

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
ZDRAVOTNĚ SOCIÁLNÍ FAKULTA

DOPRAVNÍ NEHODOVOST A JEJÍ SOCIÁLNÍ DOPADY

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce:

Mgr. Magdalena ČAPKOVÁ, Ph.D. 2007

Autor:

Vladislav VLÁSEK

Accident frequency and Its Social Effects

The thesis “Accident frequency and its social effects” focuses on traffic accidents caused by trespassing the law of speed limit and on social effects induced by accident frequency.

Every year approximately one thousand people die on the Czech roads, other thousands of traffic accident victims face lifelong injury consequences. Apart from direct loss of lives, health and property, the traffic accidents carry a lot of other hardly denumerable costs starting at financing trip of ambulance, continuing with health care service expenses followed by convalescence, eventually social benefits for disabled and impacts on relatives of traffic accident victims.

The aim of this work is to map the situation of serious traffic accidents where participants are seriously injured, or die and to infer the most serious social effects of these traffic accidents.

To gather information in order to meet the objective of this hypothesis and to prove it a quantity research has been carried out. Secondary analysis of data from the records of Police of Czech Republic and the Ministry of the Interior has been chosen as a method to help verify the correctness of presumed hypothesis. In order to map the most serious social impacts, dialogs with randomly selected traffic accident participants who suffered lifelong consequences of their injuries were performed. The primary file contains participants of traffic accidents that happened in the Czech Republic and are registered in the registry of Police of Czech Republic in the period 2003-2006 and where the participants died, were seriously or lightly injured.

Our hypothesis proven, that the most serious consequences of traffic accidents happen due to exceeding the speed limits . Also the most serious social impacts of traffic accidents were mapped.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Dopravní nehodovost a její sociální dopady“ vypracoval samostatně a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v příložené bibliografii.

V Českých Budějovicích.....

Vladislav Vlášek

Poděkování

Děkuji Mgr. Magdaleně Čapkové, Ph.D. za poskytnutí cenných konzultací a odborné vedení při zpracování této diplomové práce.

OBSAH

ÚVOD.....	7
1. SOUČASNÝ STAV PROBLEMATIKY DOPRAVNÍCH NEHOD A JEJICH SOCIÁLNÍCH ASPEKTŮ	8
1.1 Silniční dopravní nehody.....	8
1.1.1 Charakteristika silničních dopravních nehod.....	8
1.1.2 Základní znaky silničních dopravních nehod.....	10
1.1.3 Klasifikace silničních dopravních nehod.....	11
1.1.4 Fyzický stav řidiče a jeho vliv na vznik dopravní nehody.....	12
1.1.5 Agresivita – latentní příčina vzniku dopravních nehod.....	14
1.1.6 Situace v oblasti dopravních nehod.....	14
1.1.7 Srovnání nehodovosti se zahraničím.....	16
1.1.8 Viníci a zavinění dopravních nehod.....	16
1.1.9 Nehodovost způsobená nepřiměřenou rychlostí.....	17
1.2 Právní úprava bezpečnosti silničního provozu v ČR.....	19
1.2.1 Postih řidičů dopouštějících se přestupků proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích v ČR.....	20
1.2.2 Postih řidičů dopouštějících se trestných činů v dopravě.....	23
1.2.3 Přístup k řešení dopravních přestupků v zahraničí.....	25
1.3 Nejčastější dopravní úrazy.....	28
1.3.1 Dopravní nehody chodců.....	28
1.3.2 Dopravní nehody cyklistů.....	30
1.3.3 Dopravní nehody motocyklistů.....	31
1.3.4 Poranění osob v interiéru osobního vozidla.....	32
1.4 Sociální dopady dopravní nehodovosti.....	33
1.4.1 Sociální dopad při smrtelném zranění účastníka dopravní nehody.....	34
1.4.2 Sociální nároky.....	39

2. CÍL PRÁCE A HYPOTÉZA.....	46
2.1 Cíl práce.....	46
2.2 Hypotéza.....	46
3. METODIKA.....	47
3.1 Metodika výzkumu.....	47
3.2 Charakteristika souboru.....	47
4. VÝSLEDKY.....	48
4.1 Dopravní nehody spojené se zdravotními následky.....	48
4.1.1 Sekundární analýza.....	49
4.2 Sociální dopady dopravních nehod.....	65
4.2.1 Kasuistiky.....	65
5. DISKUSE.....	70
6. ZÁVĚR.....	77
7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	79
8. KLÍČOVÁ SLOVA.....	84
9. PŘÍLOHY.....	85

ÚVOD

Tématem diplomové práce je „Dopravní nehodovost a její sociální dopady“. Přestože je bezpečnosti silničního provozu věnována stále velká pozornost a po přijetí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, došlo v poslední době k celkovému poklesu počtu dopravních nehod a s tím souvisejících následků, je dopravní nehodovost nejčastější příčinou úrazů v populaci. Následky dopravní nehodovosti se projevují ve zdravotní, sociální i ekonomické oblasti. Přitom nesmíme rovněž zapomenout na materiální škody a další náklady spojené s dopravní nehodovostí. Mezi tyto náklady patří tzv. přímé náklady a nepřímé náklady.

Ze statistik jasně vyplývá, že situace týkající se dopravní nehodovosti v České republice je nesrovnatelně horší než ve srovnání s ostatními vyspělými zeměmi Evropy, a přes všechna přijatá opatření se nedaří České republice přiblížit se v oblasti následků dopravní nehodovosti k úrovni vyspělých zemí Evropské unie. Mezi možné důvody vzniku dopravních nehod patří nízké právní vědomí účastníků silničního provozu a špatná vymahatelnost práva. Svůj podíl na dopravní nehodovosti a jejich následcích má i průměrné stáří provozovaných vozidel na našich komunikacích ve srovnání s vyspělými zeměmi Evropské unie, nezkušenost řidičů, ale zejména bezohlednost a agresivita, která se stala běžnou součástí provozu na pozemních komunikacích v České republice. Hlavní příčinou vysokého počtu usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách je nedodržování pravidel ze strany řidičů, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Tato diplomová práce se v teoretické části zabývá současnou legislativní úpravou upravující provoz na pozemních komunikacích, situací v oblasti dopravní nehodovosti, jejími následky na zdraví, životech a majetku v České republice i ve světě a sociálně ekonomickými aspekty následků dopravních nehod.

Cílem práce je zmapovat situaci v oblasti vzniku dopravních nehod, při kterých dochází k těžkým zraněním nebo úmrtím účastníků a zjištění nejzávažnějších sociálních dopadů dopravních nehod.

1. SOUČASNÝ STAV PROBLEMATIKY DOPRAVNÍCH NEHOD A SOCIÁLNÍCH ASPEKTŮ

1.1 Silniční dopravní nehody

Každý rok umírá v České republice na silnicích přibližně okolo 1.000 lidí, vesměs mladých. Další tisíce lidí jsou zraněny těžce a přibližně 25.000 lidí je zraněno lehce. K tomu je třeba přičíst značné škody na majetku a výrazné náklady na následnou zdravotní a sociální péči o postižené účastníky dopravních nehod. Celkové ekonomické škody z přibližně 200.000 vzniklých dopravních nehod jsou vyšší než polovina rozpočtu České republiky na zdravotnictví a pohybují se okolo 50 miliard Kč. Dále je nutné připomenout, že Česká republika je jednou z nejméně dopravně bezpečných zemí Evropy. Přestože se úmrtnost těžce zraněných pacientů daří lékařům snižovat, tak mnoho z nich má trvalé následky po celý život (6).

Přestože počet úrazů pracovních, sportovních či kriminálních je vysoký, hlavní příčinou smrtelných i těžkých poranění v České republice jsou beze sporu dopravní nehody. Ty zaujímají až 75 % všech těžkých úrazů. Z toho téměř 80 % pacientů tvoří muži. Úrazy způsobené při dopravních nehodách jsou hlavní příčinou smrti nebo celoživotního postižení převážně mladých lidí a představují tak závažné ohrožení celé společnosti.

Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku.

1.1.1 Charakteristika silničních dopravních nehod

Trestná činnost, páchaná v souvislosti se silničními dopravními nehodami, má na rozdíl od jiných kriminálních deliktů některá specifika. Především je to osoba pachatele a s tím související jednání pachatele, otázka zavinění, příčin a podmínek, které k dopravní nehodě vedly nebo napomohly. Z hlediska osoby pachatele jsou dopravní

nehody páčány v převážné míře osobami bez kriminální minulosti, jde o bezúhonné občany, s větší či menší zkušeností s řízením dopravních prostředků. Významným faktorem při dopravních nehodách je stres a zkratkové jednání, jehož typickým projevem je vzdálení se pachatele (útěk) z místa dopravní nehody, nebo požití alkoholických nápojů po nehodě, ať již účelově, aby zabránil zjištění, že řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, nebo požití alkoholu jako kompenzátoru stresu. Z hlediska zavinění jsou dopravní nehody nedbalostní delikty, tedy po subjektivní stránce jde o trestné činy spáchané z nedbalosti. Zařazení silničních dopravních nehod do kategorie nedbalostních deliktů vyplývá již ze samotného jazykového, obsahového i logického výkladu „nehody“. Z pohledu kriminalistiky základní rozdíl mezi úmyslným a nedbalostním jednáním v závislosti na způsobu páčání spočívá v tom, že zatímco pachatel úmyslného trestného činu vychází z určitého motivu a svým jednáním sleduje určitý cíl, v případě nedbalostního trestného činu žádný motiv jednání pachatele neexistuje a rovněž tak schází cíl jednání pachatele, který by se projevil v následku tohoto jednání. Z uvedeného vyplývá, že pachatel úmyslného trestného činu svým jednáním k následku úmyslně a cílevědomě směřuje. U nedbalostního trestného činu je následek důsledkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, vzniká náhle, neplánovaně a obsahuje prvek překvapení. U dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou (§ 5 odst. 1 tr. zákona), nelze však vyloučit ani nedbalost nevědomou (§ 5 odst. 2 tr. zákona). Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika příčin a podmínek. Je typické, že příčina, která vede k trestnému činu, existuje dřív, než pachatel začne s jednáním, jehož důsledkem je spáčání trestného činu, tedy příčina předchází vlastnímu jednání pachatele. Pravidla silničního provozu stanoví podmínky, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Porušení konkrétních podmínek v silniční dopravě je základní příčinou dopravní nehody. Příčiny dopravních nehod však mohou být i technického charakteru, nejen jako porušení pravidel silničního provozu, např. závada na brzdách, špatný technický stav vozidla, špatný stav pozemní komunikace (jako typickou příčinu lze uvést neoznačenou překážku silničního provozu nebo v zimním období špatnou údržbu komunikace). Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod patří: nepřiměřená rychlost,

nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy **(38)**.

Příčiny silničních dopravních nehod mohou spočívat:

- v chování účastníků dopravní nehody
- v technickém stavu zúčastněných vozidel
- v situaci silničního provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost apod.
- v jiných okolnostech (např. stav pozemních komunikací)

Z teoretického hlediska je dopravní nehoda výsledkem rozporného jednání subjektu (účastníka silničního provozu) s danými podmínkami silniční dopravy, které spočívá v nerespektování pravidel silničního provozu, neplnění povinností orgánů a pracovníků na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy, nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě. Každý vznik a průběh dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním nebo nehodovou událostí.

Nehodovým jednáním účastníka silniční dopravy je jeho konání, jednání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost.

Nehodová událost je z teoretického hlediska konkrétní projev silniční dopravní nehody (např. srážka, havárie apod.), tj. konkrétní průběh a následek nehody **(1)**.

1.1.2 Základní znaky silničních dopravních nehod

Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody, tj. moment překvapení patří mezi základní znaky silničních dopravních nehod. Dopravní nehody jsou tedy události neočekávané, náhlé, u kterých však vzhledem k jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k nim dojde. Například u riskantní jízdy řidiče v nepřehledném úseku silnice a v hustém provozu lze předvídat, že řidič způsobí dopravní nehodu. Zda k této nehodě skutečně dojde je však dílem „náhody“. Takový vznik dopravní nehody sebou zákonitě přináší i moment překvapení pro účastníky nehody, který je závislý ve velké míře na psychických dispozicích osoby, ale také na stupni předvídatelnosti

nehody. Předvídatelnost je rovněž důležitý znak z hlediska trestně právního, neboť předvídatelnost nachází svůj význam v subjektivní stránce trestného činu, v tzv. nedbalosti nepřímě – „nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl“ (§ 5 písm. b) tr. zákona) (36).

Provoz na pozemní komunikaci je druhým pojmovým znakem. Každou dopravu můžeme charakterizovat jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravním prostředkem je v tomto případě míněno motorové i nemotorové vozidlo, povoz nebo jízdní kolo. Dopravní nehoda je negativním důsledkem tohoto pohybu. Nejde tedy o dopravní nehodu, když na stojící vozidlo padne padající kámen nebo strom.

Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo majetku, tedy vznik škody je třetím pojmovým znakem každé dopravní nehody. Škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty poruchových trestných činů, které jsou aplikovány na dopravní nehody. Pokud nenastane škodní následek, nelze nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Pokud v přímé souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné nebezpečí, lze takové jednání účastníka silničního provozu kvalifikovat jako ohrožovací trestný čin, u kterého není podmínkou vznik následku.

1.1.3 Klasifikace silničních dopravních nehod

Hodnocení dopravních nehod se provádí dle charakteru dopravních nehod a z hlediska subjektivního a objektivního nehodového jednání.

Z hlediska charakteru se dělí dopravní nehody na tři základní druhy:

- a) srážky - to znamená, že jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval v silničním vozidlem
- b) havárie - účast na dopravní nehodě má pouze jediné vozidlo

- c) jiné nehody – to jsou nehody, které nelze zařadit do kategorie srážek a havárií, např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech například při prudkém brždění

Za subjektivní jednání se považuje např.:

- a) nepřiměřená rychlost
- b) nedání přednosti v jízdě
- c) nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly
- d) jízda po nesprávné straně vozovky
- e) jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

Za objektivní jednání lze označit:

- a) špatný technický stav pozemní komunikace
- b) nepředvídatelná událost

1.1.4 Fyzický stav řidiče a jeho vliv na vznik dopravní nehody

Vliv zdravotního stavu řidiče na vznik dopravní nehody je zanedbatelný, i když je chorobný stav řidiče příčinou jen nepatrného počtu nehod ve srovnání se zanedbáváním dopravních předpisů, špatným technickým stavem vozidla, stavem vozovky apod., je nutné se zabývat posuzováním schopností řidičů. Řízení různých vozidel klade různé nároky na organismus řidičů. Bylo zjištěno, že za volantem zrychluje puls o 10-20%, ve městě o 20%, v kritické situaci o 30-80%. Krevní tlak při normální jízdě zůstává stabilizován, při jízdě ve městě se zvyšuje o 10-20%, v kritických situacích dokonce o 30% **(32)**.

Dále §§ 84 až 89 zák.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, upravují podmínky zdravotní způsobilosti řidičů a stanoví, kdo je povinen se podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám, v jakých intervalech, kdo nese náklady na pravidelné lékařské prohlídky. Rovněž je zde uvedeno, že osoba, která nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel **(38)**.

Rovněž vliv alkoholu na stav řidiče je nezanedbatelnou příčinou vzniku dopravních nehod.

Klinické projevy a stupně opilosti:

Podnapilost - hladina v krvi je 0,5-1 promile, což odpovídá 25 až 50 g absolutního alkoholu u člověka vážícího 70 kg. Tato hodnota je zvláště pro řidiče nebezpečná. Narůstá po ní sebedůvěra, pocit odvahy, reakční doba je prodloužena.

Mírný stupeň opilosti - hladina v krvi je 1-1,5 promile a odpovídá 50-70 gramům absolutního alkoholu u člověka 70 kg těžkého. Klinicky se projeví vzrušeností, excitací.

Střední stupeň opilosti - hladina v krvi je 1,5-2 promile, což odpovídá příjmu 100 g absolutního alkoholu. Excitace odeznívá a objevují se první příznaky otravy.

Těžký stupeň opilosti - hladina v krvi je 2-3 promile, což odpovídá 150 g absolutního alkoholu. 50% takto opilých upadá do bezvědomí, v němž může nastat i smrt.

Akutní otrava alkoholem - hladina v krvi je nad 3 promile, nejvýše 5 promile, to odpovídá konzumu 200 g i více absolutního alkoholu (půl litru rumu)

Smrtelná otrava alkoholem - nastává při hladině 5 promile alkoholu v krvi **(40)**.

Výzkumy podporují platnost logoterapeutického výkladu, že závislost na alkoholu či nealkoholových drogách je patologickým alternativním pokusem o vyrovnání se s existenční frustrací tam, kde z nějakého důvodu člověk nedokáže najít kladné hodnotové zakotvení **(11)**.

1.1.5 Agresivita – latentní příčina vzniku dopravních nehod

V roce 2004 vyhlásila Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (EHK OSN) týden od 5. do 11. dubna 2004 „Týdnem bezpečnosti silničního provozu v regionu Evropské hospodářské komise OSN“, který byl zaměřený na agresivní chování účastníků silničního provozu jako jednu, často skrytou příčinu dopravních nehod **(35)**.

Proč skrytou? Statistiky dopravních nehod policejních sborů, Českou republiku nevyjímaje, většinou kolonku "bezohledná, riskantní jízda nebo chování" neobsahují. Tento rys, se kterým se můžeme bohužel každodenně potkávat i na našich silnicích, se ve valné většině skrývá pod statistickými položkami „nedodržení nejvyšší dovolené rychlosti, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedání přednosti v jízdě, předjíždění tam, kde je to zakázáno" ale i pod položkou „náhlé vstoupení chodce do vozovky". U posledně jmenované položky je nutné krátké vysvětlení - skrytá agresivita se nevyskytuje pouze a jenom v chování řidičů, ale i chodců - vynucování si přednosti na přechodech bez rozumného zhodnocení dopravní situace je bohužel stále častou příčinou dopravních nehod. Frustrace je jednou z mnoha motivačních proměnných uplatňující se v genezi některých agresivních jednání **(12)**.

1.1.6 Situace v oblasti dopravních nehod

Dopravní nehodovost na silnicích je jedním z největších sociálně ekonomických problémů poslední doby. Od počátku 90. let 20. století došlo k prudkému rozvoji automobilizmu a s ním souvisejícímu počtu zraněných a usmrcených osob – účastníků dopravních nehod.

V České republice bylo v roce 2006 dle údajů počítačového systému evidence dopravních nehod nahlášeno Policii České republiky 187 965 dopravních nehod, při kterých bylo 956 osob usmrceno, 3 990 těžce zraněno a 24 231 osob bylo zraněno lehce.

Vývoj následků nehod v roce 2006 byl velmi příznivý a meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 26 let druhý nejvyšší (po roce 1998, kdy se projevil vliv snížení rychlosti jízdy v obcích) **(38)**.

Z porovnání četností základních ukazatelů plyne, že v průměru každé necelé 3 minuty (přesně 2,8 min.) šetřila Policie ČR nehodu, každých 22 min. byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,2 hodiny těžce. V průměru každých 9,2 hodiny zemřel při nehodě člověk. Každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda přesahující jeden milión Kč (přesně 1 040 674 Kč). Všechny tyto údaje jsou příznivější, než v roce 2005 **(31)**.

Silniční doprava představuje pro většinu lidí možnost snadného, rychlého a pohodlného přesunu mezi prakticky libovolně zvolenými místy zejména za účelem práce, obchodu, studia či zábavy. Automobilová doprava se stala symbolem pokroku, který je charakterizován stále rychlejšími automobily se stále lepší výbavou. Většina obyvatel vlastní řidičský průkaz. Pro mnoho lidí je automobil tak důležitý, že už si nedovede představit život bez něj. Někteří řidiči si myslí, že jsou absolutními pány na silnicích s falešným vědomím, že se jim nemůže nic stát. Zůstává otázkou jestli si umíme představit odvrácenou a nesmírně krutou stránku silniční dopravy?

K dopravním nehodám dochází přes veškerou snahu mnoha účastníků silničního provozu i zainteresovaných institucí, a tyto si vybírají svou krutou daň. Na území České republiky podle policejních statistik jenom od roku 1990 do roku 2006 šetřila Policie ČR na pozemních komunikacích přes 3 mil. nehod (3 008 985), při nichž bylo usmrceno 21 783 osob, 93 465 osob bylo těžce zraněno a dalších 476 018 bylo zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda dosahuje částky téměř 104 miliard Kč. Je třeba podotknout, že ve statistikách dopravní nehodovosti se zpravidla uvádí počet usmrcených, kteří zemřeli do 24 hodin po nehodě, později zemřelé Policie ČR ve svých statistikách neregistruje **(25)**.

