

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Bakalářská práce

**Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního
provozu v Olomouckém kraji**

Viktorie Pospíšilová

© 2019 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Viktorie Pospíšilová

Podnikání a administrativa

Název práce

Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji

Název anglicky

Driving penalty point system and its impact on traffic safety in Olomouc Region

Cíle práce

Práce bude analyzovat účinnost a vliv bodového systému České republiky na bezpečnost silničního provozu v rámci Olomouckého kraje. Cílem bude statistická analýza nehodovosti v Olomouckém kraji a zkoumání jejich následků od zavedení bodového systému. Součástí řešení budou návrhy a doporučení pro zvýšení bezpečnosti na silnicích. Podkladové údaje budou získány z databáze Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy ČR a Policie ČR, případně podle potřeby z provedeného dotazníkového šetření.

Metodika

Vytvořená databáze bude tvořena z nashromážděných dat, které poskytne Český statistický úřad a Ministerstvo dopravy ČR. Součástí řešení může být realizace dotazníkového šetření. Data budou statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad, indexní analýzy a z oblasti analýzy závislosti kvalitativních znaků.

Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2018-09/2018

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2018

Výběr a zpracování dat: 08/2018-01/2019

Předložení konečné podoby bakalářské práce: 15.2. 2019

Doporučený rozsah práce

30-50 stran

Klíčová slova

bodový systém, pravidla silničního provozu, dopravní přestupky, dopravní nehoda, BESIP, body, řidičský průkaz, sankce, pokuta

Doporučené zdroje informací

BERAN, Tomáš. Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-0909-7.

BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.

HÁJEK, Miroslav. Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a záludnosti bodového systému – neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte – pasti na řidiče – práva a povinnosti řidičů – práva a povinnosti policistů – není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-2213-9.

HINDLS, Richard. Statistika pro ekonomy. 8. vyd. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6.

KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. Silniční právo. 1. vyd. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-10-3.

NOVOTNÝ, Pavel. Bodový systém a pravidla silničního provozu. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1.

PECÁKOVÁ, Iva, Ilja NOVÁK a Jan HERZMANN. Pořizování a vyhodnocování dat ve výzkumech veřejného mínění. 3. vyd. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0753-6.

PECÁKOVÁ, Iva. Statistika v terénních průzkumech. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011. ISBN 978-80-7431-039-3.

SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém. 1. vyd. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1642-9.

Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 15. 1. 2019

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 2. 2019

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 13. 03. 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14.3.2019

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., vedoucí mé bakalářské práce, za cenné rady, konzultace, trpělivost a pomoc při zpracování této bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům za pomoc a podporu během celého mého studia.

Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji

Abstrakt

Bakalářská práce analyzuje účinnost bodového systému v Olomouckém kraji. Analyzovanými ukazateli jsou vývoj počtu dopravních nehod, počtu zraněných či usmrcených osob, vývoje počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu a vývoje počtu osob, které byly usmrceny v důsledku dopravní nehody pod vlivem alkoholu. Potřebná data byla získána z oficiální databáze Českého statistického úřadu, Policie České republiky a Ministerstva dopravy České republiky a následně vyhodnocena metodami z oblasti časových řad. U vybraných ukazatelů je provedena extrapolace vývoje do budoucna. V další části bakalářské práce je vyhodnocen dotazník, který zjišťuje názor obyvatel Olomouckého kraje na bodový systém. Závěr práce obsahuje shrnutí výsledků a návrhy na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Klíčová slova: bodový systém, pravidla silničního provozu, dopravní přešestupek, dopravní nehoda, BESIP, trestné body, řidičský průkaz, sankce

Driving penalty point system and its impact on traffic safety in Olomouc Region

Abstract

This bachelor thesis analyses efficiency of the point system in Olomouc region. Analysed indicators are development of the number of traffic accidents, the number of injured and killed people, the development of the number of traffic accidents under the influence of alcohol and the development of the amount of people, who died because of the car accidents under the alcohol influence. The data were obtained from official database of the Czech Statistical Office, the Police of the Czech Republic and the Ministry of Transport of the Czech Republic and then evaluated by time series methods. Selected indicators are used for the prediction of the future development. The next part of the thesis evaluates the research, which examines opinion of the people living in the Olomouc Region on the penalty point system. In conclusion, the results are summarized and there are suggestions and recommendations to improve the road safety.

Keywords: point system, traffic rules, traffic offence, traffic accident, BESIP, penalty points, driving licence, penalties

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
2.2.1 Analýza časových řad	12
2.2.2 Analýza závislosti kvalitativních znaků	15
3 Literární rešerše	16
3.1 Účastníci silničního provozu.....	16
3.2 Pozemní komunikace	17
3.3 Faktory podílející se na vzniku dopravní nehody	19
3.4 Integrovaný záchranný systém	21
3.5 Bezpečnost silničního provozu	21
3.5.1 Akce a kampaně.....	22
3.6 Bodový systém v zahraničí	24
3.7 Bodový systém v České republice	25
3.7.1 Princip fungování.....	26
3.7.2 Odečítání bodů	26
3.7.3 Dopravně psychologické vyšetření	27
3.7.4 Bodové hodnocení řidičů při porušení povinností.....	28
4 Charakteristika Olomouckého kraje z hlediska řešené problematiky.....	29
5 Analytická část	32
5.1 Vývoj počtu dopravních nehod	32
5.2 Vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody.....	33
5.3 Vývoj počtu zraněných osob v důsledku dopravní nehody	34
5.4 Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu	38
5.5 Nehody dle nejčastějších příčin vzniku.....	39
5.6 Vývojové tendence dopravních nehod	43
5.7 Analýza ukazatelů při dopravních nehodách	44
5.8 Výsledky dotazníkového šetření	47
5.9 Návrhy na zvýšení bezpečnosti silničního provozu	52
6 Závěr.....	54
7 Seznam použitých zdrojů	56
8 Přílohy	61

Seznam grafů

Graf 1 - Vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2007-2018	32
Graf 2 – Vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007–2018	33
Graf 3 – Vývoj počtu zraněných osob celkově v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018	35
Graf 4 – Vývoj počtu lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018	36
Graf 5 – Vývoj počtu těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018	37
Graf 6 – Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu v Olomouckém kraji v letech 2007-2018	38
Graf 7 – Nehody dle jejich nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji v letech 2010-2017	42
Graf 8 – Vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji	43
Graf 9 - Vývoj počtu zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji .	45
Graf 10 - Vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji	46

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Mapa Olomouckého kraje s místy častého vzniku dopravních nehod za rok 2018	30
--	----

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Bodový systém v evropských zemích	25
Tabulka 2 – Počet dopravních nehod v okresech Olomouckého kraje.....	29
Tabulka 3 - Vývoj počtu dopravních nehod způsobeným nepřiměřenou rychlostí v Olomouckém kraji v letech 2010-2017	39
Tabulka 4 - Vývoj počtu dopravních nehod způsobeným nesprávným přeježděním v Olomouckém kraji v letech 2010-2017	40
Tabulka 5 – Vývoj počtu dopravních nehod způsobeným nedáním přednosti v jízdě v Olomouckém kraji v letech 2010-2017	41
Tabulka 6 - Vývoj počtu dopravních nehod způsobeným nesprávným způsobem jízdy v Olomouckém kraji v letech 2010-2017	42
Tabulka 7 – Očekávaný počet dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020	44
Tabulka 8 - Očekávaný počet zraněných osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020	45
Tabulka 9 - Očekávaný počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020	47
Tabulka 10 – Věk respondentů	48
Tabulka 11 – Dosažené vzdělání respondentů.....	48
Tabulka 12 – Délka vlastnění řidičského průkazu.....	49
Tabulka 13 – Znalost bodového systému	49
Tabulka 14 – Vliv bodového systému na bezpečnost dopravního provozu	50
Tabulka 15 - Zpřísnění trestů za porušení pravidel silničního provozu	50
Tabulka 16 – Nejčastěji páchané přestupky a trestní činy.....	51
Tabulka 17 – Kontingenční tabulka pro zjištění nezávislosti znaků	51
Tabulka 18 – Výpočet testu nezávislosti	51
Tabulka 19 – Kontingenční tabulka pro zjištění nezávislosti znaků	52
Tabulka 20 - Výpočet testu nezávislosti	52

1 Úvod

Doprava je v dnešní době nedomyšlitelnou částí života. Každý člověk cestuje do práce, do školy, do obchodu, na dovolenou nebo do jiných aktivit. Součástí silničního provozu ovšem nejsou jen lidé řídící dopravní prostředek. Patří sem i osoby, jenž se pouze účastní dopravního provozu, cestují např. hromadnou městskou dopravou. Již dvě třetiny Čechů vlastní řidičský průkaz. Není divu, že s rostoucím počtem účastníků dopravního provozu se zvyšuje i počet dopravních nehod, úprav komunikací či jiných komplikací na silnici.

