

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO  
PROVOZU – VIZE A REALITA

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Jiří Langer, Ochrana obyvatelstva

Vedoucí práce: Doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.

Olomouc 2013

**Jméno a příjmení autora:** Jiří Langer

**Název diplomové práce:** Národní strategie bezpečnosti silničního provozu – vize a realita

**Pracoviště:** Katedra aplikovaných pohybových aktivit

**Vedoucí bakalářské práce:** Doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.

**Rok obhajoby:** 2013

**Abstrakt:** Předkládaná bakalářská práce analyzuje Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tento dokument, vydaný Ministerstvem dopravy České republiky a schválený Vládou České republiky, si dává za hlavní cíl snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách v České republice. Cílem práce je srovnání vytyčených cílů Strategie s realitou.

**Klíčová slova:** BESIP, dopravní nehoda, chování, represe, statistika dopravních nehod, účastník silničního provozu, zákon o silničním provozu

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and surname:** Jiří Langer

**Title of the master's thesis:** National road safety strategy – vision  
and reality

**Department:** Department of Adapted Physical  
Activities

**Supervisor:** Doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.

**The year of presentation:** 2013

**Abstract:** The present thesis analyzes the national road safety strategy. This document, issued by the Ministry of Transport of the Czech Republic, approved by the Government of the Czech Republic, is giving the main target of reducing the number of road fatalities in the Czech Republic. The aim is to compare the targets Strategy to reality.

**Keywords:** Road Safety, traffic accident, behavior, repression, traffic accident statistics, participant in road traffic, road traffic act

I agree with lending of my bachelor thesis within the library service.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně pod vedením vedoucího práce Doc. Ing. Jaromíra Nováka, CSc. Uvedl jsem všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 10. června 2013

.....

Jiří Langer

Děkuji vedoucímu mé práce Doc. Ing. Jaromíru Novákovi, CSc. za vedení a pomoc při zpracování bakalářské práce. Touto cestou chci také poděkovat své rodině za trpělivost, morální podporu a pomoc po celou dobu mého studia.

Tato bakalářská práce vznikla v rámci projektu: „Problémy bezpečnosti 21. století a ochrana obyvatelstva.“ CZ.1.07/2.2.00/28.0068

## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>CÍLE .....</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>HISTORIE DOPRAVNÍCH PRAVIDEL .....</b>	<b>13</b>
3.1	Z HISTORIE DOPRAVNÍCH PRAVIDEL NA ČESKÉM ÚZEMÍ.....	13
3.2	ZÁKONY UPRAVUJÍCÍ CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU V ČR.....	15
<b>4</b>	<b>NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.....</b>	<b>20</b>
4.1	VZNIK A HISTORIE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ..	20
4.2	NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2004-2010.....	21
4.2.1	SWOT analýza NSBSP 2004-2010 .....	24
4.2.2	Prioritní problémové oblasti Strategie 2004 - 2010 .....	26
4.2.2.1	Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí.....	27
4.2.2.2	Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě .....	31
4.2.2.3	Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog.....	33
4.2.2.4	Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů .....	36
4.2.2.5	Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu .....	39
4.2.2.6	Vytváření bezpečného dopravního prostoru .....	43
4.2.2.7	Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě.....	46
4.2.2.8	Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy.....	48
4.3	REVIZE A AKTUALIZACE NSBSP na období 2008-2010 .....	50
4.3.1	Závěrečná doporučení revize a aktualizace NSBSP .....	53
4.4	NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011-2020.....	54
4.4.1	Vývoj nehodovosti v zemích EU.....	56
4.5	PRIORITNÍ PROBLÉMOVÉ OBLASTI NSBSP 2011-2020.....	57
4.5.1	Děti .....	57
4.5.2	Motocyklisté .....	60
4.5.3	Mladí a začínající řidiči.....	61

4.5.4	Stárnoucí populace .....	62
4.5.5	Agresivní způsob jízdy.....	65
<b>5</b>	<b>BEZPEČNOSTNÍ SITUACE NA KOMUNIKACÍCH OLOMOUCKA.....</b>	<b>67</b>
<b>6</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>71</b>
<b>7</b>	<b>SUMMARY .....</b>	<b>76</b>
<b>8</b>	<b>REFERENČNÍ SEZNAM.....</b>	<b>78</b>



## **POUŽITÉ ZKRATKY**

CDV	Centrum dopravního výzkumu
DI	Dopravní inspektorát
DN	Dopravní nehoda
GPS	Globální satelitní triangulační (lokalizační a navigační) systém
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
PČR	Policie České republiky
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR

# 1 ÚVOD

Bezpečnost silničního provozu – BESIP, slovo, které zná snad každý z nás. Kdo všechno a jakou měrou se na něm podílí? Jsme to my všichni, kteří každodenně vycházíme a vyjíždíme ze svých domovů za prací, za zábavou, za povinnostmi. Jakmile jsme mimo bezpečí zdí a ocitáme se na silnicích, chodnicích, popř. v jejích blízkostech, stáváme se přímými účastníky „boje o přežití“ – účastníky silničního provozu. Svým chováním se výraznou měrou každý z nás podílí na tom, zda tento boj vyhraje a vrátíme zpět do bezpečí domova. Všichni, kteří se tohoto provozu aktivně účastníme, zamysleme se nad tím, co můžeme udělat proto, aby se situace na cestách zlepšila, abychom se nemuseli strachovat o své děti a poté, až se vrátíme domů, nemuseli jsme ve večerních zprávách stále dokola sledovat, k jakým tragickým událostem dnes zase došlo na českých silnicích.

Naše chování obecně je ovlivněnou řadou faktorů. Je to výchova v rodině, ve škole, v autoškole. Chování je ovlivňováno a formováno úrovní sociálních skupin, ve kterých žijeme, společenskými normami a právními normami – zákony. Dohled nad bezpečným chováním na silnicích a dodržováním stanovených pravidel plní u Policie České republiky především služba dopravní policie.

U této složky PČR pracuji 13 let. Po celou dobu služebního poměru jsem zařazen u služby dopravní policie v Olomouci, kde je mým hlavním úkolem šetření dopravních nehod od těch nejbanálnějších, kde jde „jen o plechy“ až po ty nejtragičtější, při kterých se umírá. Nedodržování pravidel silničního provozu je nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod. K porušování dopravních předpisů, tak jako i ostatních norem, dochází nedbalostí nebo úmyslným jednáním. Celkový obraz dnešní české společnosti a ekonomická situace se promítají i do silničního provozu. Roste počet nechráněných účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů), ať už je to z důvodu sociálního (nedostatek prostředků na koupi a provoz motorového vozidla) nebo zdravotního (sportovci). Na druhé straně v lépe finančně zabezpečených domácnostech má každý dospělý své vozidlo, a čím větší, tím lépe. S velikostí roste bezpečnost, ale zároveň roste pocit nezranitelnosti, snižuje se pozornost, což má za následek zvýšení nebezpečí pro ty druhé - nechráněné.

V dnešní uspěchané době je pro mnohé čekání na autobus či tramvaj ztráta času. A jak víme, čas jsou peníze, které jsou dnes na prvním místě. Vozidel, ať už motorových nebo nemotorových, přibývá, ale silnic ne, ba právě naopak. S hustotou provozu se kvalita silnic snižuje a ocitáme se opět u otázky financí, kterých se, když se podíváme na dnešní silnice, správcům komunikací nedostává. S přibývajícím hustotou provozu na stále stejné hustotě silniční sítě roste nervozita, lhostejnost, bezohlednost, nezřídká přerůstající v agresivitu. Kdo z nás se na silnici denně nepotká s vozidlem těsně nalepeným na zadní části svého vozu, s řidiči troubícími bez zjevné příčiny, s řidiči s telefonem u ucha nebo s dunícím hlukem, jdoucím z radia vozidla vedle vás? Jezdíme zamyšlení nad svými pracovními a rodinnými povinnostmi, pozornost se vytrácí a riziko vzniku dopravní nehody se zvyšuje. Pojem dopravní nehoda je definován v Zákoně č. 361/2000 Sb. (zákon o silničním provozu).

*„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“ (Zákon č. 361/2000 Sb., § 47)*

Aby se zastavil vzrůstající trend počtu dopravních nehod na českých silnicích, vypracovalo a v roce 2002 vydalo Ministerstvo dopravy České republiky strategický dokument, jehož hlavním cílem bylo a stále je snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách. Tento dokument se jmenuje Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (Strategie, NSBSP).

## 2 CÍLE

Cílem mé práce je analýza prioritních oblastí vydaných Strategií bezpečnosti silničního provozu pohledem dopravního policisty a prostřednictvím nashromážděných statistických údajů odpovědět na otázku, zda prostředky a nástroje, které měly a mají vést ke zlepšení bezpečnosti na českých silnicích, naplnily v konkrétních oblastech očekávání či nikoliv a jak bezpečné jsou komunikace na Olomoucku.

### 3 HISTORIE DOPRAVNÍCH PRAVIDEL

#### 3.1 Z HISTORIE DOPRAVNÍCH PRAVIDEL NA ČESKÉM ÚZEMÍ

První pravidla regulující provoz na českých silnicích byla určena výhradně pro nemotorová vozidla. Jejich platnost se vztahovala pouze na jednotlivé části monarchie. V roce 1866 byl přijat zákon č. 47, jímž se vydal „řád policie silniční“, platný pro Království české kromě hlavního města Prahy. O devět let později je jiný zákon č. 5 určen pro „veřejné neerární silnice markrabství Moravského“ s vyloučením obou hlavních měst, Brna a Olomouce. Rok 1878 pak přenáší tentýž zákon také na silnice vévodství Slezského.(tipcar.cz, 2005)

První mezinárodní pravidla pro provoz motorových vozidel byla přijata v Paříži roku 1909. Pamatovala i na to, že stroje nesmí „obtěžovati dýmem nebo parou příliš mimojdoucí“ a zavedla také dopravní značky. Brzy po vzniku Československa však vláda jízdu soukromými vozidly zakázala, výjimky požívali pouze lékaři. Vedl ji k tomu akutní nedostatek pohonných hmot po válce. Zákaz platil až do 10. března 1921. Teprve v roce 1935 byly přijaty zásady upravující silniční provoz jednotným způsobem na celém území státu. Dalším významným mezníkem se stal přechod na jízdu vpravo. Levostranný provoz skončil 1. května 1939. Za touto změnou však nestáli Němci, jak se často uvádí, ale zákon č. 275 z roku 1938. Říšskoněmecké předpisy, které platily od listopadu 1939, zavedly dosud neznámé novinky. Některé jako by se staly inspirací i pro předkladatele současné novely zákona: „*Kdo nedbá dopravních předpisů, je na předvolání dopravně policejního úřadu povinen zúčastnit se vyučování o chování v silniční dopravě.*“ Tato pravidla také zavedla přednost zprava a dopravní značky Zákaz zastavení a Zákaz stání. Novým zákonem se ale nemuseli řídit všichni. Na seznamu výjimek byly například pohotovostní oddíly a strážní sbory SS. Říšskoněmecké předpisy platily až do roku 1951. Tehdy vláda vydala nový zákon upravující silniční provoz, který si vzal za vzor obdobné předpisy v Sovětském svazu. „*Uvážíme-li, že doprava je obzvlášť citlivé místo pro nepřátelskou sabotáž a diversi - pak není zajisté od věci, jestli i z tohoto místa vyzveme všechny skutečné komunisty v dopravě, aby přísným a disciplinovaným plněním svých povinností jakož i zvýšenou*

*ostrážitostí ve službě dbali o řádný chod dopravy a pomáhali odhalovat vědomé škůdce a sabotéry,*“ hřímal Klement Gottwald na zasedání ÚV KSČ. (tipcar.cz, 2005)

V roce 1953 vyšlo ve Sbírce zákonů republiky Československé, částka 32, vládní nařízení č. 54, o provozu na silnicích. Tímto nařízením byly zřízeny dopravní inspektoráty. Těm jsou napříště svěřeny všechny agendy týkající se silničního provozu.

V § 9 uvedeného nařízení se řidiči ukládalo, že musí dát své vozidlo k dispozici dopravním orgánům, požadují-li je k pronásledování podezřelých osob.

*„Držitel vozidla a každý, kdo jej řídí, je povinen za náhradu poskytnout vozidlo po nezbytnou dobu orgánům ministerstva národní bezpečnosti, vyžaduje-li obecný zájem, zejména při stíhání podezřelých osob, k dopravě osob zraněných nebo k jízdě na místo dopravní nehody nebo živelní pohromy.“* (Vládní nařízení o provozu na silnicích č. 54/1953)

Jako červená nit se motoristickými zákony táhnou omezení pamatující na rychlost. *„Rychlost jízdy nesmí být v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu,*“ stálo v nařízení c. k. místodržitelství v Království českém koncem 19. století. Na jiném místě se praví: *„O trzích, v úzkých ulicích, kde dva vozy nemohou vedle sebe jeti, dále kde silnice jest zahrazena, v prudkých zatáčkách silničních a křižovatkách na prudkých srázích silnic nesmí se jezdit rychleji, než jak jde chodec.“* Zákon z roku 1935 dovoľoval jet v uzavřených osadách rychlostí nejvýše 35 km/h a způsobem "co nejtišším". Kromě toho zakazoval kouření za jízdy. Říšskoněmecké předpisy přinesly do obcí čtyřicítka, zároveň však omezily rychlost na volných silnicích na 80 km/h. V poválečném období platila v obcích nejprve padesátka, šedesátikilometrovou rychlost určila až vyhláška č. 100 z roku 1975. Zajímavostí bylo, že rychlost v obci nebyla omezena v noci mezi 23 a 5 hodinou ranní. Dlouhá desetiletí po válce také na silnicích mimo obec neplatily žádné rychlostní limity, to se změnilo až 31. července 1979. Od té doby se na silnicích smělo jezdit nejvýše devadesátkou a na dálnicích 110 km/h. (tipcar.cz, 2005)

V 1. polovině 80. let se řadila tehdejší ČSSR mezi státy Evropy s nejnižší nehodovostí. Nejméně mrtvých při dopravních nehodách bylo v ČSSR v roce 1986 (88,5 v počtu usmrcených na milion obyvatel), což znamenalo nejnižší počet ze všech evropských zemí. Tehdejší systém se však vyznačoval vyšší disciplínou a respektem ke státním a policejním orgánům. Úkoly policejních orgánů v té době plnil Sbor národní bezpečnosti (SNB), který byl tvořen dvěma složkami, politickou Státní bezpečností (StB) a Veřejnou bezpečností (VB), která dohlížela mimo jiné i na bezpečnost na silnicích. Respekt k této složce nemalou měrou přispěl k nízké nehodovosti i bez hrozby vysokých pokut.

Se změnou politického systému na konci roku 1989 došlo i ke zrušení Státní národní bezpečnosti a úkoly Veřejné bezpečnosti převzala nově vzniklá Policie České republiky (PČR). Došlo k uvolnění chování celé společnosti. Lidé si začali principy demokracie vykládat po svém, což se promítlo i do chování na silnicích. Důsledkem byl obrovský nárůst nehodovosti.

Maxima v počtu usmrcených při dopravních nehodách bylo dosaženo v roce 1994 (1637 usmrcených v období 30 dní od nehody). Na konci 90. let se podařilo počet usmrcených na českých silnicích snížit, ale jak v roce 2002, tak i v roce 2003, měl trend opět rostoucí charakter.

### **3.2 ZÁKONY UPRAVUJÍCÍ CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU V ČR**

Vývoj zákonů souvisí s vývojem společnosti. Tak jak se rychle mění úroveň české společnosti, tak často se musí měnit i zákony. Pokud je znění zákona pro udržení zavedených norem chování nedostačující, je potřeba jej novelizovat. To se týká především bezpečnostních zákonů, mezi které rozhodně můžeme zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) řadit. O změně v chování českých řidičů hovoří počet jeho novelizací, kterých bylo za 13 let jeho účinnosti celkem 28! Takové množství změn vede k nepřehlednosti a neznalosti zákona, čehož důkazem je každodenní jednání s účastníky silničního provozu.

Do roku 1997, kdy vstoupil v platnost zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění dalších předpisů, byla v platnosti vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Její novelou č. 233/2007 došlo k zásadní změně a to ke snížení nejvyšší dovolené rychlosti v obci na 50km/hod. a na rychlostních komunikacích ke zvýšení dovolené rychlosti na 130 km/h.

Snížení rychlostního limitu v obci bez pochyb přispělo ke zvýšení bezpečnosti na silnicích, a to i přes skutečnost, že běžná praxe je taková, že řidiči jezdí v obci do 60km/hod. a spoléhají na to, že policejní radary nebudou nastaveny na tak nízké překročení rychlosti.

Posledním, stále platným a novelizovaným zákonem, upravujícím pravidla chování na pozemních komunikacích je Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu). V červenci 2006 přinesla novela uvedeného zákona zákonem č. 411/2005 Sb. zavedení zásadních novinek. Nejdůležitějším se ukázalo být zavedení bodového systému.

Riziko ztráty řidičského průkazu po dosažení 12 bodů se tak stalo nepoměrně větší hrozbou než možnost sankce finanční. Riziko ztráty řidičského oprávnění má dopad zejména na řidiče profesionály, pro které je vlastnictví řidičského průkazu zdrojem obživy. Praxe ukázala, že zavedením tohoto represivního opatření došlo i ke zklidnění movitých řidičů, pro které jsou výše finančních postihů za páchané přestupky směšné. Že se v případě zavedení bodového systému jedná o krok správným směrem, který by mohl přinést výrazné snížení počtu nebezpečných recidivních řidičů, ukazují v současnosti návrhy jeho změn, snažící se o zmírnění jeho dopadu, jako jsou např. zvýšení 12 bodového limitu, snížení bodového hodnocení konkrétních ustanovení apod.

Nedostatek bodového systému spatřuji v nutné a v současnosti ne zcela bezchybné komunikaci mezi dvěma resorty, a to Ministerstvem vnitra ČR zastoupeném PČR a Ministerstvem dopravy ČR, které je zastoupeno správními orgány, vedoucími evidenci řidičů a zapisujícími trestné body. Dalším nedostatek spatřuji v nemožnosti přestupce jednoduše si zjistit stav jeho bodového hodnocení. Toto je možné pouze za úplatu a není možný online přístup.



Zásadním opatřením od této doby je také opětovné oprávnění PČR zadržet na místě přestupku v konkrétních případech řidičský průkaz. S rostoucím množstvím uživatelů mobilních telefonů a souvisejícím nevěnováním se řízení během telefonních hovorů došlo k zákazu držení mobilních telefonů. Byla zavedena povinnost užití dětských autosedaček na všech typech komunikací. Zásadní změna týkající se cyklistů je povinnost použití cyklistické přilby u cyklistů mladších 18 let.

Další z novel, tentokrát z roku 2011, zavedla další bezpečnostní novinku, a to povinné používání zimních pneumatik od listopadu do března v závislosti na stavu vozovky a na počasí.

Dne 6. září 2011 vyšel ve Sbírce zákonů ČR Zákon č. 297/2011 Sb., který přinesl prozatím poslední změnu Zákona č. 361/2000 Sb., účinnou od 1. ledna 2012, resp. 19. ledna 2013. Tato novela přináší tolik diskutovanou novinku pro provozovatele vozidel. Toto nové ustanovení silničního zákona zní:

*„Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem“ (Zákon č. 361/2000 Sb., § 10 odst. 3)*

Za nesplnění této zákonem dané povinnosti hrozí provozovateli dle § 125f citovaného zákona pokuta do 10 tis. Kč. Úplné znění paragrafu je následující:

#### § 125f

##### Správní delikt provozovatele vozidla

(1) Právnícká nebo fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

(2) Právnícká nebo fyzická osoba za správní delikt odpovídá, pokud

- a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání,
- b) porušení povinnosti řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a

c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.

(3) Za správní delikt podle odstavce 1 se uloží pokuta. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 tis. Kč. (Zákon č. 361/2000 Sb., § 125f)

Zrušení tzv. osoby blízké ano či ne? Oponenti tohoto nového prvku v silničním zákonu poukazují na porušování lidských práv, kolizi s Listinou základních práv a svobod a s Ústavou ČR. Položme si ale otázku, co je víc, ochránit společnost před nebezpečným chováním, a její zájem na zjištění a potrestání těch, co porušují zákony nebo zájem jednotlivce vyhnout se postihu? Zákodníci dali jasně na srozuměnou, že v tomto případě je přednější ochrana společnosti.

Praxe byla do zavedení tohoto ustanovení následující. Převážná část (až 80 %!) zjištěných dopravních přestupků, týkajících se oznámených parkování a rychlostí, u nichž se nepodařilo na místě zjistit řidiče, byla odkládána právě z důvodu odkazování se vlastníků vozidel na „osobu blízkou“. Důsledkem tohoto bylo, že si takovýto přestupek zastavil, kde chtěl, kdy chtěl a jel si rychle, jak chtěl. Jakmile při tomto jednání nebyl spatřen policistou, popř. nezastavil na jeho signál a nebyl dostižen, měl vyhráno.