Kromě přímých hmotných škod způsobených nehodovostmi vznikají i další následné škody. Jsou to škody vzniklé na zdraví účastníků nehody (finančně vyčíslené), jakož i

další hmotné škody, spolu s finančním vyčíslením všech procesů, vedoucích k odstranění následků nehodovosti (náklady na zdravotní péči, náklady na policii, soudy, pojišťovny, ale i např. ztráty na potenciální produkci obětí nehod a sociální výdaje), tvoří celý komplex tzv. socioekonomických nákladů nehodovosti, což znamená v důsledku nezanedbatelnou finanční zátěž pro státní rozpočet, tedy současně pro všechny daňové poplatníky **(6)**.

1.1.7 Srovnání nehodovosti se zahraničím

Při srovnání vývoje počtu usmrcených osob na 1 mil. obyvatel ve vybraných zemích (Švýcarsko, Dánsko, Velká Británie, Norsko, Nizozemsko, Švédsko) se ČR řadí ke středu příčky mezi vyspělými zeměmi Evropské unie. V současné době připadá v České republice přibližně 100 usmrcených na 1 milion obyvatel, zatímco ostatní země (vedené Velkou Británií a Švédskem) dosahují hodnot kolem 60 - 70 usmrcených na 1 mil. obyvatel **(19)**.

1.1.8 Viníci a zavinění dopravních nehod

Mezi nejčastější viníky dopravních nehod v roce 2006 patřili řidiči motorových vozidel, kteří zavinili 174 152 dopravních nehod, dále řidiči nemotorových vozidel (2 484), chodci (1 507), jiní účastníci (259). Rovněž vzniklo množství dopravních nehod zaviněných lesní nebo domácí zvěří (6 697), technickou závadou vozidla (1 271), závadou komunikace (935) a jiným zaviněním (660).

V roce 2006 bylo policií zaregistrováno celkem 16 593 nehod, kdy viník z místa nehody ujel a při těchto nehodách bylo usmrceno 15 osob a dalších 600 osob bylo těžce nebo lehce zraněno, přesto je počet nehod oproti roku 2005 nižší o 20,5%, počet usmrcených je nižší o 7 osob, tj. o 31,8 % a počet zraněných je o 197 osob nižší **(31)**.

1.1.9 Nehodovost způsobená nepřiměřenou rychlostí

Pod pojmem nepřiměřená rychlost se neskrývá jen rychlost definovaná např. v § 18 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nepřiměřenou rychlost můžeme chápat i z hlediska podstatně širšího, a to jako rychlost, v důsledku které dochází k vážným nehodám s těžkými následky.

Skutečnost, že s narůstající rychlostí se výrazně zhoršují následky dopravních nehod je známa již od počátku motorové dopravy. I když je technická úroveň automobilů, především v oblasti pasivní a aktivní bezpečnosti oproti počátkům motorismu zcela jiná, a to nepoměrně lepší, má i nyní rychlost rozhodující vliv na vznik a především následky dopravních nehod. Tento fakt jednoznačně potvrzují i statistiky Policie ČR **(30)**.

Rychlost jízdy hraje hlavní roli ve vztahu:

- k příčinám nehod
- k následkům nehod

Nepřiměřená rychlost se podílí nebo spolupodílí na vzniku většiny dopravních nehod. Vyplyvá to z toho faktu, že schopnosti člověka coby řidiče jsou limitované především jeho reakční dobou, pohybující se v rozmezí 0,37 s (hranice, kterou dosahují jen špičkoví závodníci) až 1,4 s. Obvyklá hodnota reakční doby většiny řidičů je 1,0 s. Zanedbatelné z hlediska průběhu času nejsou ani odezvy vozidel na reakce řidičů, pohybující se u osobních vozidel až do 0,5 s. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že prvotní příčinou dopravních nehod, u nichž je za hlavní důvod označována nepřiměřená rychlost je časová prodleva (a tím i ujetá vzdálenost) od spatření nebezpečí po schopnost na toto nebezpečí adekvátně reagovat **(2)**.

Nepřiměřená rychlost hraje podstatnou roli i u nehod označovaných jako nezvládnutí řízení vozidla, kdy vlivem rychlosti vlastně dochází k překročení mezi vyplývajícími z fyzikálních zákonů.

Další častou skupinou nehod, kde hraje nepřiměřená rychlost významnou roli jsou nehody s nedáním přednosti v jízdě. Velmi často dochází k výraznému překračování povolené rychlosti jízdy na hlavní komunikaci před křižovatkami, důsledkem čehož dochází k chybnému odhadu vzdálenosti vozidel jedoucích po hlavní komunikaci ze strany řidičů vjíždějících do křižovatek z vedlejší komunikace.

Ještě výraznější dopad v negativním smyslu slova na bezpečnost silniční dopravy má nepřiměřeně vysoká rychlost na následky dopravních nehod. I když jsou současná moderní vozidla vybavena kromě bezpečnostních pásů i airbasy, jsou tyto prostředky pasivní bezpečnosti vozidel opravdu účinné jen do cca 100 km/hod.. Nad tuto hranici jejich schopnost absorbovat velkou kinetickou energii osádky vozidla např. při nárazu vozidla prudce klesá. Při rychlosti 130 km/h (v současné době rychlost povolená na dálnicích a na silnicích pro motorová vozidla) jsou už i tyto moderní prostředky pasivní bezpečnosti málo účinné a těžkým zraněním či smrti nezabrání **(1)**.

Další neméně významnou skupinou nehod, kde nepřiměřená rychlost hraje významnou roli jsou nehody s chodci. Při srážce vozidla s chodcem velmi záleží na rychlosti vozidla. Od této rychlosti (a od tvaru přídě vozidla) je odvislý druh zranění, příp. smrt chodce. Ze statistiky nehod vyplývá, že hraniční rychlostí, kdy chodec může ještě reálně přežít srážku s vozidlem je 50 km/hod. Při rychlosti 30 km/h má chodec velkou naději, že srážku s vozidlem přežije a utrpí jen lehčí zranění.

Nad nepřiměřeností rychlosti jízdy se již dávno zamysleli dopravní odborníci z motoristicky vyspělých zemí severní Evropy (Dánsko, Norsko, Švédsko, Finsko) a ačkoliv jejich vozový park je mnohem kvalitnější než u nás, vědomi si možných těžkých následků nehod ve vysokých rychlostech, omezili povolenou rychlost jízdy na dálnicích na 110 km/hod.. Rovněž ve městech a obcích mají mnohem více obytných ulic a zón s rychlostí jízdy 30 km/hod.. Je to jednou z cest ke snížení dopravní nehodovosti a následků nehod **(19)**.

1.2 Právní úprava bezpečnosti silničního provozu v ČR

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v celé šíři své problematiky (legislativa, výchova a výcvik, technické aspekty, represe) je v centru pozornosti všech vyspělých evropských zemí i mezinárodních organizací. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích patří mezi jednu z nejvýznamnějších priorit vyspělých států, a to jak na národní regionální, tak i na místní úrovni. Jedním ze základních kamenů vytvoření jednotného dopravního prostředí v Evropě, které respektuje přípustnou mobilitu na straně jedné a vytváří vysoké standardy pro bezpečnost silniční dopravy a provozu a její ekologičnost na straně druhé, je vytvoření právního rámce, který upravuje základní oblasti silničního provozu, a to z pohledu všech tří základních aspektů této problematiky - vozidla, pozemní komunikace i lidského činitele **(9)**.

Základní rámec právní úpravy silniční dopravy a její bezpečnosti byl vytvořen v rámci evropských struktur Organizace spojených národů. Právní úprava bezpečnosti silničního provozu v České republice do roku 2001 vycházela zejména z mezinárodních úmluv Organizace spojených národů, jejichž je Česká republika signatářem. Podpisem Asociační dohody o přidružení České republiky k Evropským společenstvím stojí Česká republika před úkolem upravit právní předpisy tak, aby byly slučitelné s právem Evropských společenství.

Odpovídající předpisy v České republice obsahující ustanovení práva ES v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, vyhláška MD č.31/2001 Sb. o řidičských průkazech a o registru řidičů, vyhláška MD č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod a zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě **(49)**.

1.2.1 Postih řidičů dopouštějících se přestupků proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích v České republice

Hlavním předpisem upravujícím práva a povinnosti účastníků silničního provozu v České republice je zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu řízení a provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon mimo jiné upravuje:

Rychlost jízdy - §18

- (1) Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.
- (2) Řidič nesmí
 - a) snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
 - b) omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.
- (3) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/hod.; na dálnici a silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 130km/hod.. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km/hod..
- (4) V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/hod., a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše rychlostí 80 km/hod..
- (5) Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy.

- (6) Místní úpravu provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší povolenou rychlost podle odstavců 3 a 4 snížit.
- (7) Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 4 zvýšit, maximálně však o 30 km/hod.
- (8) Při použití sněhových řetězů na vozidle smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/hod.
- (9) Ustanovení odstavců 3, 4 a 8 neplatí pro řidiče zpravodajských služeb a stanovených útvarů policie, je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů stanovených zvláštním právním předpisem, je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil ostatní účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích. Útvary policie stanoví ministr vnitra **(48)**.

Postih řidičů za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu upravuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů v § 22, kde se uvádí:

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

- a) jako řidič motorového vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním zákonem nebo dopravní značkou o více než 30 km/hod. v obci nebo o 50 km/h mimo obec,
- b) jako řidič motorového vozidla poruší nesprávným způsobem jízdy zvláštní zákon 18) tím, že

1. nezastaví vozidlo na příkaz světelného signálu s červeným světlem "Stůj" světelného signalizačního zařízení nebo pokynu policisty "Stůj" při řízení provozu na pozemních komunikacích,

2. předjíždí vozidlo na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním nebo předjíždí vozidlo způsobem, který ohrozí protijedoucí řidiče nebo jiné účastníky silničního provozu, nebo předjíždí, jestliže se nemůže bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet, nebo předjíždí, aniž má před sebou rozhled na vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,

3. nedá při jízdě z vedlejší pozemní komunikace označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě" na křižovatku přednost v jízdě vozidlům přejíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo vozidlům přijíždějícím zprava, nevyplývá-li přednost v jízdě z dopravní značky,

4. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zvláštním zákonem zakázáno,

- c) porušením zvláštního zákona způsobí dopravní nehodu, kterou je povinen podle zvláštního zákona neprodleně ohlásit policistovi,
- d) se dopustí jednání uvedeného pod písmenem c) jako řidič vozidla hromadné dopravy osob,
- e) neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené znakem O 1,
- f) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až e), poruší zvláštní zákon. 18)

(2) Za přestupek podle odstavce 1 písm. f) lze uložit pokutu do 2 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) a b) pokutu do 3 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. e) pokutu do 5 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. c) pokutu do 7 000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. d) pokutu do 10 000 Kč.

(3) Zákaz činnosti do šesti měsíců lze uložit tomu, kdo se v období dvanácti po sobě následujících kalendářních měsíců dopustí přestupku podle odstavce 1 písm. a) a b) více než dvakrát.

(4) Zákaz činnosti do jednoho roku lze uložit tomu, kdo se dopustí přestupků podle odstavce 1 písm. c).

(5) Zákaz činnosti do dvou let lze uložit tomu, kdo se dopustí přestupku podle odstavce 1 písm. d).

(6) V blokovém řízení lze uložit za přestupek podle odstavce 1 písm. f) pokutu do 1 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. a) a b) pokutu do 2 000 Kč a za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d) a e) pokutu do 5 000 Kč (47).

1.2.2 Postih řidičů dopouštějících se trestných činů v dopravě

Dopravní nehody, jejichž příčinou bylo zaviněné jednání fyzické osoby, jsou hodnoceny jako společensky nebezpečná jednání a jsou zpravidla kvalifikovány jako trestné činy ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 trestního zákona, dále jako trestný čin obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona, trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 trestního zákona a jako trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona **(45)**

Trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona se dopustí:

Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody na až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

Trestného činu podle § 224 trestního zákona se dopustí:

odst. 1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti

odst. 2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odst. 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

odst. 3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob proto, že hrubě porušil předpisy o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické předpisy, bude potrestán na tři léta až deset let.

Trestného činu obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona se dopustí:

odst. 1) Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

odst. 2) Odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem v odst. 1 těžkou újmu na zdraví nebo smrt,

b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo,

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

odst.3) Odnětím svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odst. 2 písm. b)

a) škodu velkého rozsahu, nebo

b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt.

odst.4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob **(45)**.

Společným objektem obecně nebezpečných trestných činů je ochrana života a zdraví lidí a bezpečnost majetku.

Jde o ohrožovací trestné činy, k jejichž dokonání se nevyžaduje, aby nastala porucha. Postačuje, když chráněný zájem je pouze ohrožen.

Ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 trestního zákona

(1) Kdo, byť i z nedbalosti, vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až na tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) byl-li za čin uvedený v odstavci 1 v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn,

b) byl-li za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen,

c) způsobí-li takovým činem havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

d) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek.

Umístění ve vězení je vážná drastická změna, jež může vyvolat vážnou psychickou poruchu. Uvěznění má samozřejmě větší vliv na dospívajícího než na dospělého, protože dospívající přijde o většinu vlivů, které životně k dozrání potřebuje **(45)**.

1.2.3 Přístup k řešení dopravních přestupků v zahraničí

Ve všech vyspělých státech policie důrazně postihuje ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích, neboť jedna ze základních teorií v prognózování dopravních nehod, tzv. teorie konfliktních situací, jednoznačně prokazuje příčinnou souvislost mezi přestupky proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích a dopravními nehodami. Z výzkumů a praxe ve vyspělých státech jednoznačně vyplývá, že policejní postih, respektive jeho preventivní část (hrozba sankcí), je v případě pouhého mechanického zvyšování pokut u určitých, bohužel velmi rizikových skupin účastníků silničního provozu, neúčinný. Tuto situaci, kdy chybí účinný postih těch řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích, můžeme jasně vidět i v současné době v České republice **(34)**.

Z tohoto důvodu mnoho států v Evropě zavedlo, případně zavádí bodový systém hodnocení řidičů, jehož princip spočívá v odnětí řidičského oprávnění tomu řidiči, který se opakovaně dopouští přestupků proti pravidlům silničního provozu. V Evropě existují v zásadě dva tyto systémy - ve Francii jsou řidiči body odečítány, ve Spolkové republice Německo, Velké Británii, Maďarsku a v Polsku jsou řidiči přidělovány trestné body **(14)**.

Základem bodového systému hodnocení řidičů je vyslovení nespolehlivosti k řízení motorového vozidla správním orgánem nebo soudem v tom případě, že se řidič opakovaně dopustí závažných dopravních přestupků a získá, respektive ztratí, určitý počet bodů. Tato možnost odejmout řidičské oprávnění po spáchání závažných dopravních přestupků vyplývá i z ustanovení článku 42 odst. 1 písm. a) Úmluvy o silničním provozu z roku 1968, jejíž je Česká republika signatářem.

Možnost odejmout řidičské oprávnění řidiči na základě vyslovení jeho nespolehlivosti je předstupněm k zavedení bodového systému hodnocení řidičů, který vyžaduje investice do počítačové techniky a jehož zavedení i ve vyspělých státech trvalo několik let. Příkladem takového stavu může být zákon o motorových vozidlech Rakouské republiky, který obecně stanoví podmínky nespolehlivosti k řízení motorového vozidla. Jak vyplývá z ustanovení zmíněného zákona, spolehlivým k řízení motorového vozidla v Rakousku není například ta osoba, která „bude ohrožovat bezpečnost silničního provozu zvláště bezohledným chováním v silničním provozu nebo řízením pod vlivem alkoholu či pod vlivem drog, nebo se bude dopouštět jiných těžkých provinění.“ Seznam „těžkých provinění“ není v tomto zákoně taxativně uveden, jsou zde uvedeny příklady jako:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti,
- nedodržení podmínek při udělení řidičského oprávnění
- spáchání trestného činu a podobně.

Je nutné podotknout, že právě Rakousko využívá institutu nespolehlivosti k boji s těmi řidiči, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků a vlastní systém bodového hodnocení řidičů teprve připravuje.

Jak již bylo uvedeno výše, systém bodového hodnocení řidičů již pracuje s určitým seznamem dopravních přestupků, které jsou členěny podle závažnosti a na základě toho příslušně bodově ohodnoceny a výsledkem získání určité hranice bodů je odnětí řidičského oprávnění na základě vyslovení nespolehlivosti k řízení motorového vozidla. Toto ohodnocení se ovšem stát od státu liší a lze konstatovat, že v rámci existujících systémů bodového hodnocení řidičů v Evropě neexistuje jednotný sazebník. Systém bodového hodnocení přestupků je ve většině případů doplněn sazebníkem pokut za konkrétní přestupky (tzv. systémem fixních pokut). Tuto situaci lze názorně ilustrovat na jednom z nejzávažnějších dopravních přestupků - překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci.

V Rakousku může policie odejmout řidičské oprávnění řidiči, který překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/hod. a mimo obec o 50 km/hod., ve Finsku,

Francii, Švýcarsku a Švédsku při překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 30 km/hod. s tím, že ve Švédsku zmíněných 30 kilometrů v hodině nad rychlostní limit platí v případě, že rychlost v obci je omezena na 50 km/hod.. V případě omezení rychlosti na 30 km/hod. je řidičské oprávnění odejmuto již při překročení o 20 km/hod. **(19)**.

Některé státy mají hranici stanovenou jako procentuální vyjádření nejvyšší dovolené rychlosti. Příkladem může být Španělsko, kdy je odnímáno řidičské oprávnění při překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 50 %. Nizozemí reprezentuje další přístup - řidičské oprávnění je odňato poté, co se řidič třikrát dopustí překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 30 km/h. Nejpřísnějším státem z hlediska postihu za nedodržení nejvyšší dovolené rychlosti v obci je v Evropě pravděpodobně Belgie. Zde může být řidiči odňato řidičské oprávnění poté, co překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 10 km/hod. **(19)**.

Rozhodnutí mezinárodních orgánů a institucí, mezi které patří Evropská unie, Evropská konference ministrů dopravy (ECMT/CEMT) a Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů, jednoznačně ve svých rezolucích a doporučeních prosazují zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jehož nedílnou součástí je ochrana zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména chodců, cyklistů, dětí a seniorů, a to i za cenu vyššího vynucení dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích od těch účastníků provozu na pozemních komunikacích, kteří mohou na pozemních komunikacích napáchat svým nezodpovědným chováním škody na životech a zdraví nejen svém, ale i ostatních řidičů. Odnímání řidičského oprávnění těm, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků je jedním z těchto opatření **(13)**.

1.3 Nejčastější dopravní úrazy

1.3.1 Dopravní nehody chodců

Chodci jsou zejména v obcích nejpostiženější skupinou účastníků dopravních nehod. Při dopravních nehodách utrpí chodci zranění jednak přímo při střetu s dopravním prostředkem, jednak nepřímo, po odhození a nárazu na různé jiné další překážky (vozovka, sloup, strom, zeď domu apod.). Zranění jsou jednak natolik závažná, že způsobují okamžité úmrtí nebo úmrtí krátce po vzniku zranění, jednak mohou způsobit dlouhodobé omezení v běžném životě resp. mohou mít za následek invaliditu postižené osoby **(15)**.

Střet chodce s jízdním kolem má za následek většinou poranění vzniklé nepřímo, po pádu chodce na vozovku. Nejčastěji bývá postihována oblast hlavy (zlomeniny spodiny lební, zhmoždění mozku, krvácení pod mozkové obaly). Dále dochází k poranění dolních končetin (nejčastěji v oblasti kotníků a rovněž dochází ke spirálovým zlomeninám kostí dolních končetin) **(15)**.

Při střetu chodce s motocyklem dochází nejčastěji k postižení v oblasti dolní poloviny těla, v oblasti pánve a dolních končetin. Podle zlomenin jde určit z jaké strany působilo násilí. Při bočním střetu dochází nejčastěji k poranění kolenního kloubu. Při čelním střetu při menší rychlosti dochází k pádu chodce nejprve na motocykl, při větší rychlosti k odhození a pádu nejčastěji na záhlaví. Při takovýchto nehodách dochází nejčastěji ke zlomenině spodiny lební, zhmoždění v oblasti čelních nebo týlních laloků mozkových, krvácení do mozkových komor a pod mozkové obaly. Nezřídka dochází ke smrtelnému poškození prodloužené a krční míchy, nárazem řidítek může dojít k závažnému poranění v oblasti břicha **(15)**.