Každý den se bohužel stávají stovky nehod. V roce 2018 v souvislosti s dopravní nehodou každý den zemře více než jeden člověk. U počtu dopravních nehod či zraněných osob také nejsou tato čísla vůbec přívětivá. Z tohoto důvodu se Česká republika rozhodla situaci řešit Novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a krátce po novém roce byl v roce 2006 spuštěn pro Českou republiku nový koncept, kterým je do dnes fungující bodový systém hodnocení řidičů. Tento koncept byl zaveden po vzoru jiných evropských zemí. Jeho účelem je zvýšit bezpečnost silničního provozu, zamezit opakování přestupků a trestných činů na pozemních komunikacích. Získané trestné body mohou řidiči, jak získat, tak ztratit.

Bodový systém není jediným opatření pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Za štítem ministerstva dopravy České republiky vznikla organizace BESIP, která se pomocí svých kampaní rozšiřuje do podvědomí řidičů a ovlivňuje jejich chování. Díky svým kampaním se věnuje i dopravní výchově dětí. Mezi nejznámější kampaň organizace BESIP patří Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020, která se snaží snížit počet dopravních nehod a zraněných či usmrcených osob.

S neustálým vývojem a technologickým pokrokem se bezpečnostní prvky i každým dnem zlepšuje technický stav vozidel. Je jen otázkou času, kdy nastane revoluce v uvedení samořídících vozidel. Taková vozidla již existují a v USA se již dokonce testují. Samořídící auto by mělo zajistit vyšší bezpečnost dopravy, ovšem zda se stane opravdu fenoménem celého světa, ukáže až čas.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je analyzovat vliv bodového systému České republiky na bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji, zkoumat následky a změny od jeho zavedení a zjistit jeho celkovou účinnost v provozu. Vlastní analýza je uskutečněna pomocí metod analýzy časových řad. Vybranými ukazateli analyzující účinnost bodového systému jsou celkový počet nehod, počet zraněných či usmrcených osob, počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu a nehody podle jejich nejčastějších příčin. Část práce je věnována predikcím budoucího vývoje celkového počtu zraněných a usmrcených osob v důsledku dopravní nehody na území Olomouckého kraje. Součástí práce je vyhodnocení dotazníkového šetření zjišťující názor řidičů z Olomouckého kraje na bodový systém a bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji. Výsledkem řešení jsou návrhy a doporučení pro zvýšení bezpečnosti na silnicích.

2.2 Metodika

Teoretická část je zpracována na základě získaných znalostí z odborné literatury a internetových zdrojů z oblasti bodového systému, dopravy a bezpečnosti silničního provozu. Ve vlastní části práce jsou podklady pro zpracování získávány z oficiálních stránek Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy ČR a Policie ČR. Shromážděná data jsou statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad a indexní analýzy. K výpočtu některých časových řad či ke grafickému zobrazení budou použity programy MS Excel 2018 a IBM SPSS Statistics. Součástí bakalářské práce je vyhodnocení dotazníkového šetření, jehož vyhodnocení je provedeno pomocí analýzy závislosti kvalitativních znaků.

2.2.1 Analýza časových řad

Časovou řadou se rozumí posloupnost jednotlivých údajů, která jsou uspořádána z hlediska času ve směru od minulosti do přítomnosti, případně pomocí predikce k dalšímu vývoji. Příkladem časové řady může být např. počet dopravních nehod v jednotlivých

letech.¹ Časové řady mají své vlastní elementární charakteristiky, které mohou pomoci k pochopení analýz dat šetřených časových řad. V bakalářské práci byly využity tyto elementární charakteristiky časových řad:

První absolutní diference

První absolutní diference vyjadřuje absolutní přírůstek či úbytek zkoumaného ukazatele ve zkoumaném období oproti období jemu předcházející.

$$\Delta d_t = y_t - y_{t-1}$$

Průměrný absolutní přírůstek

Průměrný absolutní přírůstek udává o kolik se změnila hodnota zkoumaného ukazatele za určité období. Vypočítá se jako aritmetický průměr všech prvních diferencí.

$$\bar{\Delta} = \frac{y_n - y_1}{n - 1}$$

Charakteristiku růstu či poklesu hodnot určují relativní charakteristiky. Jsou to bezrozměrné veličiny a patří mezi ně koeficient růstu a bazický index nebo průměrný koeficient růstu.

Bazický index

Bazický index charakterizuje jak přírůstky, tak úbytky v porovnání se stejnou počáteční hodnotou.

$$k_t = \frac{y_t}{y_1}$$

Koeficient růstu

Koeficient růstu určuje, kolikrát se změnila hodnota sledovaného jevu v daném časovém okamžiku proti předchozímu období.

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}}$$

Průměrný koeficient růstu

Průměrný koeficient je vyjádřen pomocí geometrického průměru jednotlivých koeficientů růstu. Toto vyjádření je vhodné jen pokud má zkoumaná časová řada monotónní průběh. V situaci, ve které časová řada monotónní průběh nemá, je zapotřebí

¹ SVATOŠOVÁ, L., B. KÁBA. *Statistické metody II*. Praha, 2016.

rozdělit ji na dvě a více částí a koeficient vypočítat pro každou část zvlášť. Další podmínkou jsou rostoucí nebo klesající hodnoty.²

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_2}{y_1} * \frac{y_3}{y_2} * \frac{y_4}{y_3} * \dots * \frac{y_n}{y_{n-1}}} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}}$$

Modelování časových řad

Časovou řadu lze dělit na jednotlivé složky. Těmito složky jsou:

- a) náhodná složka (ε_t),
- b) cyklická složka (C_t),
- c) sezónní složka (S_t),
- d) trend (T_t).

Vztah mezi těmito složkami je charakterizován aditivním modelem, ve kterém se všechny složky časové řady sečtou.

$$y_t = T_t + C_t + S_t + \varepsilon_t$$

Vyrovňování časových řad

Základní myšlenkou při analýze neperiodických časových řad je určení základní tendence a vývoje a stanovení trendu. Ten se určuje metodou vyrovnávání časových řad. Jedním ze způsobů je analytické vyrovnávání, kde je výsledkem zvolení trendu pomocí určité trendové funkce.³ V bakalářské práci byly použity tyto trendové funkce:

- lineární: $T_t = a + b * t$
- exponenciální: $T_t = a * b^t$
- kvadratická: $T_t = a + b * t + c * t^2$
- kubická: $T_t = a + b * t + c * t^2 + d * t^3$

K ověření vybrání vhodného modelu trendu byl použit index determinace, jehož hodnoty se pohybují v intervalu od nuly do jedné.

$$I^2 = \frac{\Sigma(y_t - y'_t)^2}{\Sigma(y_t - \bar{y})^2}$$

² SVATOŠOVÁ, L., B. KÁBA a M. PRÁŠILOVÁ. *Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat: učební text*. Praha, 2004, str. 196.

³ ARLT, J., M. ARLTOVÁ a E. RUBLÍKOVÁ. *Analýza ekonomických časových řad s příklady*. Praha, 2002.

Předpověď budoucích hodnot byla provedena na základě trendové funkce, do níž byly dosazeny budoucí časové hodnoty.⁴ S použitím statistického programu IBM SPSS Statistics byly určeny předpovědi bodové a intervalové.