O správnosti nově zavedené odpovědnosti vlastníka vozidla vypovídá i článek uveřejněný na internetovém portálu Novinky.cz, ve kterém vedoucí oddělení správního řízení na pražském magistrátu, Milan Hubka, mimo jiné uvádí:

*„Dá se říct, že výmluva na osobu blízkou už se mívá účinkem. Zatímco před platností této novely se kolem osmdesáti procent vlastníků vozů na osobu blízkou vymlouvalo, nyní naopak raději námi určenou pokutu hned zaplatí. Tímto rychlým způsobem teď vyřídíme kolem 65 procent případů.“* (novinky.cz, 2013)

Ačkoliv zavedení odpovědnosti provozovatele osobně velice kvituji, musím zde podrobit kritice, že se dané ustanovení nevztahuje na případy, kdy má porušení pravidel za následek dopravní nehodu. V těchto případech již nedochází k ohrožení zájmu společnosti, ale přímo k následku ve formě škody na majetku, ne-li na zdraví. Ve většině případů je takovéto chování po dopravní nehodě úmyslné s vidinou vyhnout se trestu. Policejní praxe a statistiky dopravních nehod jsou výmluvné. V roce 2012 PČR šetřila 12 385 dopravních nehod, zaviněných neznámým pachatelem, který z místa dopravní nehody ujel. Z celkového počtu nehod zaviněných řidiči toto číslo představuje 17,6 %!

Při těchto nehodách bylo usmrceno 13 osob (o pět více než v roce 2011) a zraněno 822 osob. Pro srovnání v roce 2011 bylo šetřeno 11 416 nehod zaviněných nezjištěným řidičem.

Je třeba zavést takové sankce, které by odradily řidiče od dopravních nehod ujíždět. Podle současné platné legislativy, pokud řidič ujede z místa dopravní nehody, při které nedošlo ke zranění osob, a škoda nepřesáhla 100 tis. Kč, zákaz činnosti se neukládá! Maximální možná sankce je 5 tis. Kč. Zejména v takto nastavené legislativě vidím příčinu takového množství ujetí od dopravních nehod. Za opakování uvedeného jednání již hrozí zákaz činnosti, ale pouze od jednoho do šesti měsíců, což také považuji za nepřiměřeně mírný trest. Pro srovnání, např. v sousedním Rakousku je za obdobný skutek, kdy provozovatel neuvede osobu řidiče, sankce do 5000 EUR (130 tis. Kč). Při průměrném platu cca 60 tis. Kč, činí sankce dvojnásobek platu. U nás i v případě uložení maximální výše sankce 10 tis. Kč to není ani polovina průměrného platu. Dá se tedy předpokládat, že při zachování nastavených parametrů bude mít opatření efekt pouze na nemajetné provozovatele vozidel.

## **4 NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU**

Evropská komise, jeden z hlavních orgánů Evropské unie, připravující návrhy evropských právních předpisů, vydala v r. 2001 tzv. *Bílou knihu evropské dopravní politiky*. Jedním z hlavních cílů v knize obsažených je snížení počtu usmrcených účastníků silničního provozu na komunikacích zemí Evropské unie z více než 40 000 v roce 2000 na 50 % v roce 2010. Po vstupu do EU se i Česká republika připojila k plnění úkolů vytyčených *Bílou knihou*. V roce 2004 vyhlásila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2004-2010, jejíž opatření měla přinést splnění cílů vytyčených Komisí. Ve vztahu k České republice představoval cíl snížení počtu usmrcených z 1334 do 30 dnů po dopravní nehodě na 667 usmrcených v cílovém roce 2010.

### **4.1 VZNIK A HISTORIE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU**

Strategii schválila usnesením č. 394 Vláda České republiky dne 28. dubna 2004. Jednalo se o dokument vypracovaný Ministerstvem dopravy ČR, který byl výsledkem práce meziresortní pracovní skupiny složené ze zástupců státní správy společně s dalšími odborníky a zástupci veřejné správy. Koncepce Strategie vycházela (a stále vychází) ze stanovení základních cílů (prioritních oblastí). Následně se stanovily prostředky, opatření a nástroje k dosažení těchto cílů. Po čtyřech letech byla strategie přehodnocena a vládou schválena Revize a aktualizace Strategie na období 2008–2010 (2012). Dne 10. srpna 2011 byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599 nová Strategie na roky 2011–2020.

## 4.2 NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2004–2010

Ze statistik vyplývá, že každý den roku 2002 došlo na českých silnicích v průměru k 522 oznámeným dopravním nehodám. Z výše uvedeného počtu došlo u 73 nehod ke zranění osob. Z uvedeného počtu bylo 15 osob zraněných těžce a 79 lehce. Tento stav byl alarmující a dlouhodobě společensky i ekonomicky nepřijatelný, což potvrzuje tabulka č. 1 a následný rozbor ekonomických následků.

Tabulka 1. Jednotkové náklady na nehodu s usmrcením člověka.

<b>Jednotkové náklady na nehodu s usmrcením člověka</b>		
<b>Přímé náklady (v Kč)</b>	náklady na zdravotní péči	182 686
	hasiči	6 494
	policie	4 615
	hmotné škody	769 952
	<b>Administrativní náklady</b>	
	policie	40 715
	soudy	9 420
	pojišťovny	123 192
	administrativní náklady celkem	173 327
	<b>Přímé náklady celkem</b>	<b>1 137 074</b>
	<b>Nepřímé náklady (v Kč)</b>	ztráta za produkci
sociální výdaje		1 314 598
<b>Nepřímé náklady celkem</b>		<b>16 507 512</b>
<b>Ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby celkem v Kč</b>		<b>17 644 586</b>

zdroj: CDV

Pro stanovení ekonomických následků nehod v ČR se používá Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích. Metodiku zpracovává Centrum dopravního výzkumu (CDV). O důležitosti ekonomického aspektu vypovídají jednotkové náklady na nehodu s usmrcením člověka, které činí 17 644 586 Kč. Pro srovnání uvádím i vyčíslení nákladů při ostatních dopravních nehodách. Náklady na nehodu s těžkým zraněním činí 3 841 882 Kč, náklady na nehodu s lehkým zraněním činí 650 990 Kč a náklady na nehodu bez zranění člověka činí 258 301 Kč.

V této části jsou zahrnuty výdaje policie, soudů, pojišťoven, léčebné náklady. Největší podíl na celkové sumě činí, tzv. ztráty za produkci, tj. ztráty, vzniklé předpokládaným hospodářským přínosem oběti, který již v důsledku jejího úmrtí nebude vyprodukován.

Nejsou v ní zahrnuty škody subjektivní, jako je např. utrpení účastníků nehody a pozůstalých, bolest a žal.

Bezprostředním cílem Strategie bylo zlomit negativní vývoj a nastartovat celospolečenskou změnu v přístupu k problematice bezpečnosti silničního provozu. Hlavní cíl, který byl Strategií vytyčen, spočíval ve snížení počtu usmrcených osob na českých silnicích (do 24 hod. po nehodě) do roku 2010 na 50 % úrovně roku 2002, tj. na 657 osob.

Jaká byla situace v nehodovosti před rokem 2002, který byl mezníkem Strategie pro srovnání nehodovosti v následujících letech, dokládá tabulka č. 2. Červeně jsou zvýrazněny roky, ve kterých došlo ke zhoršení stavu v dané kategorii oproti roku předešlému, zeleně meziroční vývoj pozitivní. Z tabulky vyplývá, že počet usmrcených v uvedených letech měl rostoucí tendenci.

Tabulka 2. Vývoj celkového počtu DN a následků v ČR v letech 1990–2002

	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Usmrceno do 24 hod.	1173	1473	1384	1386	1411	1204	1322	1336	1219	1314
Usmrceno do 30 dnů	1291	1637	1588	1568	1597	1360	1455	1486	1334	1431
Těžce zranění	4519	6232	6298	6621	6632	6152	6093	5525	5493	5492
Lehce zranění	23371	29590	30866	31296	30155	29225	28747	27063	28297	29013
Nehody celkem	94664	156242	175520	201697	198431	210138	225690	211516	185664	190718

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z Revize a aktualizace NSBSP 2004-2010*

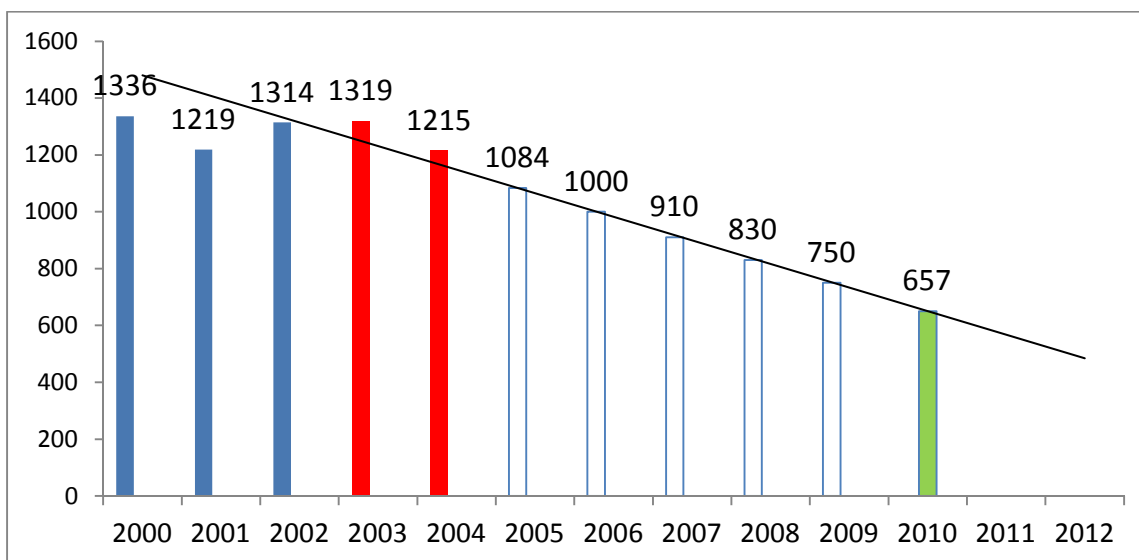
Pro objektivnost statistických údajů týkajících se úmrtnosti při dopravních nehodách má větší vypovídající hodnotu počet usmrcených do 30 dnů od dopravní nehody, neboť jsou zde připočteny i případy, kdy se ani přes následnou zdravotní péči nepodařilo zraněného zachránit.

Navrhovaná Strategie vycházela z:

- analýzy dopravních nehod v České republice,
- stavu právní úpravy v České republice ke dni 30. 11. 2003,
- současných kompetencí a úrovně výkonu veřejné správy,
- SWOT analýzy,
- mezinárodních závazků České republiky,
- dopravní politiky České republiky.

Na podkladě statistik nehodovosti v ČR byla vypracována prognóza předpokládaného vývoje dopravních nehod do r. 2010 při plnění opatření stanovených Strategií. Tuto prognózu znázorňuji v grafu č. 1. Strategie si dala za cíl, dosáhnout v cílovém roce 2010 počtu usmrcených při dopravních nehodách na 657 osob (znázorněno zeleně). Jak by vypadalo postupné snižování usmrcených v případě lineárního poklesu, ukazuje následující graf. Z grafu vyplývá, že již v prvním roce existence strategie byl počet usmrcených vyšší, než byl předpoklad (znázorněno červeně).

Graf 1. Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Strategie



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

#### 4.2.1 SWOT analýza NSBSP 2004–2010

Analýza vnitřních silných a slabých stránek Strategie a vnějších příležitostí a hrozeb, které mohly ovlivnit efektivnost Strategií připravovaných opatření.

##### **Silné stránky:**

- zájem vlády ČR na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích deklarovaný v Dopravní politice ČR (např. opatření Dopravní čtyřlístek)
- deklarovaná ochota států s vysokým standardem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (GB, NL) pomoci České republice při řešení této problematiky v rámci bilaterálních vztahů
- zvyšující se aktivita politiků na poli zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
- dlouhodobě udržovaná databáze dopravních nehod u Policie ČR doplněná lokalizací nehod s využitím GPS
- dobrá úroveň a tradice dětských dopravních soutěží, pravidelnost výuky
- dlouhodobá tradice a kontinuita dopravní výchovy na prvním stupni základních škol
- zvyšující se aktivita nevládních organizací v problematice bezpečnosti silničního provozu
- existence metodiky pro provádění bezpečnostních auditů, bezpečnostních inspekcí a jejich ověřování v pilotních projektech
- proškolení základní skupiny bezpečnostních auditorů
- intenzivnější zapojení komerční sféry do aktivit zaměřených na zvyšování bezpečnosti silničního provozu
- rostoucí zájem masmedií o problematiku bezpečnosti silničního provozu
- změna legislativy

##### **Slabé stránky:**

- není dostatečně akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany;
- nedostatečná koordinace aktivit realizovaných jednotlivými subjekty, a to jak státními, tak i nestátními;



- nerozpracování Strategie do strategických dokumentů odpovědných subjektů a do jejich akčních plánů;
- málo rozsáhlá aplikace zahraničních doporučení ze strany mezinárodních organizací, i výsledků zahraničních výzkumných projektů;
- zkreslené a mnohdy věcně nepodložené informování o problematice bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v médiích;
- bezohledné a agresivní chování některých účastníků provozu na pozemních komunikacích;
- nízká míra dodržování pravidel silničního provozu ze strany široké veřejnosti, ale i profesionálů;
- nízká vymahatelnost práva a z toho plynoucí nerespektování pravidel provozu na pozemních komunikacích i policejních a správních orgánů;
- absence přijímání adekvátních kroků, pokud opatření nejsou dostatečně účinná, a to u většiny subjektů;
- nekompletnost celostátní databáze možných opatření a jejich účinků;
- nedostatečná zajištěnost finančních prostředků pro financování aktivit vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu;
- nezařazení bezpečnostního auditu do procesu plánování a schvalování nových a rekonstruovaných úseků pozemních komunikací;
- nedostatečné zajištění výchovného působení bodového systému;
- nedostačující výcvik budoucích řidičů v autoškolách a systém státního dozoru nad autoškolami.

#### **Příležitosti:**

- snížení nehodovosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména jejich nejvážnějších následků na životě a zdraví;
- snížení nehodovosti zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích především dětí, chodců a cyklistů;
- snížení ekonomických celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí;
- užší spolupráce resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy a krajských úřadů v oblasti prevence;
- zvýšení vnímání vlastní odpovědnosti za bezpečnost silničního provozu;
- zvýšení atraktivity práce u Policie ČR;

- aplikace nástrojů evropské směrnice „Řízení bezpečnosti na komunikacích“;
- využití možností nových technologií a nástrojů ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
- možnost získání finančních prostředků z fondů EU;
- vytvoření společensky žádoucích standardů chování;
- zvýšení obecné akceptace a vymahatelnosti práva.

**Rizika:**

- při nedosažení cílů pokles podpory i pokles motivace pro další aktivity;
- ohrožení života a zdraví všech účastníků silničního provozu;
- zvýšení negativních dopadů na životní prostředí;
- nedostatečná podpora problematiky ze strany rozhodovacích orgánů a politických institucí;
- nárůst celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu;
- nedostatek respektování Strategie při tvorbě zákonů a předpisů týkajících se bezpečnosti silničního provozu;
- nedostatečné finanční zajištění navržených opatření. (NSBSP, 2004, s. 26)

Stejně jako je důležitá SWOT analýza pro strategické řízení firem, neméně důležitá je i pro strategické plánování. Výše uvedená SWOT analýza, z které, mimo jiných aspektů, vycházela SNBSP, se ukázala jako správná zejména v oblasti slabých stránek, které shrnuly tristní situaci na českých silnicích a dále pak v oblasti rizik, která se, bohužel, ukázala taktéž jako oprávněná. Oblast příležitostí nebyla naplněna tak, jak by bylo zapotřebí a oblast silných stránek, která měla být „hlavním tahounem“ Strategie, nedokázala minimalizovat oblast slabých stránek a rizik.

#### **4.2.2 Prioritní problémové oblasti Strategie 2004–2010**

Problémové oblasti, na které se NSBSP 2004–2010 zaměřila, byly:

- snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí
- snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě

- snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog
- snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zadržných systémů
- zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu
- vytváření bezpečného dopravního prostoru
- zlepšení opatření bezprostředně po nehodě
- zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

#### **4.2.2.1 Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí**

Pojem nepřiměřená rychlost je definována v zákoně o silničním provozu takto:

*„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně 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“ (Zákon č. 361/2000 Sb., § 18)*

Statistiky Policie ČR jsou jednoznačné, nepřiměřená rychlost je z dlouhodobého hlediska hlavní příčina dopravních nehod, při kterých se umírá. V roce 2002, tedy v roce, který byl pro Strategii výchozí, bylo vlivem nepřiměřené rychlosti usmrceno 556 osob, což v daném roce představovalo téměř 50 % usmrcených při dopravních nehodách na českých silnicích.

Cílem strategie v této oblasti bylo snížení usmrcených osob až o 200 ve srovnání s rokem 2002. Tohoto cíle mělo být dosaženo zejména změnou legislativy, represivními opatřeními a úpravami komunikací prvky dopravního zklidňování.

Jedním z nejvýznamnějších změn v oblasti legislativy bylo zavedení bodového systému v červenci 2006 novelou zákona č.361/2000 Sb., zákonem č. 411/2005 Sb. Zavedení bodového systému na území ČR není úplnou novinkou. Před rokem 1989 platil obdobný systém. Obdobný systém je zaveden i v dalších 19 státech Evropské unie.

K 31. březnu 2013 bylo od zavedení v roce 2006 vybodováno, tj. bylo vyzváno správním orgánem, aby odevzdalo řidičský průkaz a pozbylo tak právo k řízení motorových vozidel na území ČR na dobu 1 roku z důvodu dosažení 12 trestných bodů, 36 773 řidičů. Z uvedeného počtu připadá 34 649 (94,69 %) na muže a 2124 (5,31 %) na ženy. Z celkového počtu registrovaných řidičů to je 0,56 %. 563 129 řidičů již má na svém kontě minimálně 1 trestný bod, což představuje 8,53 % všech registrovaných řidičů.(mdcr.cz, 2013)

Další změnou, působící na zlepšení chování řidičů, mělo být zavedení oprávnění policie odebrat řidičský průkaz na místě přestupku. Policie skutečně má od roku 2006 tuto možnost, ale tato se netýká přestupků za překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Takovéto oprávnění mají ze zákona o silničním provozu v současné době jen správní orgány, které uloží zákaz řízení motorových vozidel v délce 6 až 12 měsíců v případě, že řidič překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více nebo v případě, že řidič překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více dvakrát a vícekrát v posledních 12 měsících. Tyto přestupky musí policie oznamovat a nelze je řešit na místě uložením blokové pokuty.

Oprávnění policie zadržet řidičský průkaz i v uvedených případech by jistě napomohlo jednak ke zjednodušení správního řízení (správní orgány by nemuseli obtížně od řidiče získávat jeho řidičský průkaz) tak i ke splnění výchovného účelu sankce (od doby zadržení by již nemohl řídit motorová vozidla).

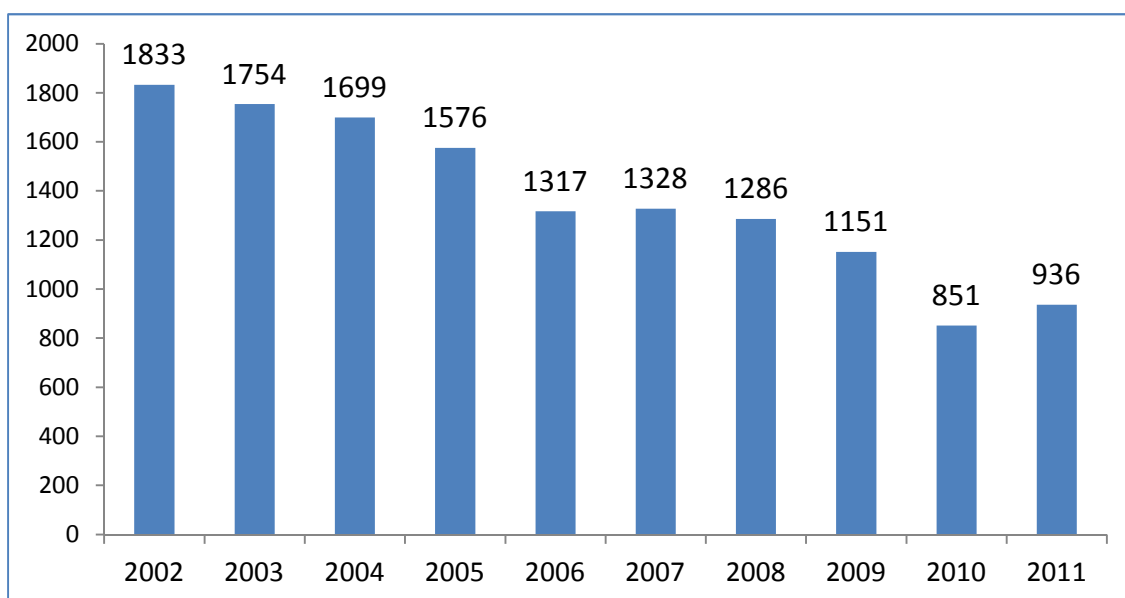
Pokud se podíváme na výši sankcí za nejzávažnější přestupky týkající se překročení nejvyšších dovolených rychlostí, pak tyto mohou opět uložit pouze správní orgány. Nejvyšší možná finanční sankce, kterou umožňuje zákon o silničním provozu, je 10 tis. Kč. Pro srovnání do 1. července 2006 byla maximální sankce 3 tis. Kč.

