ženy s přibývajícím věkem jsou zodpovědnější, opatrnější a více myslí na možné následky svého počínání. Ženy obecně mají klidnější povahu a pokud způsobí nějakou nehodu, je to většinou jen lehčí nehoda s mírnějšími následky, než u nehody způsobené muži.

Důvodem proč se osoby cestující ve vozidle nepoutají, může být hned několik. V obci je to zřejmě skutečnost, že si osoby ve vozidle myslí, že když jedou jenom kousek v obci a pomalu, tak pásy nejsou potřebné. Přitom si neuvědomují, že může nastat i situace, kdy dopravní nehodu nezaviní oni, ale někdo jiný. A právě oni potom nebudou chráněni bezpečnostními pásy.

Dalším možným důvodem nepoužívání bezpečnostních pásů může být i fakt, že část lidí si myslí, že jim bezpečnostní pásy nepomůžou, respektive udělají více škody než užitku. Tento jejich omyl, ale vyvrací hned několik studií sledujících účinnost bezpečnostních pásů.

Jako ve všech oblastech porušování zákona, je i zde častým důvodem zapomínání osob se ve vozidle připoutat.

## **7 Obecná doporučení pro využití v praxi**

### **7.1 Prostředky ke snížení DN**

#### **7.1.1 Řidič**

##### **7.1.1.1 Porušování povinnosti osvětlení**

V tomto ohledu již není všeobecně co zlepšovat, protože nově vyráběná vozidla mají automatické rozsvěcování světel. A část automobilů starší výroby má nainstalované adaptéry na zapínání světel dodatečně. Jak se bude na silnicích snižovat počet automobilů staršího roku výroby, bude se i snižovat počet automobilů bez samozapínání světel při nastartování. Proto by se do budoucna měl podíl nesvítících vozidel snižovat.

Dalším vhodným způsobem, jak řidiče informovat o povinnosti používání světel pro denní svícení je zvolení vhodné informační kampaně. Kdy by řidičům tato povinnost byla připomínána.

##### **7.1.1.2 Porušení povinnosti nepoužívat telefonní přístroj**

Vzhledem k tomu, že dnes má skoro každý řidič mobilní telefon, bylo by vhodné do automobilů sériově dodávat základní sadu handsfree. V tom případě by již řidiči nedrželi mobilní telefon při jízdě v ruce a snáz by se jim řídilo a neohrožovali by tolik ostatní účastníky provozu i samy sebe.

### **7.1.1.3 Porušování povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem**

Zvláště pro nekázeň v oblasti používání bezpečnostních pásů osádkou vozidla, by se mělo zintenzivnit informování nejen řidičů, ale i ostatních účastníků provozu. Důležité je dostatečně informovat osádku vozidla, zejména spolujezdce na zadních sedadlech. Že mohou svým neuváženým chováním způsobit zranění nebo až smrt jiným cestujícím ve vozidle.

Navíc by bylo vhodné do všech nových aut nainstalovat zařízení, které zvukovým signálem upozorní řidiče na nezapnutý bezpečnostní pás. Pokud by to bylo technicky možné, bylo by dobré, pokud by tento systém varování mohl být nainstalován na všech sedadlech ve vozidle. Dalším možným řešením by bylo zavedení systému, který by rozpoznal, že na sedadle sedí osoba a bez jejího připoutání by automobil nešlo nastartovat. Tím by se zamezilo cestování nepřipoutaných osob.

## **7.1.2 Prostředí**

### **7.1.2.1 Stav silnic**

Jelikož jsem při konzultaci s Ing. Lubomírem Veselým (28) zjistila, že se vliv kvality silnic na celkovém počtu dopravních nehod podílí pouze v 0,3%. Není tato skutečnost natolik závažná. Jinou věcí přesto zůstává fakt, že české silnice nejsou v dostatečně dobrém stavu a vyhýbáním se výmolům především po zimě může řidič způsobit nechtěně dopravní nehodu. Je proto důležité, aby se silnice po zimě co nejdříve opravily a udržovaly se po celý rok v dobrém stavu. Závažnou poruchou silnic jsou podélné prohlubně a zborcené krajnice. Na mnoha místech je v tomto směru stav kritický.

### **7.1.2.2 Výuka v autoškolách**

Jako důležitý faktor, který může dopomoci při předcházení vzniku dopravních nehod, jsou již známé situace, které řidič vozidla již zažil a ví, jak se v těchto situacích zachovat. S většinou situací, které mohou při provozu na pozemních komunikacích nastat, by se měl mladý



řidič seznámit již v autoškole nebo ve škole smyku. Pro takto připraveného řidiče poté nebude problém takovou situaci, pokud v provozu nastane, bezpečně zvládnout.