2.2.2 Analýza závislosti kvalitativních znaků

Kvalitativní znaky mohou být množné či alternativní. Množné znaky nabývají většího počtu obměn a jejich závislost se označuje jako kontingence. Výsledky dotazníkového šetření v bakalářské práci byly uvedeny kontingenční tabulce, která vzniká sjednocením prvků výběru dle variant kategoriálních znaků.⁵

*„Řádky takové kontingenční tabulky odpovídají možným hodnotám první proměnné, sloupce pak možným hodnotám druhé proměnné. V příslušné buňce kontingenční tabulky je pak uveden počet respondentů, pro které má první proměnná hodnotu odpovídající příslušnému řádku a druhá proměnná hodnotu odpovídající příslušnému sloupci“.*⁶

V bakalářské práci je pro ověření nezávislosti v kontingenční tabulce použit χ^2 test nezávislosti, který je založen na porovnávání pozorovaných četností s četnostmi očekávanými. Samotný χ^2 test nezávislosti nevyovídá o síle vztahu nic, pouze zamítá vyslovenou nulovou hypotézu. Míru těsnosti závislosti je koeficient kontingence:

$$CC = \sqrt{\frac{K}{K+n}}$$

⁴ HINDLS, R. *Statistika pro ekonomy*. Praha, 2007.

⁵ LITSCHMANNOVÁ, M., 2011. Úvod do statistiky [online]. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, str. 380 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: http://mi21.vsb.cz/sites/mi21.vsb.cz/files/unit/uvod_do_statistiky.pdf

⁶ ČIHÁK, M. 2014, Statistické zpracování dotazníků v SPSS [online]. Hradec Králové, str. 28 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: http://inpdf.uhk.cz/wp-content/uploads/2014/03/Statist.zprac_.dotazniku_v_SPSS-Analyza_dotazniku-2014_Cihak.pdf

3 Literární rešerše

3.1 Účastníci silničního provozu

Účastníkem silničního provozu je každá osoba účastnící se přímým způsobem provozu na všech pozemních komunikacích.⁷ Takovým účastníkem může být řidič, chodec, cyklista, ale také bruslař, lyžař či osoba na invalidním vozíku apod.

Chodec

Chodec je povinen používat z pravidla chodník nebo stezku pro chodce. Tam, kde se chodník či stezka nenachází, jsou chodci oprávněni použít silnici nebo příslušnou komunikaci. Musí ovšem jít po levé krajnici a nejvýše ve dvou osobách vedle sebe, aby příliš nezasahovali do vozovky. V případě hustého provozu nebo špatné viditelnosti směřjí jít chodci výhradně za sebou.⁸ Chodec smí přecházet vozovku pouze po místech k tomu určených, po přechodech pro chodce, podchodem, nadchodem nebo po místech pro přecházení vozovky.

Za chodce je považována taktéž osoba jedoucí na in-line bruslích, lyžař, osoba tlačící dětský kočárek, sánky nebo vozík (jak invalidní, tak ruční).

Chodec musí dát přednost vozidlům záchranného systému, a to i tehdy, když se nachází na přechodě. Na přechod nesmí vstoupit ani v tom případě, kdy se k němu blíží vozidlo. U přecházení železničního přejezdu platí zvýšená pozornost a chodec musí respektovat světelné označení či závory.

Cyklista

Cyklista je také řidičem vozidla v silničním provozu, avšak nemotorového. V případě absence cyklostezky či jízdního pruhu pro cyklisty je povinen se zdržovat na pravé straně vozovky, jet ve stejném směru jako řidiči motorových vozidel. Na rozdíl od chodců je cyklistům zakázáno jezdit vedle sebe, musí jet pouze jednotlivě a za sebou.⁹ Je povinen se řídit světelnými signály i dopravními značkami, musí se plně soustředit na

⁷ POLICIE ČR: *Chodec – účastník silničního provozu*. [online]. © 2015 [cit. 2018-08-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/chodec-ucastnik-silnicniho-provozu.aspx>

⁸ SCHRÖTER, Z. *Autoškola? Pohodlně*. Plzeň, 2014, str. 154

⁹ Tamtéž, str. 176

řízení a smí používat jen takové vozidlo, které je přizpůsobené k jízdě a splňuje předepsané podmínky.

Jízdní kolo musí být podle předpisu vybaveno předním i zadním světlometem, kde přední musí svítit stálým bílým světlem, kdežto zadní červeným přerušovaným světlem. Za snížené viditelnosti je cyklista povinen oba dva světlometry rozsvítit.¹⁰

V případě, že je cyklistou dítě mladší 10 let, smí jet po vozovce pouze s dohledem osoby, která je starší 15 let. Všechny osoby mladší 18 let používající jízdní kolo jsou povinni mít při jízdě nasazenou ochranou přilbu.

Řidič

Řidičem se rozumí osoba, která má oprávnění k řízení vozidla, tzv. řidičský průkaz.¹¹ Příloha č. 1 popisuje skupiny a podskupiny řidičského oprávnění. Pro získání řidičského oprávnění musí řidič splnit následující podmínky:

- 1) dosáhnout požadovaného věku k řízení daného vozidla;
- 2) být zdravotně způsobilý – mít lékařskou prohlídkou;
- 3) úspěšně absolvovat výcvik a výuku v autoškole;
- 4) nebýt ve výkonu trestu či sankce, trestně bezúhonný;
- 5) mít trvalý či přechodný pobyt na území České republiky.

3.2 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je jednou z dopravních cest, stejně jako například vodní dopravní cesta nebo drážní dopravní cesta. Jedná se o ten typ cesty, který je využíván účastníky silničního provozu a slouží k užití silničními vozidly – slouží všem motorovým i nemotorovým vozidlům, řidičům potahových vozidel, chodcům, jezdcům na zvířatech a průvodcům zvířat.¹²

Pozemní komunikace se dělí na čtyři kategorie:

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

¹⁰ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha, 2009, str. 201

¹¹ Tamtéž, str. 256

¹² Tamtéž, str. 80

Dálnice

Dálnice je prvním typem pozemní komunikace. Lze ji nazývat rychlostní komunikací určenou pro silniční motorová vozidla. Je využívána zejména pro svou rychlou dálkovou dopravu, která je zpoplatněna poplatkem ve formě dálniční známky (pro vozidla s celkovou hmotností nižší než 3,5 t) nebo mýtným (pro vozidla s celkovou hmotností vyšší než 3,5 t.)¹³

Dálniční známka neboli časový poplatek je nálepka na čelním skle vozidla, kterou řidič prokazuje zaplacení onoho poplatku.

Existují tři typy kupónů podle doby platnosti:¹⁴

- a) roční kupón;
- b) měsíční kupón;
- c) desetidenní kupón.

Tyto kupóny jsou platné přesně tak dlouho, jak jejich samotný název vypovídá. Výjimku tvoří roční kupón, který neplatí rok, 12 měsíců, ale měsíců 14. Pro příklad lze uvést, že dálniční známka kupovaná na rok 2019 bude platná od 1.12.2018 do 31.1.2020.

Silnice

Další veřejně přístupnou komunikací je silnice. Tu mohou využívat jak silniční vozidla, tak i jiná vozidla a na rozdíl od dálnice i chodci. Podle dopravního významu je lze dělit do těchto tříd:¹⁵

- a) silnice I. třídy;
- b) silnice II. třídy;
- c) silnice III. třídy.

Silnice I. třídy bývá zpravidla využívána pro dálkovou a mezistátní dopravu kvůli dobré kvalitě. Kvůli tomuto důvodu bývají některé tyto silnice vystavovány s podobnými parametry, jako mají dálnice. Jedná se o rychlostní silnice, a tyto silnice mají zpoplatněné užití stejně jako dálnice – mýtným nebo časovým poplatkem.

¹³ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno, 2014, str. 131

¹⁴ ČESKÉ DÁLNIČNÍ: *Dálniční známky*. [online]. 2017 [cit. 2018-08-10]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky/#doby-platnosti-a-ceny-kuponu>

¹⁵ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha, 2009, str. 81

Pro dopravu mezi okresy jsou hojně využívány silnice II. třídy a pro vzájemné propojení dvou obcí jsou určeny silnice III. třídy. Obě tyto třídy musí vlastnit kraj, na kterém se daná silnice nachází.

Místní komunikace

Tento typ komunikace je veřejně přístupný, jelikož je využíván k dopravě na území dané obce. Místní komunikace se dělí dle významu a vybavení do těchto tříd:

- a) místní komunikace I. třídy;
- b) místní komunikace II. třídy;
- c) místní komunikace III. třídy;
- d) místní komunikace IV. třídy.