Zkušenosti z praxe dokazují, že mezi opatření, která bezesporu ovlivňují rychlost jízdy, patří zavedené prvky dopravního zklidňování. Jako nejúčinnější se jeví výstavba vjezdových ostrůvků na začátcích obcí a zpomalovací prahy. O užitečnosti těchto prvků hovoří jejich časté poškození od podvozkových částí vozidel neukázněných řidičů, kteří buďto dopravní značení na takovéto prvky upozorňuje, nebo dopravní značení ignorují. V posledních letech se také ve velké míře začaly používat stacionární i mobilní

informativní měřiče rychlosti, působící na chování řidiče především tím, že si není jist, zda dané zařízení je či není opatřeno záznamovým zařízením a zda může být pořízený záznam použit jako důkaz. Svůj podíl má jistě i to, že řidič si uvědomí, že se o rychlosti, kterou jede, dozví i lidé v okolí. V současnosti si obce na vlastní náklady pořizují také světelné signály tříbarevné soustavy (semaforey), které jsou řízeny rychlostí přijíždějících vozidel. Překročí-li vozidlo povolenou rychlost, na semaforu se rozsvítí červená, takže je řidič nucen zastavit před semaforem. Stejně jako data získaná z informačních měřičů rychlosti, tak i z těchto tyto semaforů, by měly obce dále zasílat správním orgánům k dořešení, což se neděje a řidiči toho zneužívají. Snaha zvýšit bezpečnost v obcích tak zůstala v půli cesty. V tomto směru je co zlepšovat.

V grafu č. 2 uvádím počet těžce zraněných osob v jednotlivých letech. I tento ukazatel měl převážně klesající tendenci, a to až do roku 2010. V roce 2011 počet těžce zraněných zaznamenal opět nárůst. Počet těžce zraněných v roce 2012 ke dni vložení dat nebyl zveřejněn.

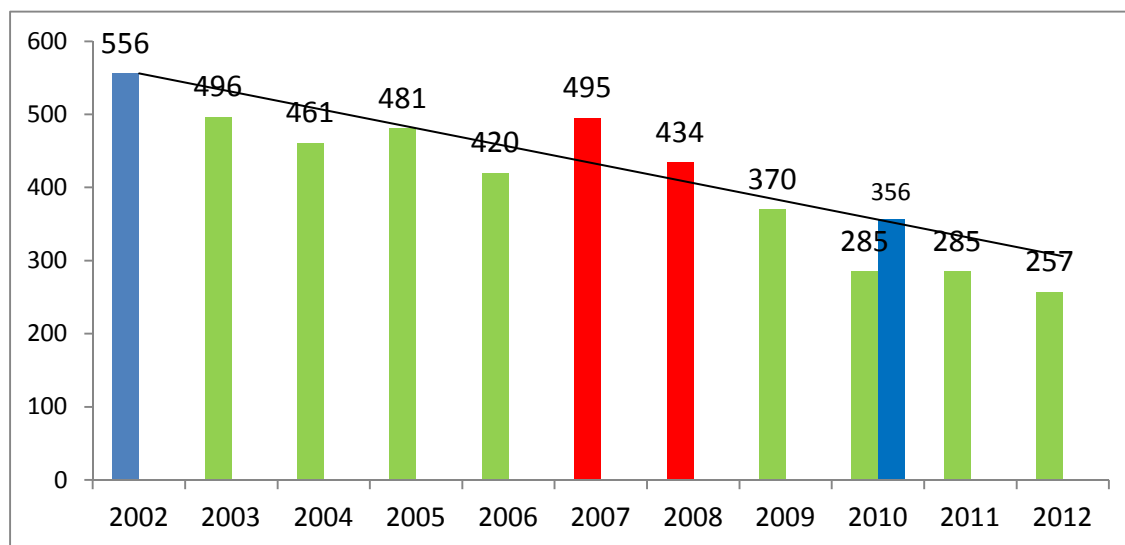
Graf 2. Vývoj počtu těžce zraněných při DN zaviněných nepřiměřenou rychlostí



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Jak se vyvíjel počet usmrcených osob po dobu trvání Strategie, uvádím v grafu č. 3.

Graf 3. Vývoj počtu usmrcených při DN zaviněných nepřiměřenou rychlostí



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Závěr: Z grafu vyplývá, že cíl Strategie v oblasti snížení počtu usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti byl naplněn. Mimo roky 2007 a 2008, kdy byl oproti předpokladu Strategie počet usmrcených vyšší (vyznačeno červeně), má stále sestupnou tendenci a od roku 2009 je počet usmrcených dokonce nižší než Strategie předpokládala (počty usmrcených pod předpokladem Strategie vyznačen v grafech zeleně, modře předpoklad Strategie k cílovému roku 2010).

Zkušenosti z praxe ukazují, že ačkoliv počet usmrcených klesá, počet těch, co jezdí nedovolenou rychlostí nikoliv. V roce 2012 byla rychlost druhou nejčastější příčinou dopravních nehod po nesprávném způsobu jízdy. V počtu usmrcených se však řadí na místo první.

Nepřiměřená rychlost jako příčina nehody s usmrcením osob má stále přímou souvislost s více jak 40 % všech úmrtí v silničním provozu. Zůstává tak hlavní příčinou nehod se zraněním osob. Podíl nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí klesl pod 40 % pouze v letech 2003 a 2004. Průměrný pokles počtu usmrcených při nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí byl v letech 2002-2009 5,7 % ročně, což je o něco méně ve srovnání s průměrným poklesem celkového počtu usmrcených při nehodách (6,3 %). (NSBSP, 2011, s. 15)

#### **4.2.2.2 Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě**

Pojem dát přednost v jízdě je definována v zákoně o silničním provozu takto:

*„Dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy“ (Zákon č.361/2000 Sb., § 2)*

Nedání přednosti v jízdě byla v roce 2002 druhou nejčastější příčinou nehod se smrtelným zraněním. Předpokladem v této oblasti Strategie bylo prostřednictvím zvolených opatření docílit snížení počtu usmrcených do roku 2010 o 30 lidských životů oproti roku 2002, tzn. ze 172 usmrcených na 142 usmrcených.

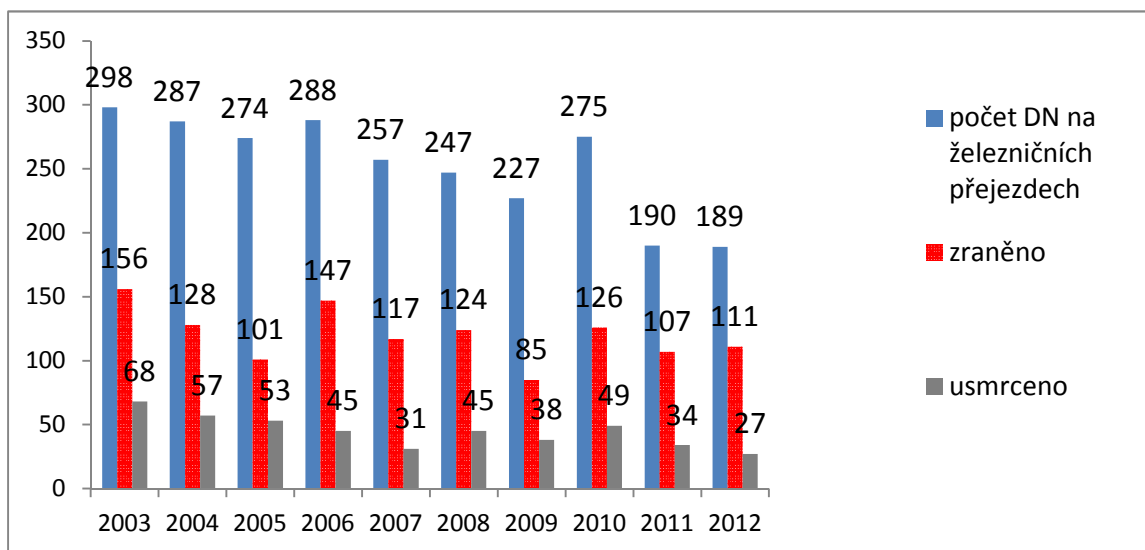
Hlavní nástroje, které měly vést ke snížení počtu dopravních nehod z důvodu nedání přednosti v jízdě, byly zejména: zvyšování srozumitelnosti dopravního vybavení a značení, zvláště pak na vedlejších komunikacích, udržování rozhledových trojúhelníků křižovatek, zlepšování celkové přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti. Dále zvýšení počtu instalovaných stacionárních zařízení pro záznam odhalených jízd na červenou na křižovatkách a železničních přejezdech.

Zkušenosti z praxe ukazují, že vina je nejčastěji na straně řidiče a nikoliv na straně dopravního značení, rozhledů či přehlednosti. Ať už jde o nedání přednosti v jízdě na křižovatkách řízených světelnými signály či dopravním značením, nebo neřízených, na kterých platí tzv. přednost zprava, opět je na vině buďto nevěnování se řízení a přehlédnutí dopravního značení, nebo po hlavní komunikaci přijíždějícího vozidla popř. na křižovatkách řízených světelnými signály úmyslné nerespektování těchto signálů s úmyslem projet na poslední chvíli na oranžovou nebo právě se rozsvěčující červenou. Obdobná situace je i na přechodech pro chodce. Praxe mi dává opět za pravdu, že zavedení tzv. přednosti chodců na přechodech v takové podobě, jak je prováděna, není nejšťastnější a je nebezpečná zejména pro děti a seniory, kteří nevědí, jak se na přechodech chovat. Řidiči vozidel toho zneužívají a těmto lidem znemožňují bezpečné přejítí vozovky. Důsledek je takový, že každé ráno vidáme před školami městské strážníky a policisty, jejichž přítomnost řidiče umravňuje.

Zkušenosti z praxe plně korespondují s Poradou (2000), který uvádí: „Na správnost rozhodování řidiče při řešení průjezdu křižovatkou má podstatný vliv fenomén, který označujeme jako psychologickou přednost. Může k němu docházet na všech typech křižovatek. Jedná se o vzdání se přednosti v jízdě na křižovatce, kde podle pravidel tuto přednost řidič má, nebo o prosazování přednosti v jízdě tam, kde tuto přednost nemá.“ (Porada a kol., 2000, s. 95)

Zvláštní kapitolou je nedání přednosti v jízdě na vlakových přejezdech. V České republice se nachází přes 8 tisíc označených železničních přejezdů. Pouze 2 tisíce přejezdů jsou vybaveny světelným signalizačním zařízením. I přesto na těchto přejezdech dochází k takřka polovině evidovaných nehod. Vývoj nehodovosti na železničních přejezdech dokumentuji v grafu č. 4. Z grafu je patrný pokles celkového počtu dopravních nehod. U zraněných není snížení tak markantní a tento ukazatel se nedaří trvale snižovat. Podobný vývoj můžeme sledovat i u usmrcených osob. Taktéž v této kategorii dochází střídavě ke snížení a zvýšení počtu usmrcených.

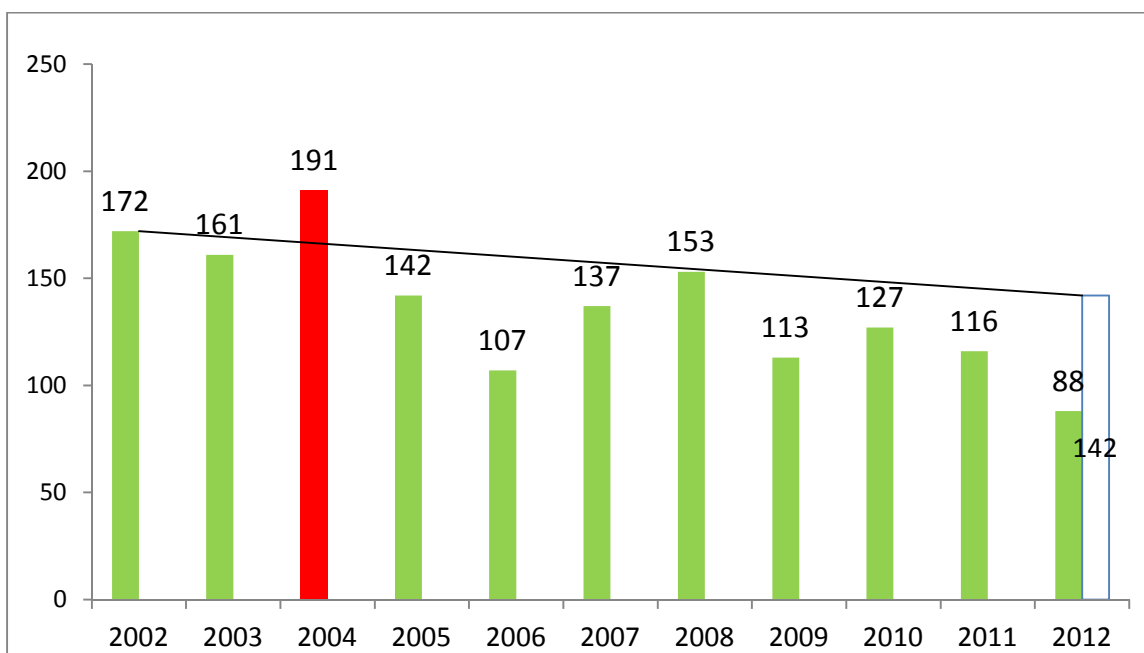
Graf 4. Vývoj DN a následků na železničních přejezdech



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z Drážní inspekce



Graf 5. Vývoj počtu usmrcených při DN zaviněných nedáním přednosti v jízdě.



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Závěr: Z grafu č. 5 je zřejmé, že cíl Strategie v této oblasti se podařilo naplnit. I přesto bylo v roce 2012 nedání přednosti v jízdě z pohledu počtu usmrcených (88 usmrcených) na třetím místě po nesprávném způsobu jízdy (244 usmrcených) a nepřiměřené rychlosti (257 usmrcených). Z celkového počtu dopravních nehod bylo nedání přednosti s počtem 12 260 nehod taktéž třetí nejčastější příčinou. Pokud nedojde ke změně ve výchově řidičů, počet nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě se rapidně nezlepší.

#### 4.2.2.3 Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog

V České republice je v současnosti (na rozdíl od většiny zejména západních zemí) nulová tolerance hladiny alkoholu v krvi při řízení a to i přesto, že v *Bílé knize* vydala Evropská komise doporučení, aby všeobecný limit hladiny alkoholu, týkající se všeobecně všech řidičů, nebyl vyšší jak 0,5 promile (0,5 mg/ml). U profesionálů, motocyklistů a nezkušených řidičů byl doporučen limit 0,2 promile.

Z hlediska celkového počtu nehod s podílem alkoholu patřila Česká republika v roce 2002 mezi nejlepší evropské země. I přesto byl meziroční nárůst (2001–2002) dopravních

nehod zaviněných pod vlivem alkoholu u řidičů motorových vozidel téměř 4 %. Počet usmrcených stoupl téměř o 35 %! Na celkovém počtu usmrcených se dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu podílely cca 5 %.

Mezi nejdůležitější nástroje, ovlivňující chování řidičů, měl patřit výrazně vyšší dohled policie v nočních hodinách a o víkendech, zavedení bodového systému a znovuzavedení oprávnění zadržet řidičský průkaz na místě přestupku.

V prvních dvou letech po zavedení bodového systému a znovuzavedení oprávnění policie zadržet v případě jízdy pod vlivem alkoholu řidičský průkaz došlo k razantnímu poklesu usmrcených, což však bylo vystřídáno opětovným razantním vzestupem i přes opatření policie, spočívající v provádění orientačních dechových zkoušek u všech silničních kontrol a všech účastníků dopravních nehod.

Působit prostřednictvím mediálních kampaní na dospělého jedince, utvrzeného ve svých názorech a postojích, nemůže zastoupit výchovnou úlohu základních vzdělávacích institucí jako je rodina a škola. Pokud se má podařit zastavit vzrůstající počet uživatelů drog a alkoholu, je třeba, aby byla účinná zejména výchova v době, než člověk usedne za volant.

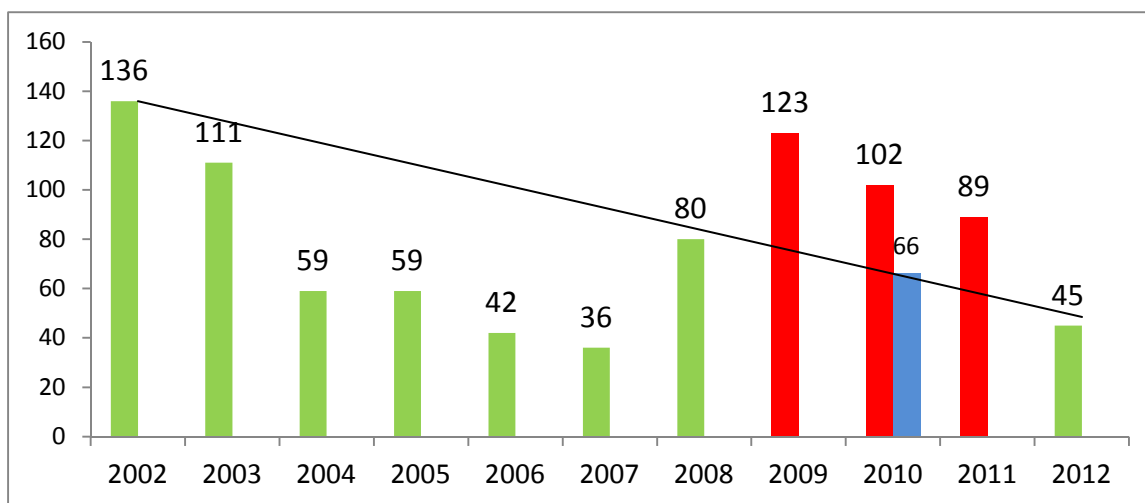
Výrazně vyšší dohled policie jako další z opatření, které mělo přinést zlepšení současného stavu, nebylo možné splnit z prostého důvodu. V roce 2004 byl personální stav 47 tis. policistů. Počet policistů se stále snižuje, kdy na rok 2013 je vládou schválen stav necelých 39 tis. policistů. Nelze tedy očekávat, že s menším počtem policistů na silnicích bude zvýšen počet kontrol.

Zkušenosti z praxe ukazují, že roste počet řidičů, zejména mladých, kteří řídí pod vlivem návykových látek. V roce 2012 bylo těmito řidiči zaviněno 154 nehod, při nichž zemřely 3 osoby. Odhalit tyto řidiče je pro policii v případě, že se řidič nechová podezřele, obtížnější než odhalit řidiče pod vlivem alkoholu, který má charakteristický zápach. V současné době je i obtížný dokazovací proces. Tento je finančně nákladný a zdoluhavý. Zjednodušení dokazovacího procesu by měla přispět chystaná novela zákona o silničním provozu. Počet odhalených řidičů však i přes veškerá úskalí stoupá díky zaměření policie na tuto oblast řidičů a dá se předpokládat, že tento trend bude pokračovat.

V souvislosti s požíváním alkoholu a drog nedochází pouze k páchání přestupků, ale i trestných činů, v současné době je nejčastějším přečinem ohrožení pod vlivem návykových látek (§ 274 trestního zákoníku), kterého se řidič dopouští řízením vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, ať už se do tohoto stavu přivedl požíváním alkoholu nebo jiné návykové látky.

V případě realizace všech opatření, navrhovaných Strategií, mělo být v cílovém roce 2010 zachráněno až 70 lidských životů oproti roku 2002. Z grafu č. 6 je zřejmé, že i přes pokles v počtu smrcených v prvních čtyřech letech strategie, došlo v letech 2008, 2009, 2010 a 2011 k opětovnému nárůstu usmrcených (v roce 2009 byl dokonce větší jak v roce 2003). K rapidnímu poklesu došlo až v roce 2012 (45 osob) z celkového počtu 4974 dopravních nehod, u nichž sehrál roli alkohol. Negativní vývoj v letech 2008 až 2011 a osobní zkušenosti z šetření dopravních nehod v roce 2013 ukazují, že razantní snížení počtu usmrcených v roce 2012 bude jen obtížně udržitelné.