Dále je důležité, aby si učitelé v autoškole byli vědomi, že vychovávají následující generaci řidičů, a z velké části taky na nich záleží, jak k zodpovědnosti, kterou usednutí za volant automobilu představuje, budou mladí lidé přistupovat. Určitě by zde bylo vhodné, co se týká délky výcviku, přidat další hodiny navíc. Počet hodin, které musí každý budoucí řidič podle tabulky 1 absolvovat, ho rozhodně nepřipraví na provoz dostatečně.

### **7.1.2.3 Změny v legislativě**

Podle tabulky 10 o finančních trestech za porušení jednotlivých paragrafů zákonů, by měl být vyšší finanční postih. Ten by zřejmě zapříčinil větší strach řidičů z trestů za porušování předpisů. Vhodnou variantou by byl finanční trest, který by se odvíjel od platu, který řidič pobírá. Proto by i pro vysokého manažera byla pokuta za nepřipoutání se při jízdě třeba 5 000 Kč dostatečnou motivací, než dnešní maximální pokuta 1 000 Kč.

Také by se mělo přehodnotit bodové ohodnocení jednotlivých přestupků. Především za telefonování není podle mého názoru vhodné trestat třemi body, protože telefonování za jízdy sice snižuje pozornost řidiče a je prokázáno, že se poté méně věnuje řízení, ale není jím způsobeno tolik usmrcení, jako pokud jsou řidiči nepřipoutáni. Více bodů by naopak mělo být za nepoutání se, které při nehodě podle výzkumů má velikou účinnost a osoba ve vozidle bez něj jinak není schopná udržet se. Bez použití bezpečnostních pásů se mnohonásobně zvyšuje pravděpodobnost zranění nebo usmrcení při nehodě.

### **7.1.2.4 Opatření v oblasti motivace řidiče**

Vhodné pro informaci jsou známé a velmi diskutované spoty „Nemyslíš, zaplatíš,“. Svou specifickou brutalitou odráží skutečnou příčinu častých nehod. Proto by bylo vhodné je v televizi vysílat častěji, aby si lidé byli vědomi svého riskování. Pokud se dopouštějí jakéhokoliv nedovoleného chování. Další věcí u těchto spotů je jejich „začernování,“. Přitom děti často v televizi nebo na internetu vidí mnohem horší obrázky než zde. Proto by spoty měly běžet na každém televizním kanálu v každém reklamním bloku a to po celou hlavní vysílací dobu.

Další vhodnou alternativou pro vychovávání mladých řidičů je projekt The Action, který zprostředkovává emotivní zážitek, který navždy zasáhne všechny, kteří jsou účastníky dopravní nehody. Sama jsem se tohoto vystoupení zúčastnila a opravdu zanechává v účastnících silný dojem z vyprávění hasičů, policistů i osob, kteří při dopravní nehodě přišli o své blízké nebo zůstali sami na vozíčku. Proto by bylo vhodné, aby tento projekt pokračoval ve stejné intenzitě jako v roce 2009 (tj. vidělo ho 130 000 studentů) ještě několik dalších let.

#### **7.1.2.4 Dohled policie ČR**

Dalším účinným prostředkem pro zajištění větší kázně řidičů a dalších účastníků provozu je častější dohled policie na provoz na českých silnicích. Zvláště důležité je kontrolování řidičů i na místech, která nejsou pro kontrolování obvyklá. Nevhodné je v tomto směru předchozí informování ve sdělovacích prostředcích, že dojde k velké dopravně-bezpečnostní akci.

Ze strany Policie ČR kontrolováním určitě nejde k šikanování řidičů, ale pokud je zákonem nařízeno, že se v obci jezdí do 50 km . hod<sup>-1</sup>, tak by měli řidiči jezdit touto rychlostí i za značkou, kterou začíná obec.