Střet chodce s osobním automobilem je nejčastějším nehodovým dějem, obvykle při přecházení chodce přes vozovku (boční střety), méně často zezadu či zepředu při chůzi chodce po vozovce a nebo přejetím chodce ležícího na vozovce z nejrůznějších příčin

(uklouznutí, opilost). Při střetech chodců s osobním automobilem dochází většinou k těžkým poraněním. Dochází ke vzniku puklin klenby a spodiny lební, obličejových kostí, k nitrolebnímu krvácení, krvácení do mozkových komor, zhmoždění mozku apod.. Při přejetí ležícího chodce dochází k výraznému poškození nitrohručních a zejména nitrobřišních orgánů a tkání charakteru až úplného roztržení. Postiženy jsou zejména plíce, srdce, játra, slezina, ledviny aj. Na těle často nacházíme i popáleniny od výfukového potrubí. Boční střet chodce s osobním vozidlem je charakterizován zejména postižením v oblasti hlavy, hrudníku a zejména dolní končetiny bližší k vozidlu. Pádem na vozidlo dochází ke zlomeninám žeber, k poškození jater nebo sleziny, ke zhmoždění a trhlinám plic apod. Nárazem hlavy na kapotu nebo až na přední sklo může dojít ke vzniku tržných nebo řezných ran. Ke zlomeninám páteře dochází ponejvíce v oblasti dolní hrudní a bederní části. Při čelním nárazu dochází k poškození nitrobřišních orgánů jako následku naražení na čelo vozidla a kryt motoru, dále dochází ke zlomeninám hrudní kosti, žeberních chrupavek a předních až bočních částí žeber. Nárazem hlavy na čelní sklo se současným prudkým zakloněním hlavy dochází ke vzniku extensních zlomenin krčních obratlů a souběžně s tím i k vážným poškozením míchy. Pokud se vozidlo pohybuje větší rychlostí, dojde i k nadhození chodce a jeho pádu až za vozidlo, přičemž vznik poranění je dvoufázový. Nárazem na tělo chodce zezadu bývá nejčastěji postižena oblast bérců, pánve, dolní hrudní páteře a páteře bederní. Zlomeniny bývají s posunem, dochází k poranění dolní části míchy resp. cauda equina (podle místa rozlomení) a následkem bývá při přežití trvalé ochrnutí dolní poloviny těla (15).

Střet chodce s nákladním automobilem má za následek nejčastěji poranění v oblasti hlavy a hrudníku, ke zlomeninám pánve a končetin (více dolních), k vážnému poškození zejména nitrohručních orgánů a tkání (srdce, plíce, velké cévy). Při přejetí chodce nákladním automobilem dochází v postižených částech těla k rozsáhlé devastaci mozku, nitrohručních a nitrobřišních orgánů, které často vyhřezávají navenek. Nejsou vzácné případy, kdy dojde k odloučení částí těla. Při čelním střetu s nákladním automobilem dochází u chodce ke vzniku rozsáhlých, obvykle tříštivých zlomenin v oblasti obličejových kostí, horní čelisti a čela, s výrazným postižením předního úseku chrupu. Prudký náraz na obličejovou část má za následek prudké zaklonění hlavy. Krční

páteř svou vlastní pružností již nestačí tuto nepříznivě působící sílu eliminovat a dochází k distorsi, subluxaci, luxaci a frakturám krčních obratlů s postižením míchy. Náraz zezadu na tělo chodce má za následek vznik smrtelných poranění páteře (rozlomení páteře), pánve, zlomeniny krční páteře jako následku prolomení těla chodce s obvykle bezprostředně smrtícím postižením míchy a rozlámání týlní části hlavy se zhmožděním a roztržitím mozkové tkáně. Pokud dojde k nárazu chodce do boku projíždějícího nákladního automobilu, pak bývá chodec zachycen některou z vystupujících částí vozidla a krátkodobě vlečen. Může dojít ke stržení chodce pod vozidlo **(15)**.

Při střetu chodce s tramvají může dojít ke vzniku rozsáhlých obvykle tříštivých zlomenin v oblasti pánve a horních částí dolních končetin nárazem na traversový nárazník. Pokud se tělo při nárazu dostane po čelním střetu pod tramvaj, pak vznikají rozsáhlá devastující poranění charakteru stlačení hlavy s roztržitím kostí klenby a spodiny lební s rozdrčením mozku, mnohočetné zlomeniny žeber jako následek stlačení hrudníku s trhlinami plic, srdce, velkých cév, v oblasti dolní poloviny těla nacházíme tříštivé zlomeniny pánve, trhliny až roztržitění jater, sleziny, ledvin, břišní části zažívacího traktu. Na horních i dolních končetinách vznikají mnohočetné, mnohdy otevřené zlomeniny. Pokud dojde k přejetí, může toto mít za následek oddělení obou částí těla od sebe v místě přejetí **(15)**.

1.3.2 Dopravní nehody cyklistů

Obdobně jako u chodců nejsou při střetu s jinými vozidly ani cyklisté prakticky vůbec chráněni proti možnosti vzniku zranění. Teprve v posledních letech dochází u cyklistů k širšímu používání ochranných přileb a to i z důvodů stanovených v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích **(5)**. Přesto stále na prvním místě v četnosti výskytu poranění dochází u cyklistů k poranění mozku, ke kterému dochází i bez poškození klenby či spodiny lební, dále se vyskytují zlomeniny spodiny lební, klenby lební, žeber a dolních končetin. K pádu cyklistů dochází z nejrůznějších důvodů a poranění jsou tím větší, čím je větší rychlost cyklisty a čím drsnější je povrch

místa pádu. Při tvrdém a drsném povrchu mohou vzniknout až popáleniny II. stupně. Poranění jsou lokalizována na té části těla, na kterou cyklista padá. Od jízdního kola a jeho ostřejších částí mohou vzniknout další poranění typu oděrek, podlitin a tržných, bodných a řezných ranek. Při větší rychlosti jízdy dochází při nárazu ke zlomeninám končetin (zejména dolní části kosti vřetenní-Collesova zlomenina), žeber (náraz na tvrdou plochu), trhlinám sleziny, jater při nárazu na obrubník. Při srážce cyklisty s osobním automobilem bývá cyklista obvykle vržen naproti čelnímu sklu, na které naráží obvykle temenem hlavy a při takovém nárazu dochází nejčastěji k vážným nitrolebním zraněním. Při střetu s nákladním automobilem nebo vozidlem hromadné přepravy osob vznikají u cyklistů většinou smrtelná zranění a úmrtí přímo na místě nehody. Následkem těchto střetů dochází nejčastěji ke zlomenině lebky, zhmoždění mozku, zlomení krční páteře s poraněním míchy, ev. při přejetí nastává devastace nitrohručních a nitrobřišních orgánů **(15)**.

1.3.3 Dopravní nehody motocyklistů

Mezi nejčastější příčiny nehod vyskytujících se u řidičů jednostopých vozidel patří náraz na kolmou nepohyblivou překážku. Relativně častěji se vyskytují izolovaná poranění mozku a poranění v oblasti krční páteře s obvykle smrtelným poškozením míchy. Při nárazech přední částí těla dochází ke vzniku zlomenin žeber a hrudní kosti, zejména zlomenin sériových, v předních a bočních oblastech hrudního koše. Při větších rychlostech může dojít ke vzniku zlomenin stehenní kosti nebo k vykloubení stehenní kosti v kyčelním kloubu s odlomením zadní horní hrany okraje acetabula. Při smyku a následném sklouznutí motocyklisty a jeho tandemisty po drsném povrchu dochází na rozdíl od havárie následkem kolmého nárazu ke vzniku mnohem rozsáhlejších zevních poškození typu hlubokých plošných oděrek, zejména na nekrytých nebo nedostatečně krytých částech těla **(15)**.

1.3.4 Poranění osob v interiéru osobního automobilu

Interiér vozidla působí při havárii vozidla na těle poranění někdy i typického vzhledu a některá poranění jsou natolik charakteristická, že dovolují určit, na kterém místě dopravovaná osoba seděla a kdo automobil řídil.

Poranění řidiče osobního automobilu při čelním nárazu vzniká tím, že je jeho tělo vrženo dopředu a potom dozadu. Při tomto může dojít k řezným rankám od skla, zlomení obličejových a lebních kostí, zhmoždění mozku a nitrolebnímu krvácení. Při kyvu hlavou dochází k distorzi, luxaci i ke zlomenině krční páteře. Při nárazu hrudníku na volant dochází ke zlomeninám žeber, hrudní kosti, k roztržení srdce a aorty, k pohmoždění a roztržení plic. Při postižení krajiny břišní jsou poraněny nitrobřišní orgány, játra, slezina, ledviny. Dále může dojít k poranění horních a dolních končetin, přičemž u poranění horních končetin se těžko určuje o jakou část interiéru se řidič mohl poranit **(15)**.

Spolujezdci na předním sedadle mívají podobná poranění jako řidiči osobních vozidel, přičemž při použití bezpečnostních pásů mohou být poranění podobná jako u řidiče, ale poranění které má řidič vlevo, má spolujezdec vpravo **(15)**.

Spolujezdci na zadních sedadlech jsou nejčastěji nárazem vrženi dopředu a zraňují si nejčastěji hrudník o opěradlo předního sedadla. Rovněž může dojít ke zlomení hrudní kosti a žeber, roztržení srdce, srdečnice, k roztržení plic a jejich zhmoždění. Nelze vyloučit ani poranění břicha. Při nárazu o střechu vozidla dochází ke zlomeninám krční páteře s poškozením krční míchy. Dále mohou být cestující na kterémkoliv místě v osobním automobilu poraněni přepravovanými předměty nebo předměty, které pronikly do vozidla zvenčí **(15)**.

1.4 *Sociální dopady dopravní nehodovosti*

Každá dopravní nehoda má dopad na její účastníky nejenom z pohledu trestně právního a v případě zranění nebo usmrcení i pohledu zdravotnického, ale přináší i nezanedbatelné celospolečenské škody a projevuje se ve svých důsledcích i na snížení kvality života postižených a jejich příbuzných. Vyčíslit ve finančním vyjádření hmotné ztráty lze relativně snadno; vyčíslení ztrát, vyplývajících ze ztráty kvality života a ze sníženého společenského uplatnění je již o mnoho složitější. I přes složitost tohoto problému je nutné otázky kvality života a ztráty, vyplývající ze sníženého celospolečenského uplatnění brát velice vážně, neboť významně ovlivňují, ať již přímo nebo nepřímo, celkové klima ve společnosti a mají dopad i na její prosperitu (7).

Slovo sociální je latinského původu a znamená společenský. Sociální politika státu je soustavné a cílevědomé úsilí jednotlivých sociálních subjektů o změnu nebo udržení a fungování svého nebo jiného sociálního systému. Toto úsilí je buď soustavné nebo cílené. Jeho výsledkem je činnost nebo změna systému. Projevuje se rozhodováním a činnostmi sociálních subjektů (26).

Realizací sociální politiky se vytvářejí systémy sociálních institucí, kterými se dosahuje určitá úroveň realizace ústavních práv občanů. Patří sem sociální zabezpečení, sociální péče a sociální ochrana.

Sociální zabezpečení znamená zajištění lidských práv státem na přijatelné úrovni, jde o sociální bezpečnost občanů a o sociální zajištění jejich občanských práv. Sociální zabezpečení poskytuje ochranu a pomoc v případě ohrožení zdraví a nemoci, v nezaměstnanosti, při zdravotním poškození a invaliditě, při pracovním úrazu a nemoci z povolání, ve stáří, v mateřství, v rodičovství a při úmrtí živitele. Nástroje sociálního zabezpečení jsou sociální pojištění – se občan sám, svou činností nebo někdo jiný občana povinně pojišťuje pro případ budoucí pojistné události. Sociální zaopatření je nástroj, jímž jsou peněžní dávky poskytovány v případech definovaných zákonem nebo smlouvou ve prospěch těch, kteří splnili podmínky nároku. Státní sociální podpora

je nástroj, jež poskytuje zaopatřovací peněžní dávky na základě splněných právních podmínek. Sociální pomoc je nástroj, který jako sociální subjekt poskytuje občanům pomoc ve stavu nouze k uspokojování jejich potřeb v nezbytném či přiměřeném rozsahu. Sociální služby – nástroj, kterým se poskytují služby ať již v sociálním pojištění, v systému státních podpor a sociální pomoci a poskytují se místo peněžních dávek tam, kde je to sociálně efektivnější. Rozlišujeme služby sociální péče (pečovatelská služba, osobní asistence, chráněné bydlení atd.) a služby sociální intervence (poradenství, azylová zařízení atd.) (41).

Sociální dopady dopravní nehodovosti jsou závažným problémem pro osoby, které utrpěly při dopravní nehodě zranění, které má za následek trvalé poškození zdraví a pro jejich blízké, a rovněž pro pozůstalé po obětech dopravních nehod.

Základní sociální událostí je pracovní neschopnost - kdy dochází ke ztrátě příjmu a hrozí případná ztráta zaměstnání, dále invalidita, kterou lze chápat jako významnější přechodné nebo trvalé tělesné či duševní poškození nebo ztrátu určité funkce organismu a v důsledku toho i sníženou schopnost společenského uplatnění. Obecně vzato je invalidita stabilizovaná nemoc se zdravotním postižením dlouhodobějšího rázu, je sociální událostí a trvale vyřazuje člověka ze standardních situací. Invalidita je častým důsledkem dopravních nehod. Nejzávažnější je samozřejmě úmrtí člena a živitele rodiny, přičemž sociální událostí je rovněž samota.

1.4.1 Sociální dopad při smrtelném zranění účastníka dopravní nehody

Úmrtí člena rodiny, zejména živitele, zpravidla znamená hluboký zásah do způsobu jejího života. Bývá nutné přizpůsobit se novým životním podmínkám, přistoupit k různým změnám a úpravám, což bývá opět spojeno s mimořádnými finančními náklady. V převážné většině případů je nemožné nebo mimořádně obtížné vyrovnat se s touto svízelnou ekonomickou situací vlastními silami.

Ekonomické ohrožení pozůstalých způsobené smrtí živitele rodiny nebo člena rodiny se dělí na jednorázové, spojené s vypravením pohřbu, krátkodobé, spojené s nezbytnou adaptací rodinného rozpočtu na ztrátu jednoho příjmu, a dlouhodobé, které je spojeno s ohrožením sociální existence pozůstalých, zpravidla vdov a sirotků, způsobeným jejich neschopností nahradit ztrátu příjmů v rodinném rozpočtu.

Ve všech vyspělých státech je úmrtí člena rodiny považováno za závažnou sociální událost, která zakládá nárok nejbližších pozůstalých na hmotné zabezpečení, což znamená především nárok na vdovský, vdovecký a sirotčí důchod. Základním účelem těchto dávek je zabezpečit pozůstalým přiměřenou životní úroveň. Pro tyto dávky je charakteristické, že nárok na ně je odvozen z důchodového nároku zemřelého.

Rodina je nejstarší základní společenská skupina či společenství nejtěsněji spjaté nejrůznějšími vztahy uvnitř i navenek – funkcemi, činnostmi zabezpečujícími potřeby svých členů a společnosti jako celku, prochází celou svou historií neustálými změnami co do své velikosti, významu i začlenění do společnosti. Adaptuje se přitom na její nejrůznější proměny či vývojové stupně. Přizpůsobuje se jim, udržuje život člověka prakticky ve všech jeho sférách a cyklech.

V nejširším pojetí můžeme rodinu chápat jako průsečík vztahů jejích členů s nejrůznějšími komponentami prostředí ať blízkého či vzdálenějšího, přírodního a zvláště společenského. Ve svém jednom z hlavních poslání poskytuje členu rodiny péči a ochranu, a to zvláště v obdobích, kdy není s to se o sebe postarat. Umožňuje mu jeho tělesnou, duševní, duchovní existenci a rozvoj, dává mu pocit bezpečí a jistoty, pocit domova v kruhu svých nejbližších. Podle potřeby se světu kolem otvírá, ale též se mu zavírá, vytvářejíc v sobě sama vlastní svět. Neplní-li však tyto své hlavní úkoly, znamená to pro člověka závažné nebezpečí, zasahujíc jej svou dysfunkcí na těch nejcitlivějších místech.

Rodinu můžeme také chápat jako malou primární společenskou skupinu, založenou na svazku muže a ženy, na pokrevním vztahu rodičů a dětí, na společné domácnosti, jejíž členové plní společensky určené a uznané role vyplývající ze soužití, a na souhrnu

funkcí, jež podmiňují existenci tohoto společenství a dávají mu vlastní význam ve vztahu k jedincům i k celé společnosti.

Rodina představuje biosociální systém, který neustále hledá a nachází své místo ve společnosti a přitom společností je znovu a znovu ovlivňován a formován. Funguje v plném rozsahu a má své opodstatnění jen tehdy, když uspokojuje potřeby a požadavky každého jejího člena, které jsou na ni jím a zároveň společností kladeny. Aby rodina dostála všem těmto náročným požadavkům a dala smysl své existenci, musí plnit aspoň ty základní úlohy a funkce, které zabezpečují život člověka ve společnosti ve všech etapách jeho existence (8).

V dějinném vývoji společnosti se řada funkcí rodiny měnila. Se změnami společenských podmínek některé funkce ustupovaly do pozadí nebo zcela zmizely, jiné nabývaly na závažnosti. V současné době určuje místo rodiny ve společnosti několik základních funkcí:

Biologicko – reprodukční funkce má zabezpečovat udržení života početím a porozením nového člověka. Někdy se ovšem označuje jako sexuální funkce, naznačujíc současně oddělení sexuálních aktivit „pro radost“ od sexuálních aktivit „pro reprodukci“. V podstatě tu však vztah muže a ženy nachází svůj vlastní smysl. Vznikne-li z něj nový jedinec, pak zde nachází svou genetickou výbavu. Tato funkce se sice může uplatnit mimo rodinu, v rodině však nabývá svůj plný význam. Nejde jen o to přivést dítě na svět, ale také mu zabezpečit potřebné podmínky života a další rozvoj.

Ekonomicko – zabezpečovací funkce se ovšem nevztahuje jen na dítě v rodině, vztahuje se na všechny její členy. V minulosti byla zvláště důležitá její výrobní složka, v současné době se stala rodina ve své převaze spotřební jednotkou, zcela závislou na výrobní činnosti společnosti. Ovšem i dnešní rodina se udržuje určité prvky výroby, za něž lze pokládat vnitřní činnosti rodiny, vytvářející její hmotné zabezpečení jako je úklid, příprava stravy, nejrůznější domácí činnosti, které nejsou koníčkem, ale nutností. Zabezpečovací funkce se netýká jen oblasti materiální, ale postupně

přechází do oblasti sociální, duševní a duchovní. Má tedy také v nejširším pojetí poskytovat svým členům životní jistoty.

Emocionální funkce je vázána na plně rozvinutého člověka, zralého, odpovědného, pro něhož citový vztah není něčím chvilkovým, ale trvalou bází jistoty a citovým základem pro všechny její členy. Emocionalita se tak stává nejdůležitějším faktorem rodiny, i když v nejposlednější době aspoň v některých kruzích vystupují v tomto směru opět faktory hmotné povahy. Současně se stává jednou z nejdůležitějších podmínek či příčin, ale také jedním z následků společenské existence. Je potřebná stejně jak pro dospělého, tak pro děti, i když v různé podobě. Zájem o dítě a sledování jeho prospěchu pramení především z emocionality, zajišťující harmonický život rodiny i pocit celkového uspokojení a životního naplnění pro všechny její členy.

Socializačně – výchovná funkce je nejvýznamnější rodinnou funkcí. Ta také zabezpečuje společenskou kontinuitu. Spočívá v opravdovém zájmu o dítě a v kvalitní péči o ně, v jeho výchově, v jeho přijetí jaké je, porozumění mu v jeho vývoji a potřebách a požadavcích, jež včas, náležitým způsobem a s plným zaujetím pro ně je uspokojovat, rozvíjet všechny jeho schopnosti a síly. Při tom vždy prosazovat jeho nejlepší zájem a prospěch, ochraňovat jej před nepříznivými situacemi a učit jej, aby bylo samo schopno jim čelit a překonávat je.