Místní komunikace I. až III. třídy jsou komunikace ve městech, které jsou přístupná provozu motorových a silničních vozidel. Naopak u místních komunikací IV. třídy tomu tak není, jelikož je zde možný smíšený provoz. Nacházejí se zde cyklostezky, pěšiny, pěší zóny, lávky, schody nebo i samostatné chodníky. Vlastníkem všech těchto komunikací je příslušná obec, ve které se místní komunikace nacházejí.

Účelová komunikace

Tento typ pozemní komunikace slouží k propojení nemovitostí sloužící pro potřeby vlastníků. Může se jednat také o propojení nemovitostí s přípojnou komunikací. Jednat se může o polní cesty, lesní cesty, příjezdové cesty k čerpacím stanicím, k různým areálům, ať už sportovním nebo výrobním, může se jednat i o autobusová nádraží apod.

Majitelem takové komunikace je fyzická nebo právnická osoba. Může ji vlastnit jak soukromník, tak i obec, stát nebo obchodní společnost.¹⁶

3.3 Faktory podílející se na vzniku dopravní nehody

Dopravní nehoda vzniká téměř vždy působením více faktorů současně. Častými příčinami, které přispívají ke vzniku dopravní nehody, jsou alkohol za volantem, který silně ovlivňuje pozornost, motoriku a schopnost vidění, nepřizpůsobení rychlosti, což je vůbec nejčastější příčina dopravní nehody a nedodržení bezpečného odstupu, jenž vzniká ve většině případů u řidičů přijíždějících ke vznikající koloně. Kvůli nedostatečnému

¹⁶ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha, 2009, str. 84

odstupu od vozidla vpředu již nestačí zabrzdít. Není divu, že při prokázání těchto tří příčin dostane řidič větší počet trestných bodů a vyšší pokutu. Oproti jiným faktorům podílejícím se na vzniku nehody je řidič může ovlivnit a veškerá vina padá na něj.

Oblast vnímání

Jedním z rizikových faktorů v oblasti vnímání je vliv světelných podmínek. Osvětlení komunikace zpravidla zlehčuje rozpoznatelnost průběhu dopravního provozu, pro řidiče bývá z pravidla obtížnější vnímat za tmy na komunikacích a dálnicích, které osvětlené nejsou.

S vlivem světelných podmínek úzce souvisí vliv oslnění, které může snížit schopnost vnímání. Oslnit řidiče však nemusí jen světlometry protijedoucího vozidla. Častým důvodem vyjetí z jízdního pruhu a následné nehody je i oslnění světlometry vzadu jedoucího vozidla nebo přímým slunečním svitem či slunečními paprsky odrážející se ve zpětném zrcátku. S rostoucím věkem klesá schopnost oka rychle reagovat na změnu světla. Náchylnější jsou řidiči vyššího věku.

Dopravní nehody bývají často způsobené narušením výhledu řidiče. Výhled může být zakryt jak znečištěním či poškozením skla vozidla, tak kdejakou překážkou v okolí vozovky.¹⁷

Oblast pozornosti

Řidičova pozornost může být odvrácena kvůli předmětům ve vozidle. Nejčastější příčinou je ovládání rádia, navigace, či jiné elektroniky, pohled na tachometr, hodiny, množství paliva v nádrži či manipulování s jinými předměty ve vozidle (častým případem je hledání věcí v zavazadle na sedadle spolujezdce), a jiné.

Pozornost může být odvrácena i předměty, které se nacházejí mimo vozidlo. Typickým příkladem jsou navigační tabule, osoby či zvířata v provozu, billboardy nebo jiné dopravní nehody, které se v okolí staly.¹⁸

¹⁷ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU: *Hlubková analýza silničních dopravních nehod* [online]. 2016 [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/hlubkova-analyza-silnicnich-dopravnich-nehod-hlavni-priciny-vzniku-nehod/?id=1654>

¹⁸ Tamtéž

Dopravní nehodu může způsobit i fakt, zda řidič zná daný úsek komunikace, na němž se nachází, nebo na něm jede poprvé. Navigační systémy totiž přispívají k opatrnosti řidiče, ten sleduje pokyny navigace a přizpůsobuje jízdní vlastnosti neznámému prostředí.

Jednou z nejnebezpečnějších příčin dopravních nehod je únava vedoucí k tzv. „mikrospánku“ – ten se často projeví opuštěním jízdního pruhu a následným čelním nárazem v plné rychlosti bez použití brzd.

3.4 Integrovaný záchranný systém

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) je soubor bezpečnostních složek provádějící záchranné, vyprošťovací či likvidační práce vzniklé během mimořádných událostí. Mezi základní složky IZS patří Hasičský záchranný sbor České republiky, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby a Policie České republiky. Tyto složky spolu během akce navzájem komunikují a spolupracují.¹⁹

Mezi další složky IZS patří vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, obecní policie, orgány ochrany veřejného zdraví, zařízení civilní obrany a havarijní, pohotovostní a odborné služby. Vznikají i neziskové organizace a sdružení občanů, které mohou pomoci a lze je využít k různým likvidačním pracím. V případě nouze či při vyhlášení krizového stavu mezi ostatní složky IZS patří i zdravotnická zařízení. Tyto složky poskytují pomoc pouze na písemné vyžádání předem dohodnutého způsobu pomoci.²⁰

Složky Integrovaného záchranného systému se musí během zásahu řídit příkazy velitele zásahu, eventuálně starosty obce s rozšířenou působností, hejtmana kraje. V případě hlavního města Prahy je nutno následovat pokyny primátora. Pokud složky Integrovaného záchranného systému provádějí koordinaci záchranných a likvidačních prací za stavu ohrožení nebo válečného či nouzového stavu, řídí se pokyny Ministerstva vnitra.

3.5 Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu (BESIP) je samostatným oddělením Ministerstva dopravy v České republice dohlížející na bezpečnost silničního provozu.

¹⁹HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY: *Integrovaný záchranný systém*. [online]. 2009 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-systém.aspx>

²⁰ MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY: *Ostatní složky integrovaného záchranného systému*. [online]. 2017 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/ostatni-složky-izs.aspx>

Garantuje naplnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v období 2011–2020, která má v tomto období za cíl snížit počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod na průměr Evropské unie a současně snížit počet těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009.

Počátkem roku 1963 byla vytvořena Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu, jelikož rostl prodej osobních aut soukromým osobám a v důsledku toho začal růst i počet dopravních nehod. 1. května 1967 vznikl orgán této komise označován dodnes zkratkou BESIP.

Hlavním posláním BESIPU bylo především šířit správné chování v silničním provozu a předávat jej do podvědomí každého občana. Důležité bylo začít již u dětí v předškolním věku, pokračovat ve školách s dopravní výchovou a skončit u vícefázových výcviků věnovaných především seniorům. Jinak řečeno, prioritou bylo, aby byl každý občan po celý život doprovázen systémem dopravní výchovy.²¹

V roce 2015 bylo dle průběžné analýzy zjištěno, že dosavadní opatření nebyla významně účinná a ke snížení nejzávažnějších a smrtelných nehod nedošlo. Proto se BESIP rozhodl o celkové změně a doplnění dosavadní strategie, byl vypracován návrh a celý materiál byl aktualizován.²²

3.5.1 Akce a kampaně

Zpomal, budeš rychlejší

Začátkem roku 2018 vzniklo ve spolupráci BESIPU s Ředitelstvím silnic a dálnic devět instruktážních videí zaměřený na plynulý provoz na dálnicích.

Rekonstrukce dálnic nejen v České republice sebou přináší řadu omezení dopravy, jako například převedení provozu do protisměru, zúžení jízdního pruhu, a především snížení rychlosti. Ne všichni řidiči vědí, jak se v takové situaci chovat. Někteří zbytečně riskují, a poté se stávají mnohdy i tragické a na dálnicích zejména hromadné nehody. Proto kampaň nese název „Zpomal, budeš rychlejší“.²³

²¹ BESIP: *Historie BESIP* [online]. Praha 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

²² BESIP: *Aktuální strategie*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

²³ BESIP: *Zpomal, budeš rychlejší*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Zpomal-budes-rychlejsi>

Nepozornost zabíjí

V polovině května roku 2018 odstartoval BESIP spolu s Policií ČR a s Českou asociací pojišťoven kampaň s názvem #nepozornostzabíjí. Tato kampaň poukazuje na rizika spojená s používáním mobilních telefonů za jízdy.