## 8 Závěr

V současné době se velmi zajímavými stávají systémy snižování počtu zraněných i mrtvých na silnicích napříč celou Evropou. Tím nejvýraznějším a také nejdiskutovanějším je švédský systém, kdy se vláda zavázala splnit velmi razantní limit. Volně bychom mohli tento program přeložit jako „ Akce nula“. Nulou je myšlen počet zraněných a mrtvých na silnicích. Hlavním smyslem určitě není dosáhnout nulové úmrtnosti, i když by takovému stavu byl rád každý, ale k tomuto číslu se co nejvíce přiblížit. Podobných systémů by se napříč Evropu našlo několik, které jsou v rámci jednotlivých zemí přesně regulovány. Všechny takové systémy mají základ ve společné dopravní politice Evropské unie, jež každoročně vydává statistiku díky své organizaci Eurostat.

Jelikož je i Česká republika součástí tohoto společenství, i ona se snaží neuspokojivou situaci na silnicích řešit. Základní cíle v podstatě kopíruje v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, kdy si dala poněkud odvážný cíl. Redukovat počet usmrcených osob na silnicích v roce 2010 na poloviční výši z roku 2002. V roce 2010 by mělo být maximálně 715 usmrcených osob. Za sledované období 2004 – 2008 takovémuto snížení nic nenasvědčovalo. P

Podle statistik Policie ČR za první tři měsíce roku 2010 došlo pouze k usmrcení 118 osob. Proto je opravdu reálné aby k takovémuto razantnímu snížení letos opravdu došlo. Čísla, která v dubnu 2010 zveřejnila Policie ČR jsou překvapující a zřejmě na ně má vliv dlouhá zima a prozatímní nevyjetí motocyklistů na české silnice. Dále je také nutné nadále pokračovat v nastoleném trendu ve všech dopravně bezpečnostních akcích a informačních kampaních. Ty v nemalé míře přispívají ke zlepšení situace na silnicích.

V dlouhodobém globálním pohledu jsou čeští řidiči neohleduplní. Tato situace na našich silnicích je na rozdíl od zemí západní Evropy pořád stejná a k mírnému zlepšení dochází až v posledních dvou letech. Zřejmě i nový zákon o kontrole alkoholu u řidičů způsobil i fakt, že řidiči s vozidlem již nevyjíždějí v takové míře po požití alkoholu a nevyjíždějí se zbytkovým alkoholem, protože je mnohem větší pravděpodobnost než dříve, že mohou být na alkohol kontrolováni.

## 9 Abstrakt

Diplomová práce analyzuje četnost porušování vybraných nařízení zákona České republiky v oblasti provozu vozidel na pozemních komunikacích, které mají na vině ve větší či menší míře vznik dopravních nehod.

Jako samostatná kapitola je v diplomové práci vymezení základních pojmů a jednotlivých paragrafů, které jsou pak dále používány a analyzovány. Také jsou zde uvedeny statistiky, které odrážejí jak vývoj počtu nehod, tak jejich následky. Kvůli zdrojům pro následující kapitolu jsou zde uvedeny i dosud prezentované výsledky, které se týkají svícení, telefonování a používání bezpečnostních pásů během jízdy.

Další částí je experimentální část, kde jsou údaje o mém vlastním terénním a dotazníkovém měření, které jsou následně v analytické části transformovány do sumarizačních tabulek. V syntetické části diplomové práce jsou porovnány s údaji získanými v rešerši a ve statistickém přehledu.

V poslední části, která se týká obecných doporučení pro praxi, jsou uvedeny možné varianty, které by do budoucna mohli předcházet porušování zákona.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní nehody, řidič, dopravní statistiky, bezpečnost silničního provozu

## 10 Summary

My dissertation analyzes the frequency of selected violations of the law in the Czech Republic. In the operation of vehicle on roads that are to blame to a greater or lesser extent in the traffic accident.

As a separate chapter in the thesis are fundamental concepts and the individual paragraphs, which are analyzed and used. Also you can find statistics that reflect the evolution of the number of accidents and their consequences. Except resources for the next chapter my diploma papers also show results of lighting, using cell phone and seat belts while driving.

Another part is the experimental section. Here are details about my own questionnaire and field measurements. They are transformed into the analytical part of the summarization tables. The synthetic part of thesis compares obtained data in the research and the statistical summary.

In the last section, which covers general recommendations for practice are set out possible options which could prevent future violations of the law.