Rodina má pro dítě nezastupitelný význam. Dítě se do ní rodí, dostává od ní či přesněji od svých rodičů genetickou výbavu, má rozhodující vliv na celkový rozvoj jeho osobnosti, zvláště v nejranějším období jeho dětství a to jak v oblasti tělesné, duševní tak i sociální. V rodině a rodinou se uskutečňuje společenská adaptace dítěte, jeho začleňování do společnosti. V kontaktu s bezprostředním prostředím i svými možnostmi si dítě vytváří jakýsi vnitřní obraz světa, který do jisté míry odpovídá tomu, jak je mu okolní realita jeho rodiči či vychovateli předkládána do jakého světa a jak ho rodiče uvádějí. Rodina určuje sociální status dítěte, je rozhodující, pokud jde o jeho sociální prestiž a sociální sebevědomí. Prostřednictvím rodiny si také dítě uvědomuje své místo a svou roli ve společnosti. Rodina je mikrosvět, vzorová společnost, ve které si dítě

osvojuje základní vzorce chování, návyky, dovednosti a strategie, které jsou pak rozhodující pro jeho orientaci ve společnosti, především v interpersonálních vztazích. V rodině dítě pozná základní sociální a kulturní hodnoty a normy a vytváří si jejich hierarchii. Pod jejím vlivem se vyvíjí též sociální a morální citění. Sociální vztahy v rodině a způsob výchovy je pro dítě zázemí, ze kterého bude vycházet, že si založí svou vlastní rodinu.

Z těchto důvodů je velkou životní tragédií, když rodina přijde o otce nebo matku vlivem dopravní nehody. Taková událost má pro rodinu nesmírný sociální dopad, který změní od základu fungování rodiny. Každý člen rodiny plní jistou roli a naplňuje fyzické afektivní, intelektuální i morální potřeby dítěte. Proto je nezbytné, aby rodina byl úplná a dítě se mohlo vymezovat vůči ženským i mužským vzorům chování (8).

Závažnější situace nastává, když chybí matka. Právě ona naplňuje většinu duševních potřeb dítěte. V ranném období po porodu lze říci, že zajišťuje všechny potřeby, na kterých je závislý život dítěte. Matka vytváří domov dítěte, předává mu citovou výbavu, nechává dítěti procítit intimitu lidské lásky, komunikační dovednosti v mezilidských vztazích.

Chybí-li otec, postrádá dítě vzor mužnosti, což může být příčinou abnormálního charakterového vývoje. Zvláště v dospívání je role muže nesmírně důležitá při usměrňování chování chlapců. Otec ztělesňuje autoritu, kázeň a pořádek. Otec též ve většině případů zajišťuje ekonomickou funkci rodiny. Dále je zdrojem znalostí o světě, práci, technice a pomáhá v orientaci při hledání budoucího povolání. Nepřítomnost otce v rodině též zatěžuje matku mnohem více, a ta musí plnit více funkcí najednou. Především jí mnoho času odebírá uživení rodiny, a to vede k ochabování výchovy. Dítě je pak odkázáno samo na sebe, začíná se toulat, má více příležitostí k přestupkům a velice snadno se může dostat do rozporu se zákonem. Chybí-li dítěti mužská autorita, bývá mnohdy neukázněné a agresivní vůči dospělým i dětem. K ucelené struktuře rodiny patří nepochybně i sourozenci. Jejich vliv na dítě není určitě tak výrazný jako u rodičů, ale přesto se podílejí na formování osobnosti dítěte, zvláště tehdy, jestliže

chybí jeden z rodičů. Starší sourozenec je pro mladšího životní jistotou a sociální oporou. To znamená, že někdy přebírá rodičovskou funkci.

Nejzávažnější situace nastává v případě, kdy dítě přijde po dopravní nehodě o oba rodiče a nemá žádné sourozence ani prarodiče. Pro co nejlepší posouzení vzniklé situace, do které se dítě dostalo a snahu řešit jí optimálním způsobem, je rozhodující co nejlepší sociální anamnéza a sociální diagnóza daného dítěte. Dětský lékař se na tom podílí svým pediatrickým vyšetřením zdravotního stavu a vývoje dítěte a zjištěním všech jeho odchylek, nemocí a vad a to i za účasti dalších lékařů různých oborů. Vedle zhodnocení zdravotního stavu a vývoje dítěte je nezbytné i zhodnocení sociální složky jeho života. To znamená zjistit, z jakého prostředí dítě pocházelo, jaká byla jeho rodina. Patří sem také i zhodnocení jeho sociálně právního postavení a i navržení potřebné úpravy postavení dítěte jako je ustanovení opatrovníka dítěti, jeho svěření do náhradní rodinné péče, ať již formou osvojení nebo formou pěstounské péče či péče ústavní. Tyto návrhy se přitom stávají součástí celého komplexního terapeutického plánu. Předkládá je většinou po náležitém šetření soudu, příslušný orgán pro rodinu a děti, který o nich potom rozhoduje **(8)**.

1.4.2 Sociální nároky

Mezi základní sociální nároky patří vdovský, vdovecký, sirotčí a invalidní důchod, dále příspěvek na péči dle zákona o sociálních službách. Dále je zde vyhl. č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení, kde jsou uvedeny dávky poskytované tělesně postiženým občanům **(42)**.

Vdovský a vdovecký důchod

Důchody pozůstalých patří mezi historicky nestarší dávky, důchody pro vdovy a sirotky zavedl již rakouský penzijní normál z roku 1771.

Charakteristika pozůstalostních důchodů vyplývá z jejich funkce:

- a) alimentární (vyživovací)

- b) vyrovnávací (vyrovnává rozdíl v životní úrovni rodiny, který plyne ze ztráty jednoho příjmu v důsledku úmrtí jednoho člena)

Pozůstalostní důchod je odvozen od nároků zemřelého, a proto jestliže zemřelý nesplnil podmínky pro svůj přímý důchod, nevzniká ani nárok na pozůstalostní důchod.

Z hlediska podmínek nároku vdovský (vdovecký) důchod se rozlišuje.

- bezpodmínečný nárok – kdy se po určitou dobu nevyžaduje splnění určitých podmínek (účelem je zmírnit obtížnou situaci po úmrtí)
- podmínečný nárok – pro nárok se vyžaduje splnění stanovených podmínek (zpravidla se jedná o invaliditu, dosažení určitého věku a péči o děti nebo jiné osoby)
- smíšený nárok – pro nižší výměru vdovského důchodu nejsou stanoveny podmínky a pro vyšší výměru vdovského důchodu se vyžaduje splnění předepsaných podmínek

V případě úmrtí je přiznáván pozůstalostní důchod zpravidla pro každou oprávněnou osobu zvláště – pozůstalé manželce nebo pozůstalému manželovi náleží vdovská (vdovecký) důchod a pozůstalému dítěti sirotčí důchod.

Bezpodmínečný nárok na vdovský důchod trvá pouze jeden rok od smrti manžela. Po uplynutí této doby musí být pro další nárok na vdovský důchod splněny zákonem stanovené podmínky. Pokud tyto podmínky splněny nejsou, nárok na vdovský důchod zanikne. Přitom však platná právní úprava obsahuje určitou ochrannou lhůtu pro případy, kdy po uplynutí jednoho roku od smrti manžela nárok na vdovský důchod zanikl **(48)**.

Sirotčí důchod

Nárok na sirotčí důchod má nezaopatřené dítě, zemřel-li rodič, případně osvojitel dítěte, nebo osoba, která převzala dítě do péče nahrazující péči rodičů, a dítě na ni bylo v době její smrti převážně odkázáno výživou, kterou nemohli ze závažných důvodů zajistit jeho rodiče. Podmínkou přitom je, že zemřelý rodič (příp. shora uvedená osoba)

měl nebo by měl nárok na "svůj" důchod (obdobná úprava jako u vdovských a vdoveckých důchodů). Přitom platí, že oboustranně osiřelé dítě má nárok na sirotčí důchod po každém ze zemřelých rodičů (uvedených osob). Nárok na sirotčí důchod zaniká osvojením; při zrušení osvojení vznikne nárok na sirotčí důchod znovu. Nárok na sirotčí důchod zanikne dnem právní moci rozhodnutí soudu o tom, že dítě úmyslně způsobilo smrt rodiče (uvedené osoby) jako pachatel, spolupachatel nebo účastník trestného činu.

Pokud jde o výši důchodu, základní výměra je stanovena pevnou částkou, v případě oboustranného sirotka náleží základní výměra pouze jednou. Procentní výměra činí 40 % procentní výměry důchodu, na který měl nebo by měl nárok rodič (uvedená osoba) v době smrti (48).

Invalidní důchod

Částečný invalidní důchod – pojištěnec je částečně invalidní, jestliže jeho schopnost soustavné výdělečné činnosti klesla o 33% nebo dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav mu značně ztěžuje obecné životní podmínky. Pojištěnec má nárok, jestliže se stal částečně invalidním a získal potřebnou dobu pojištění nebo se stal částečně invalidním následkem pracovního úrazu nebo nemoci z povolání.

Plný invalidní důchod - pojištěnec je plně invalidní, jestliže jeho schopnost soustavné výdělečné činnosti klesla o 66%.

Invalidní důchod a podmínky nároku upravuje § 38 zákona o důchodovém pojištění.

Nárok na invalidní důchod má pojištěnec, jestliže se stal:

- a) plně invalidním a získal potřebnou dobu pojištění, pokud ke dni vzniku plné invalidity nesplnil podmínky nároku na normální starobní důchod
- b) plně invalidním následkem pracovního úrazu nebo nemoci z povolání

Příspěvek na péči

Příspěvek na péči se poskytuje osobám závislým na pomoci jiné fyzické osoby za účelem zajištění potřebné pomoci. Náklady na příspěvek se hradí ze státního rozpočtu.

Nárok na příspěvek má osoba, která z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje pomoc jiné fyzické osoby při péči o vlastní osobu a při zajištění soběstačnosti v rozsahu stanoveném stupněm závislosti.

Osoba se považuje za závislou na pomoci jiné fyzické osoby ve:

- a) stupni I (lehká závislost), jestliže z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje každodenní pomoc nebo dohled při více než 12 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti nebo u osoby do 18 let věku při více než 5 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti,
- b) stupni II (středně těžká závislost), jestliže z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje každodenní pomoc nebo dohled při více než 18 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti nebo u osoby do 18 let věku při více než 10 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti,
- c) stupni III (těžká závislost), jestliže z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje každodenní pomoc nebo dohled při více než 24 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti nebo u osoby do 18 let věku při více než 15 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti,
- d) stupni IV (úplná závislost), jestliže z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje každodenní pomoc nebo dohled při více než 30 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti nebo u osoby do 18 let věku při více než 20 úkonech péče o vlastní osobu a soběstačnosti.

U osoby do 18 let věku se při posuzování potřeby pomoci a dohledu pro účely stanovení stupně závislosti porovnává rozsah, intenzita a náročnost pomoci a dohledu, kterou je třeba věnovat posuzované osobě, s pomocí a dohledem, který je poskytován zdravé fyzické osobě téhož věku. Při stanovení stupně závislosti u osoby do 18 let věku se nepřihlíží k pomoci a dohledu při péči o vlastní osobu a při zajištění soběstačnosti, které vyplývají z věku osoby a tomu odpovídajícímu stupni biopsychosociálního vývoje **(52)**.

Výše příspěvku pro osoby do 18 let věku činí za kalendářní měsíc:

- a) 3 000 Kč, jde-li o stupeň I (lehká závislost),
- b) 5 000 Kč, jde-li o stupeň II (středně těžká závislost),
- c) 9 000 Kč, jde-li o stupeň III (těžká závislost),
- d) 11 000 Kč, jde-li o stupeň IV (úplná závislost).

Výše příspěvku pro osoby starší 18 let činí za kalendářní měsíc:

- a) 2 000 Kč, jde-li o stupeň I (lehká závislost),
- b) 4 000 Kč, jde-li o stupeň II (středně těžká závislost),
- c) 8 000 Kč, jde-li o stupeň III (těžká závislost),
- d) 11 000 Kč, jde-li o stupeň IV (úplná závislost).

Dávky poskytované tělesně postiženým občanům

Poskytování dávek pro tělesně postižené občany upravuje vyhláška č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení (45), ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o poskytování příspěvků na pomůcky, které pomáhají postiženým překonávat jejich sociální následky, příspěvek na provoz motorového vozidla, příspěvek na úpravu bytu a další. Jedná se především o jednorázové příspěvky, které se pohybují od tisíců korun až do statisíců korun. Částečný přehled poskytovaných dávek je uveden níže (41).

Jednorázové příspěvky na opatření zvláštních pomůcek jsou poskytovány:

- 1) Občanům těžce zdravotně postiženým lze poskytovat peněžité příspěvky na opatření pomůcek, které potřebují k odstranění, zmírnění nebo překonání následků svých postižení. Příspěvek se neposkytuje v případě, že potřebnou pomůcku propůjčuje nebo plně hradí příslušná zdravotní pojišťovna; pokud příslušná zdravotní pojišťovna hradí potřebnou pomůcku částečně, přihlédne se při stanovení výše příspěvku k této skutečnosti.

2) Tělesně postiženým občanům lze poskytovat příspěvky na pomůcky, které umožňují sebeobsluhu, samostatný pohyb nebo zachování zdravotního stavu, popřípadě na pomůcky na přípravu a realizaci pracovního uplatnění.

Příspěvek na úpravu bytu je poskytován:

1) Občanům s těžkými vadami nosného nebo pohybového ústrojí omezujícími ve značném rozsahu jejich pohyblivost a občanům úplně nebo prakticky nevidomým se poskytuje příspěvek na úpravu bytu, který užívají k trvalému bydlení.

2) Pro účely přiznání příspěvku na úpravu bytu se považují za těžkou vadu nosného nebo pohybového ústrojí zdravotní postižení uvedená v příloze č. 5 písmenech a) až g), která je součástí této vyhlášky.

Rozsah úprav se posoudí se zřetelem na závažnost a druh zdravotního postižení občana a výše příspěvku na úpravu bytu se určí se zřetelem na příjmy a majetkové poměry občana a jeho rodiny, a to až do výše 70 % prokázaných nákladů účtovaných fyzickými nebo právnickými osobami za materiál a práce spojené s nezbytnými výdaji, včetně projektových prací, nejvýše však

a) 50 000 Kč nebo

b) 100 000 Kč u příspěvku na stavební úpravy spojené s instalací výtahu, který je poskytován z toho důvodu, že nelze použít šikmou schodišťovou plošinu.

Příspěvky na zakoupení, celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla.

Příspěvek na zakoupení motorového vozidla nebo příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla se poskytne občanu s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí, která je uvedena v příloze č. 5 písmenech a) až g), který motorové vozidlo bude používat pro svou dopravu. Výše příspěvku na zakoupení motorového vozidla činí nejvýše 100 000 Kč, výše příspěvku na celkovou opravu motorového vozidla činí nejvýše 60 000 Kč. Výše příspěvku se určí zejména s ohledem na majetkové poměry žadatele a osob považovaných podle zákona o důchodovém pojištění za osoby jemu blízké, které s ním žijí v domácnosti.

Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla se poskytne občanu s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí, která je uvedena v příloze č. 5 vyhl. č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení. Podmínkou pro poskytnutí tohoto

příspěvku je, že žadatel sám řídí motorové vozidlo a pro své trvalé zdravotní postižení zvláštní úpravu motorového vozidla nezbytně potřebuje. Příspěvek se poskytne v plné výši ceny takovéto úpravy, není-li dále stanoveno jinak **(42)**.

Příspěvek na provoz motorového vozidla se poskytne na období kalendářního roku občanu, který je vlastníkem nebo provozovatelem motorového vozidla, který toto motorové vozidlo bude používat pro pravidelnou dopravu manžela (manželky), dítěte nebo jiné blízké osoby, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany II. stupně nebo III. Stupně. Výše příspěvku činí pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany III. stupně 9 900 Kč a pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany II. stupně 6 000 Kč **(42)**.

Příspěvek na individuální dopravu činí 6 500 Kč. Jsou-li splněny podmínky pro přiznání příspěvku až v průběhu kalendářního roku, výše tohoto příspěvku činí poměrnou část z částky uvedené ve větě první. Příspěvek se vyplatí do konce kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byl příspěvek přiznán **(42)**.

2. CÍL PRÁCE A HYPOTÉZA

2.1 Cíl práce

Cíl 1: Zmapovat situaci v oblasti vzniku dopravních nehod, při kterých dochází ke zranění nebo úmrtí účastníků.

Cíl 2: Zjištění nejzávažnějších sociálních dopadů dopravních nehod.

2.2 Hypotéza

Nejčastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází k těžkým zraněním a úmrtím je nepřiměřená rychlost.

3. METODIKA

3.1 Metodika výzkumu

Jako metoda k ověření správnosti předpokládané hypotézy a splnění prvního cíle byl použit kvantitativní výzkum a jako technika byla použita sekundární analýza dat z evidencí Policie ČR a Ministerstva vnitra ČR za období 2003 – 2006. Cílem sekundární analýzy bylo zmapovat situaci v oblasti vzniku dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění nebo úmrtí účastníků. Dále byly použity kasuistiky vybraných dopravních nehod, které ilustrují následky nehod při nepřiměřené rychlosti.

Za účelem splnění druhého cíle práce, který se týká zjištění nejzávažnějších sociálních dopadů dopravních nehod, byly použity vybrané kasuistiky osob, které utrpěly vážná poranění při dopravní nehodě způsobené nepřiměřenou rychlostí.

3.2 Charakteristika souboru

Zkoumaný soubor tvořili všichni účastníci závažných dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění nebo úmrtí účastníků na území České republiky v letech 2003 až 2006 a jsou zaznamenány v evidenci Policie ČR a Ministerstva vnitra ČR za období 2003 – 2006.

Vybrané kasuistiky osob, které utrpěly vážná poranění při dopravní nehodě způsobené nepřiměřenou rychlostí v období 2003 – 2006 v Jihočeském kraji.

4. VÝSLEDKY

V rámci výzkumu a monitoringu dopravních nehod spojených se zdravotními následky účastníků byly primárně analyzovány hlavní a nejčtenější příčiny nehod řidičů motorových vozidel a jejich následky 2003- 2006.

4.1 Dopravní nehody spojené se zdravotními následky

Tabulka 1: Nehody a celkové následky v letech 2003 - 2006

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mlrd. Kč
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9,33
2004	196 484	1 214	4 879	29 536	9,67
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9,77
2006	187 965	956	3 990	24 231	9,12

Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedené tabulce jsou uvedeny nehody a celkové následky v letech 2003 – 2006, kdy z této tabulky vyplývá, že v roce 2006 došlo k nejnižšímu počtu dopravních nehod a s tím souvisejícím následkům od roku 2003.

Dle místa dopravní nehody

Tabulka 2: Počet usmrcených osob v obci a mimo obec, vývoj v letech 2003 - 2006

Rok	počet usmrcených osob	
	v obci	mimo obec
2003	486	833
2004	438	777
2005	425	702
2006	366	590

Zdroj: vlastní výzkum

Počet usmrcených osob při dopravních nehodách v obci i mimo obec v roce 2006 je ve sledovaném období nejnižší.

Ve srovnání s rokem 2005 při nehodách v obci jsou nejvíce postiženou kategorií chodci, kterých v roce 2006 zahynulo 108 (o 54 chodců méně), z toho 64 (téměř 60 %) při nehodách v denní době. Snížení počtu usmrcených chodců (v porovnání s rokem 2005) v obci se projevilo nejvíce v noční době, kdy zahynulo o 43 chodců méně, tj. o 49,4 %. Nejvíce usmrcených chodců při nočních nehodách v obci připadá na silnice I. třídy (17 osob) a na sledované komunikace ve vybraných městech (14 usmrcených chodců). Při denních nehodách v obci bylo nejvíce usmrcených chodců na sledovaných komunikacích ve vybraných městech (20 osob) a na místních komunikacích (19 osob).