Jelikož v dnešní době dosahují mobilní telefony vrcholu svého vzestupu, bylo na místě tuto kampaň vytvořit, jelikož tato chytrá zařízení jdou ruku v ruce s nevěnováním se řízení, což je právě nejčastější příčina dopravní nehody (a to z necelých 20 %). Z pohledu bezpečnosti je řidič používající mobilní zařízení během jízdy ovlivněn podobným způsobem, jako by řídil s 0,8 promile alkoholu v krvi.²⁴

Kampaň #nepozornostzabíjí se dostala i do televizí a na reklamní poutače. Zakládá se na emocích, jelikož poukazuje na osamělé děti, které přišly o své blízké (především o rodiče) v důsledku používání mobilních telefonů za volantem. Poukazuje i na to, že chování řidičů ohrožuje nejen řidiče samotné, ale také spolujezdce a ostatní účastníky provozu, jako jsou protijedoucí vozidla, cyklisti či chodci.

Auto vs. motocykl – spolu, nikoliv proti sobě

Poměrně nová kampaň z léta 2018 poukazuje na vztahy motorkářů a ostatních řidičů motorových vozidel, konkrétně na 11 nejčastějších a nejkrizovějších situací, které se na silnicích stávají:²⁵

- 1) **zapomenutý blinkr** – řidiči osobních aut mnohdy nevědí, že blinkr na motorce není nijak signalizován, tudíž jej motorkáři často zapomínají vypnout;
- 2) **jízda u krajnice** – mnoho motorkářů (hlavně ti na skútru) jezdí zbytečně na kraji vozovky, což nabádá řidiče osobních vozidel k předjíždění. To vede ke srážce, jelikož motorkář snadno a rychle vybočí;
- 3) **vyhýbaní se překážce** – motorky často mění pruh jízdy, jelikož jsou snadněji ovládatelné ve smyslu vyhýbaní se překážek. S tím mnoho řidičů nepočítá;
- 4) **špatná rychlost v zatáčkách** – poměrně snadno se motorkáři v zatáčkách dostanou do protějšího pruhu, ať v důsledku pomalé či rychlé jízdy. Řidiči by proto měli být obezřetní a v případě protijedoucí motorky v zatáčce zpomalit;

²⁴ BESIP: *Nepozornost zabíjí*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/nepozornostzabiji>

²⁵ BESIP: *Auto vs. motocykl*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Auto-X-Motocykl>

- 5) **nedodržení bezpečné vzdálenosti** – problém nejen motorkářů, ale i všech účastníků silničního provozu. Řidič se může snadno leknout, a právě leknutí vyvolává obranné a mnohdy špatné reakce;
- 6) **při brždění mají výhodu auta** – pokud motorce „naplno“ zastaví vozidlo, které jede před ní, má motorkář velmi malou šanci, jak zareagovat, tak i zastavit včas. Motorčky nejsou vybaveny takovými asistenčními systémy, která mají auta;
- 7) **skupina motorek** – většina motorkářů jezdí ve skupinkách, proto musí řidič osobního auta předpokládat, že pokud potká jednu motorku, s vysokou pravděpodobností jich potká víc;
- 8) **indikátory ve zpětných zrcátkách** – platí pro nová vozidla vybavena hlídáním mrtvých úhlů ve zpětných zrcátkách;
- 9) **motorka je malá** – řidič ji snadno přehlídne a také mnohdy špatně odhadne rychlost, kterou se motorka pohybuje;
- 10) **předjíždění většího počtu vozidel** – motorčky často předjíždějí více vozidel najednou, jelikož jsou lehčí a mají výrazně vyšší zrychlení. Mnohdy ale nepočítají s tím, že některé auto nacházející se v řadě předjížděných aut, může kdykoliv změnit směr jízdy;
- 11) **skupina motorek** – nervozita – řidiči automobilů mají tendence zmatkovat, pokud je předjede větší množství motocyklů. Je důležité zachovat klid a držet se své trasy.

3.6 Bodový systém v zahraničí

Bodový systém má v Evropské unii zavedeno 23 států. Tabulka č. 1 uvádí výčet těchto států spolu s uvedením roku, od kterého bodový systém v daném státě funguje. Dále je uvedený maximální počet bodů, který mohou řidiči získat a způsob evidence bodů. Některé státy mají systém odečítání a některé zase přičítání. Slovensko, Rakousko a Dánsko používá jiný typ bodového systému – tzv. systém 3x a dost. Řidič, který vykoná 3 dopravní přestupky, může být zbaven řidičského průkazu. Mezi státy, které bodový systém nemají prozatím zavedený vůbec, patří Belgie, Nizozemsko, Estonsko, Litva a Švédsko.²⁶

To, že je řízení pod vlivem alkoholu velmi vážným přestupkem, netřeba zmiňovat. Tento problém se rozhodla řešit spousta států nejen Evropské Unie, ale také USA, Kanada či Austrálie pomocí systému „Alcolock“. Jedná se o systém, který využívá zabudovaného

²⁶ CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU: *Bodový systém v Evropě*. [online]. 2014. [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

přístroje ve vozidlu. Do tohoto přístroje řidič před zahájením jízdy nadýchá. Pokud přístroj vyhodnotí přítomnost alkoholu, startér se zablokuje a řidič nebude moci odjet. Mezi evropské země, které tento zákon již přijaly, patří Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Nizozemí, Polsko, Rakousko či Švédsko. Některé země tento systém teprve zkouší, například Itálie, Německo, Velká Británie či Portugalsko.

Tabulka 1 - Bodový systém v evropských zemích

Stát	Rok zavedení	Počet bodů	Způsob evidence
Německo	1974	8	přičítání
Francie	1992	12	odečítání
Polsko	1993	21	odečítání
Řecko	1993	25	přičítání
Velká Británie	1995	12	přičítání
Chorvatsko	1996	7	odečítání
Slovinsko	1998	18	přičítání
Bulharsko	2000	12	odečítání
Irsko	2001	12	přičítání
Kypr	2001	12	přičítání
Lucembursko	2002	12	odečítání
Itálie	2003	20	odečítání
Lotyšsko	2004	16	odečítání
Maďarsko	2004	18	přičítání
Malta	2004	12	přičítání
Španělsko	2006	12	přičítání
Portugalsko	2016	12	odečítání

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z Centra služeb pro silniční dopravu

3.7 Bodový systém v České republice

Bodový systém je systém evidující spáchané dopravní přestupky jednotlivých řidičů. Současně motivuje řidiče, aby plnili pravidla silničního provozu, a mohli se tak tomuto systému zcela vyhnout.²⁷

S narůstající nehodovostí a se stále se zvyšující bezohledností řidičů zareagovala vláda na návrh Police České republiky zavést systém regulující přestupky řidičů již v roce 2000, kde bylo navrhováno zavedení bodového systému v zákoně č. 341/2000 Sb. Nakonec však úprava v platnost nevstoupila. Nový institut bodového ohodnocení řidičů byl schválen a zaveden až o 6 let později, přesněji 1. července 2006.

²⁷ BODOVÝ SYSTÉM: *Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 411/2005 sb. (tisk 833)*. [online]. 2009 [cit. 2018-08-28]. Dostupné z: <http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/>

Tento systém zaznamenávání přestupků vede obecní úřad příslušné obce určenou podle místa bydliště řidiče, který přestupek spáchá. Při dosažení maximálního počtu bodů dochází k odebrání řidičského průkazu.²⁸

*„Systém bodového hodnocení má za cíl evidovat opakované porušování vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích. Zákon s opakováním stanovených přestupků, případně jiným jednáním majícím znaky přestupku podle zvláštních právních předpisů, či trestních činů spojuje určité důsledky, které spočívají především v možnosti pozbytí řidičského oprávnění“.*²⁹

3.7.1 Princip fungování

Princip bodového systému spočívá v přičítání bodů. Znamená to, že řidič, který nikdy žádný přestupek neudělal, má na svém kontě 0 bodů. Maximální počet získaných bodů dosahuje čísla 12. Jakmile řidič získá tento počet bodů, bude vyzván k odevzdání řidičského oprávnění obecnímu úřadu. Tímto činem řidič již není řidičem, přichází o odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel, tím pádem nesmí řídit. Požádat o vrácení řidičského průkazu může po jednom roce od právního rozhodnutí. Pokud byl řidiči výslovně uložen trest zákazu řízení či byl trest delší než jeden rok, smí požádat o vrácení až po uplynutí sjednané doby.³⁰

Jednou z podmínek získání řidičského průkazu je potřeba odborné způsobilosti, a k té je potřeba znovu navštěvovat autoškolu. Po tzv. „vybodování“ přibývá nová povinnost podrobit se psychotestům.