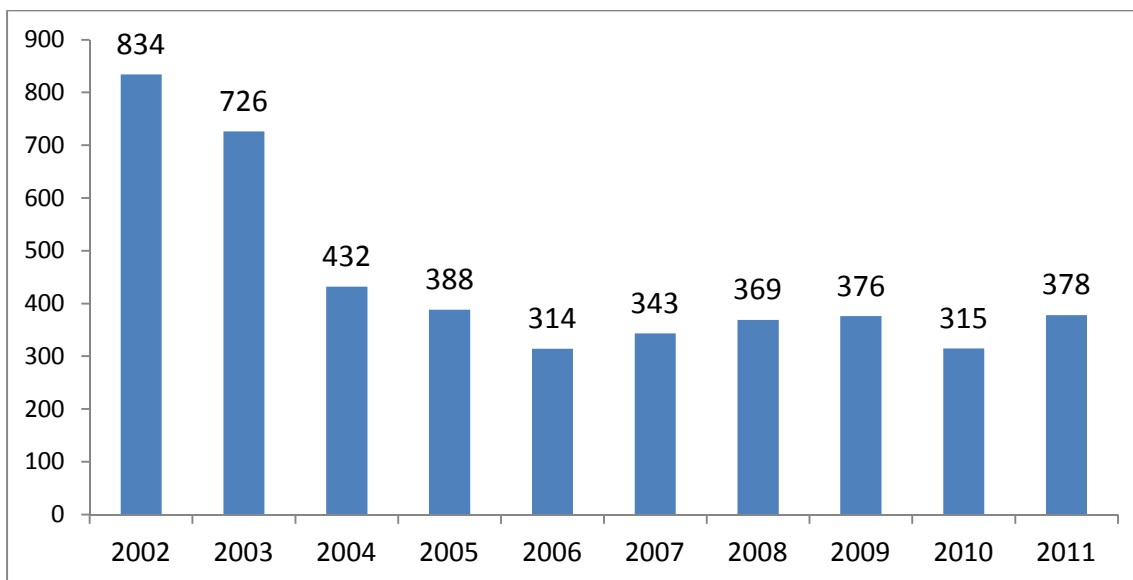
Graf 6. Vývoj počtu usmrcených při DN s alkoholem u viníka



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

V grafu č. 7 uvádím počty těžce zraněných osob při dopravních nehodách, na kterých se podílel alkohol. I v této kategorii není vývoj pozitivní. Nejnižší počet těžce zraněných byl v roce 2006. V roce 2011 byl dokonce druhý nejvyšší od roku 2005.

Graf 7. Vývoj počtu těžce zraněných při DN s alkoholem u viníka DN



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Závěr: Cíl Strategie, pokles počtu usmrcených na 66 osob v roce 2010 se v dané oblasti splnit nepodařilo a provedená opatření nebyla v této oblasti dosti účinná.

#### 4.2.2.4 Snížení vážnosti následků nehod zvýšením používáním zádržných systémů

*„Zádržný bezpečnostní systém je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen „dětská autosedačka“).“ (Zákon č 361/2000Sb., § 2)*

Zádržné systémy (bezpečnostní pásy, dětské autosedačky) patří spolu se vzduchovými bezpečnostními vaky (airbagy) k nejvýznamnějším prvkům pasivní bezpečnosti ve vozidle.

*„Prvky pasivní bezpečnosti rozhodují o zranění, případně přežití řidiče a posádky při dopravní nehodě.“ (Weigel, 2013, s. 108)*

*„Důležitou podmínkou přežití případné dopravní nehody je využití všech prvků pasivní bezpečnosti, kterými je naše vozidlo vybaveno. Týká se to zejména bezpečnostních pásů. Obvyklý argument: „... ten kousek to nestojí za to“, je nesmyslný, nehoda se nám může stát kdykoli a kdekoli, a to i na několika metrech jen při vyjetí z garáže na ulici. Stejně důležité je i upoutání spolujezdců bezpečnostními pásy. Mnoho těžkých úrazů řidiče vzniká totiž tak, že do sedadla řidiče narazí zezadu neupoutaný spolujezdec.“*  
(Weigel, 2013, s. 109)

Používání bezpečnostních pásů ze strany řidičů motorových vozidel, tak i spolujezdců, byla v minulosti velice podceňována, mimo jiné z nedostatečné osvěty. Jak vyplynulo z průzkumů, používání bezpečnostních pásů se značně lišilo, a to od 30 do 80 %, podle druhu komunikace (dálnice, silnice prvních, druhých, třetích tříd) i místa (v obci, mimo obec). Souvislost mezi uvedenými procenty a počtem usmrcených byla zřejmá. V roce 2002 došlo při dopravních nehodách k usmrcení 336 osob, které nebyly připoutány bezpečnostním pásem, nebo nebyly přepravovány v autosedačce. V případě přijetí navržených opatření se předpokládalo takové zvýšení četnosti používání bezpečnostních systémů, které by k roku 2010 přineslo až 90 zachráněných životů oproti výchozímu roku 2002.

Je mylné se domnívat, že bezpečnostní pás zachrání život, za každé situace. Při rychlostech nad 80km/h. je i přes připoutání se riziko usmrcení vysoce pravděpodobné. Na druhou stranu je mylné až naivní domnívat se, že při rychlostech do 50km/h zapřením rukou o volant překonáme síly, které nás v případě dopravní nehody tlačí vpřed. Síly působící na tělo při této rychlosti jsou stejné, jakoby člověk skočil z cca 10 metrů, což odpovídá pádu ze třetího patra.

Co se děje s nepřipoutaným tělem řidiče při nárazu popisuje odstrašující online článek s názvem: „Připoutejte se, prosím!“

*„... Zatímco vůz po nárazu již stojí, tělo pokračuje dále stejnou rychlostí (50, 90, 130 km/h). V cestě mu stojí horní rám okna, přední sklo, volant a palubní deska. Následkem nárazu na tyto předměty dojde k poranění obličeje, kostí lebky a mozku. Volant mezitím devastuje žebra, plíce a srdce, eventuelně síla nárazu odtrhne některou z velkých cév, které k srdci vedou. Kromě toho tento náraz způsobí roztržení jater a sleziny a možná*

*i závěsu střeva. V porovnání s tím jsou několikanásobné zlomeniny končetin banální záležitostí.*“(ibesip.cz)

Vyhodnocení účinnosti bezpečnostních pásů je popsáno v témže článku:

*„Účinnost bezpečnostního pásu řidiče osobního automobilu je závislá také na druhu srážky. V případě čelního nárazu je účinnost pásu 43 %, v případě bočního nárazu 39 %, při střetu zezadu je účinnost 49 % a při převrácení vozu je účinnost pásů 77 %.*“(ibesip.cz)

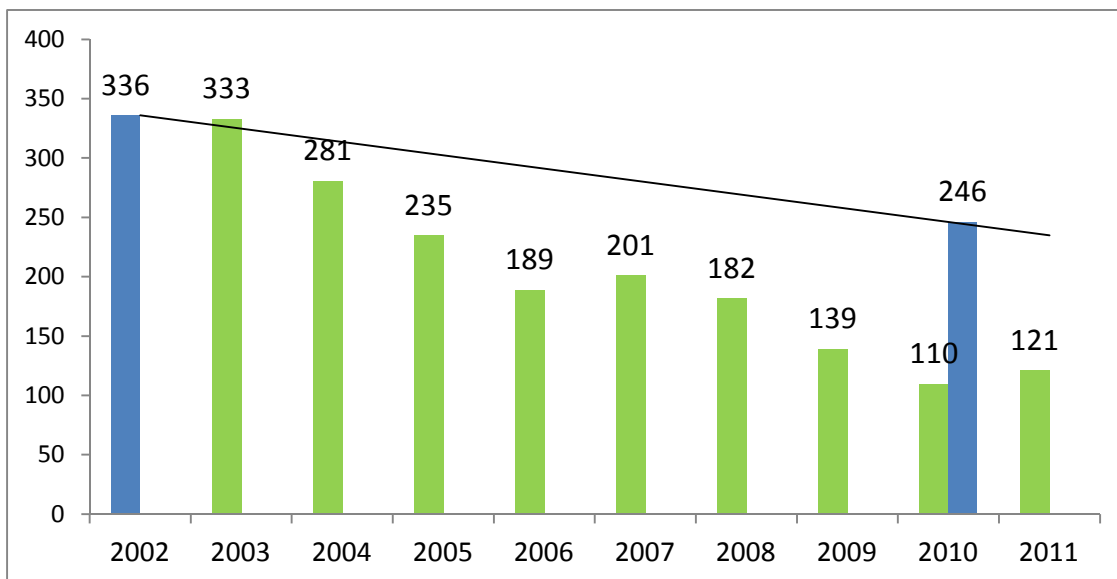
Hlavní opatření Strategie, která měla vést ke zlepšení přístupu k používání bezpečnostních prvků, měly být: preventivní a vzdělávací působení a kampaně, novela silničního zákona, ve které byla zavedena povinnost používat dětské zádržné systémy na všech komunikacích a zvýšený policejní dohled jako represe.

Z preventivních a vzdělávacích kampaní zaměřených na používání bezpečnostních pásů byla nejvíce mediálně známá kampaň oddělení BESIPu „*Smrt se nepoutá*“, která proběhla v prvním roce existence Strategie. V oblasti represe došlo k poslední změně novelou silničního zákona zákonem č. 133/2011 Sb. Důležitost používání bezpečnostních systémů dokládá i skutečnost, že se tato kategorie objevila při přehodnocování bodového systému uvedenou novelou mezi přestupky, u kterých byl zpřísněn bodový postih za nepřipoutání se za jízdy bezpečnostním pásem z původních 2 bodů na současné 3 body a v případě nepřipoutaných dětí na body 4. Tyto změny platí od 1. srpna 2011.

Závěr: V dané oblasti můžeme konstatovat, že přijatá opatření splnila svůj cíl.

O účinnosti uvedených opatření hovoří počet usmrcených v roce 2010, kdy bylo ve stejné kategorii usmrceno 109 osob. Klesající trend dokumentuje graf č. 8. V grafu, ve kterém jsou započítány úmrtí pasažérů v osobních vozidlech, tzn. nejen řidičů, ale i spolujedoucích na předních a zadních sedadlech vozidel, je zřejmý pokles usmrcených nad očekávání Strategie.

Graf 8. Vývoj počtu usmrcených osob nepřipoutaných bezpečnostním pásem



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

#### 4.2.2.5 Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

Vysoké procento usmrcených a těžce zraněných chodců a cyklistů v roce 2002, (269 usmrcených chodců a 134 cyklistů) představovalo 30 % z celkového počtu usmrcených osob. Proto se stala ochrana zranitelných účastníků jednou z prioritních oblastí Strategie.

Právní definice chodce a cyklisty je uvedena v zákoně o silničním provozu.

*„Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.“*  
(Zákon č. 361/2000 Sb., § 2)

*„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“*  
(Zákon č. 361/2000 Sb., § 2)

Z uvedeného ustanovení zákona vyplývá, že cyklista je řidičem nemotorového vozidla a platí pro něj veškeré povinnosti řidiče podle ust. § 5 Zákona č.361/2000 Sb. Neplést si s povinnostmi řidiče motorového vozidla podle ust. § 6 Zákona č.361/2000 Sb.!

V oblasti změny chování těchto účastníků měly být hlavními nápravnými nástroji vzdělávání a osvěta, již zmíněná aplikace prvků dopravního zklidňování a zvýšený dohled policie zaměřený na chování chodců jak na přechodech, tak i mimo ně.

Mezi prvky dopravního zklidňování, které slouží ke zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech, patří jednoznačně výstavba dělených přechodů pro chodce na širokých komunikacích. Součástí přechodu je dělicí ostrůvek, který umožní chodci přejít nejčastěji polovinu komunikace, poté znovu zhodnotit situaci a dokončit přecházení. Dalším významným prvkem je nasvětlování přechodů pro chodce. V současné době probíhá např. projekt „Osvětlíme přechody“, do kterého je zapojena i veřejnost. Na základě jejího hlasování dojde k nasvětlení 35 nebezpečných přechodů na náklady společnosti ČEZ. Za snížené viditelnosti se jako důležitý bezpečnostní prvek ukazují tzv. zapuštěná světelná návěstidla, což jsou LED diody doplňující vodorovné dopravní značení přechodů.

Praxe ukazuje, že častou příčinou dopravních nehod s účastí chodců jsou chybné domněnky chodců, že mají na přechodech pro chodce absolutní přednost. Meritem problému je skutečnost, že chodci, ale i řidiči, kteří nepatří do skupiny řidičů, povinně se účastnících školení ze silničního zákona, nejsou ničím nuceni, osvěžovat si své znalosti silničního zákona a jsou tak vzdělávání pouze informacemi z médií, která prezentují zákon ne zcela přesně. V praxi to vypadá tak, že chodci, vstupující na přechod s představou absolutní přednosti před vozidly, aniž by se rozhlédli a vyhodnotili rychlost a vzdálenost příjíždějícího vozidla, vstupují do silnice bez rozmyslu a neuvědomují si, že to jsou především oni, koho zdraví je ohroženo.

**Motto: Je lepší ztratit minutu v životě než život v minutě**

Silniční zákon v tomto případě nevyznívá jednoznačně:

*„Řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu*



pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje“ (Zákon č. 361/2000 Sb., 5 odst. 2 písm. f)

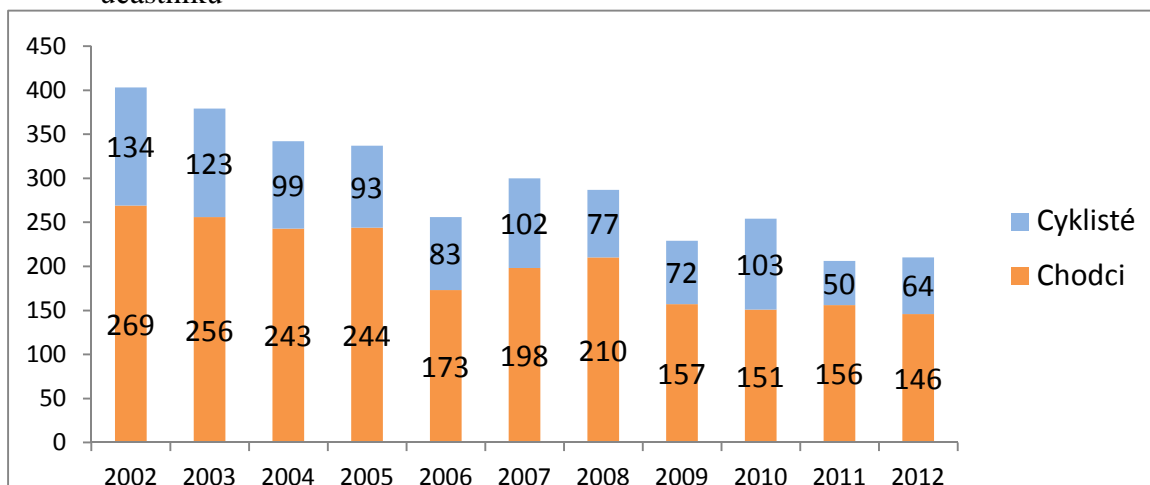
Oproti tomuto ustanovení, chránícího zájmy chodců, je zde ustanovení, které má chránit zájmy řidičů:

„... Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem“ (Zákon č. 361/2000Sb., § 54 odst. 3)

Výše uvedená ustanovení, zejména pak pojem „bezprostředně“ činí šetření následných dopravních nehod na přechodech nemalé problémy. Je třeba znalců, aby složitě vypočítávaly možnosti jednotlivých účastníků k zabránění střetu apod.

Z grafu č. 9 vyplývá, že na celkovém počtu usmrcených zranitelných účastníků se výraznější měrou podílejí chodci před cyklisty. I přes tento fakt došlo v roce 2012 k velkému nárůstu usmrcených cyklistů oproti poklesu usmrcených chodců. Celkem zahynulo 64 cyklistů (+14 oproti roku 2011). Jen každý devátý usmrcený cyklista užil při jízdě ochrannou přilbu!

Graf 9. Zastoupení cyklistů a chodců na celkovém počtu usmrcených zranitelných účastníků



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Pro představu jaké nebezpečí představuje pro chodce střet s vozidlem, uvádím v tabulce č. 3. Ze znaleckých posudků a zkoušek vyplývá, že brzdná dráha osobního vozidla na suchém živičném povrchu (asfaltu) včetně reakční doby řidiče je při rychlosti 50 km/h 28,1 m a při rychlosti 60 km/h je to 35,2 m do úplného zastavení.

Tabulka 3. Úmrtnost chodců při čelním střetu s vozidlem (dle rychlosti vozidla)

Rychlost v km/h	Úmrtí chodců v %
60	Téměř každý chodec umírá (84%)
50	Cca polovina chodců umírá (45%)
30	Každý 20. chodec umírá (5%)

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z NSBSP 2004-2010*

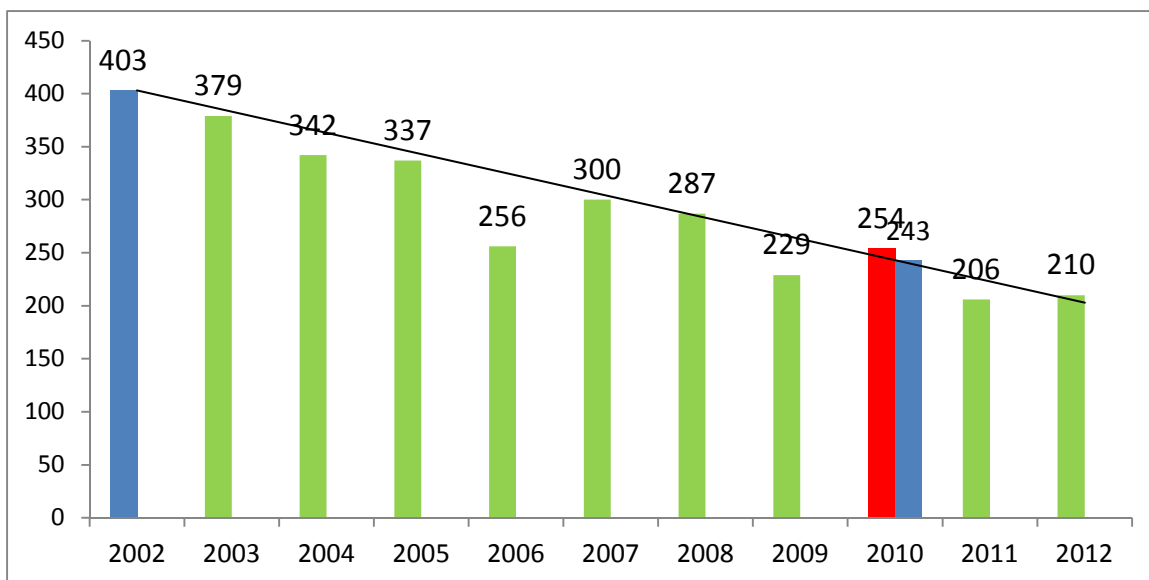
Pro život a zdraví cyklistů se ukázalo jako vysoce pozitivní ustanovení silničního zákona, týkající se povinnosti užít za jízdy cyklistickou přilbu. Do roku 2006 tato povinnost platila pro cyklisty do 15 let věku. Novelou zákona v roce 2006 byla tato povinnost zpřísněna na věkovou hranici 18 let. Zkušenosti z praxe ukazují, že tento bezpečnostní prvek užívá i stále větší množství cyklistů starších 18 let.

V oblasti dopravní infrastruktury je ve vztahu k osobě cyklisty jistě nejdůležitější probíhající výstavba cyklostezek, popř. jízdních pruhů pro cyklisty.

Strategie v dané oblasti předpokládala, při využití navrhovaných opatření, záchranu až 160 osob v cílovém roce 2010 oproti výchozímu roku 2002. Při srovnání s 403 usmrcenými v roce 2002 to znamenalo maximálně 243 usmrcených v roce 2010. Při pohledu na graf č. 8 zjišťujeme, že počet usmrcených zranitelných účastníků ani v jednom roce mimo rok 2010 nepřekročil pomyslnou hranici předpokládanou Strategií. V letech 2011 a 2012 byl počet usmrcených opětovně pod touto hranicí.

Závěr: Z grafu č. 10 vyplývá, že opatření přijatá v souladu se Strategií, přinesla očekávané výsledky a to i přesto, že v cílovém roce Strategie, tj. v roce 2010, byl počet usmrcených o 11 osob vyšší, než jaký byl předpoklad.

Graf 10. Vývoj počtu usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

#### 4.2.2.6 Vytváření bezpečného dopravního prostoru

*„Bezpečný dopravní prostor dokáže velice účinně eliminovat vznik dopravních nehod a snížit závažnost jejich následků, jak při nehodách mimo zastavěné území, tak i při nehodách v obcích.“* (NSBSP, 2004, s. 14)

Základním principem Strategie byla a stále je analýza závažných a tragických dopravních nehod (těžká zranění, úmrtí).