4.1.1 Sekundární analýza

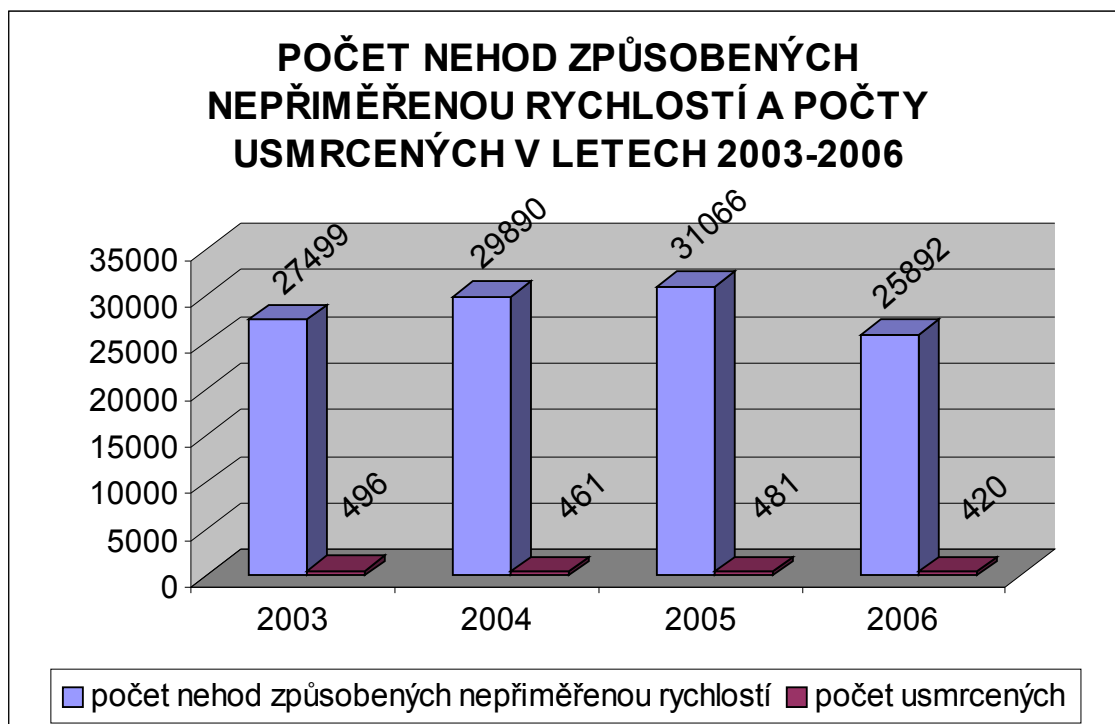
Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v letech 2003 – 2006

Mezi hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Souvislosti mezi hlavními příčinami dopravních nehod a jejich následky jsou uvedeny v následujících grafech.

USMRCENÍ

Počet usmrcených při dopravních nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí v letech 2003 - 2006

Graf 1: Přehled počtu nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a počet usmrcených při těchto nehodách

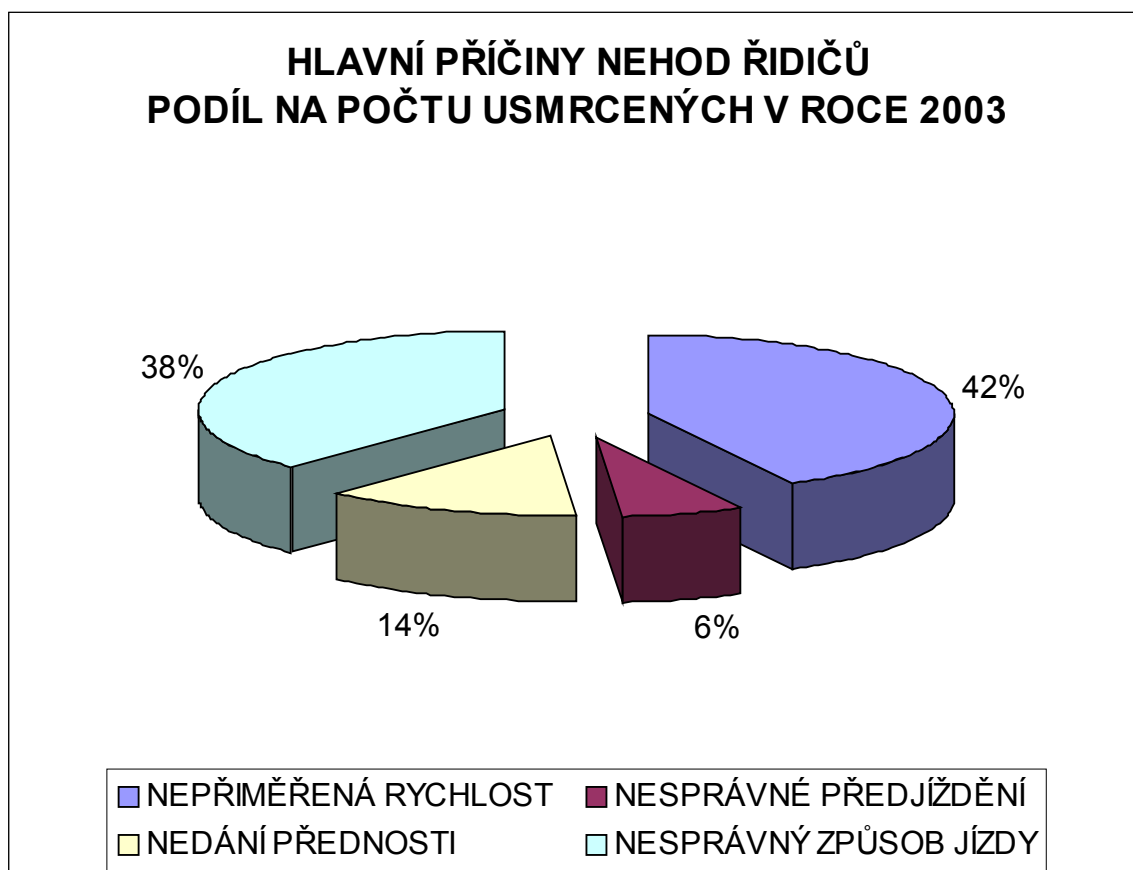


Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu jsou uvedeny počty nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a počty usmrcených při těchto nehodách za sledované období 2003 – 2006. V roce 2003 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 27 489 dopravních nehod, při kterých zahynulo 496 osob (tj. 37,7 % z celkového počtu usmrcených), v roce 2004 to bylo 29 890 nehod, při kterých zahynulo 461 osob (tj. 38 % z celkového počtu usmrcených), v roce 2005 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 31 066 nehod, při kterých zahynulo 481 osob (tj. 42,7 % z celkového počtu usmrcených), v roce 2006 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 25 892 nehod, při kterých zahynulo 420 osob (tj. 44 % z celkového počtu usmrcených).

Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v jednotlivých sledovaných letech a jejich podíl na celkovém počtu usmrcených

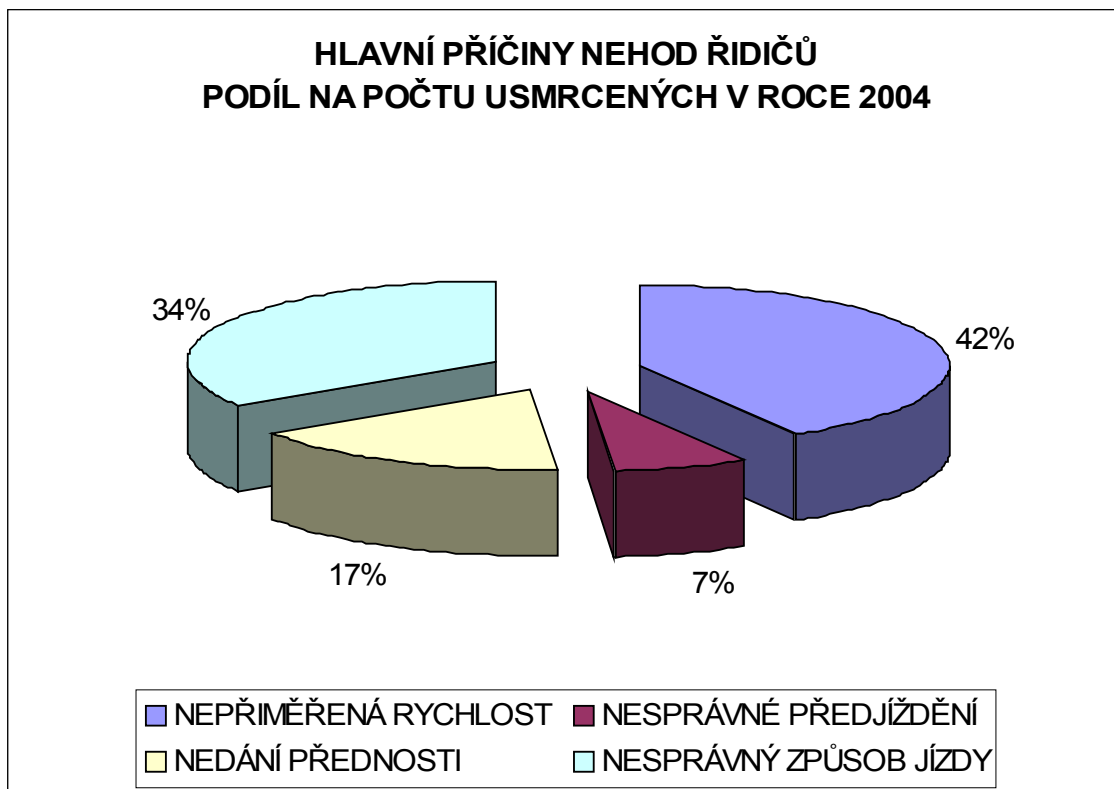
Graf 2: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu usmrcených v roce 2003



Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu usmrcených v roce 2003. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou úmrtí 496 osob (42,2 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem obětí 445 (37,8 %), nedání přednosti s počtem 161 (13,7 %) usmrcených osob a nesprávné předjíždění s počtem usmrcených osob 74 (6,3 %).

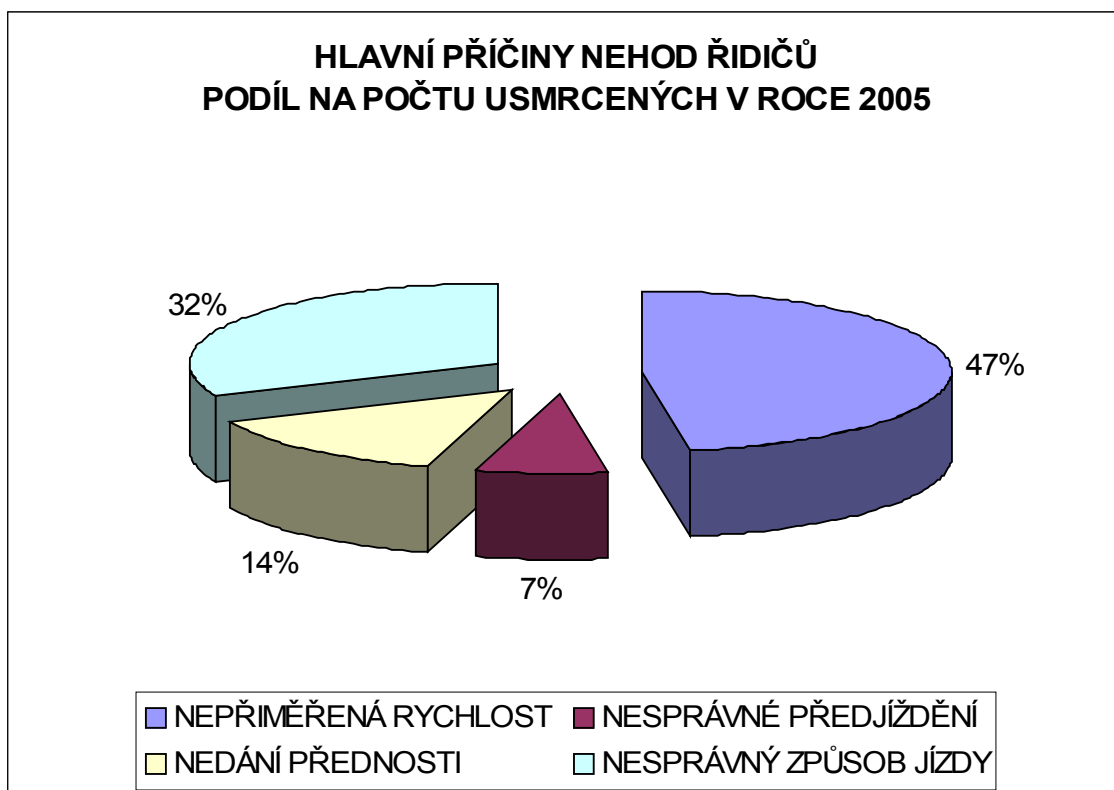
Graf 3: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu usmrcených v roce 2004



Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu usmrcených v roce 2004. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou úmrtí 461 osob (41,8 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem obětí 378 (34,2 %), nedání přednosti s počtem usmrcených osob 191 (17,3 %) a nesprávné předjíždění s počtem usmrcených osob 74 (6,7 %).

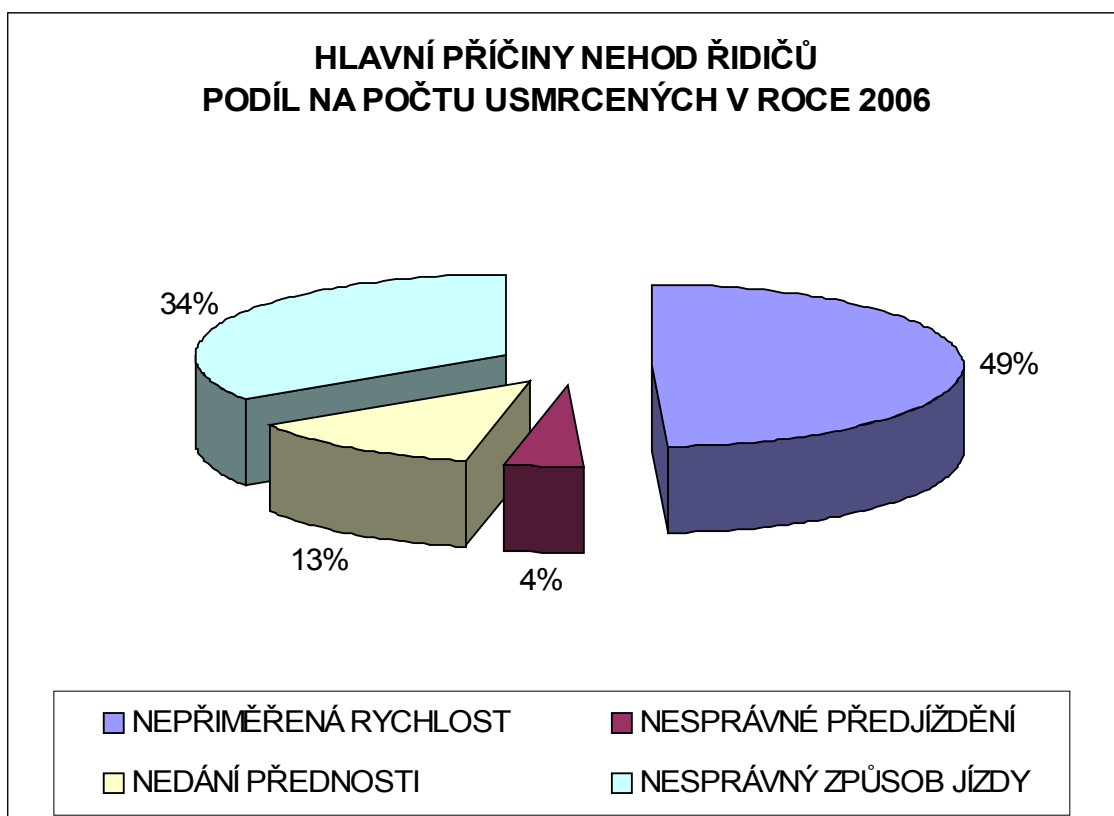
Graf 4: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu usmrcených v roce 2005



Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu usmrcených v roce 2005. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou úmrtí 481 osob (47,4 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem obětí 321 (31,6 %), nedání přednosti s počtem 142 (14 %) usmrcených osob a nesprávné předjíždění s počtem usmrcených osob 71 (7,0 %).

Graf 5: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu usmrcených v roce 2006



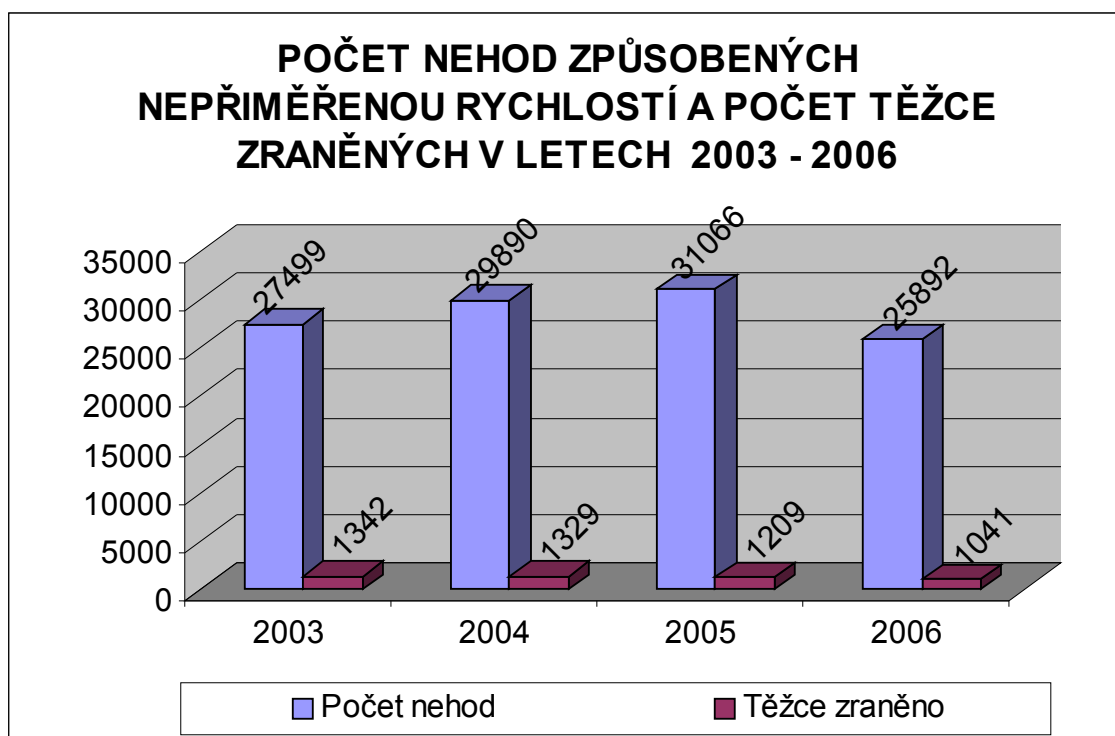
Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu usmrcených v roce 2006. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou úmrtí 420 osob (49,1 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem obětí 293 (34,3 %), nedání přednosti s počtem 107 (12,5 %) usmrcených osob a nesprávné předjíždění s počtem usmrcených osob 35 (4,1 %).

Jak vyplývá z uvedených grafů, nejvíce usmrcených osob při dopravních nehodách v letech 2003 -2006 připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy, kdy se jejich podíl pohybuje mezi 41,8 % až 49,1 % z celkového počtu usmrcených.

TĚŽKÁ ZRANĚNÍ

Graf 6: Přehled počtu nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a počet těžce zraněných při těchto nehodách v letech 2003 – 2006.