Každý přestupek je ohodnocen zvlášť podle závažnosti, a to na stupnici od 2 do 7 bodů. Udělené body nemohou být sčítány – pokud řidič spáchá dva a více přestupků, bude mu započítán jen ten nejpřísněji bodovaný. Bodový systém se vztahuje jen na řidiče motorových vozidel.

3.7.2 Odečítání bodů

Pokud má řidič na svém kontě připsané nějaké body, lze tyto body odečíst. Stane se tak, pokud v průběhu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců nevykoná žádný přestupek,

²⁸ BERAN, T. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Brno, 2006, str. 9

²⁹ BUŠTA, P., J. KNĚŽÍNEK a A. SEIDL. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha, 2013, str. 209

³⁰ BERAN, T. *Neplatíte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. Brno, 2013, str. 26

za který by mu byly připsány body. Ze stávajícího konta se mu automaticky odečtou 4 body. To samé platí i v následujícím roce a odečten mu bude stejný počet. Znamená to, že když v průběhu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců nevykoná žádný přestupek, za který by mu byly připsány body, tak mu bude odečteno 8 bodů. V případě třetího roku mu budou navráceny maximálně další 3 body.³¹

Řidič má možnost si nechat odečíst trestné body i jiným způsobem. Pokud se tak rozhodne, bude muset navštívit Školení bezpečné jízdy, za což mu budou odečteny 3 trestné body. K tomu, aby mohl školení absolvovat, nesmí mít více jak 10 trestných bodů a zároveň nesmí mít žádný 7 bodový přestupek.³²

Aktuálně si řidiči mohou vybrat ze sedmi akreditovaných středisek bezpečné jízdy v České republice:

- 1) S-Drive s.r.o. v Hradci Králové, cena 3 899,-
- 2) Centrum bezpečné jízdy POLYGON v Brně, cena 4 600,-
- 3) MAX CARS Plus s.r.o. v Příbrami, cena 4 598,-
- 4) Centrum bezpečné jízdy POLYGON v Jihlavě, cena 4 000,-
- 5) Centrum bezpečné jízdy POLYGON v Mostě, cena 3 890,-
- 6) LIBROS s.r.o. v Ostravě, cena 4 590,-
- 7) Miroslav Klásek – RS-PRIMA autoškola v Sosnové, cena 3 900,-

3.7.3 Dopravně psychologické vyšetření

Každý, kdo žádá o vrácení řidičského průkazu, je povinen podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, které provádí psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy. Takové vyšetření trvá 3 až 5 hodin dle náročnosti a potřeby. Žadatel si celé vyšetření hradí sám – cena se pohybuje v rozmezí od 1 500 Kč do 4 000 Kč.³³

Dopravně psychologické vyšetření se skládá z několika částí. Nejdříve se uskuteční úvodní rozhovor, při němž je vyšetřovaná osoba obeznámena s průběhem celého vyšetření, poté přichází na řadu samotné testování psychické výkonnosti intelektu a pozornosti při řízení dopravního prostředku. Dále se zkoumá přesnost a rychlost senzomotorických reakcí

³¹ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno, 2014, str. 40.

³² 12 BODŮ: *Školení bezpečné jízdy*. [online]. 2011. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <http://www.12bodou.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

³³ 12 BODŮ: *Dopravně psychologické vyšetření*. [online] 2019. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.12bodou.cz/dopravne-psychologicke-vysetreni.html>

v časové tísní a spolehlivost rozhodován. V druhé části vyšetření je dle potřeby zahrnuto zkoumání vizuální paměti. Ve třetí části se prověřuje stabilita, labilita, impulzivita zkoumaného jedince a jeho schopnost se přizpůsobit. Měří se i míra rizika, kterou by klient byl ochoten vynaložit.

Finální částí je rozhovor s posuzovaným řidičem, díky kterému získá psycholog konečnou anamnézu svého klienta. Následně dojde ke zhodnocení výsledků a vystavení písemného posudku o výsledku šetření. Tyto písemné listiny jsou dále zasílány na úřad obce dle místa bydliště. Osoba, která je vyhodnocena jako nezpůsobilá k řízení motorových vozidel, může stejné vyšetření opakovat nejdříve za 3 měsíce.

3.7.4 Bodové hodnocení řidičů při porušení povinností

Seznam dopravních přestupků, kterých se můžou řidiči vozidel dopustit, je nekonečný. Za některé odjedou pouze s varováním, za některé dostanou peněžní pokutu, ovšem vybrané přestupky jsou ohodnoceny trestnými body. Většinou se jedná o ty více závažné, a právě podle závažnosti je určena bodová hranice – lze získat 2-7 bodů. Kromě samotného připočtení bodů si ještě řidič většinou z místa spáchání přestupku odveze i peněžní pokutu nebo pokutu dostane ve správním řízení později. Příloha č. 2 definuje bodové ohodnocení spáchaných přestupků či trestných činů. Jednotlivé přestupky jsou detailněji popisovány v příloze č. 3 se zmíněním peněžních pokut i s dobou výkonu trestu.

V minulosti měl bodový systém jinou podobu, než jakou má dnes. Mnoho přestupků bylo přesunuto do kategorie s přísnějším či naopak s mírnějším trestem, byly navýšeny pokuty nebo celkově upraveno znění samotných podmínek.

Řidiči mohou vykonat i tzv. nebodované dopravní přestupky. Přesto jsou pokutovány a mají své znění např. v zákoně o silničním provozu. Jedná se většinou o přestupky méně závažného charakteru.³⁴

Příloha č. 4 obsahuje výčet nebodovaných dopravních přestupků. Jednotlivé přestupky jsou detailněji popisovány v příloze č. 5 se zmíněním peněžních pokut i s dobou výkonu trestu.

³⁴ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno, 2014, str. 48

4 Charakteristika Olomouckého kraje z hlediska řešené problematiky

V Olomouckém kraji žije 633 178 obyvatel na celkové rozloze 5 272 km². Celková délka silnic tvoří 3 463,6 km, z toho 350 km tvoří silnice I. třídy, 924 km silnice II. třídy a 2 170,1 km tvoří silnice III. třídy. Více jak 126 km tvoří dálnice.³⁵

V roce 2018 řešila služba dopravní policie v Olomouckém kraji celkem 5 251 dopravních nehod. V porovnání s předchozím rokem je to o 1,7 % více (o 90 nehod více). Tabulka č. 2 zobrazuje porovnání počtu dopravních nehod v okresech v letech 2017 a 2018 a na obrázku č. 1 lze vidět mapu Olomouckého kraje s místy častého vzniku dopravních nehod za rok 2018.