*„Přestože se Česká republika řadí mezi státy s velmi dobrým zpracováním dat o nehodovosti a příliš se nepotýká s problémem neoznámení nehody, je třeba vyřešit dva základní problémy. Zpřesnit lokalizaci jednotlivých nehod a na základě přesné lokalizace zavést povinnost odstraňovat nehodové lokality pro všechny správce komunikací.“* (NSBSP, 2004, s. 14)

Zaměřování místa dopravní nehody pomocí GPS se začalo využívat v roce 2006. V současnosti je již zaměřování GPS polohy standardní činností policie a každé výjezdové

vozidlo dopravních nehod je vybaveno GPS přístrojem, pomocí kterého je zaměřena přesná poloha dopravní nehody. Zaměřená poloha je poté využita ke statistickým a preventivním účelům, tj. určení nehodových úseků. Po vyhodnocení a navržených nápravných opatřeních by mělo dojít k nápravě. V případě nehody s tragickými následky se nápravné opatření provádějí bezodkladně. Mezi nejčastější formy odstraňování míst častých nehod patří vhodné stavební úpravy, změna nebo zvýraznění dopravního značení a výstavba nízko nákladových dopravně inženýrských opatření. Do uvedených opatření se řadí v práci již zmíněné zpomalovací ostrůvky, prahy, opticko-psychologické brzdy, malé okružní křižovatky (kruhové objezdy), zvyšování přehlednosti křižovatek a železničních přejezdů.

Oblast bezpečné infrastruktury je nejnákladnějším opatřením Strategie. Úpravy stávající infrastruktury a výstavba nové, bezpečnější, tak často ztroskotává na finančních možnostech správců komunikací a státu.

Z pohledu účastníka silničního provozu, především řidiče motorového vozidla, zůstává nedeřešena otázka billboardů a reklam, umístěných v blízkosti pozemních komunikací. Ačkoliv dochází k odstraňování nepovolených reklamních ploch, které nejsou postaveny v souladu s platnými předpisy, stále v okolí silnic zůstává obrovské množství reklam a cílem reklam, jak známo, je upoutat pozornost. V těchto případech pozornost řidičů, kteří sledují okolí a nesoustředí se na to podstatné-řízení.

Chmelík (2009) mi dává zapravdu, když uvádí: *„Každodenní zkušenost nás poučuje o tom, že jedinec je některými okolními předměty „přitahován“, vybírá si je mezi ostatními. Toto zaměření pozornosti (attending) k objektu, události, myšlence či výkonu je součástí selektivní aktivity člověka. Ta je pro řidiče velmi důležitá.“* (Chmelík, 2009, s. 159)

*„Základní investice do úpravy dopravního prostoru jsou sice v porovnání s ostatními opatřeními relativně vysoké, ovšem vysoká je i jejich návratnost ve smyslu snížení počtu a následků dopravních nehod, a to v relativně krátkém časovém horizontu po jejich aplikaci a s dlouhodobým efektem.“* (NSBSP, 2004, s. 14)

*„Především ze zahraničních zkušeností vyplývá, že pouze opatřeními souvisejícími s utvářením bezpečného dopravního prostředí lze docílit v horizontu 10 let až 30 % snížení*

*celkových následků dopravních nehod, což by pro Českou republiku kolem roku 2010 představovalo záchranu až 700 lidských životů.*“(NSBSP, 2004, s. 14)

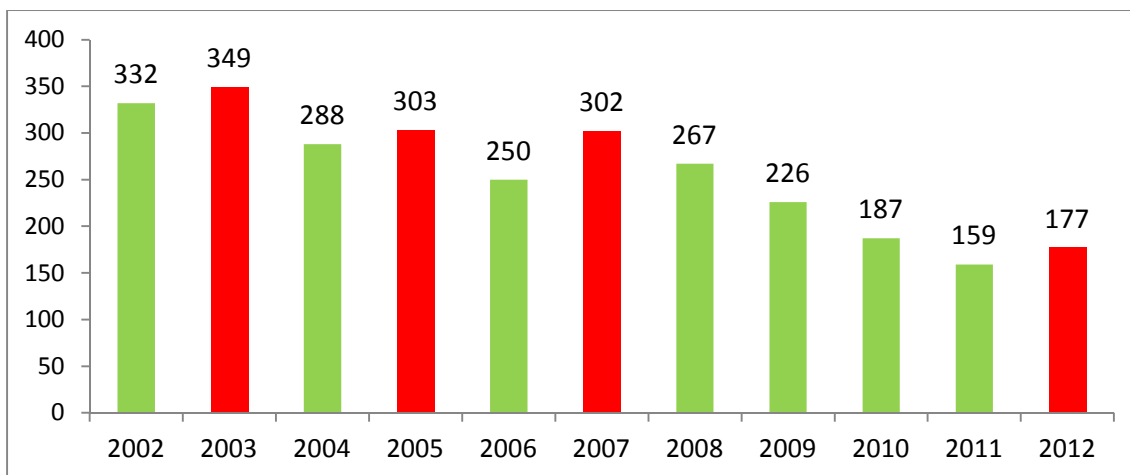
Významným parametrem bezpečného dopravního prostoru je výskyt pevných překážek v bezprostředním okolí komunikace, které pak následně zásadním způsobem ovlivňují závažnost následků nehody. Nejnebezpečnější pevnou překážkou, jak vyplývá ze statistik nehodovosti, stále zůstávají stromy. Tyto se podíleli v roce 2011 na 105 usmrcených z celkového počtu 159 usmrcených osob. Ještě tragičtější podíl měly stromy v roce 2012, kdy při dopravních nehodách při střetu se stromem zemřelo 113 osob z celkového počtu 177 usmrcených! Z dlouhodobých statistik vyplývá, že z celkového počtu usmrcených připadá 20% na srážku se stromem! V této oblasti se nabízí pro řidiče jednoduché řešení, stromy vykácet. Na straně druhé stromy samy o sobě nejsou nebezpečné, nebezpeční jsou řidiči. Stromy jsou zdrojem kyslíku, tvoří větrolamy a jejich přítomnost má, nebo by měla mít, na řidiče psychologický efekt ve formě stísněného prostoru a potenciální nebezpečné překážky. Řidič, který si toto uvědomuje a je schopen předvídat, jede pomaleji a tím bezpečněji. Jako nápravné opatření se nabízí instalace svodidel, jak je tomu ve vyspělých státech EU. Bohužel lidské životy jsou i v této oblasti u nás až na druhém místě za financemi. Jeden metr kovových svodidel stojí cca 3,5 tis. Kč a správci komunikací argumentují jejich nedostatkem. V některých zemích (Finsko, Dánsko) je tento problém řešen zákony tak, že je vysazování stromořadí podél silnic zakázáno.

Na internetovém portálu policie.cz (2010) k danému problému vyšel článek, z jehož obsahu vyjímám: „...*Stromořadí kolem silnic mělo smysl a vzniklo na „tereziánských silnicích“ v době císařovny Marie-Terezie, v době koňských potahů, kdy stromořadí chránilo koňské spřežení i vojenské, případně přesouvající se pěší vojsko, v létě před horkým sluncem. V současné době však stromořadí kolem silnic ve všech směrech negativně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, je pevnou překážkou stojící ročně značné množství lidských životů. Na zachování tradice za každou cenu nelze trvat. Vývoj jde dál, a co kdysi vyhovovalo koňskému spřežení, které jezdilo poměrně malou rychlostí, nevyhovuje v současné době motorové dopravě pohybující se několikanásobně větší rychlostí....*“ (policie.cz, 2010)

V grafu č. 11 znázorňuji vývoj počtu usmrcených osob při střetu s pevnou překážkou. Vidíme zde klesající trend. Zejména v letech 2008 až 2011 se dařilo každoročně snižovat

počet usmrcených, což vypovídá o pozitivním vlivu přijatých opatření. Poslední rok naopak opět přinesl o 18 mrtvých více oproti roku 2011.

Graf 11. Vývoj počtu usmrcených při nehodách typu srážka s pevnou překážkou



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Závěr: Cíl strategie v oblasti bezpečného dopravního prostoru, tj. záchrana 700 lidských životů v cílovém roce Strategie 2004–2010, se nepodařilo naplnit. Do roku 2010 klesl celkový počet usmrcených oproti roku 2002 o 664 osob, tj. o 47 % namísto plánovaných 50 %.

#### 4.2.2.7 Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě

V roce 2002 došlo v České republice k 1220 dopravním nehodám, při kterých nebyla poskytnuta potřebná první pomoc.

Opatření v této oblasti Strategie byla zaměřena zejména na oblast výuky a osvěty v poskytování první pomoci na školách a v autoškolách. Dalším úkolem, stanoveným strategií, bylo zlepšit dosažitelnost místa dopravní nehody složkami Integrovaného záchranného systému (IZS) a to vytvořením zákonných podmínek k lepšímu dosažení místa nehody. Předpokládalo se, že pokud dojde do roku 2010 k 50 % zlepšení situace, bude zachráněno až o 10 osob ročně více, jak ve výchozím roce 2002.

Je třeba připomenout, že poskytnutí první pomoci je ze zákona povinností každého z nás, pokud tím neohrozíme sami sebe. Policisté a hasiči jsou povinni tak učinit i v případě ohrožení svého života.

Ustanovení Zákona č.40/2009 Sb., trestního zákoníku, týkající se neposkytnutí pomoci:

#### § 150 Neposkytnutí pomoci

(1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.

(2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

#### § 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.

Zkušenosti z praxe ukazují, že přestože z ustanovení § 150 trestního zákoníku vyplývá, že poskytnout pomoc je povinností všech, je mnoho případů, kdy oznamovatel události tuto nahlásí, aniž by na místě zastavil a přesvědčil se, zda někdo není ohrožen na životě. V nočních hodinách mají oznamovatelé mnohdy obavy o vlastní bezpečnost, což je bohužel obrazem dnešní společnosti.

Důležitým aspektem, bezprostředně navazujícím na výše uvedené nedostatky, je chování účastníků silničního provozu, při cestě vozidel IZS k místu dopravní nehody. V provozu se často setkáváme s řidiči, kteří buďto nevědí, jak se v takovýchto situacích správně chovat, nebo nesledují provoz za sebou. Nezřídka se lze setkat s řidičem, z jehož chování lze vyčíst úmyslné neumožnění projetí vozidlu IZS.

Již v prvním roce Strategie bylo zprovozněno mezinárodně známé číslo tísňové linky 112. Vytočením čísla se dovoláte na operační středisko Hasičského záchranného sboru ČR, dochází tak ke zpoždění nutností předat informaci dalšímu operačnímu středisku příslušné složce IZS, ať už je to zdravotnická záchranná služba nebo Police ČR. Zkušenosti z praxe ukazují, že českými občany by měla být přednostně využívána všem dobře známá čísla 150, 155 a 158. Potřebné pomoci se tak dočkají rychleji. Pro neznalé dodávám, že na uvedené linky se lze dovolat i bez kreditu na telefonu, na linku 112 dokonce i bez funkčních SIM karet.

Dalším pozitivem v dané oblasti je zvyšující se množství zásahů letecké záchranné služby, což představuje v mnohdy přehluštěném silničním provozu rozdíl několika minut, které mohou být pro přežití či smrt zraněného rozhodující. Zraněným je tak poskytnuta co nejrychlejší odborná péče.

V současnosti je dostupnost před nemocniční péče zajištěna ze zákona č.374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, do 20 minut od okamžiku převzetí pokynu k výjezdu výjezdovou skupinou od operátora zdravotnického operačního střediska nebo pomocného operačního střediska. Před účinností tohoto zákona byla zajištěna dostupnost vyhláškou Ministerstva zdravotnictví ČR č.424/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě, do 15 minut. Místo zkrácení dojezdové doby došlo tedy v posledních letech k prodloužení. Zdraví na prvním místě? Je tedy nezbytně důležité zaměřit se ve všech vzdělávacích institucích mimo jiné také na zdravotní výchovu, abychom si byly schopni pomoci sami.

**Motto: *Dnes pomůžu já Tobě, protože už zítra můžu potřebovat pomoc právě od Tebe.***

#### **4.2.2.8 Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy**

Zvýšení respektu všech účastníků provozu vůči právní úpravě ve smyslu jejího dodržování je významným prvkem vedoucím k nápravě současného stavu, neboť více jak 90 % všech dopravních nehod bylo v České republice zaviněno selháním lidského činitele. Největší význam pro okamžitou eliminaci problémového chování na silnicích má represivní úloha policie při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na silnicích. Tato činnost navíc působí výchovně na všechny účastníky silničního provozu. Z hlediska formování postojů českých řidičů a řidiček je zásadní, aby vnímali možnost



odhalení přestupku jako skutečnou hrozbu. Působení policie musí být cílené časově a místně s ohledem na výskyt závažných nehod. (NSBSP, 2004, s. 16)

V oblasti repre si Strategie dala za cíl mimo jiné i zefektivnění výkonu služby policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, dále zabezpečení dostatečného počtu tabulkových míst pro přímý výkon služby policistů a vybavení policie technickými prostředky pro měření rychlosti (za jízdy i stacionárně) a prostředky pro měření požitého alkoholu a dalších návykových látek.

Při srovnání uvedených cílů Strategie se zkušenostmi získanými praxí u dopravní policie nutno konstatovat, že ke zvýšení respektu účastníků provozu vůči právní úpravě i přes zpřísnění sankcí a zavedení bodového systému, obecně nedošlo. Odhalení přestupku skutečnou hrozbu pro řidiče v České republice nepředstavuje. Chování řidičů je tristní, ať už je to z důvodu úmyslného nerespektování silničního zákona, nedbalostí (nevěnování se řízení z nejrůznějších důvodů), nebo nedostatkem znalostí zákona a nedostatečným počtem hodin strávených v nekvalitních autoškolách. V oblasti zefektivnění výkonu služby policistů při dohledu nelze při neustálém snižování počtu policistů počítat se zlepšením. Současní řidiči si jsou vědomi nedostatečného počtu policistů a nedostatečným vybavením policie záznamovou technikou. Ke snížení administrativní zátěže, která měla přinést více policistů na ulicích, nedošlo. Ze zkušeností kolegů, získaných při jednání se správními orgány zjišťujeme, že svědectví policisty jako důkazního prostředku proti podezřelému řidiči se stává stále méně akceptovatelným.

Jedním z nejčastějších trestných činů, kterého se dopouštějí řidiči motorových vozidel, a který má přímou souvislost s nerespektováním právních norem je přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku). Tohoto přečinu se dopouští řidič, který řídí vozidlo, ačkoliv mu to bylo zakázáno soudem nebo jiným orgánem veřejné moci. Na vzrůstajícím počtu těchto přečinů má bez pochyb nárůst „vybodovaných“ řidičů. K zastavení tohoto negativního vývoje je třeba zpřísnit přístup soudů a zvýšit počet nepodmíněných trestů namísto opakovaných uložení podmíněčných trestů a vyslovených zákazů řízení. Zákon takovou formu trestu umožňuje, ale soudci není využívána. V poslední době se přeci jen najdou soudci, kterým není bezpečnost na komunikacích lhostejná, viz článek níže. Jejich rozhodnutí jsou jednak signálem ostatním soudcům

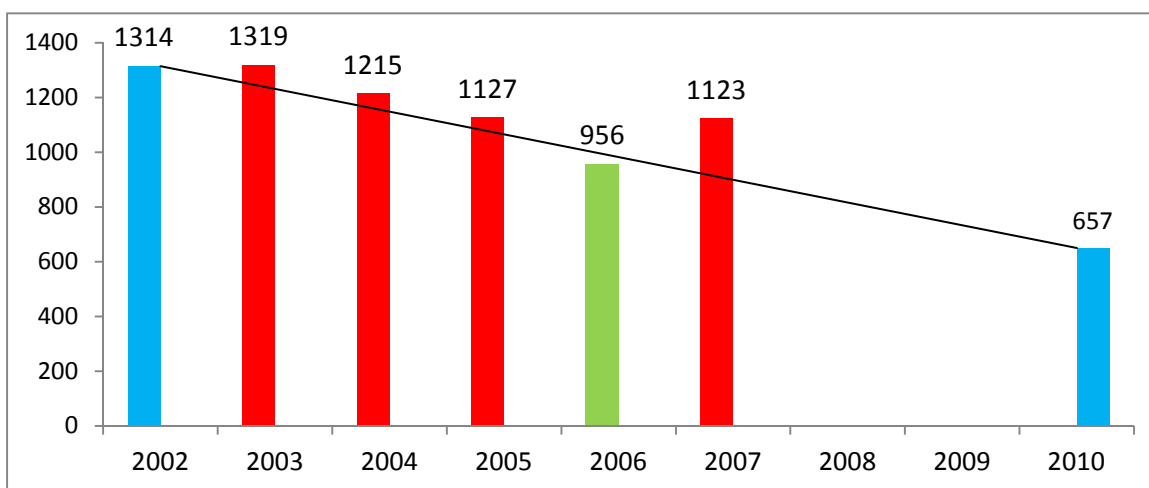
k přísnějším postihům a jednak pro ty slušné, respektující pravidla silničního provozu, kteří si tak mohou říci, že spravedlnost ještě existuje.

*„Jasný vzkaz agresivním řidičům poslal ve čtvrtek brněnský krajský soud, když poslal na tři roky za mříže třicetiletého R.Z. Ten loni v září vybrzdil v moravské metropoli autobus MHD. V autobuse upadla pětadesátiletá seniorka a těžce se zranila. Městský soud ho původně potrestal dvěma roky za mřížemi, státní zástupce i R.Z. se však proti verdiktu odvolali. Odvolací soud pak trest ještě o rok zpřísnil.“ (Novinky.cz, 2013)*

### 4.3 REVIZE A AKTUALIZACE NSBSP NA OBDOBÍ 2008–2010

Revize byla zpracována na základě negativního vývoje nehodovosti v roce 2007. Tento vývoj dokládám grafem č. 12. Na uvedeném grafu zjišťujeme, že mimo rok 2006, kdy vstoupila v platnost novela silničního zákona a zavedení bodového systému, nedošlo k plánovanému snížení počtu usmrcených ani v jednom roce. Právě počet usmrcených v roce 2007 byl rozhodujícím pro přehodnocení účinnosti opatření zvolených k nápravě ve Strategii 2004-2010. Revize byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 16. prosince 2008 č. 1584.

Graf 12. Vývoj počtu usmrcených při DN do roku 2007



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Na zpracování revize se opět podíleli zástupci státních i nestátních subjektů. V některých případech revize opatření aktualizovala, některé nástroje byly modifikovány nebo došlo k přesunutí a upřesnění nástrojů, popř. bylo upřesněno jejich obsahové zaměření. V některých případech došlo k přesunutí odpovědnosti mezi jednotlivými subjekty a ke změně časového plnění. Ve vybraných případech již byly, dle Revize, cíle dosaženy a opatření byla zrušena. Mezi zrušená opatření se řadily již zavedený systému bodového hodnocení řidičů, zavedení oprávnění Policie ČR k zadržení řidičského průkazu na místě deliktu, navýšení sankcí, zavedení povinnosti používání dětských zádržných systémů na všech komunikacích). Bylo zařazeno nové opatření v působnosti Ministerstva dopravy ČR „dopravní výchova v bezpečnosti silničního provozu“, jako reakce na zvýšení podílu mladých účastníků silničního provozu na páchání přestupků a počet usmrcených v této věkové skupině a touto skupinou. Mezi mladými lidmi do 35 let byla dopravní nehoda nejčastější příčinou úmrtí. Z celkového počtu usmrcených tak připadalo více jak 40% na tuto věkovou skupinu.

Další významnou skupinou, na které bylo třeba se zaměřit, byli problémoví řidiči.

Od července 2006 do června 2008, tedy za 2 roky existence bodového systému, bylo celkem 564 940 bodovaných řidičů, z toho již dosáhlo 9 938 řidičů maximálně povoleného počtu 12 bodů. Nejvyšší počet bodovaných řidičů byl mezi řidiči ve věku 30–34 let. Nejvyšší podíl bodovaných z počtu registrovaných řidičů byl mezi 21–25 lety (vůbec nejvíce mezi 23–24 lety). U počtu vybodovaných řidičů převažovali jednoznačně mladí řidiči mezi 21–24 lety (ve věku 24 let jich bylo vybodováno 508). Mladí řidiči motorových vozidel ve věku do 24 let zavinili v roce 2007 celkem 28 238 nehod, tj. 16,9 % celkového počtu nehod. Při nehodách bylo usmrceno 219 osob ve věku mezi 15–24 lety, což je 17,9 % z celkového počtu usmrcených v roce 2007. (Revize NSBSP, 2008, s. 42)

Z uvedených údajů vyplývá, že zejména mladí nerespektují pravidla silničního provozu a k nápravě je třeba zaměřit se zejména na jejich výchovu. Skutečnost je taková, že výchova české mládeže je nedostatečná a její chování je stále horší, s nedostatkem respektu k zákonům a nedostatkem slušného a ohleduplného chování. To platí nejen na silnicích.

V roce 2008 bylo zavedeno školení bezpečné jízdy. Účastníkovi školení se po absolvování kurzu odečtou tři trestné body. Tuto aktivitu hodnotím negativně ze dvou důvodů. Kurz je za úplatu (cca 3,5 tis. Kč) a nemůže si ho tedy dovolit každý. Druhý důvod, kurzy pořádají soukromé společnosti. Tyto se, jak je známo, zakládají především za účelem zisku. Otázkou tedy zůstává, zda je prioritou výchova neukázněných řidičů, nebo finanční zisk. Pozitivní pro slušné účastníky silničního provozu je skutečnost, že takového kurzu se lze účastnit pouze jedenkrát do roka s odečtem tří bodů. Kurzu se nelze účastnit v případě 10 bodů v kartě řidiče a v případě, že má řidič na kontě přestupek za který mu bylo přiděleno 5 a více trestných bodů. Nehrozí tak, že si bohatí řidiči, na které byly finanční sankce neefektivní a u kterých byl bodovací systém jedinou skutečnou sankcí, za úplatu koupí řidičský průkaz zpět.