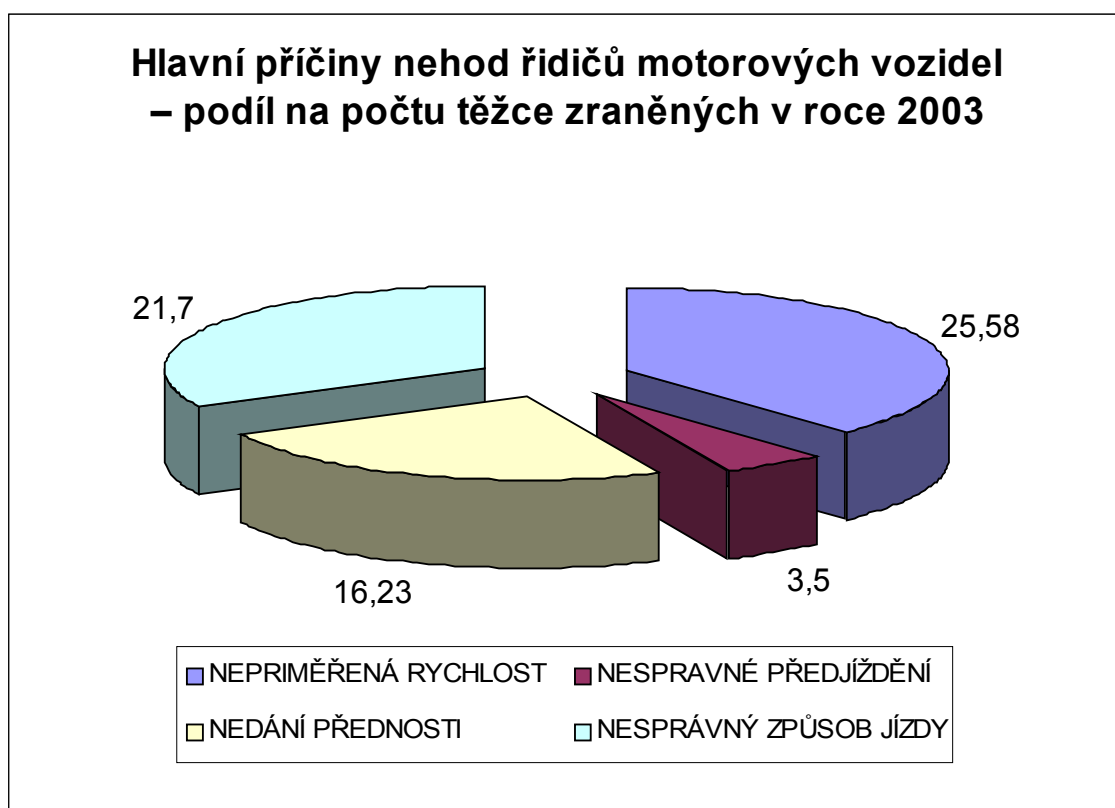
Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu jsou uvedeny počty nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a počty těžce zraněných při těchto nehodách za sledované období 2003 – 2006. V roce 2003 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 27 489 dopravních nehod, při kterých bylo těžce zraněno 1 342 osob (tj. 25,6 % z celkového počtu těžce zraněných), v roce 2004 to bylo 29 890 nehod, při kterých bylo těžce zraněno 1 329 osob (tj. 27,2 %

z celkového počtu těžce zraněných), v roce 2005 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 31 066 nehod, při kterých bylo těžce zraněno 1 209 osob (tj. 27,5 % z celkového počtu těžce zraněných), v roce 2006 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 25 892 nehod, při kterých bylo těžce zraněno 1 041 osob (tj. 26 % z celkového počtu těžce zraněných).

Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v jednotlivých sledovaných letech a jejich celkový podíl na počtu těžce zraněných

Graf 7: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu těžce zraněných v roce 2003

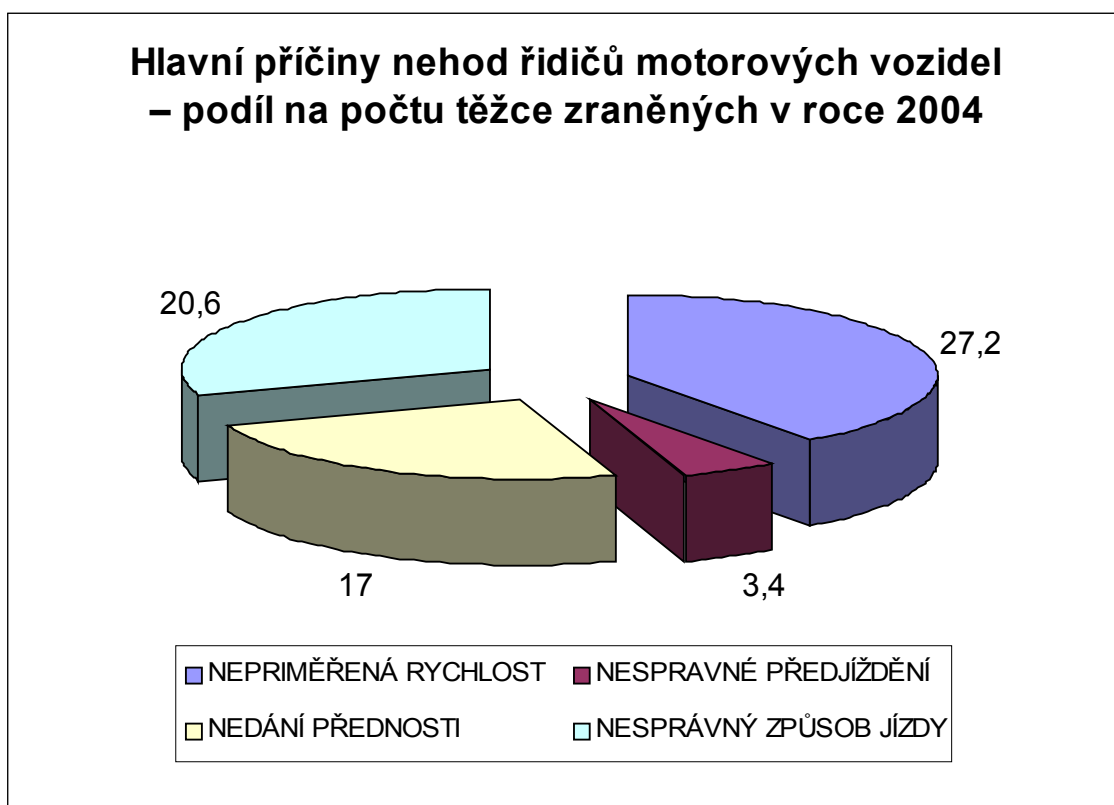


Zdroj: Vlastní zdroj

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu těžce zraněných v roce 2003. Mezi nejčastější příčinu

patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou těžkého zranění 1 342 osob (25,58 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem těžce zraněných 1 143 (21,7 %), nedání přednosti s počtem 853 (16,23 %) těžce zraněných osob a nesprávné předjíždění s počtem těžce zraněných 182 (4,1 %) osob.

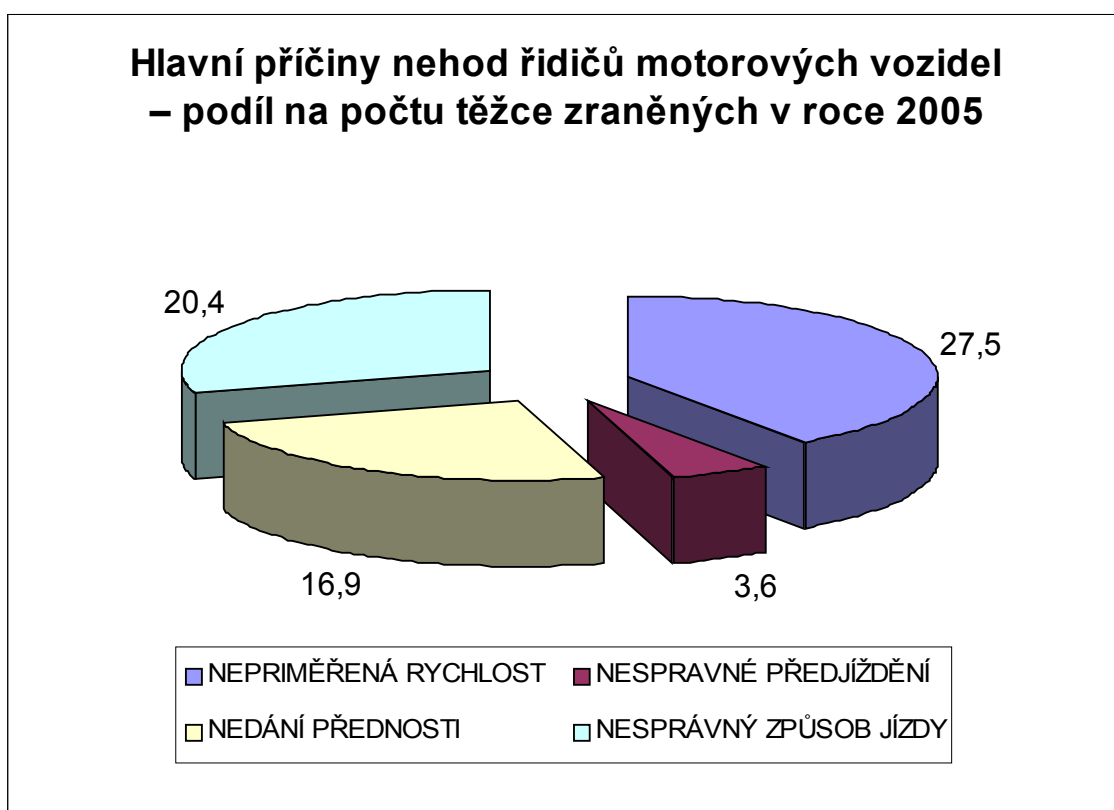
Graf 8: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu těžce zraněných v roce 2004



Zdroj: Vlastní zdroj

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu těžce zraněných v roce 2004. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou těžkého zranění 1 329 osob (27,2 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem těžce zraněných 1 005 (20 %), nedání přednosti s počtem 832 (17 %) těžce zraněných osob a nesprávné předjíždění s počtem těžce zraněných 166 (3,4 %) osob.

Graf 9: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu těžce zraněných v roce 2005

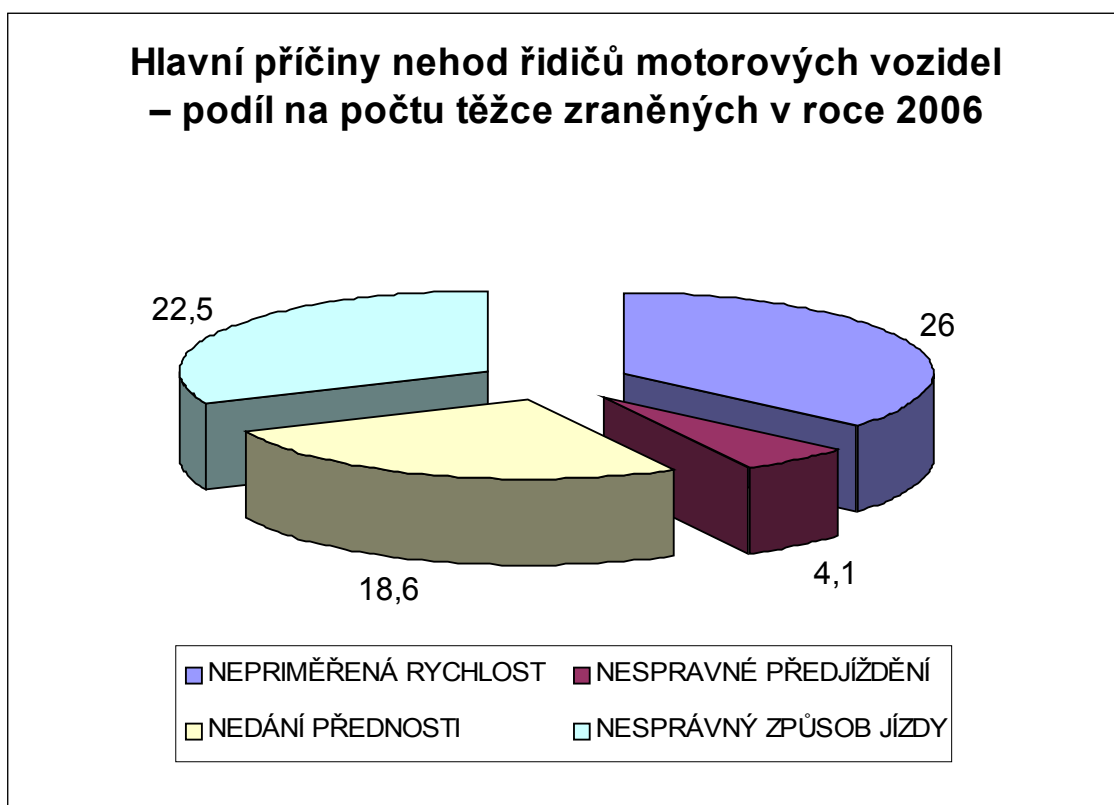


Zdroj: Vlastní výzkum

V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu těžce zraněných v roce 2005. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou těžkého zranění 1 209 osob (27,5 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem těžce zraněných 897 (20,4 %), nedání přednosti

s počtem 745 (16,9 %) těžce zraněných osob a nesprávné předjíždění s počtem těžce zraněných 152 (3,6 %) osob.

Graf 10: Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel – podíl na počtu těžce zraněných v roce 2006



Zdroj: Vlastní výzkum

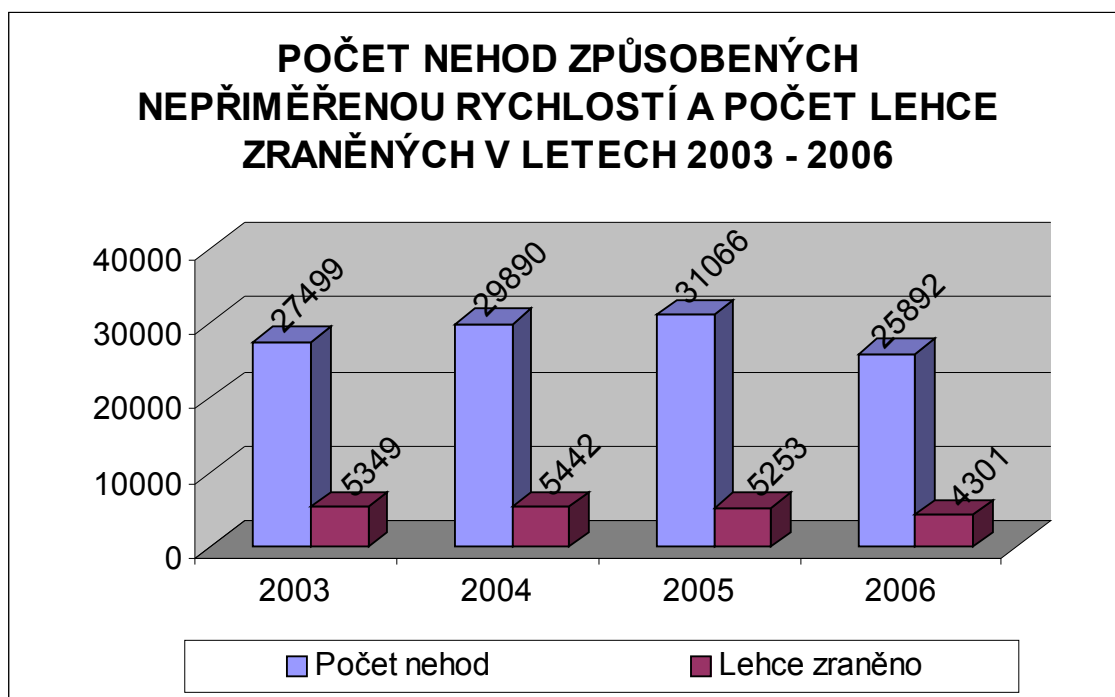
V uvedeném grafu je vyjádřen procentuální poměr hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel na počtu těžce zraněných v roce 2006. Mezi nejčastější příčinu patří nepřiměřená rychlost, která byla příčinou těžkého zranění 1 041 osob (26 %), dále nesprávný způsob jízdy s počtem těžce zraněných 898 (22,5 %), nedání přednosti s počtem 742 (18,6 %) těžce zraněných osob a nesprávné předjíždění s počtem těžce zraněných 164 (4,1 %) osob.

Jak vyplývá z uvedených grafů, nejvíce těžce zraněných osob při dopravních nehodách v letech 2003 -2006 připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy, kdy se jejich podíl pohybuje mezi 25,58 % až 27 % z celkového počtu těžce zraněných.

LEHKÁ ZRANĚNÍ

Pro doplnění analýzy je uveden přehled lehkých zranění vzniklých při dopravních nehodách, toto samozřejmě nebylo hlavním cílem práce, avšak pro přehlednost je to uvedeno v následujícím grafu.

Graf 11: Přehled počtu nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a počet lehce zraněných při těchto nehodách v letech 2003 – 2006.



Zdroj: Vlastní výzkum

V grafu jsou uvedeny počty nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a počty lehce zraněných za 2003 – 2006. V roce 2003 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 27 489 dopravních nehod, při kterých bylo lehce zraněno 5 349 osob (tj. 17,7 %

z celkového počtu lehce zraněných), v roce 2004 to bylo 29 890 nehod, při kterých bylo lehce zraněno 5 442 osob (tj. 18,5 % z celkového počtu lehce zraněných), v roce 2005 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 31 066 nehod, při kterých bylo lehce zraněno 5 253 osob (tj. 18,8 % z celkového počtu lehce zraněných), v roce 2006 bylo nepřiměřenou rychlostí způsobeno 25 892 nehod, při kterých bylo těžce zraněno 4 301 osob (tj. 17,7 % z celkového počtu lehce zraněných).

Další příčiny dopravních nehod alkohol

Mezi další příčiny dopravních nehod patří například: nesprávné otáčení nebo couvání, vyhýbání se bez dostatečného odstupu, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, vjetí do protisměru.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

Pod **vlivem alkoholu** bylo v roce 2006 zaviněno 6 807 nehod (tj. 3,8 % z celkového počtu), při kterých bylo 42 osob usmrceno a 2 881 zraněno. Oproti roku 2005 je počet nehod nižší o 1 385 (tj. o 6,9 %), počet usmrcených je nižší o 17 osob, tj. o 28,8 % a počet zraněných je nižší o 612 osob (tj. o 17,6 %). Počet usmrcených osob při těchto nehodách je nejnižší za posledních 27 let a počet nehod je nejnižší od roku 1990 (příloha). Vývoj těchto nehod je již čtvrtým rokem velmi příznivý a na tyto nehody připadá 4,3 % z celkového počtu silničních obětí a to je jeden z nejnižších podílů v posledních letech.

Dle **regionu** bylo nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území Východočeského kraje – 9 osob. Na území Jihomoravského a Severomoravského kraje zahynulo při těchto nehodách shodně 7 osob. Nejméně usmrcených si tyto nehody vyžádaly na území hl.m. Prahy a Severočeského kraje (2, resp. 3 osoby).

Z celkového počtu 6 807 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu v roce 2006 připadá na řidiče osobních automobilů 5 470 nehod, tj. 6,2 % z celkového počtu dopravních nehod, na cyklisty 503 nehod, tj. 0,27 %, na řidiče nákladních automobilů

421 nehod, tj. 0,23 %, na chodce 171 nehod, tj. 0,1 %, na řidiče motocyklů 104 nehod, tj. 0,06 % , na řidiče malých motocyklů 53 nehod, tj. 0,03 %, na řidiče traktorů 31 nehod tj. 0,02 %. Ve všech těchto hodnotách došlo k pozitivnímu vývoji oproti roku 2005, pouze u dopravních nehod zaviněných chodci, kdy došlo k nárůstu o 2 usmrcené osoby.

Hlavní příčina nesprávný způsob jízdy se podílí téměř na 2/3 počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Dalších 18 % nehod připadá na nedání přednosti v jízdě, necelých 15 % nehod připadá na nepřiměřenou rychlost jízdy a 2,1 % nehod zavinili řidiči z důvodu nesprávného předjíždění.

Druhy nehod

Nejčastějším druhem nehody v roce 2006 byla srážka jedoucích vozidel 102 956 (54,8 % z celkového počtu nehod) a srážka s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným 31 728 (16,9 %). Poměrně vysoký je i počet nehod končících srážkou s pevnou překážkou 26 908 (14,3 %) a nejčastěji se jedná o tzv. jinou překážku (oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.) a dále o kolizi se stromem a svodidlem.

Nejvíce usmrcených osob bylo při nehodách končících vzájemnou kolizí jedoucích vozidel 409 (42,8 % z celkového počtu usmrcených osob) a dále při nehodách končících srážkou s pevnou překážkou 250 (26,2 % z počtu usmrcených) a srážkou s chodcem 171 (17,9 % z počtu usmrcených). Nejtragičtěji končí srážky se stromem (149 usmrcených osob), zdí (39 usmrcených), oplocením (18 usmrcených) apod. Největší závažnost (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) je u nehod končících srážkou s vlakem a srážkou s chodcem.

Kazuistiky vybraných dopravních nehod

Z vybraných kazuistik vyplývá, že následky nehod vlivem nepřiměřené rychlosti jsou závažné a končí úmrtím nebo těžkým zraněním zúčastněných osob.

Dopravní nehoda vzniklá z důvodu nepřizpůsobení rychlosti nákladu na vozidle

Dne 19. října 2006 v 19:35 hodin projížděl řidič X.Y. (věk 40 let) s nákladním vozidlem po silnici 1/3 ve směru od Českých Budějovic na Tábor, kdy na 113 km, k.ú. Borek v úseku levotočivé zatáčky nepřizpůsobil rychlost vozidla svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, vjel na pravou krajnici, kde náhle najel na svodidla a převrátil se s celou soupravou na pravý bok, kdy zůstal ležet napříč silnici a náklad dříví vysypal do pravého silničního příkopu. Při dopravní nehodě došlo k těžkému zranění řidiče, který byl převezen posádkou rychlé záchranné služby do Nemocnice České Budějovice. Alkohol byl u řidiče vyloučen dechovou zkouškou Altest. Technická závada, jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.