Tabulka 2 – Počet dopravních nehod v okresech Olomouckého kraje

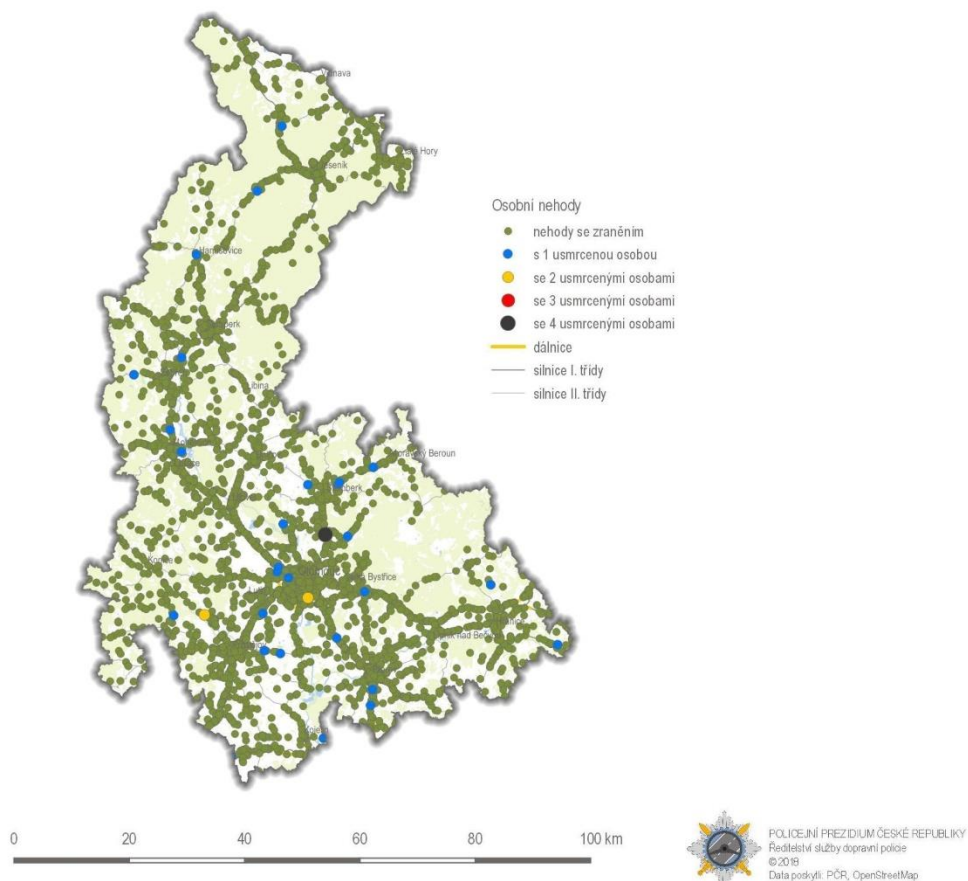
Okres	2017	2018
Olomouc	2 188	2 210
Jeseník	441	464
Přerov	973	884
Prostějov	646	762
Olomoucký	913	931
SUMA	5 161	5 251

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z Bilance dopravní nehodovosti Policie ČR

V důsledku těchto nehod přišlo o život 35 osob, což je o téměř polovinu více než v roce 2017 (v roce 2017 bylo usmrceno 24 osob). Těžce zraněno bylo 93 osob, o 16 méně než v předchozím roce a lehké zranění utrpělo 1 486 osob, což je o 38 osob méně, než v roce předchozím. V roce 2018 zemřelo na následky dopravní nehody v Olomouckém kraji nejvíce osob v červenci a v srpnu. Naopak v únoru, v dubnu a v říjnu nezemřela na silnicích Olomouckého kraje žádná osoba. V roce 2018 bylo zjištěno celkem 33 324 přestupků v Olomouckém kraji, celková částka uložených pokut byla dosáhla téměř 15 708 000 Kč.

³⁵ DOPRAVNÍ STATISTIKA: Ročenky dopravy. 2019. [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

Obrázek 1 – Mapa Olomouckého kraje s místy častého vzniku dopravních nehod za rok 2018



Zdroj: Policie ČR, 2018

V Olomouckém kraji se v roce 2018 událo celkem 34 krajských a celorepublikových bezpečnostních akcí, které mají pozitivní vliv na dopravní situace. Dalších 94 akcí se uskutečnilo na územních odborech. Pro rok 2019 bude Policie ČR plnit celoevropské dopravně bezpečnostní akce, které se zaměří na rychlost, používání bezpečnostních pásů nebo třeba alkohol v krvi, další tematicky zaměřené součinnostní akce např. s Centrem služeb nebo s Generálním ředitelstvím cel a akce pod systémovým dohledem na BESIP. Samozřejmostí je i vyhlášení dopravně bezpečnostních akcí a opatření. Takové akce

vyhlašuje policejní prezident a zpravidla se konají během letních prázdniny nebo během Velikonoc, kdy situace na silnicích bývá více náchylná k nehodám.³⁶

Pro rok 2019 byly stanoveny priority pro oblast silničního provozu:

- 1) **plynulý dálniční provoz** – nedovolené předjíždění, rizikový způsob jízdy na dálnicích v rámci rekonstruovaných či opravovaných úsecích;
- 2) **zranitelní účastníci silničního provozu** – jedná se zejména o chodce, motorkáře a cyklisty, preventivní akce k jejich zviditelňování v provozu, používání ochranných pomůcek;
- 3) **nepozornost za volantem** – aktivity zaměřené na nevěnování se řízení;
- 4) **bezpečný dopravní prostor** – kontrola stavu vozovek, posuzování míst, na kterých se v minulosti uskutečnily tragické dopravní nehody, návrhy na jejich zlepšení;
- 5) **viditelný dohled nad silničním provozem** – dohled na úseky s vyšším rizikem vzniku závažných dopravních nehod.

Tyto priority vyhlašuje policejní prezidium České republiky.

³⁶ POLICIE ČR: *Bilance dopravní nehodovosti*. [online]. 2018. [cit. 2019-03-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/bilance-dopravni-nehodovosti-v-olomouckem-kraji-za-rok-2018.aspx>

5 Analytická část

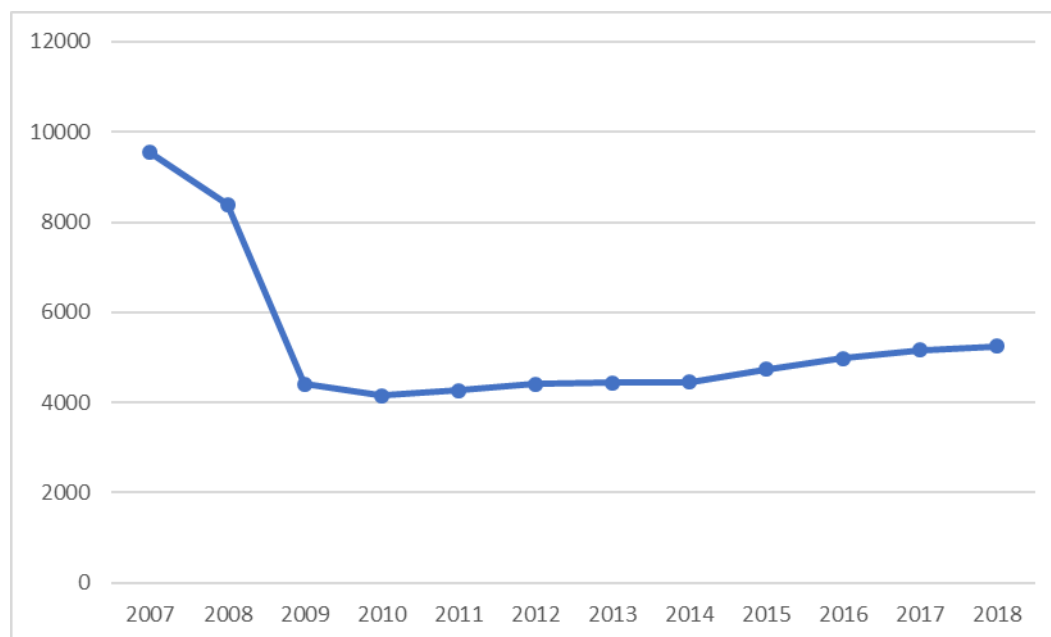
Analytická část práce je zaměřena na hodnocení vlivu bodového systému na bezpečnosti silničního provozu v Olomouckém kraji. Práce analyzuje vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji, vývoj počtu zraněných či usmrcených v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji a na vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu v Olomouckém kraji. Analyzovány jsou i nejčastější příčiny vzniku nehod v Olomouckém kraji.

Mezi statistické ukazatele patří trendové funkce, difference prvního řádu a průměrný koeficient růstu. Pro predikci hodnot daných ukazatelů jsou použita data z oficiálních databází Českého statistického úřadu a z ročenek Policie České republiky od roku 2006 do konce roku 2018 a vyhodnocena přes software MS Excel a IBM SPSS Statistics.

5.1 Vývoj počtu dopravních nehod

V následujícím grafu č. 1 je znázorněn vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji ve sledovaném období od roku 2007 do roku 2018. Podkladová data a výpočty elementárních charakteristik jsou uvedeny v příloze č. 6.