Vývoj dopravních nehod s následky na zdraví v letech 2002–2007 je znázorněn v tabulce č. 4. Ke zlepšení stávajícího stavu docházelo pouze v kategorii těžce zraněných. Také vývoj usmrcených a lehce zraněných byl v prvních třech letech Strategie pozitivní. Bohužel v roce 2007 došlo k rapidnímu zhoršení předešlého stavu.

Tabulka 4. Počty nehod a jejich následků (2002–2007)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Usmrceno do 24 hod.	1314	1319	1215	1127	956	1123
Usmrceno do 30 dnů	1431	1447	1382	1286	1063	1222
Těžce zranění	5492	5253	4878	4396	3990	3960
Lehce zranění	29 013	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382
Nehody celkem	190 718	195 851	196 484	199 262	187 965	182 736

Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z Revize a aktualizace NSBSP

Je důležité se zmínit, že celkové počty nehod ze statistického hlediska nemají při srovnání uvedených roků vypovídající hodnotu vzhledem ke změnám v ohlašovací povinnosti ze strany účastníků dopravních nehod. Od roku 2001 bylo povinností účastníků

oznámít policii dopravní nehodu bez zranění až v případě, že hmotná škoda přesáhla 20 tis. Kč. Od roku 2006 se limit hmotné škody zvýšil na 50 tis. Kč.

Toto zhoršení bylo odborníky přičítáno na vrub negativním mediálním kampaním a zpochybňování zavedeného bodového systému. Ze zkušeností, získaných při jednání s řidiči mohu vyslovit názor, že svou roli sehrála skutečnost, že řidiči, spoléhající se z většiny na informace z médií, aniž by se seznámili s principem bodového hodnocení v zákoně, ztratili po zavedení systému jistotu, co si mohou dovolit a co ne, aby nepřišli o řidičský průkaz. To se projevilo ve snížení všech negativních ukazatelů v konečném souhrnu za rok 2006. V roce následujícím již byli obeznámeni s bodovanými přestupky a tak došlo k opětovnému uvolnění jejich chování.

Revizí byl přehodnocen cíl Strategie s vyslovením závěru, že cíl je hodně ambiciózní a s přihlédnutím na vývoj v letech 2007–2008 není jeho naplnění reálné.

#### **4.3.1 Závěrečná doporučení revize a aktualizace NSBSP**

Některá z nejdůležitějších doporučení Revize byla následující:

- Strategie se musí stát skutečným základem pro činnost všech subjektů působících na bezpečnost silničního provozu.
- Na krajské i na místní úrovni zajistit potřebné organizační, personální a finanční řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu a koordinaci těchto činností na kompetentní úrovni.
- Vytvoření stálé pracovní skupiny v rámci Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, která by se zabývala koordinací aktivit a rozvojem spolupráce na úrovni krajů, měst a obcí.
- Zajištění kvalitních podkladů pro publicitu a medializaci, která vytváří obecné povědomí o bezpečnosti a chování účastníků silničního provozu a současně se spolupodílí na podpoře celospolečensky přijatelných bezpečnostních standardů.
- Na webových stránkách Ministerstva dopravy poskytovat potřebné fundované, aktuální a přehledné informace, včetně nejnovějších poznatků a zkušeností ze zahraničí.

- Vytvořit prostor, kde se bude pravidelně porovnávat a vyhodnocovat úroveň bezpečnosti silničního provozu na úrovni krajů a alespoň statutárních měst, podle předem daných kritérií.
- Přehodnotit způsob rozdělování finančních prostředků v rámci Státního fondu dopravní infrastruktury ve prospěch stavebních a dopravně-inženýrských akcí speciálně zaměřených na zlepšení bezpečnosti silničního provozu a současně také stanovit jednoznačná pravidla pro jejich přidělování a způsob vyhodnocování jejich efektivity
- Spolufinancovat všechny aktivity zejména v oblasti informační a mediální z privátních zdrojů. Za významné se považují zejména kooperace pojišťoven, nadací a občanských sdružení, výrobců vozidel a v oblasti infrastruktury i spoluúčast investorů.
- Zintenzivnit dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.
- Zlepšit vymahatelnost práva, především zajištěním účinného řešení identifikace pachatele přestupku a s tím i související legislativní řešení „osoby blízké“.
- Posílit kontrolní mechanismy pro sledování postupu správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- Zajistit dostatečnou mediální informovanost a podporu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, vedoucí k posílení dobrovolného respektování pravidel silničního provozu účastníky silničního provozu. (Revize a aktualizace NSBSP, 2008)

#### **4.4 NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011–2020**

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice.

Hlavním cílem Strategie je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.

Co je myšleno těžkým zraněním z pohledu trestního zákoníku? Pojem těžké zranění, jak je uváděn v policejních statistikách a při šetření dopravních nehod, vychází z ustanovení § 122 odst. 2 Trestního zákoníku (Zákona č. 40/2009 Sb.):

Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví

- a) zmrzačení,
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- c) ochromení údu,
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- e) poškození důležitého orgánu,
- f) zohydění,
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- h) mučivé útrapy, nebo
- i) delší dobu trvající porucha zdraví.

Analytická část Strategie analyzuje vývoj nehodovosti v České republice a zkušenosti získané návrhem a realizací první NSBSP. Podstatná část této kapitoly je věnována rozboru jednotlivých schválených opatření NSBSP 2004–2010 a jejich plnění. Návazně jsou identifikovány prioritní problémové oblasti pro období let 2011–2020.

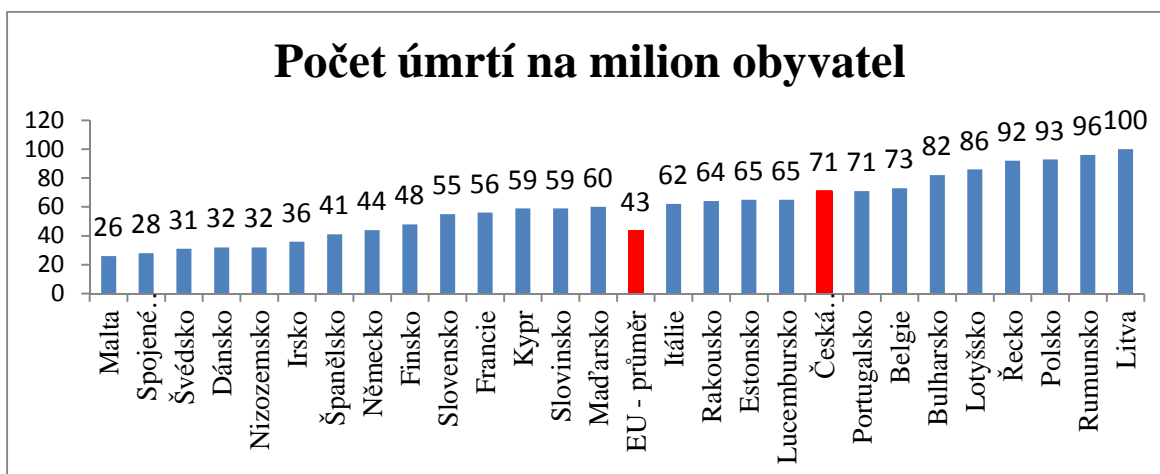
Ve druhé kapitole je stručně zdokumentován vývoj nehodovosti v zemích Evropské unie. Je zde demonstrováno postavení České republiky nejen v evropském kontextu, ale i v porovnání s dalšími zeměmi Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD).

Třetí kapitola shrnuje podstatu Sdělení Evropské komise k politice bezpečnosti silničního provozu, jehož principy, nástroje a cíle jsou do předkládané NSBSP zapracovány.

#### 4.4.1 Vývoj nehodovosti v zemích EU

Na rozdíl od předchozí Strategie, která se snažila ve svých opatřeních využít poznatků a zkušeností z nejvyspělejších zemí Evropy a transformovat je do našich podmínek, se nová strategie pro roky 2011–2020 opírá o poznatky a analýzu zkušeností z evropských zemí, které v uplynulém desetiletí dosáhly radikálního snížení nehodovosti. O které země se jedná, znázorňuje graf č. 13.

Graf 13. Počet úmrtí při DN na mil. obyvatel v zemích EU v roce 2012



Zdroj: Evropská komise

Francie, Španělsko, Portugalsko, Litva, Lotyšsko a Estonsko patří mezi státy, v nichž se podařilo již v roce 2009 snížit počet usmrcených na pozemních komunikacích prakticky na polovinu a splnit tak cíl uložený *Bílou knihou EU*, zredukovat počet usmrcených na polovinu oproti roku 2001. Přitom některé z nich v roce 2001 vykazovaly horší ukazatele nehodovosti než Česká republika. Za radikální zlepšení vděčí systémovému úsilí a důslednému zavedení efektivních nápravných opatření.

Tabulka 5. Země EU s nejvyšším poklesem usmrcených na silnicích v letech 2001–2009

Země	Usmrcených 2001	Usmrcených 2009	Pokles %
Litva	558	254	54 %
Španělsko	5517	2714	51 %
Estonsko	199	100	50 %
Portugalsko	1670	840	50 %
Francie	8160	4273	48 %
Lotyšsko	706	370	48 %

Zdroj: NSBSP 2011-2020



Aplikace vhodnějších nápravných opatření v ostatních zemí EU, než je tomu v ČR znamená pro Českou republiku propad mezi zeměmi EU ze 14. příčky až na příčku 18. (NSBSP, 2011)

#### **4.5 PRIORITNÍ PROBLÉMOVÉ OBLASTI NSBSP 2011–2020**

Nedílnou součástí NSBSP 2011–2020 je akční program. Akční program obsahuje nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích. Tato opatření jsou rozdělena do tří základních složek:

- bezpečná pozemní komunikace
- bezpečné dopravní prostředky
- bezpečné chování

Novými prioritními oblastmi, na které je současná strategie zaměřena a kterými se chci v práci zabývat, jsou:

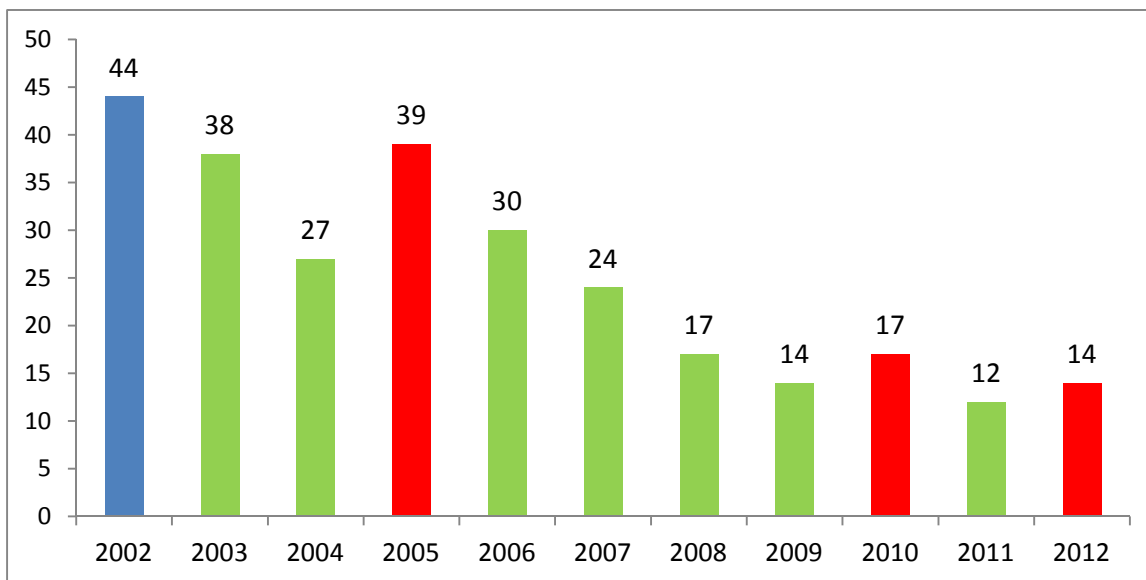
- Děti
- Motocyklisté
- Mladí a noví řidiči
- Stárnoucí populace
- Agresivní způsob jízdy

##### **4.5.1 Děti**

Děti jsou budoucími řidiči a právě u nich může začít možná náprava chování a návyků celé společnosti, které se mj. odrážejí v chování v silničním provozu. Děti rovněž dokážou ovlivnit chování svých rodičů. Smrtelná a těžká zranění dětí poznamenávají život celých rodin na několik let či generací. Proto je prevence zaměřená na bezpečnost dětí na silnicích, i přes příznivé statistické údaje, prioritní a obzvláště významná. Opatření budou směřována na přiblížení se 100 % zajištění dětí ve vozidlech zádržnými bezpečnostními systémy, zviditelnění dětí za snížené viditelnosti standardním použitím reflexních prvků na jejich oblečení a samozřejmostí bude používání cyklistických přileb

děti. Nezbytné je dále rozvíjet nové formy dopravní výchovy s využitím interaktivních metod. (NSBSP, 2011, s. 63)

Graf 14. Vývoj celkového počtu usmrcených dětí (do 15 let) při DN



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Cílem strategie v této oblasti je do roku 2020 snížit počet usmrcených dětí o 7 a těžce zraněných dětí o 70. V grafu č. 14 znázorňuji vývoj počtu usmrcených dětí za posledních 10 let. Pokles v počtu usmrcených dětí se zastavil v roce 2009 a od tohoto roku zůstává téměř neměnný. Pro upřesnění uvádím, že z celkového počtu usmrcených dětí v roce 2012 zemřely vlastní vinou 2 děti. V naprosté většině tedy došlo k usmrcení dítěte vinou jiného účastníka silničního provozu. V roce 2011 vlastní vinou zemřelo 1 dítě.

Chování dětí na komunikacích je ovlivněno především výchovou v rodině. V rodinném kruhu tráví předškolní dítě a dítě mladšího školního věku většinu svého času. Základní návyky chování v silničním provozu by tedy mělo dítě získat od svých rodičů. Ne vždy jsou však tyto návyky správné a ne všichni rodiče jsou pro své děti tím správným vzorem. Pokud vidí, že s rodičem přechází na červenou, případně, že rodič při řízení nerespektuje výstražná znamení na přejezdech, nedává přednost chodcům, tak lze očekávat, že to dítě nebude respektovat a bude mít pocit, že předpisy se dodržovat nemusí, že se mu nic nemůže stát. Stejně tak nebude chtít používat ochranné pomůcky, případně se poutat v autě, když to po něm nebudou rodiče vyžadovat. Když je odmala zvyklé na helmu

na kole, převážení v sedačce, bude používat chrániče na bruslích, protože mu to přijde automatické.

Druhou základní vzdělávací institucí je škola. Existuje celá řada výukových materiálů jak pro první, tak i druhé stupně základních škol. Taktéž PČR se účastní preventivně výchovných akcí, školních besídek apod. Chování dětí je ovlivňováno i mediálními kampaněmi zaměřenými na výchovu dětí, školy a školky jezdí s dětmi na dětská dopravní hřiště (cca 160 po celé ČR), dopravní soutěže apod. Důležitou výchovnou úlohu plní oddělení BESIP, které je součástí Ministerstva dopravy ČR. BESIP vydává celou řadu vzdělávacích publikací a učebnic dopravní výchovy jak v tištěné formě, tak prostřednictvím svých internetových stránek [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz). Na děti jsou zaměřené především výukové sety a učebnice řešící problematiku chodců a jízdu na jízdním kole.

Pro chování dětí v silničním provozu a následné snížení jejich účastí na dopravních nehodách by mohlo mít zásadní vliv zavedení povinné dopravní výchovy na základních školách od 1. září 2013. O tomto již rozhodlo Ministerstvo školství a tělovýchovy

I přes veškerá výše činěná opatření a snahy výchovných institucí se jeví jako nereálné ovlivnění jednání náctiletých a to jak v obecné rovině, tak i samozřejmě co se týká chování v dopravě. Chůze či jízda na jízdním kole se sluchátky v uších je dnes na denním pořádku. Je zcela zřejmé, že takovéto jednání zvyšuje riziko dopravní nehody vyřazením sluchového vnímání okolí (neslyšíme ostatní vozidla, troubení, houkání), ale nejen to. Člověk se sluchátky zaměřuje svou pozornost na jemu příjemné zvuky, což odpoutává jeho pozornost od řízení, či chůze. S posledními lety a rozvojem chytrých telefonů a mp3 přehrávačů s tímto jevem doslova „roztrhl pytel“. Proto by bylo jistě přínosem i zavedení povinné dopravní výchovy na středních školách, kde mladí lidé získávají své první zkušenosti s řízením motorových vozidel.

Je také důležité, aby si rodiče při výchově více uvědomovali, že pokud ponechají nezletilé dítě, aby se účastnilo silničního provozu, mohou to být oni, kdo bude odpovědným za porušení pravidel silničního provozu jejich dítětem, v tom nejhorším případě i za jeho smrt.

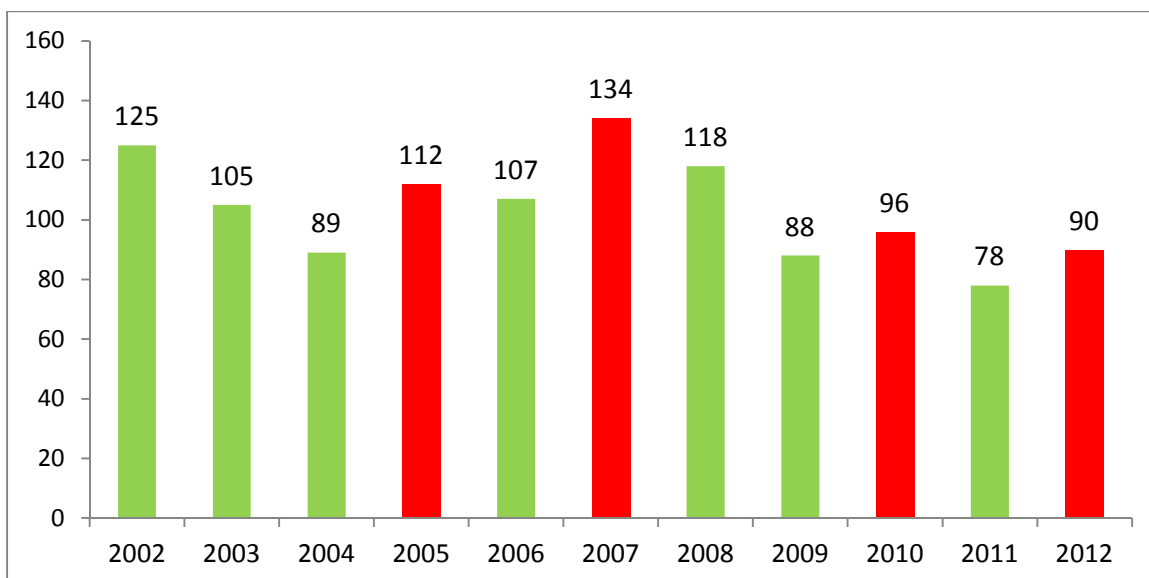
## 4.5.2 Motocyklisté

Další novou prioritní oblastí Strategie 2011–2020 jsou motocyklisté.

Motocyklisté jsou ze všech účastníků silničního provozu vystaveni nejvyššímu riziku smrtelného zranění a zároveň představují vysoké nebezpečí i pro své okolí. Úspěšnost při vymáhání dodržování práva je přitom u této skupiny nízká. S ohledem na rostoucí trendy v prodeji těchto vozidel a jen omezený pokrok v jejich vybavenosti technologiemi pasivní bezpečnosti se dá očekávat perzistence problému v oblasti vysoké míry jejich nehodovosti. Opatření budou směřována především na cílené bezpečnostní kampaně, zapojení prodejců motocyklů a motocyklových klubů do spolupráce, zvýšenou kontrolu ze strany dopravní policie apod. Daná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu usmrcených motocyklistů o 45 a těžce zraněných motocyklistů o 180. (NSBSP, 2011, s. 64)

V grafu č. 15 znázorňují vývoj počtu usmrcených motocyklistů v České republice v období 2002 až 2012. Z uvedených údajů je zřejmý tzv. jo-jo efekt, tedy, že se nedaří dlouhodobě udržet klesající trend úmrtnosti v této kategorii a že vize nové Strategie v konečném počtu usmrcených motocyklistů je více než odvážná.