**Keywords** – transport, traffic accidents, driver, Transport statistics, road safety.

## 11 Seznam použité literatury

- (1) Celjak, I.: Technická normalizace a bezpečnost 2009, Jihočeská univerzita v Č.Budějovicích, ZF, 2009, 86 s;
- (2) <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/statistiky/nehody.html>
- (3) <http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil>
- (4) [http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD\\_nehoda](http://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C3%AD_nehoda)
- (5) <http://cs.wikipedia.org/wiki/K%C5%99i%C5%BEovatka>
- (6) [http://cs.wikipedia.org/wiki/Kruhov%C3%BD\\_objezd#Miniokru.C5.BEn.C3.AD\\_k.C5.99i.C5.BEovatka](http://cs.wikipedia.org/wiki/Kruhov%C3%BD_objezd#Miniokru.C5.BEn.C3.AD_k.C5.99i.C5.BEovatka)
- (7) [http://cs.wikipedia.org/wiki/Mimo%C3%BArov%C5%88ov%C3%A1\\_k%C5%99i%C5%BEovatka](http://cs.wikipedia.org/wiki/Mimo%C3%BArov%C5%88ov%C3%A1_k%C5%99i%C5%BEovatka)
- (8) [http://cs.wikipedia.org/wiki/Silni%C4%8Dn%C3%AD\\_dopravn%C3%AD\\_nehoda](http://cs.wikipedia.org/wiki/Silni%C4%8Dn%C3%AD_dopravn%C3%AD_nehoda)
- (9) <http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/besip/kampane/zlomtevaz/bezpecnostipasy.htm&asoc=11>
- (10) <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={6B406E48-5BD6-4527-AE7A-EABA394F447A}> a <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/statistiky/nehody.html>
- (11) <http://www.bezpecne-na-silnicich.cz/pravidla/bodovy-system-vyse-pokut/cesko/>
- (12) <http://www.bodovsystem.cz/Proc-bodovy-system/>
- (13) <http://www.czrso.cz/index.php?id>
- (14) <http://www.finexpert.cz/Rubriky/Nebezpecne-ceske-silnice/sc-17-sr-1-a-18999/default.aspx>
- (15) [http://www.ibesip.cz/files/=1646/Komplexni\\_informace\\_2008.pdf](http://www.ibesip.cz/files/=1646/Komplexni_informace_2008.pdf)
- (16) [http://www.lidovky.cz/ministerstvo-predstavilo-brutalni-kampan-fjh-/ln-auto-aktuality.asp?c=A080929\\_145558\\_ln-auto-aktuality\\_nev](http://www.lidovky.cz/ministerstvo-predstavilo-brutalni-kampan-fjh-/ln-auto-aktuality.asp?c=A080929_145558_ln-auto-aktuality_nev)
- (17) [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B3C54209-DC18-4BAE-8E4A-25A4E68B64F6/0/plna\\_verze\\_TK07072008.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B3C54209-DC18-4BAE-8E4A-25A4E68B64F6/0/plna_verze_TK07072008.pdf)
- (18) <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BCF2DC06-5624-47DC-B46D-43E5A849BFA0/0/Akompletanalyzal.pdf>
- (19) <http://www.mineralfit.cz/zajimavosti-ze-sveta-clanek/zdravotni-zpusobilost-k-rizeni-motorovych-vozidel-199/>
- (20) <http://www.novapravidla.cz/PRAVOMOCI-POLICIE>
- (21) [http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/portal/\\_zprava/192738](http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/portal/_zprava/192738)
- (22) [http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/technologie/\\_zprava/262929](http://www.rozhlas.cz/vedaarchiv/technologie/_zprava/262929)
- (23) <http://www.rsd.cz/Organizace-RSD-CR>

- (24) <http://www.susjk.cz/>
- (25) Jiří Nunvář, Vliv systému „člověk – technika – prostředí,, na bezpečnost silničního provozu, Diplomová práce, 2007, Jihočeská univerzita v Č.Budějovicích, ZF, ...s
- (26) Kpt. Mgr. Veronika Benediktová, Policejní prezidium ČR, preventivně informační odbor, e-mail ze dne 18.2.2010
- (27) Lukáš Matoušek, Analýza bezpečnosti silničního provozu v systému „člověk – technika – prostředí“, Diplomová práce, 2007, Jihočeská univerzita v Č.Budějovicích, ZF, 89s
- (28) Plk. Ing. Lubomír Veselý, vedoucí OSDP, Policie ČR Jihočeského kraje, ústní konzultace ze dne 30.3.2010
- (29) Zákon 13/1997 Sb.
- (30) Zákon 200/1990 Sb.
- (31) Zákon 247/2000 Sb.
- (32) Zákon 274/2008 Sb.
- (33) Zákon 30/2001 Sb.
- (34) Zákon 361/2000 Sb.
- (35) Zákon 411/2005 Sb.
- (36) Zákon 56/2001 Sb.