Dopravní nehoda vzniklá nepřizpůsobením rychlosti s následným nárazem do stromu

Dne 2. ledna 2005 v 18:45 hodin jel řidič X.Y. (věk 19 let) s vozidlem Škoda Favorit z obce Žár směrem na Trhové Sviny, v levotočivé zatáčce u odbočky na obec Hrádek dostal s vozidlem smyk, vyjel vpravo mimo vozovku přes uvedenou odbočku, kde

narazil levou částí vozidla do vzrostlého stromu. Při dopravní nehodě došlo ke smrtelnému zranění řidiče, k těžkému zranění spolujezdce (věk 20 let) a lehkému zranění spolujezdce (věk 17 let). Na vozidle vznikla škoda 30.000,- Kč.

Dopravní nehoda vzniklá nepřizpůsobením rychlosti a s následným střetem s vpředu stojícím vozidlem

Dne 28. března 2004 v době kolem 10:05 hodin jela řidička (věk 54 let) s osobním automobilem tovární značky Opel Astra po ulici Oskara Nedbala ve směru od ulice J. Opletala k ulici Husova, kdy na křižovatce s ulicí Na Zlaté stoce nepřizpůsobila rychlost vozidla svým schopnostem a zezadu narazila do před ní stojícího vozidla tovární značky Ford Escort řidičky (věk 28 let). Vozidlo Ford bylo vlivem střetu odhozeno na před ní stojící nákladní automobil Mitsubishi s přívěsem řidičem (věk 46 let). Při dopravní nehodě došlo k těžkému zranění řidičky z vozidla Ford Escort. U řidičky z vozidla Opel Astra bylo orientační dechovou zkouškou zjištěno požití alkoholu a následnou plynovou chromatografií zjištěna hladina 0,25 g/kg alkoholu v krvi.

4.2 Sociální dopady dopravních nehod

4.2.1 Kazuistiky

Kazuistika 1

Účastníkem dopravní nehody je muž z Českokrumlovska ve věku 22let. Diagnóza chabá paraplegie dolních končetin po dopravní nehodě způsobené nepřiměřenou rychlostí. K dopravní nehodě došlo v listopadu 2003, kdy uvedený muž jel na motorce a následně se srazil s nákladním vozidlem. Po nehodě byl muž převezen do nemocnice, kde byl hospitalizován dva měsíce a následně byl přemístěn do Kladruhu, kde pobýval přibližně pět měsíců. Nejvíce mu po zjištění, že již nebude chodit, pomohla jeho rodina, která za ním téměř každý den dojížděla do nemocnice a později i do lázní.

V době, kdy došlo k úrazu, tak studoval střední školu. Studium na rok přerušil a po roce se vrátil do školy, kde mu učitelé a spolužáci vyšli maximálně vstříc a školu dokončil. Od dokončení školy nikde nepracuje, protože nemůže sehnat odpovídající zaměstnání, které by naplňovalo jeho finanční požadavky, a vzhledem k tomu, že jeho rodina je vcelku dobře sociálně situovaná, tak není ani nucen hledat zaměstnání. Vztahy s rodinou a vrstevníky jsou vynikající. Vrstevníci ho berou za sobě rovného a když začal se sportem, konkrétně s volejbalem, tak se cítí velmi dobře, a je to pro něj jednou z nejdůležitějších věcí.

Postižený v současné době pobírá invalidní důchod a příspěvek na péči, kterou mu poskytuje jeho matka, která odešla ze zaměstnání. Vzhledem ke skutečnosti, že muž bydlí ve druhém patře, byl poskytnut obecním úřadem s rozšířenou působností

příspěvek na opatření šikmé schodišťové plošiny ve výši přibližně 200.000,-Kč, aby mohl být v kontaktu s okolím. Rovněž mu byl poskytnut příspěvek na zakoupení motorového vozidla ve výši 100.000,-Kč a příspěvek na úpravu motorového vozidla ve výši přibližně 40.000,-Kč, kdy bylo upraveno řízení vozidla a muž se sám dopravuje, kam potřebuje.

Kasuistika 2

Jde o případ poškozeného muže z Českobudějovicka ve věku 37 let, ženatého, dvě děti ve věku 15 a 8 let, vyučen. Muž byl účastníkem dopravní nehody, ke které došlo v říjnu 2004. Tento byl jako spolujezdec na zadním sedadle, přičemž řidička vlivem nepřiměřené rychlosti po projetí zatáčky vyjela mimo vozovku, kde narazila do stromu. Při dopravní nehodě zemřela spolujezdkyně na předním sedadle a dále došlo k těžkému zranění řidičky a uvedeného muže. Po dopravní nehodě byl tento transportován do nemocnice v Českých Budějovicích, kde byl pro mnohočetná zranění hospitalizován tři měsíce a následně probíhala rehabilitace v Kladrubech po dobu asi šesti měsíců.

Od doby hospitalizace má rodina zejména finanční problémy, což je způsobeno ztrátou zaměstnání živitele. Rodina se musela přestěhovat z bytu 3+1 do bytu 1+1, aby mohla platit nájemné. Dalším problémem po dobu hospitalizace byla výchova dětí, kterým samozřejmě chyběl otec.

Osoba se zdravotním postižením pobírá plný invalidní důchod, ale její stav je takový, že se může sama o sebe postarat, a zároveň se může věnovat výchově dětí. Za největší problém považuje nemožnost získat nějaké zaměstnání, aby mohl výrazněji přispět finančními prostředky do rodinného rozpočtu. Podstatou nemožnosti získat zaměstnání je dosažený stupeň vzdělání, protože na trhu práce není odpovídající nabídka zaměstnání pro vyučené se zdravotním postižením jaké má postižený.

Kasuistika 3

V tomto případě je osobou se zdravotním postižením muž ve věku 21 let z Českokrumlovska. Jako diagnóza je stanovena chabá paraplegie dolních končetin a paraparéza horních končetin po dopravní nehodě způsobené nepřiměřenou rychlostí, svobodný, středoškolské vzdělání. K dopravní nehodě došlo v červnu 2004, kdy řídil osobní motorové vozidlo a vlivem nepřiměřené rychlosti vjel mimo vozovku, kde narazil do stromu. Po nehodě byl převezen záchrannou službou do nemocnice, kde byl tři měsíce hospitalizován a následně byla prováděna rehabilitace v Kladrubech v období asi šesti měsíců. V prvních chvílích po nehodě mu nejvíce pomohla jeho přítelkyně, která za ním velmi často jezdila jak do nemocnice, tak do Kladrub.

Rovněž z důvodu jeho stavu s ohledem na to, že bydlí v prvním patře, byl obecním úřadem s rozšířenou působností poskytnut příspěvek na opatření výtahu ve výši přibližně 500.000,-Kč a dále příspěvek na úpravu bytu, konkrétně koupelny a WC, aby mohl za pomoci přítelkyně dodržovat základní hygienické potřeby. V bytě byly prováděny další úpravy, co se týká rozšíření dveří, úpravy elektroinstalace s ohledem na jeho zdravotní stav, byla provedena úprava povrchu podlahy, přístupu k oknům a na balkón.

Vhledem k tomu, že zdravotní stav je takový, že není schopen se sám o sebe postarat, tak o něj pečuje jeho přítelkyně, která z tohoto důvodu samozřejmě nemůže chodit do zaměstnání. Vrstevníci ho občas navštěvují, tak je alespoň trochu v kontaktu s okolím. Nějaké zaměstnání nepřipadá vzhledem k postižení v úvahu. Postižený sám nemá moc zájem a jakékoliv činnosti, které by mohly naplnit jeho volný čas.

Osoba se zdravotním postižením pobírá invalidní důchod a příspěvek na péči ve třetím stupni závislosti, přičemž si požádala o zvýšení stupně závislosti.

Kasuistika 4

Dopravní nehoda s účastí muže ve věku 29 let z Českokrumlovska. V době nehody byl svobodný, bezdětný, středoškolské vzdělání. V červenci 2004 řídil motocykl a vlivem nepřiměřené rychlosti vjel do protisměru, kde se střetl s projíždějícím osobním vozidlem. Po nehodě byl leteckou záchrannou službou transportován do nemocnice, kde bylo zjištěno závažné poranění mozku. V nemocnici byl hospitalizován tři měsíce a následně byl propuštěn do domácího ošetřování. Jeho zdravotní stav je takový, že mu nedovoluje vykonávat žádné zaměstnání, přestože je po fyzické stránce v pořádku. Úrazem mozku došlo k výraznému mentálnímu postižení, není schopen sám se o sebe starat a péči mu poskytuje jeho matka, která musela ukončit zaměstnání.

Největším problémem je nedostatek finančních prostředků, protože musí s matkou vystačit jen s invalidním důchodem, který pobírá a příspěvkem na péči, který činí v současné době 4.000,-Kč. Proto si podal o zvýšení stupně závislosti.

Matka, která poskytuje péči nemůže vykonávat žádné zaměstnání, protože syn vyžaduje nepřetržitou péči. Vzhledem k mentálnímu postižení jsou vztahy s okolím zcela zprerthány, protože není možné s postiženým navázat verbální kontakt.

Kasuistika 5

Dopravní nehoda z května 2005, jejíž příčinou byla nepřiměřená rychlost, kdy jel řidič ve věku 25 let z Českobudějovicka s osobním vozidlem a při projíždění levotočivé zatáčky vyjel mimo vozovku, kde narazil do betonového můstku. Při nehodě utrpěl těžké zranění spolujezdec, který po převozu do nemocnice zemřel. Spolujezdec byl ve věku 23 let, ženatý, dítě ve věku 3 let.

Tato situace velmi zasáhla celou jeho rodinu, ale zejména manželku, která zůstala s dítětem sama. Vzhledem k tomu, že manžel byl hlavním živitelem rodiny, tak nastal zásadní finanční problém. Manželka musela prodat dům, jelikož by provoz finančně nezvládala, koupila byt 2+1, začala chodit do zaměstnání a dítě mezitím hlídali prarodiče.

Získat zaměstnání bylo problematické, protože matku s malým dítětem nechtělo několik zaměstnavatelů přijmout. Co se týká kamarádů a známých, tak ti se zachovali velmi přátelsky a v prvních chvílích po nehodě hodně pomáhali překonat zejména psychické trauma a vyrovnat se svízelnou situací.

Všechny tyto skutečnosti naznačují jaký vliv mělo úmrtí manžela, nejen po stránce ekonomické, ale i po stránce výchovné.

Přestože uvedené kasuistiky jsou jen nepatrným zlomkem z celkového počtu následků dopravní nehodovosti, je jasné jaké negativní sociální dopady mají následky dopravních nehod a to nejen u osob, které utrpěly zranění a mají trvalé následky, ale

rovněž jejich příbuzní, případně pozůstalí po usmrcených při dopravních nehodách. Každý taková událost je zásahem do fungování rodiny negativně narušuje její přirozenou funkci.

5. DISKUSE

Cílem diplomové práce bylo zmapovat situaci v oblasti vzniku dopravních nehod, při kterých dochází k úmrtí nebo ke zranění osob a zjistit nejzávažnější sociální dopady dopravní nehodovosti. Zcela jistě lze o problému dopravní nehodovosti a jeho řešení diskutovat mnoho a každý člověk má na situaci a způsob jejího řešení jiný názor, jak zmírnit následky dopravních nehod. Přesto statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR jasně určují, kolik osob je při dopravních nehodách zraněno či usmrceno a tato statistika je jasným měřítkem chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a lze jednoznačně určit, zda se situace v oblasti dopravní nehodovosti zlepšuje či zhoršuje.

Výsledky policejních statistik dopravních nehod za rok 2006 jsou bezesporu velmi příznivé, protože oproti předchozím letům je zaznamenán pokles ve většině sledovaných ukazatelů dopravní nehodovosti a v roce 2006 zemřelo na našich silnicích méně než 1 000 lidí, což je nejnižší počet od roku 1990 (39).

Domnívám se, že tento stav je vzhledem k tomu, jak se přitom v tomto období několikanásobně zvýšil počet automobilů, důvodem k mírnému optimismu. K mírnému z toho důvodu, že když se denně pohybují na našich silnicích, je již dobře viditelné, že si řidiči již na nový silniční zákon zvykli a vše se vrací do doby před nabytím účinnosti zákona o provozu na silničních komunikacích. Když k tomuto přidáme neutěšený stav našich silnic a silniční sítě vůbec myslím si, že výsledky na sebe nenechají dlouho čekat a rok 2006 byl jen světlou výjimkou ve statistikách dopravní nehodovosti.

Ke snížení následků při dopravních nehodách přispělo od roku 1997 především zavedení limitu 50km/hod. pro jízdu v obci a zavedení nového silničního zákona

č. 411/2005 Sb., o provozu na pozemní komunikaci s bodovými sankcemi od 1. července 2006 **(51)**.

Domnívám se, že hodně lidí považuje omezování rychlosti a bodový systém hodnocení řidičů za "omezování osobní svobody", ale vůbec si neuvědomují, že všechny tyto zákony je mají chránit a být hrozbou pro ty, kteří pravidla silničního provozu nedodrží.

Dílčí rozbor ukazuje, že mnoho obětí na životech a těžkých zranění bezprostředně souvisí s rychlostí jízdy a nízkým používáním prvků pasivní bezpečnosti. Proto byl tento limit v obcích snížen z dřívějších 60km/h na limit 50km/hod.. Od této rychlosti se samozřejmě odvíjí i druhy zranění, případně smrti. Vždyť řidič, který jede jen o deset kilometrů v hodině více, tedy šedesátkou, zastaví až o 9m dál než řidič, který dodržuje povolenou padesáti kilometrovou rychlost **(21)**.

K tomuto bych chtěl uvést, že opravdu jen zákon nestačí a v případě snižování rychlosti v obcích se osvědčilo upravit komunikace, a to zejména v okolí škol, dětských hřišť atd.. Úpravy komunikací spočívají ve vybudování zpomalovačů jízdy (příčné prahy-retardéry), které donutí řidiče zpomalit.

Z pohledu prevence je celosvětově považován za jedno z nejdůležitějších opatření k zajištění vyšší bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci dohled dopravní policie. Myslím si, že je třeba zvýšit podíl doby dopravní policie strávené v přímé službě na kritických místech silniční sítě, především při odhalování nejčastěji se vyskytujících a nejnebezpečnějších přestupků. V rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu prohloubit preventivní činnost dopravní policie se zaměřením zejména na v poslední době rozšířenou jízdu a chůzi na červenou na křižovatkách vybavených světelně signalizačním zařízením. V posledních letech sice došlo k vyššímu doplnění technického vybavení Policie České republiky přístroji na měření rychlosti, zařízení ke

sledování problémových lokalit a chování řidičů přímo v provozu a dalšího vhodného vybavení, ale toto je vzhledem k provozu stále nedostačující.

Na mnoha místech jsou již trvale umístěny automatické měřiče rychlosti vybavené fotobuňkami se stacionárním zařízením pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách, ale právní úprava problematiky bezpečnosti silničního provozu dosud plně neodpovídá současným podmínkám a standardům Evropské unie. Pokud je někde vozidlo vyfoceno kamerovým systémem, ale řidič není ihned zkontrolován a uložena mu sankce, tak se velmi často stává, že později řidič použije obvyklou výmluvu, že „vozidlo řídila osoba blízka“ **(10)**.

Domnívám se, že pokud by se tento problém, který se netýká jen nepřiměřené rychlosti, ale i dalších přestupků, např. parkování, podařilo vyřešit, určitě by to mělo vliv i na snížení dopravní nehodovosti. Ze sdělovacích prostředků je známo, že výmluvu typu "vozidlo řídila osoba blízka" využívá přibližně jedna třetina řidičů.

Řidiči motorových a nemotorových vozidel často zapomínají na fakt, že nejsou nesmrtelní a svým riskantním chováním ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu, přestože se tito chovají dle pravidel silničního provozu, tak doplácují na neopatrnost, nedbalost a agresivitu ostatních. Porušování pravidel silničního provozu souvisí s mnoha faktory, mezi něž lze zařadit věk řidičů a jejich nezkušenost při řízení moderních a rychlých motorových vozidel, požití alkoholických nápojů před jízdou, nedostatečnou legislativu upravující postihování neukázněných řidičů atd..

Zde je ovšem třeba vzít v úvahu, že nepřiměřená rychlost je ve skutečnosti příčinou dalších nehod, které jsou označovány jako nezvládnutí řízení vozidla, kdy vlivem rychlosti vlastně dochází k překročení mezí vyplývajících z fyzikálních zákonů.

Dle mého názoru je další častou skupinou nehod, kde hraje nepřiměřená rychlost významnou roli, jsou nehody s nedáním přednosti v jízdě. Velmi často dochází k výraznému překračování povolené rychlosti jízdy na hlavní komunikaci před

křižovatkami, důsledkem čehož dochází k chybnému odhadu vzdálenosti vozidel jedoucích po hlavní komunikaci ze strany řidičů vjíždějících do křižovatek z vedlejší komunikace.

Nepřiměřená rychlost ovšem hraje podstatnou roli i u nehod označovaných jako nezvládnutí řízení vozidla, kdy vlivem rychlosti vlastně dochází k překročení mezí vyplývajících z fyzikálních zákonů. že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravnímu stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat **(19)**. Představa většiny lidí je pravděpodobně taková, že řidič, který způsobil dopravní nehodu, jel větší než povolenou rychlostí.

Nepřiměřenou rychlost musíme chápat i z hlediska podstatně širšího, a to jako rychlost, v důsledku které dochází k vážným nehodám s těžkými následky. O skutečnosti, že s narůstající rychlostí se výrazně zhoršují následky dopravních nehod není třeba diskutovat, a tato je známa již od počátku motorové dopravy. I když je technická úroveň automobilů, především v oblasti pasivní a aktivní bezpečnosti oproti počátkům motorismu zcela jiná, a to nepoměrně lepší, má i nyní rychlost rozhodující vliv na vznik a především následky dopravních nehod. Rychlost jízdy hraje hlavní roli ve vztahu k příčinám dopravních nehod a k jejich následkům.

Reakční doby řidičů shora uvedené jsou ověřeny odborníky zabývajícími se dopravní problematikou, ale jak vyplývá z diplomové práce, tak tyto reakční doby se samozřejmě prodluží při požití alkoholických nápojů nebo omamných látek **(40)**.

Výrazný dopad v negativním smyslu slova na bezpečnost silniční dopravy má nepřiměřeně vysoká rychlost na následky dopravních nehod. I když jsou současná moderní vozidla vybavena kromě bezpečnostních pásů i airbagy, jsou tyto prostředky pasivní bezpečnosti vozidel opravdu účinné jen do cca 100 km/hod.. Nad tuto hranici jejich schopnost absorbovat velkou kinetickou energii osádky vozidla např. při nárazu vozidla prudce klesá. Při rychlosti 130 km/hod. (v současné době rychlost povolená na

dálnicích a na silnicích pro motorová vozidla) jsou už i tyto moderní prostředky pasivní bezpečnosti málo účinné a těžkým zraněním či smrti nezabrání.

Další neméně významnou skupinou nehod, kde nepřiměřená rychlost hraje významnou roli jsou nehody s chodci. Při srážce vozidla s chodcem velmi záleží na rychlosti vozidla. Od této rychlosti (a od tvaru předě vozidla) je odvislý druh zranění, příp. smrt chodce. Ze statistiky nehod vyplývá, že hraniční rychlostí, kdy chodec může ještě reálně přežít srážku s vozidlem je 50 km/hod.. Při rychlosti 30 km/hod. má chodec velkou naději, že srážku s vozidlem přežije a utrpí jen lehčí zranění. Proto si myslím, že snížení rychlosti na 50 km/hod. v obci je sice výrazným přínosem a pozitivně se projevilo při zranění účastníků silničního provozu, a to nejen chodců **(2)**.

Nad nepřiměřeností rychlosti jízdy se již dávno zamysleli dopravní odborníci z motoristicky vyspělých zemí severní Evropy (Dánsko, Norsko, Švédsko, Finsko) a ačkoliv jejich vozový park je mnohem kvalitnější než u nás, vědomi si možných těžkých následků nehod ve vysokých rychlostech, omezili povolenou rychlost jízdy na dálnicích na 110 km/hod.. Rovněž ve městech a obcích mají mnohem více obytných ulic a zón s rychlostí jízdy 30 km/hod.. Je to jednou z cest ke snížení dopravní nehodovosti a následků nehod **(19)**.