Graf 15. Vývoj počtu usmrcených motocyklistů při DN



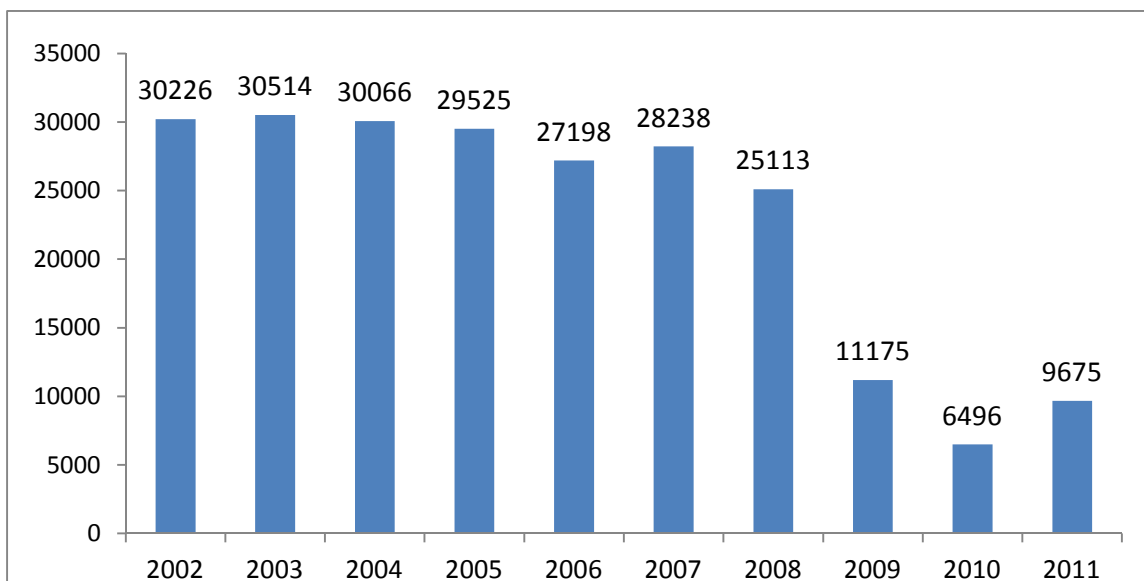
Zdroj: Vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Na nehodovosti řidičů motocyklů se podílí více faktorů. Mezi první skupinu patří mladí, začínající řidiči, pro které je malý motocykl první možností, jak řídit motorové vozidlo. Nejslabší motocykly-skútry, lze řídit v ČR od 15 let. U těchto je nejčastější příčinou nehody nezkušenost a nedochází z jejich strany k většímu porušování silničních pravidel. Druhou nejčastější příčinou nehod motocyklistů je nepřizpůsobení rychlosti v důsledku přecenění vlastních schopností a dovedností. Tito řidiči, opojení rychlostí, přestávají racionálně uvažovat o možných nebezpečích, která se mohou při jejich riskantní bezmyšlenkovité jízdě vyskytnout. Přitom právě řidiči motocyklů jsou nejohroženějšími účastníky silničního provozu ve vztahu ke škodě na zdraví. Poznatky z praxe dokazují, že těch, pro které je adrenalinové opojení rychlostí více, než život vlastní i jiných, je na našich silnicích stále dost. Do roku 2012 překračovali tito řidiči dovolenou rychlost s pocitem nepostižitelnosti ze strany policie. Nápravu v jejich chování by mohl přinést s novelou zákona o silničním provozu až konec „*osoby blízké*“. Je v zájmu nás všech, aby tomu tak bylo, neboť jak je zřejmé, kampaně BESIPu jsou na tuto skupinu řidičů, kteří si pletou veřejné komunikace se závodním okruhem, neúčinné.

#### **4.5.3 Mladí a začínající řidiči**

Mladí a začínající řidiči mají v silničním provozu zvýšené riziko nehody ať již kvůli zvýšené akceptaci rizika či nedostatku zkušeností. Působení na nové řidiče je klíčové, neboť si své návyky s sebou nesou často po celý život. Opatření budou směřována na zásadní zkvalitnění přípravy nových řidičů a jejich zkoušek a zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Rovněž bude pokračováno v příslušných bezpečnostních kampaních. Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu usmrcených osob o 70 a těžce zraněných osob o 150. (NSBSP, 2011, s. 64)

Graf 16. Celkový počet DN zaviněných řidiči do 24 let věku



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

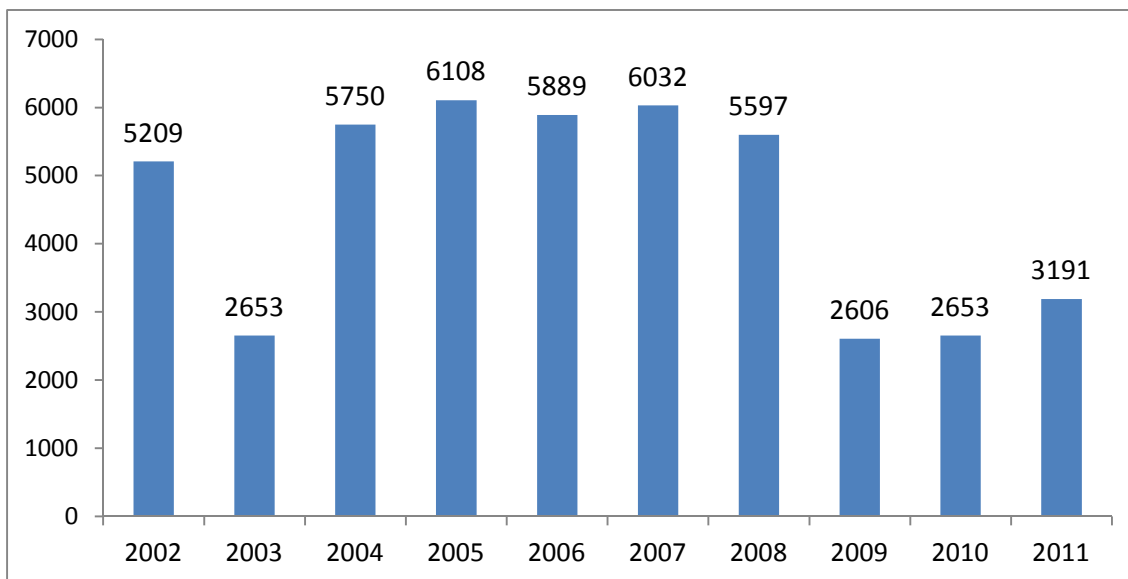
V grafu č. 16 uvádím statistické údaje o nehodách, zaviněných řidiči do 24 let věku v období let 2002 až 2011. V roce 2009 došlo ke změně v oznamovací povinnosti s ohledem na výši hmotné škody, Od tohoto roku platí oznamovací povinnost v případech, kdy vznikne na některém ze zúčastněných vozidel hmotná škoda zřejmě převyšující částku 100 tis. Kč. Toto je příčinou markantního rozdílu mezi lety 2008 a 2009.

#### 4.5.4 Stárnoucí populace

Podíl obyvatelstva nad 65 let vzroste do roku 2020 ze současných 15 % na 20 %. Tato generace bude mnohem aktivnější, se zvýšenými potřebami mobility. Kvalitnější zdravotní péče však nemůže plně kompenzovat zranitelnost těla starších lidí a sníženou schopnost rychlé reakce při analýze komplexních situací v silničním provozu. Ačkoliv problém stárnutí populace významněji zasáhne Českou republiku až kolem roku 2030, je nezbytné se na novou situaci připravovat již v nejbližších letech. Opatření budou směřována především do oblasti organizace vzdělávacích kurzů a školení orientovaných na akceptování snižující se schopnosti bezpečně řídit vozidla a chovat se v silničním provozu především za složitějších podmínek a využívání nových telematických aplikací

ve vozidlech. Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu usmrcených osob o 25 a těžce zraněných osob o 50. (NSBSP, 2011, s. 65)

Graf 17. Celkový počet DN zaviněných řidiči nad 65 let věku



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Pokud je Strategie dokument, který si dává za prioritní cíl pomocí navrhovaných opatření snížit počet usmrcených na českých silnicích, pak mi dávají zkušenosti z praxe i statistiky z grafu č. 17 za pravdu, že kategorie *stárnoucí populace*, rozhodně není tou, na kterou by bylo třeba obracet vzdělávací či represivní opatření.

Havlík (2005) k otázce řidičů nad 60 let uvádí: „...*Odpadají u nich příčiny selhání typické pro mladší ročníky-agresivní styl jízdy, riskování, neschopnost předvídat, lehkomyšlnost, potřeba imponovat, opájet se rychlostí a kompenzovat pocit méněcennosti.*“ (Havlík, 2005, s. 135)

Ačkoliv nejsou doposud k dispozici podrobné statistiky za rok 2012, lze vycházet z roku 2011, kdy řidiči nad 65 let zavinili pouhých 4,2 % dopravních nehod. Právě tato kategorie řidičů patří mezi nejodpovědnější a zákony respektující. Je to dáno výchovou, jaké se dnešní mladé generaci nedostává. Se stářím dochází ke zhoršení pro řízení důležitých vjemů, jako je sluch, zrak, cit apod. Proto je v zákoně o silničním provozu ustanovení § 87 odst. 3, vztahující se na kategorii stárnoucí populace:

*„Držitel řidičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky“ (Zákon č.361/2000 Sb., § 87 odst. 3)*

Potvrzení vydané po podrobení se lékařské prohlídce jsou tito řidiči na výzvu policisty povinni předložit ke kontrole. Podotýkám, že většina řidičů má vystaveno potvrzení o zdravotní způsobilosti od svého praktického lékaře. Pro zvýšení objektivity by bylo jistě přínosem, kdyby o zdravotní způsobilosti rozhodoval lékař ustanovený odpovědným orgánem, tak jak je tomu u nařízených lékařských přezkoušení.

Dne 21. března 2013 byla přijata novela zákona o silničním provozu, Zákon č.101/2013 Sb., který z ustanovení § 87 odst. 3 Zákona č. 361/2000 Sb. ruší slovo “60“, což znamená, že se hranice první lékařské prohlídky seniorů posouvá na věk 65 let. Novela je účinná od 1. července 2013. Původní Senátní návrh zákona byl ještě odvážnější. Senát ve svém usnesení č. 685/2012 navrhol posunout hranici první povinné lékařské prohlídky podle ustanovení § 87 odst. 3 Zákona č. 361/2000 Sb. až na věkovou hranici 68 let. Z důvodové zprávy k Senátnímu návrhu vyjímám:

*„Povinná prohlídka v 60 letech je ovšem dnes již přežitkem. Naši občané se dnes dožívají podstatně vyššího věku, než tomu bylo v minulosti, kdy se toto ustanovení v zákoně zabydlelo. Oprávněný věk k odchodu do důchodu se již řadu let prodlužuje a bude v blízké budoucnosti dosahovat nejen 65 let, ale podle platných důchodových právních předpisů se bude i nadále prodlužovat.“*

*Jsou-li tedy lidé i po dovršení 65 let svého věku v takové kondici, která jim umožňuje soustavně pracovat, je neadekvátní pochybovat o jejich schopnosti řídit motorové vozidlo. Proto se navrhuje povinnou lékařskou prohlídku řidiče stanovit až k hranici 68 let věku.“(Důvodová zpráva k Senátnímu návrhu novely Zákona č.361/2000 Sb., 2012)*

Výše uvedená důvodová zpráva z mého pohledu odráží postoj a vztah současné vlády ke společnosti.

Ze zkušeností získaných při jednání s řidiči ve věku 60 let a staršími uvádím, že v případě novely zvítězilo menší zlo, které pro bezpečnost v silničním provozu nebude mít



žádný přínos. Navštívit lékaře ve věku 65 let a podrobit se základním vyšetřením nemůže být bráno jako bezdůvodné, ale potřebné a to jak v zájmu ostatních účastníků silničního provozu, tak i seniorů samotných.

#### 4.5.5 Agresivní způsob jízdy

Agresivní způsob jízdy je charakterizován jako chování, které nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu. Agresivní způsob jízdy je nebezpečný nejen pro jejich bezprostřední ohrožení, ale také pro svůj psychologický dopad na ostatní. Agresivní jízda dle posouzení příčin nehod Policií ČR má za následek čtvrtinu až třetinu vážných následků nehod. Opatření budou směřována především na kombinované působení výchovnými metodami a postihem chování řidičů, které bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Sem patří veškeré typy nebezpečného předjíždění, nedání přednosti v jízdě, vjetí do protisměru, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, bezohledná a neohleduplná jízda. Významnou roli zde budou hrát telematické aplikace ve vozidlech i na komunikaci, zabraňující některým způsobům jízdy nebo alespoň řidiče upozorňující na nebezpečné a rizikové chování. Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu usmrcených osob o 60 a těžce zraněných osob o 100. (NSBSP, 2011, s. 66)

Pokud měly být zpřísněny postihy za výše uvedené projevy agrese, zejména pak za nedodržení bezpečné vzdálenosti a bezohlednou a neohleduplnou jízdu, pak praxe ze silničního provozu ukazuje, že tato opatření byla zjevně neúčinná a zákon je trestá nedostatečně. Např. při nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, což je nejčastější příčina dopravních nehod, která se však ve statistikách ztrácí v pojmu „nesprávný způsob jízdy“, je policista oprávněn uložit blokovou pokutu max. 2 tis. Kč. V případech, kdy nedojde k dopravní nehodě, je takovéto jednání prakticky nepostižitelné. I v případě dopravní nehody pak za takovéto jednání nejsou udělovány trestné body!

Že je nedodržení bezpečné vzdálenosti (v zákoně výslovně uvedeno „*bezpečnostní*“, nikoliv bezpečné, jak je veřejně prezentováno), potvrzuje i Havlík (2005): „*Motoristé, kteří se záměrně „lepší“ na vpředu jedoucí vůz, jako by jej chtěli tlačit, houkají a blikají, jsou lidmi netrpělivými, nepřizpůsobivými a nesnášenlivými...*“ (Havlík, 2005, s. 201)

Nejčastější viditelný projev agrese, neohleduplná a bezohledná jízda, je v zákonu o silničním provozu vymezena takto:

*„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu“ (Zákon č.361/2000 Sb., § 4 písm. a)*

Také za porušení tohoto obecného ustanovení zákon neukládá trestné body. Přehled jednání, za které zákon ukládá trestné body, jsou uvedeny v příloze zákona o silničním provozu. Skutková podstata tohoto ustanovení mezi vyjmenovanými případy opět uvedena není.

Tématem agrese na silnicích se zabývá mnoho dopravních psychologů, byla napsána spousta odborných knih, článků i diplomových prací. Agrese na cestách však stále zůstává a je obrazem dnešní doby. Jaké jsou možnosti nápravy? Jedinou správnou, která se však nedaří, je výchova, zejména v rodinách. Pro mnoho rodičů je však dnes výchova dítěte až na druhém místě za pracovními cíly. Jejich roli tak nekvalitně zastupují vychovatelky, studentky a jiné „paní na hlídání“, elektronika. Dětem chybí rodičovská láska, jsou citově ochuzené s nedostatkem empatie. Nepodaří-li se změnit přístup rodiny k výchově, učitelé na školách, omezení svými pravomocemi, mají jen málo možností dítě převychovat. Vytratila se přísnost, kantoři jsou ustrašení a ve škole dělají jen to, co musí a v případě problémů nejdou do sporu s rodiči, protože mají strach z negativní reakce rodičů, případně vedení školy. Dítě dospěje a na silnicích se začne chovat jak jinak než agresivně s pocitem všemocnosti. Aby se zamezilo takovému vývoji, ke kterému směřujeme, je třeba upravit postihy tak, aby byly citelné pro všechny bez rozdílu jejich ekonomické situace.

## 5 BEZPEČNOSTNÍ SITUACE NA KOMUNIKACÍCH OLOMOUCKA

Území ČR je od 1. ledna 2002 tvořeno 14 kraji, které jsou rozděleny na celkový počet 76 okresů + 10 pražských obvodů. V Olomouckém kraji, který je tvořen 5 okresy (Olomouc, Prostějov, Přerov, Jeseník, Šumperk), bylo dle ČSÚ ke dni 31. prosince 2011 registrováno 242 343 osobních automobilů, 29 013 nákladních automobilů, 655 autobusů a 58 412 motocyklů.

Tabulka 6. Počet vozidel registrovaných v Olomouckém kraji ke dni 31. prosince 2011

Druh vozidla	Počet
Osobní	242 343
Nákladní	29 013
Autobusy	655
Motocykly	58 412
<b>Celkem</b>	<b>330 423</b>

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ČSÚ*

Celkový počet obyvatel kraje k datu 31. prosince 2011 činil 545 666 osob starších 15 let. Pokud vydělíme počet obyvatel starších 15 let (osoby, které mohou vlastnit řidičské oprávnění a tedy i motorové vozidlo) počtem registrovaných vozidel, dojdeme ke zjištění, že v Olomouckém kraji připadlo na každého staršího 15 let více jak jedno zaregistrované vozidlo (1,6 vozidla)!

V březnu 2013 bylo v České republice registrováno 6 601 746 řidičů. V olomouckém okrese bylo registrováno 349.648 řidičů. Jak ukáznění (neukáznění) tito řidiči jsou, dokládám na tabulce č. 7., vytvořené na základě výpisu z bodového hodnocení řidičů.

Tabulka 7. Počet bodovaných řidičů v ČR (stav k 30. 3. 2013)

Počet bodů	1 bod	2 body	3 body	4 body	5 bodů	6 bodů	7 bodů	8 bodů	9 bodů	10 bodů	11 bodů	12 bodů	celkem
Celá ČR	30 974	200 000	121 552	44 955	37 175	19 449	45 107	8 287	7 877	6 322	4 658	36 773	563 129
Okres Olomouc	631	3386	1536	758	581	305	614	133	124	83	71	507	8729

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z MD ČR*

Ke dni 30. 3. 2013 má ve své kartě 563 129 řidičů, tj. 8,53 % všech řidičů alespoň jeden trestný bod. Z celkového počtu dvanácti bodových řidičů, se podílí muži 94,69 % a ženy zbývajícími 5,31 %. Nejvíce 12 bodových řidičů je ve věku 25 let. V okrese Olomouc je 8729 řidičů s alespoň jedním trestným bodem, tj. 8,81 % ze všech řidičů registrovaných v olomouckém okrese. Nutno dodat, že v celorepublikovém průměru patří okres Olomouc mezi podprůměrný v počtu bodovaných řidičů. Mnohem hůře si stojí okres ve srovnání nehodovosti.

PČR šetřila v roce 2012 na území okresu Olomouc 1827 dopravních nehod. Okres Olomouc se tak zařadil za okres Ostrava (2652 DN) a okres Brno město (2532 DN) na celkové třetí místo dle počtu šetřených DN.

Podobně nedobře si olomoucký okres vede i v počtu dopravních nehod s tragickými následky. V tabulce č. 7 je uvedeno každoroční pořadí olomouckého okresu mezi všemi okresy republiky. Z celkového počtu 76 okresů + 10 pražských obvodů se okres Olomouc za posledních 10 let objevil mezi 20 nejrizikovějšími okresy devětkrát. Od roku 2009 se dokonce pravidelně objevuje mezi sedmi okresy s nejvyšším počtem usmrcených osob!

Tabulka 8. Pořadí okresu Olomouc ve srovnání všech okresů ČR dle usmrcených osob

Rok	Pořadí	Počet usmrcených
2002	7	27
2003	10	25
2004	13	21
2005	32	16
2006	8	19
2007	4	33
2008	16	17
2009	6	19
2010	3	20
2011	5	17
2012	7	14

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR*

Ještě hrozivější je statistika olomouckého okresu v počtu dopravních nehod, u nichž byla u viníka zjištěna přítomnost alkoholu. V této kategorii se od roku 2002 vždy umístil dokonce mezi 8 nejhoršími. Od roku 2005 byl olomoucký okres vždy mezi třemi

nejhoršími! Tvrzení dokládá tabulka č. 8. Vedle olomouckého okresu se na prvních příčkách často vyskytuje i okresy Ostrava a Frýdek-Místek.

Tabulka 9. Pořadí okresu Olomouc ve srovnání všech okresů ČR dle přítomnosti alkoholu u viníka DN

Rok	Pořadí	Nehod celkem
2002	3	226
2003	8	176
2004	4	197
2005	2	209
2006	3	169
2007	1	184
2008	1	185
2009	1	160
2010	2	149
2011	3	144
2012	3	135

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR*

Proč tomu tak je? Odpověď na tuto otázku není vůbec jednoduchá. Je obecně známo, že je Morava spojována s pitím vína, slivovice, piva. Podstatu problému však nevidím v počtu zdrojů alkoholu. Problém je v člověku, v jeho nezodpovědnosti, špatné morálce, a respektu k zákonům. Nezanedbatelnou roli hraje jistě i zastoupení jednotlivých sociálních vrstev společnosti a nezaměstnanost. Brno, Ostrava, Karviná i Olomouc patří mezi okresy s nejvyšší nezaměstnaností. Značné množství řidičů pod vlivem alkoholu ve jmenovaných okresech si lze tedy vysvětlit i tak, že lidé hledají v alkoholu zdroj úniku od tíživé reality. Praxe se k tomuto náhledu na věc přiklání, neboť velké množství řidičů pod vlivem alkoholu skutečně uvádí, že je vedeno na úřadu práce. Dalším významným aspektem zvýšeného výskytu řidičů pod vlivem alkoholu je i nedostatek financí pro Policii ČR, což se promítá i do nákupu pohonných hmot do služebních vozidel. V okrajových částech okresů si tak již lidé zvykli, že policejní vozidlo zde nevidí tak často, jako tomu bylo před zavedením úsporných opatření. Strach z možného odhalení je tak menší. O to větší je pak riziko vzniku dopravní nehody.