Se snižováním rychlosti samozřejmě souhlasím, ale je třeba mít takovou legislativu, která umožní toho, kdo se dopustí protiprávního jednání jednoznačně potrestat. To je záležitostí zákonodárců a dalších orgánů činných v trestním řízení, aby nedocházelo k tomu, že je možné např. usmrtit při dopravní nehodě dva lidi a poté se za pomocí finančních prostředků zcela osvobodit. To není dobrým signálem pro ostatní účastníky silničního provozu a jak je známo, tak špatné příklady táhnou.

Dospělí, zejména rodiče dětí, by si měli uvědomit, že právě oni jsou pro děti ty správné vzory, alespoň by to tak mělo být a dodržování základních pravidel provozu na pozemních komunikacích, by se mělo pro ně stát samozřejmostí. Pokud dojde poté ke zranění nebo usmrcení je pozdě v těchto případech pozdě na taková slova jako například „kdyby“. V praxi je bohužel situace zcela jiná a když dojde ke zranění nebo usmrcení

osob, často slyšíme ono zmiňované „kdyby“. V tomto případě je nutné se zamyslet nad tím, že pokud dojde třeba k úmrtí muže, je nutné si uvědomit kolik rolí v životě muž zastává. Když vezmeme v úvahu ty nejdůležitější roli, kdy muž zpravidla bývá živitelem rodiny, je jeho smrt hluboký zásah do celé rodiny. Je nutné v takových případech přizpůsobit se novým podmínkám, přistoupit k různým změnám a úpravám. Pro většinu rodin je mimořádně obtížné se s touto obtížnou ekonomickou situací vyrovnat a může vést až k jejímu rozpadu.

Ve výsledcích, konkrétně v kasuistikách jsou uvedeny dopady dopravní nehodovosti, kdy došlo k těžkému zranění nebo poranění účastníků. Mezi nejčastější patří ztráta zaměstnání obětí i příbuzných dopravních nehod.

Domnívám se, že v uvedených kasuistikách je jako hlavní problém zmiňována ztráta zaměstnání obětí i příbuzných, a s tím souvisejí ekonomické problémy, ale nejsou zde již uvedeny další důsledky dopravních nehod. O dalších problémech se dotazovaní nezmiňují, ale myslím si, že mezi ně patří např. nejistota při plánování života v budoucnosti, neschopnost radovat se ze života. Další poruchy, které se mohou týkat sebevražedných tendencí, různých forem deprese atd..

Jak se uvádí v odborné literatuře, tak nejlepším řešením, jak pomáhat osobám se zdravotním postižením je ucelená rehabilitace, která je chápána jako interdisciplinární obor, který nezahrnuje jen zdravotnickou péči, ale také sociálně-právní a pedagogicko-psychologickou péči (27).

Domnívám se, že tato rehabilitace by měla být základem práce s osobami se zdravotním postižením, a měly by se jí účastnit všechny zainteresované subjekty, ale ve skutečnosti je situace trochu jiná. Jen pokud vezmu v úvahu např. zaměstnávání osob se zdravotním postižením, tak toto je přes všechna opatření v právních předpisech a vynaložené finanční prostředky obtížné. Zaměstnavatelé jsou pravděpodobně ovlivňováni obavami, předsudky a nedostatečným množstvím informací. Zřejmě panuje přesvědčení, že osoby se zdravotním postižením představují pro zaměstnavatele zátěž a jsou málo produktivní.

Další věcí je zákon o sociálních službách, kde jsou uvedeny sociální služby, které se týkají sociálního poradenství, sociálně zdravotních služeb, sociální rehabilitace, osobní asistence, pečovatelské služby atd.. Cílem těchto služeb je mimo jiné: podporovat rozvoj nebo alespoň zachování stávající soběstačnosti uživatele, rozvíjet schopnosti uživatelů služeb a umožnit jim, pokud toho mohou být schopni, vést samostatný život, snížit sociální a zdravotní rizika. Např. sociální rehabilitace se zabývá nácvikem potřebných dovedností osob se zdravotním postižením s ohledem na jejich nepříznivý zdravotní stav, tak aby bylo dosaženo samostatnosti a soběstačnosti v nejvyšší možné míře (52).

Dle mého názoru v současné době osobám se zdravotním postižením není poskytována taková péče jakou potřebují a vyžadují. Problémem jsou zcela jistě finanční prostředky, které neumožňují zaplatit kvalifikovaný personál a dále náročnost práce v sociálních službách. Vlivem špatného finančního ohodnocení není o tuto práci zájem ze strany mladých lidí.

V kasuistikách jsou uvedeny jen dopady u zraněných, usmrcených a jejich blízkých, ale neobjevují se zde dopady u viníků dopravních nehod. Přichází zde v úvahu umístění do vězení, což je vážná drastická změna, jež může vyvolat vážnou psychickou poruchu.

Domnívám se, že uvedené výsledky a veškeré výše uvedené argumenty v diplomové práci by měly být důvodem k zamyšlení nad tím, zda důsledně dbáme a myslíme na své zdraví v okamžiku, kdy usedáme do osobních automobilů a hodláme jimi cestovat. Nestačí jen se připoutat bezpečnostním pásem, a myslet si, že se nám nemůže nic stát, zejména rychlost jízdy, kterou pojedeme je velmi důležitou veličinou, která hraje hlavní roli ve vztahu k příčinám nehod a k následkům nehod.

6. ZÁVĚR

Uvedená práce jednoznačně potvrdila, že nejčastější příčinou dopravních nehod při nichž dojde k těžkému zranění nebo usmrcení osob na silnicích ČR dochází vlivem nepřiměřené rychlosti. Z celkového počtu hlavních příčin dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení osob v letech 2003 - 2006, připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy 45,1 % usmrcených osob z celkového počtu usmrcených. Rovněž nejvíce těžce zraněných osob při dopravních nehodách v letech 2003 -2006 připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy, kdy jejich podíl je 26,6 % z celkového počtu těžce zraněných.

Zjištěné výsledky potvrdily danou hypotézu:

„Nejčastější příčinou dopravních nehod, při kterých dochází k těžkým zraněním a úmrtím je nepřiměřená rychlost“.

Pokud vezmu v úvahu počet úmrtí na milion obyvatel, tak Česká republika dosahuje ve světě čelního místa, přičemž ve srovnání se Švédskem či Velkou Británií je to téměř dvakrát takový počet úmrtí.

Cílem práce bylo poukázat na nejzávažnější sociální dopady dopravní nehodovosti, což bylo splněno. Práce ukázala, že následky dopravních nehod jsou závažným sociálním problémem, který má dopady jak na zraněné, jejich příbuzné, pozůstalé po obětech dopravních nehod, tak na celou společnost.

Nejčastějším sociálním dopadem je ztráta zaměstnání těžce zraněných při dopravních nehodách, jejich blízkých, pokud chtějí jim chtěji věnovat náležitou péči. Negativním následkem je samozřejmě také narušení přirozených funkcí rodiny a to

nejen při úmrtí člena rodiny, ale i jeho při jeho trvalých následcích, kdy péče klade velké nároky na příbuzné, což má samozřejmě vliv na správnou výchovu dětí.

K dalšímu snížení počtu dopravních nehod a jejich následků by měla sloužit celá řada preventivních, represivních i legislativních opatření. K preventivním opatřením lze zařadit zveřejňování statistik dopravní nehodovosti a výzkumů, častější kontrolní akce ze strany Policie ČR, školení řidičů, zlepšení technického stavu vozovek ve smyslu odstranění stromů a reklam z okolí vozovek, užívání bezpečnostních pásů atd.. Mezi represivní opatření patří využívání horní hranice postihu ze strany Policie ČR, magistrátů, soudů. K legislativním opatřením patří zejména zvýšení pravomocí policistů.

7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- 1) AMBRŮŽEK, A. *Vliv bezpečnostních pásů na zranění osádky osobních automobilů v závislosti na nárazové rychlosti při čelních střetech*. České Budějovice, 2006. Diplomová práce na Zdravotně sociální fakultě Jihočeské univerzity. Vedoucí práce František Vorel.
- 2) ANDRES, J. *Nehodovost způsobená nepřiměřenou rychlostí* [online]. [cit. 2007-01-26].
URL: <<http://www.cdv.cz/oblasti/bsp/analyzy-nehodovosti/nehrychle.htm>>
- 3) BOLDIŠ, P. Bibliografické citace dokumentu podle ČSN 690 a ČSN 690-2 : Část 1 – Citace: metodika a obecná pravidla. Verze 3.2. © 1999 – 2004, poslední aktualizace 11.11.2004.
URL: <<http://www.boldis.cz/citace/citace1.ps>>
- 4) BOLDIŠ, P. Bibliografické citace dokumentu podle ČSN ISO 690 a ČSN ISO 690-2 : Část 2 – Modely a příklady citací u jednotlivých typů dokumentace. Verze 3.0. [online]. Poslední aktualizace 11. 11. 2004. 16 s. [cit. 2005-11-28].
URL: <<http://www.boldis.cz/citace/citace2.pdf>>.
- 5) CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Cyklistické přilby chrání život*. [online]. [cit. 2006-11-28].
URL: <<http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/prilby.htm>>.
- 6) CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu v ČR*. [online]. [cit. 2007-01-22].
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/ekoztr.htm>>
- 7) ČESKÝ A SLOVENSKÝ DOPRAVNÍ KLUB. *Dopad usmrcení nebo zranění při dopravních nehodách*. (online). (cit. 2007-04-12).
URL: <http://www.dopravniklub.ecn.cz/tisk_texty_cv_nehody.shtml>

- 8) DOBIÁŠ, M. *Vliv alkoholu na vznik smrtelných dopravních nehod řidičů osobních automobilů a jejich sociální dopad pro jejich rodinu a společnost*. České Budějovice, 2005. Diplomová práce na Zdravotně sociální fakultě Jihočeské univerzity. Vedoucí práce František Vorel.
- 9) KŘIVDA, V., *Základy organizace a řízení silniční dopravy*. 1. vydání Ostrava: 2006. 156 s. ISBN 80-248-1253-3
- 10) KUČEROVÁ, H., *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X
- 11) HÁLA, J. *Psychosociální práce s maladjustovanými osobami*. 1. vydání České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2005, 52 s. ISBN 80-7040-815-4
- 12) HANZALÍKOVÁ, I., *Rizikový řidič a psychologické teorie*. (online). [cit. 2006-12-05].
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/clanky/selhani.htm>>.
- 13) HAVLÍK, K., *Psychologie pro řidiče*. 1. vydání Praha: Portál, 2006. 223 s. ISBN 80-7178-542-3
- 14) HEINRICH, J. *Systémový program zvyšování bezpečnosti silničního provozu*. [online]. [cit. 2005-12-05].
URL: <<http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/spzbsp.htm>>.
- 15) HIRT, M. et al. *Vybrané kapitoly ze soudního lékařství*. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 1998. 76 s. ISBN 80-210-1806-2.
- 16) HOLČÍK, J., *Sociální lékařství*. 3. vydání Brno: Masarykova univerzita, 2006. 137 s. ISBN 80-210-3954-X
- 17) HOŘÍN, J. *Agresivita-latentní příčina dopravních nehod*. [online]. [cit. 2006-11-25].
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/agresiv.htm>>.
- 18) HOŘÍN, J. *Bodový systém hodnocení řidičů*. [online]. [cit. 2006-10-11].
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/clanky/bodysys2.htm>>.
- 19) HOŘÍN, J. *Zajišťování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v mezinárodních orgánech a institucích a v některých vyspělých evropských státech*. [online]. [cit. 2006-11-22].

URL: <<http://www.cdv.cz/text/archiv/bsp/zajbezpr.htm>>

- 20) LANGMAIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D. *Vývojová psychologie*. 3. vydání Praha: Grada Publishing. 344 s. ISBN 80-7169-195-X
- 21) LÍMOVÁ, L., *Teorie dopravní výchovy*. 1. vydání Praha: Karolinum, 2006. 82 s. ISBN 80-246-1157-0
- 22) MATOUŠEK, O., KOLÁČKOVÁ, J., KODYMOVÁ, P. *Sociální práce v praxi*. 1. vydání Praha: Portál, 2005. 352 s. ISBN 80-7367-002-X
- 23) MATOUŠEK, O., KROFTOVÁ, A. *Mládež a delikvence*. 1. vydání Praha: Portál 1998. 336 s. ISBN 80-7178-226-2
- 24) MINISTERSTVO DOPRAVY. *Akční plán realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2006*. [online]. [cit. 2005-11-28].
URL: <<http://www.nadacebesip.cz/2.php>>.
- 25) MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*. (online). (cit. 2006-11-28).
URL: <http://www.ibesip.cz/NR/rdonlyres/E3EDA36C-0607-43E4-8637-9A129155FE88/0/Strategie_final_050526.pdf>
- 26) MŮHLPACHR, P., *Sociální práce jako životní pomoc*. 1. vydání Brno: MSD, 2006. 228 s. ISBN 80-86633-62-4
- 27) PAVLÍČEK, K., *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání Praha: Police history, 2006. 351 s. ISBN 80-86477-24-X
- 28) *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2004. 158 s.
- 29) *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2005. 155 s.
- 30) *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2006. 157 s.
- 31) *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*.

Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2007. 156 s.

- 32) SKÁCAL, L., *Rozbor nehodovosti států*. Poslední aktualizace 22.12.2006 (citováno 6.1. 2007).
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp.hdno.htm>>
- 33) ŠTIKAŘ, J., *Psychologická prevence nehod*. 1. vydání Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5
- 34) TECL, J., *Varující vývoj dopravní nehodovosti na silnicích v ČR ve srovnání se zahraničím*. [online]. Poslední aktualizace 26.1.2007.
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/analyzy-nehodovosti/nehrychle.htm>>.
- 35) TECL, J., *Zajišťování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v mezinárodních orgánech a institucích a v některých vyspělých evropských státech*. Poslední aktualizace 28.1.2007 (citováno 26.2.2007).
URL: <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp.zajbezpr.htm>>
- 36) TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003*. [online].(cit. 2007-02-28).
URL: <<http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2003/rok2003.doc>>.
- 37) TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004*. [online].(cit. 2007-02-28).
URL: <<http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2004/rok2004.doc>>.
- 38) TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005*. [online].(cit. 2007-02-28).
URL: <<http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2005/rok2005.doc>>.
- 39) TESAŘÍK, J., SOBOTKA, P. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*. [online].(cit. 2007-02-28).
URL: <<http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2006/rok2006.doc>>.
- 40) TYPOVSKÝ, K. *Dopravní úrazy a boj proti nim*. 1.vyd. Praha : ROH, 1966. 124 s. ISBN 24-092-66.
- 41) VANICKÝ, J., TRUHLÁŘOVÁ, Z., *Sociální ekonomika*. Praha: Orfeus, 2006. 143

s. ISBN 80-903519-X

- 42) *Vyhláška č. 182/1991 Sb.*, kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení.
- 43) *Vyhláška č. 341/2002 Sb.*, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 44) VYKOPALOVÁ, H. *Sociálně patologické jevy v současné společnosti*. 1. vydání Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2002. 154 s. ISBN 80-244-0337-04
- 45) *Zákon č. 140/1960 Sb.*, trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.
- 46) *Zákon č. 100/1988 Sb.* o sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů.
- 47) *Zákon č. 200/1990 Sb.*, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
- 48) *Zákon č. 155/1995 Sb.*, o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů.
- 49) *Zákon č. 361/2000 Sb.*, o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 50) *Zákon č. 56/2001 Sb.*, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- 51) *Zákon č. 411/2005 Sb.*, o provozu na pozemní komunikaci s bodovými sankcemi, ve znění pozdějších předpisů.
- 52) *Zákon č. 108/2006 Sb.*, o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů.

8. KLÍČOVÁ SLOVA

- smrt
- dopravní nehoda
- rychlost
- prevence
- bezpečnost
- zranění
- sociální dopady

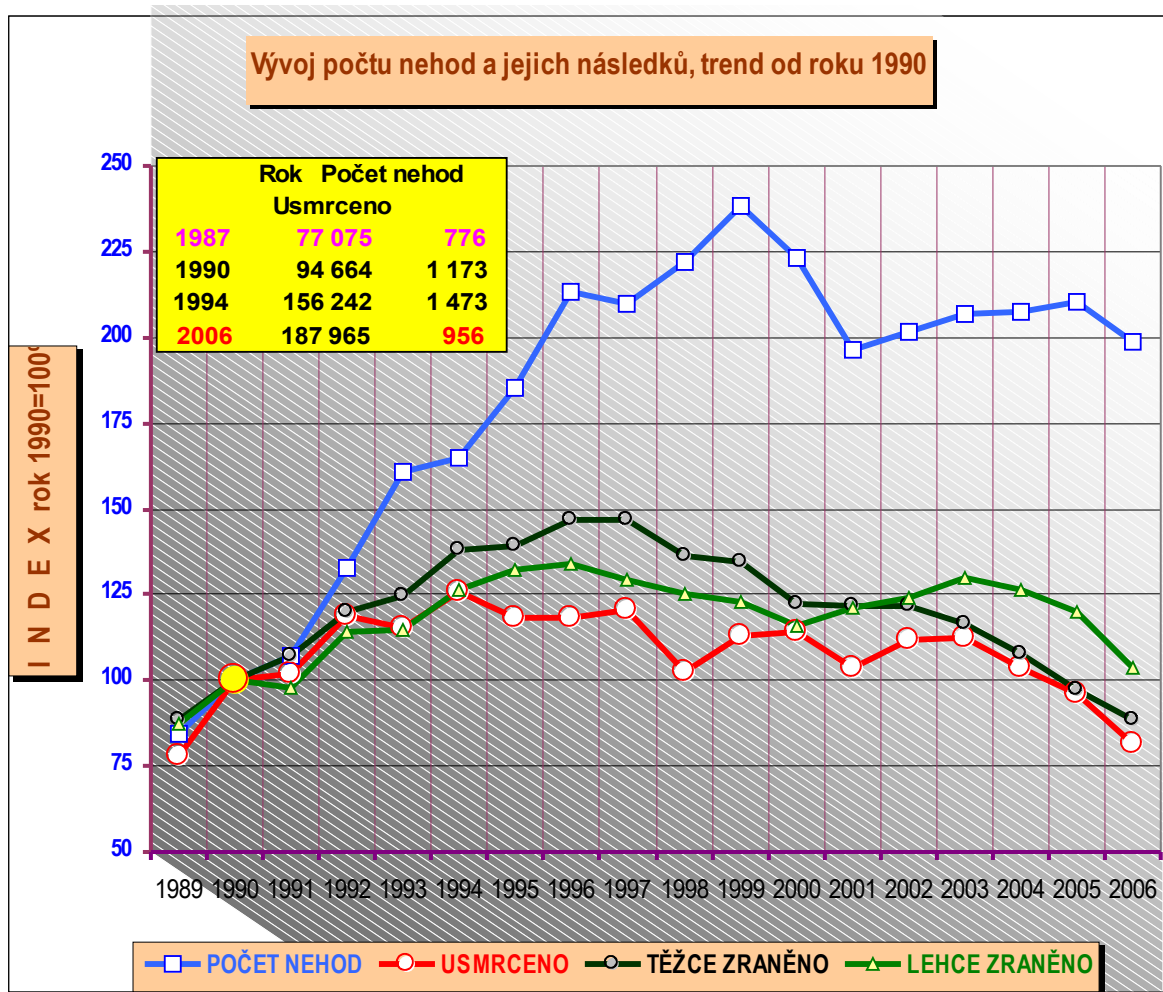
9. PŘÍLOHY

Příloha 1: Přehled nehodovosti v období roku 1990 – 2006

Příloha 2: Fotodokumentace dopravních nehod

Příloha 1

Přehled nehodovosti v období roku 1990 - 2006



Zdroj: Přehled nehodovosti v ČR, 2007.

Příloha 2

Fotodokumentace dopravních nehod

1 – nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky - dvě těžká zranění a jedno lehké zranění



Zdroj: Preventivně informační skupina Policie ČR

2 – nedodržení povolené rychlosti - smrtelné zranění viníka



Zdroj: Preventivně informační skupina Policie ČR

3 – nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky - jedno těžké zranění řidiče



Zdroj: Preventivně informační skupina Policie ČR