Ze statistik nehodovosti jsem zjistil, že v oblasti dopravní bezpečnosti se okres Olomouc řadí mezi nejnebezpečnější okresy v České republice, zejména co se týče celkového počtu dopravních nehod a dopravních nehod za účasti řidiče pod vlivem

alkoholu. Taktéž riziko dopravní nehody s tragickými následky je v olomouckém okrese vysoké ve srovnání s celorepublikovým průměrem.

Řidiči, ať už ti, kteří zde řídí dennodenně, nebo řidiči Olomouckem projíždějící, by se tak v zájmu vlastní bezpečí měly soustředit na řízení a provoz na komunikacích ještě o něco více, jak činí na jiných místech republiky. Řidiči, patřící do skupiny ohrožující ostatní, si naopak musí uvědomit, že svým neodpovědným chováním na silnicích ohrožují nejen sebe, ale především ostatní.

## 6 ZÁVĚR

I přes existenci Strategií a veškerá provedená opatření, která měla a mají vést ke zlepšení situace na českých silnicích, jsem pomocí statistických údajů zjistil, že se v České republice nedaří výrazně snížit počty dopravních nehod a jejich následků. Toto dokládá tabulka č. 10.

Tabulka 10. Vývoj nehodovosti v ČR za dobu existence Strategií se srovnávacím rokem 2002

Rok	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DN celkem	190718	196484	199262	187965	182736	160376	74 815	75 522	75 137	81 404
Usmrceno do 30 dnů	1 431	1 382	1 186	1 063	1 222	1 076	901	832	773	nebylo dostup.
Usmrceno 24 hod.	1 314	1 215	1 127	956	1 123	992	832	753	707	681
Těžce zraněno	5 375	4 711	4 237	3 883	3 861	3 725	3 467	2 823	3 092	2 986
Lehce zraněno	29 013	29 543	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610	22 519	22 590
Hmotná škoda v mld. Kč	8,89	9,69	9,77	9,12	8,47	7,74	4,98	4,92	4,63	4,88

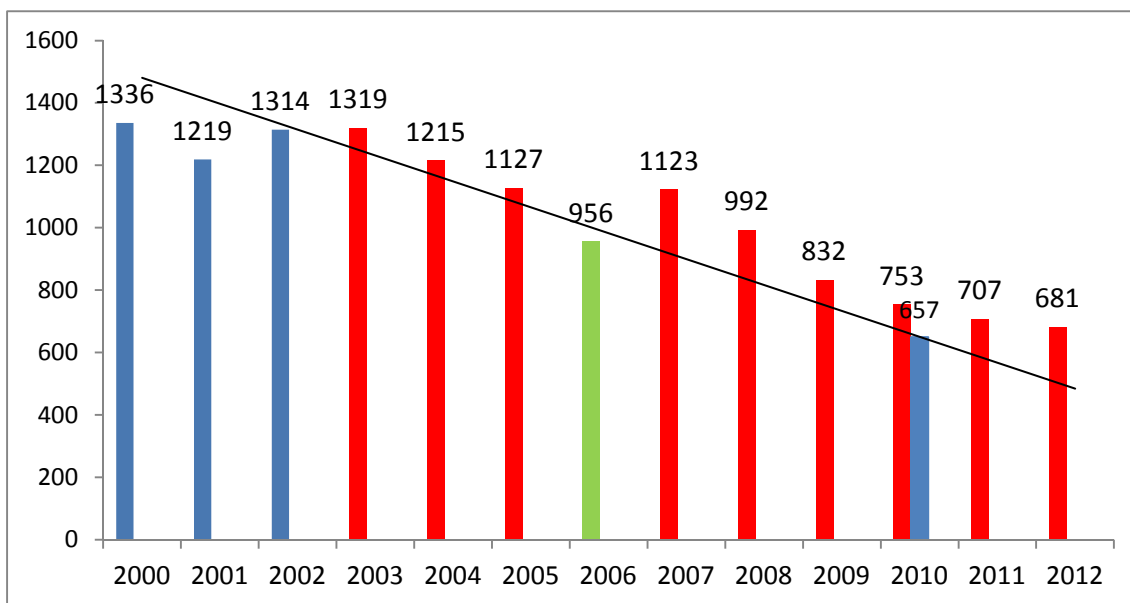
Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Při srovnávání celkového počtu dopravních nehod a vzniklé hmotné škody je třeba přihlídnout na změny v ohlašovacích povinnostech účastníků dopravních nehod, týkajících se oznamovací povinnosti. I přesto je v posledních letech vidět opět trend nárůstu celkového počtu šetřených dopravních nehod i přesto, že ve většině dopravních nehod vzniká hmotná škoda pouze na vozidlech a to nižší než 100 tis. Kč. Tyto se policii oznamovat nemusí, a přesto se tak děje, zejména z důvodu neznalostí nejnovější novely zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zkušenosti z praxe mne utvrzují i v názoru, že je stále více řidičů, kteří nehodu oznámí, neboť věří v profesionální a odborné posouzení nehodové události dopravním policistou. V roce 2012 bylo Policií ČR šetřeno o více jak 6,2 tisíc nehod oproti roku 2011. V kategorii usmrcených dochází již pátým rokem ke stálému snižování. V roce 2012 bylo v důsledku dopravních nehod

na Českých silnicích usmrceno 681 osob (do 24 hodin po nehodě), což je nejméně za 20 let samostatné České republiky. Dalším pozitivním zjištěním je výrazný pokles těžce zraněných oproti roku 2011 (-106). V kategorii lehce zraněných osob však dochází poslední dva roky k nárůstu, což lze vysvětlit bezpečnostními prvky ve vozidlech, které zabrání těžkému zranění, ale nezabrání, aby ke zranění nedošlo vůbec (např. airbag, pásy).

Přestože měly všechny přímé ukazatele nehodovosti v prioritních oblastech v porovnání s výchozím rokem 2002 klesající tendenci, počet usmrcených a těžce zraněných klesal v průměru o více než 5 % ročně a počet lehce zraněných pak o téměř 3 % ročně, hlavní cíl Strategie 2004–2010, tj. pokles z 1314 usmrcených osob v roce 2002 na 650 usmrcených osob v roce 2010 se naplnit nepodařilo. V roce 2010 bylo na českých silnicích usmrceno 753 osob, tj. o 103 osob více než byl předpoklad Strategie. V letech 2011 a 2012 byl počet usmrcených stále nad hranicí 657 usmrcených.

Graf 18. Strategií předpokládaný a skutečný vývoj v počtu usmrcených (do 24 hod.) v silničním provozu



Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR

Z grafu č. 18 je zřejmé, že strategický cíl, tj. snižování počtu usmrcených, se po celou dobu Strategie, mimo rok 2006, nepodařilo naplnit. Celkový počet usmrcených tak i přes



veškerá učiněná opatření zůstává nad očekáváními. Je tedy stále co zlepšovat, neboť úspěchy některých zemí Evropské Unie dokládají, že vhodnou volbou opatření lze cíle EU naplnit.

V následující tabulce přehledně znázorňuji pokles usmrcených osob v jednotlivých prioritních oblastech Strategie za období 2002–2010 a tím i úspěšnost provedených opatření. Jaký měla přijatá opatření vliv na snížení následků dopravních nehod v jednotlivých prioritních oblastech Strategie, jsem se podrobněji zabýval v konkrétních kapitolách. Při poklesu o 50 % lze opatření hodnotit jako úspěšná. Za dané období došlo k poklesu „jen“ o 42,7 % na místo předpokládaného 50 % poklesu usmrcených. Z tabulky č. 11 vyplývá, že v prioritních oblastech lze hodnotit zásadně pozitivně pouze oblast používání bezpečnostních pásů. Taktéž vývoj v kategorii usmrcených z důvodu nepřiměřené rychlosti lze hodnotit pozitivně. Naopak tristní je vývoj v počtu usmrcených při nehodách s alkoholem a v důsledku nedání přednosti v jízdě.

Tabulka 11. Procentní pokles usmrcených v jednotlivých prioritních oblastech Strategie 2004–2010

Prioritní oblast	Pokles 2002–2010
Všichni usmrcení	42,7 %
Usmrcení kvůli nepřiměřené rychlosti	48,8 %
Usmrcení kvůli nedání přednosti v jízdě	26,2 %
Usmrcení při nehodách s alkoholem	25 %
Usmrcení kvůli nepoužití zadržného systému	67,3 %
Usmrcení chodci a cyklisté	37 %

*Zdroj: vlastní zpracování dat, získaných z ŘSDP PP ČR*

Jak docílit zlepšení? Zpřísnění finančních sankcí za dopravní delikty je v současné době účinným nástrojem pro ovlivnění chování pouze sociálně slabších účastníků silničního provozu. Zavedení bodového hodnocení významnou měrou napomohlo k umravnění i těch finančně zajištěných, u nichž odhalení jejich protiprávního jednání

a následný postih neměl zamýšlený výchovný efekt. Je třeba dále hledat opatření, která přimějí i majetné a mladé řidiče k dodržování zákonů. Právě jejich neohleduplné chování se v praxi ukazuje jako nejčtenější, ať už se jedná o nedbalost, despekt k policii a zákonům či agresi.

Pro zvýšení respektování pravidel silničního provozu by bylo žádoucí navýšení počtu policistů dohlížejících na provoz na pozemních komunikacích, kvalitní technické vybavení policie a vládou deklarované, avšak zdaleka nerealizované navýšení automatizovaných záznamových systémů. Všechny kategorie v současné době narážejí na ekonomickou situaci státu a tedy nemožnost, počítat v současné době se zlepšením stavu v této oblasti.

Dalším aspektem, který by výraznou měrou přispěl ke zlepšení chování na pozemních komunikacích je reálná a pokud možno bezprostřední hrozba faktického potrestání za spáchaný dopravní delikt. V současné době je legislativně omezena možnost policie řešit dopravní delikty na místě jejich spáchání. Dochází tak často k nadbytečným administrativním zatěžováním policejních a správních orgánů a tím k prodlužování doby mezi zjištěním deliktu a jeho projednáním. Doba mezi spácháním deliktu a projednáním je dále ze strany některých přestupců uměle prodlužována neschopností orgánů doručit přestupci předvolání k dostavení se projednání a v mnoha případech tak nedojde k projednání deliktu v zákonné lhůtě. V současné době je neřešitelným problémem i neschopnost příslušných orgánů vymoci uloženou sankci za dopravní delikty, které byly na území České republiky spáchané cizími státními příslušníky s pobytem mimo území ČR.

Všechna jmenovaná represivní opatření mohou účastníky silničního provozu donutit ke správnému chování a docílit tak bezpečnějších silnic. Pro společnost větším přínosem by však mělo být dobrovolně spořádané chování. K tomuto je však potřebná změna zejména v přístupu rodičů k výchově svých potomků, jak již jsem zmínil v části práce zabývající se agresí. Rodiče by měly svým dětem vštěpovat především základní pravidla slušného chování, učit je vážit si sebe navzájem, respektovat ostatní, získat pozitivní vztah ke vzdělání, práci a životu druhých. Pokud není dítě vychováváno k těmto základním principům slušného chování, školy a ostatní vzdělávací instituce mají jen malé možnosti nasměrovat vývoj dítěte správným směrem.

V České republice tak prozatím přetrvává nedostatečné prosazování práva proti nekázni, bezohlednosti, nedbalosti a agresivitě mnohých řidičů, ale i ostatních účastníků silničního provozu, kterým chybí pocit zodpovědnosti za zdraví své, ale především zdraví a životy ostatních. Stejně tak je obrázkem dnešní doby nedostatečná výchova, což má za následek vysoký podíl osob, nerespektujících nejen dopravní předpisy, ale i ostatní zákonné a společenské normy, budované po desetiletí. Na našich silnicích stále chybí ohleduplnost vůči sobě navzájem. Proto bychom si všichni bez rozdílu, kteří se účastníme provozu na pozemních komunikacích, měli vštípit heslo Strategie národní bezpečnosti silničního provozu, které zní

***Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás***

## 7 SUMMARY

In spite of the existence of the National Road Safety Strategy and provisions that have been made in order to improve the situation on Czech roads, I have found out by means of statistics that the Czech Republic is not very successful at reducing number of road accidents and their consequences. This fact is supported by the Table no.10.

The Chart no.18 shows that the strategic goal, i.e. reducing number of killed people, has not been reached throughout the existence of the Strategy, except of 2006. Thus the total number of killed people still remains above the expected rate despite all provisions. This implies that there is still a lot to improve because success of some of the EU countries shows that it is possible to fulfil the EU goals by means of the appropriate choice of provisions.

The following provisions would help to increase respect towards the Road Traffic Regulations: increase of number of traffic policemen, technical equipment of good quality for the police and increase of number of automated recording systems which has been declared by the government but which has not been implemented so far. All the mentioned provisions collide with the economic situation of the country which means that it is currently not possible to expect improvement of the situation in the area of road traffic.

All the mentioned repressive provisions could make the road users to behave correctly and help to achieve more safety on roads. However, the society would benefit more from voluntary well-ordered behaviour. This requires change of parents' attitude towards upbringing of their children, as it has been already mentioned in the part concerning aggression. Parents should teach their children primarily good manners, how to respect each other and how to respect others, and help them acquire positive attitude towards education, work and life of others. In case a child is not brought up to adopt basic principles of good manners, schools and other educational institutions have not many possibilities of how to guide the development of the child towards the right direction.

The situation in the Czech Republic can be characterized by prevailing insufficient enforcement of the right against lack of discipline, thoughtlessness, carelessness and aggression of many drivers but also other road users who lack responsibility for their

health but mainly for health and lives of others. The contemporary situation is also reflected by insufficient upbringing which produces high number of people who do not respect not only the traffic regulations but also other legal and social norms created throughout decades. The consideration towards each other is still missing on our roads. Therefore, we as drivers should remember the motto of the National Road Safety Strategy which is the following:

*Safety on roads – the right and responsibility of each of us.*

## 8 REFERENČNÍ SEZNAM

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-717-8542-3.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právnícké učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2002*. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2003. 153 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2003*. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2004. 157 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2004*. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2005. 155 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005*. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2006. 197 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2006*. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2007. 215 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2008. 163 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008.* Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. 159 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.* Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2010. 183 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.* Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011. 143 s.

*Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011.* Praha: publikaci vydalo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2012. 144 s.

*Usnesení vlády ze dne 28. dubna 2004 č. 394, o rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, 2004*

WEIGEL, O. (2013). *Autoškola*. Brno: CPress. 325s. ISBN 80-251-1172-5

## **Internetové odkazy**

Anonymous: *Historie s úsměvnými paragrafy*. [online]. [cit. 2013-04-04]. Dostupné z: [http://www.tipcar.cz/historie\\_s\\_usmevnymi\\_paragrafy-1887.htm](http://www.tipcar.cz/historie_s_usmevnymi_paragrafy-1887.htm)

BESIP: *Národní Strategie bezpečnosti silničního provozu 2004-2010*. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2004-2010>

BESIP: *Revize a aktualizace Národní Strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008-2010 (2012)*. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2004-2010>

BESIP: *Národní Strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. [cit. 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

BESIP: *Dopravní nehody v krajích*. [online]. [cit. 2013-05-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehody-v-krajich-cr/dopravni-nehody-v-krajich-br-srovnani-kraju-dopravni-nehody-v-krajich-srovnani-kraju>

BESIP: *Připoutejte se, prosím!* [online]. [cit. 2013-05-23]. Dostupné z : <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/pripoutejte-se-prosim>

Centrum dopravního výzkumu: *Škody při dopravních nehodách na silnicích ČR dosahují 1,5 hrubého domácího produktu*. [online]. [cit. 2013-05-07]. Dostupné z : <http://www.czrso.cz/clanky/skody-pri-dopravnich-nehodach-na-silnicich-cr-dosahuji-1-5-hrubeho-domaciho-produktu/>

Evropská komise: *Bezpečnost silničního provozu: EU hlásí vůbec nejnižší počet úmrtí na silnicích a podniká první kroky k vypracování strategie ke snížení výskytu zranění v silničním provozu*. [online]. [cit.2013-05-01]. Dostupné z : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-236\\_cs.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_cs.htm)

Ministerstvo dopravy ČR: *Bodování řidiči*. [online]. [cit. 2013-05-19]. Dostupné z : [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm)

Ministerstvo práce a sociálních věcí: *Statistiky nezaměstnanosti*. [cit. 2013-06-09]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz>

Novinky.cz: *Jasný vzkaz pro piráty silnic: Tři roky natvrdo za vybrždění autobusu*. [online]. [cit. 2013-05-10]. Dostupné z : <http://www.novinky.cz/krimi/301375-jasny-vzkaz-pro-piraty-silnic-tri-roky-natvrdo-za-vybrzdeni-autobusu.html>

Novinky.cz: *Bez osoby blízke se řidiči obejdou, vysokým trestům přesto unikají*. [online]. [cit. 2013-05-22]. Dostupné z : <http://www.novinky.cz/domaci/302592-bez-osoby-blizke-se-ridici-obejdou-vysokym-trestum-presto-unikaji.html>



Policie.cz: *Stromořadí kolem silnic*. [online]. [cit. 2013-05-26]. Dostupné z : <http://www.policie.cz/clanek/stromoradi-kolem-silnic.aspx>

## **České právní normy**

Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ze dne 8. ledna 2009

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (silniční zákon), ze dne 14. Zář 2000

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění dalších předpisů, ze dne 24. ledna 1997

Zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ze dne 6. listopadu 2011

Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), ze dne 5. července 1989

Vyhláška ministerstva zdravotnictví České republiky č. 434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě, ze dne 28. července 1992

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ze dne 7. dubna 1953

Usnesení Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období let 2004 až 2010

Usnesení Vlády České republiky ze dne 16. prosince 2008 č. 1584 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010

Usnesení Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020

## **Seznam tabulek**

Tabulka 1. Jednotkové náklady na nehodu s usmrcením člověka	21
Tabulka 2. Vývoj celkového počtu DN a následků v ČR v letech 1990–2002	22

Tabulka 3. Úmrtnost chodců při čelním střetu s vozidlem (dle rychlosti vozidla)	42
Tabulka 4. Počty nehod a jejich následků (2002–2007)	52
Tabulka 5. Země EU s nejvyšším poklesem usmrcených na silnicích v letech 2001-2009	56
Tabulka 6. Počet vozidel registrovaných v Olomouckém kraji ke dni 31. prosince 2011	67
Tabulka 7. Počet bodovaných řidičů v ČR (stav k 30. 3. 2013)	67
Tabulka 8. Pořadí okresu Olomouc ve srovnání všech okresů ČR dle usmrcených osob	68
Tabulka 9. Pořadí okresu Olomouc ve srovnání všech okresů ČR dle přítomnosti alkoholu u viníka DN	69
Tabulka 10. Vývoj nehodovosti v ČR za dobu existence Strategii se srovnávacím rokem 2002	71
Tabulka 11. Procentní pokles usmrcených v jednotlivých prioritních oblastech Strategie 2004–2010	73

### **Seznam grafů**

Graf 1. Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Strategie	23
Graf 2. Vývoj počtu těžce zraněných při DN zaviněných nepřiměřenou rychlostí	29
Graf 3. Vývoj počtu usmrcených při DN zaviněných nepřiměřenou rychlostí	30
Graf 4. Vývoj DN a následků na železničních přejezdech	32
Graf 5. Vývoj počtu usmrcených při DN zaviněných nedáním předností v jízdě	33
Graf 6. Vývoj počtu usmrcených při DN s alkoholem u viníka DN	35
Graf 7. Vývoj počtu těžce zraněných při DN s alkoholem u viníka DN	36
Graf 8. Vývoj počtu usmrcených v důsledku nepřipoutání bezpečnostním pásem	39
Graf 9. Zastoupení cyklistů a chodců na celkovém počtu usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu	41
Graf 10. Vývoj počtu usmrcených zranitelných účastníků	43
Graf 11. Vývoj počtu usmrcených při nehodách typu srážka s pevnou překážkou	46
Graf 12. Vývoj počtu usmrcených při DN do roku 2007	50
Graf 13. Počet úmrtí při dopravních nehodách na milion obyvatel v zemích EU v roce 2012	56

Graf 14. Vývoj celkového počtu usmrcených dětí (do 15let) při DN	58
Graf 15. Vývoj celkového počtu usmrcených motocyklistů při DN	60
Graf 16. Celkový počet DN zaviněných řidiči do 24 let věku	62
Graf 17. Celkový počet DN zaviněných řidiči nad 65 let věku	63
Graf 18. Strategií předpokládaný a skutečný vývoj v počtu usmrcených (do 24 hod.) v silničním provozu	72