Graf 1 - Vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2007-2018



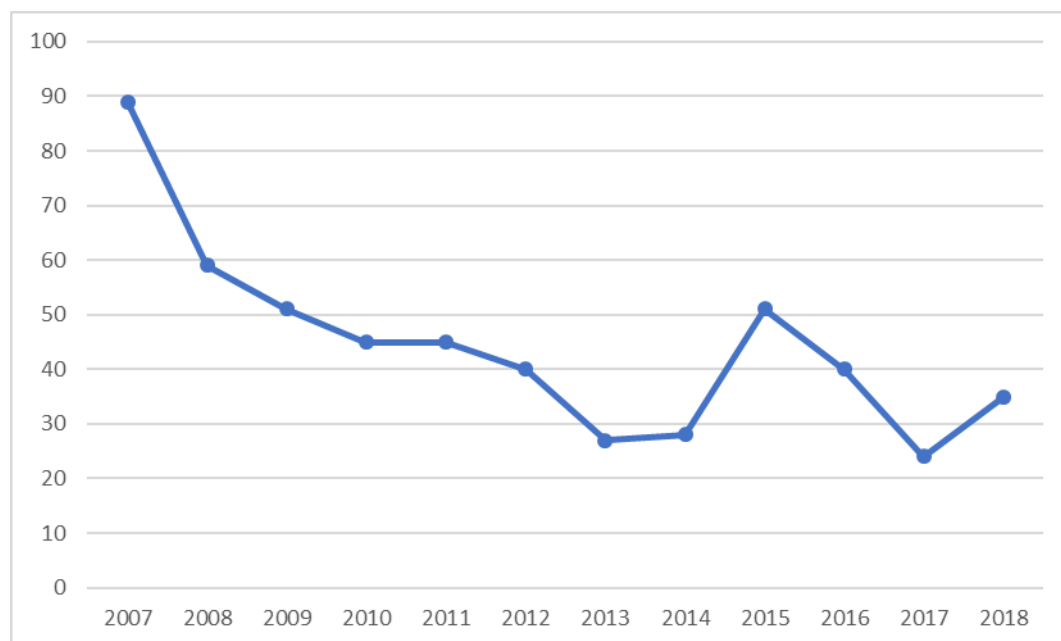
Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ, 2018

Z grafu č. 1 je patrný pokles počtu dopravních nehod po roce 2007 až do roku 2010. Koeficient růstu se v tom roce snížil o 6 %. Příčinou tohoto poklesu bylo pravděpodobně zavedení bodového systému, který vstoupil v platnost v roce 2006 nebo navýšení hranice pro oznamování dopravních nehod. Ve sledovaném období se nejvíce dopravních nehod stalo právě v roce 2007, a to 9 545. V roce 2010 počet nehod dosáhl hodnoty 4 156, což je nejnižší hodnota ve sledovaném období. Tento počet se snížil dle bazického indexu o 56 %. Dle propočtů v příloze č. 6 se absolutní diference prvního řádu rovnala -251 nehod. Možnou příčinou tohoto poklesu bylo zřejmě navýšení hranice pro ohlašování dopravních nehod na 100 000 Kč. Od roku 2011 do roku 2018 začaly hodnoty počtu dopravních nehod nabývat mírně rostoucí trend ze 4 274 na 5 251. Průměrná hodnota za celé sledované období je na 5 349 nehod ročně. Průměrný koeficient růstu činí 0,947 - jedná se o meziroční pokles o 5,3 %.

5.2 Vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody

V grafu č. 2 lze sledovat vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji ve sledovaném období od roku 2007 do roku 2018. Podkladová data a výpočty elementárních charakteristik jsou uvedeny v příloze č. 7.

Graf 2 – Vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007–2018



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ, 2018

V roce 2007 zemřelo na silnicích v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji celkem 89 osob. V příloze č. 7 se v následujícím roce 2008 koeficient růstu snížil o 34 %. Počet usmrcených se v roce 2008 v porovnání s rokem 2007 snížil o 34 %. Absolutní diference prvního řádu se rovnala -30 osob a za sledované období byl rok 2007 nejtragičtějším. Od značného snížení v roce 2008 trend mírně klesal až do roku 2014. V roce 2015 se počet usmrcených osob výrazně zvýšil z předešlých 28 osob na 51 osob. V tomto roce je také zaznamenána nejvyšší absolutní diference prvního řádu, která se rovnala 23 osob. To znamená, že se meziročně zvýšil počet usmrcených o 23 osob. Koeficient růstu se dle výpočtů v příloze č. 7 zvýšil o 82 %. V roce 2015 bylo usmrceno o 82 % více osob než v roce předešlém. V letech 2016 a 2017 začal trend opět klesat až na 24 usmrcených osob v roce 2017, což je zároveň nejnižší hodnota za posledních 11 let a přesněji podle bazického indexu vypočítaného v příloze č. 7 se jedná o 73 % od roku 2007. V roce 2018 hodnota počtu usmrcených osob opět vzrostla, a to na 25 osob. Za sledované období od roku 2007 do roku 2018 zemřelo v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji dohromady 534 osob. Na silnicích tohoto kraje za celé sledované období umíralo 45 osob ročně. Průměrný koeficient růstu činí 0,919 - jedná se o meziroční pokles o 8,1 %.

Počty usmrcených osob se úspěšně daří snižovat (kromě kolísavých hodnot v roce 2015 a 2018). V roce 2011, kdy byla zavedena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu platná až do roku 2020 a jejíž cílem je dlouhodobé snižování počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod, byla na základě neuspokojujících výsledků roku 2015 provedena revize strategie, která byla platná do loňského roku.

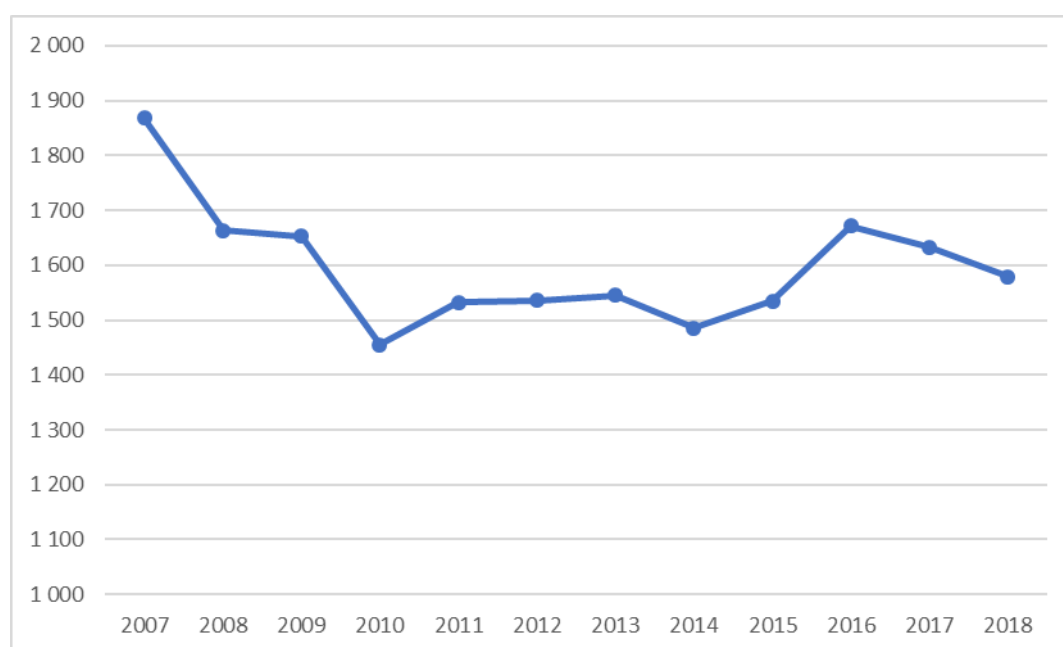
5.3 Vývoj počtu zraněných osob v důsledku dopravní nehody

Vývoj počtu celkově zraněných osob v období od roku 2008 do roku 2010 neustále klesá. V roce 2007 se hodnota absolutní diference prvního řádu rovnala -205 osob, což znamená, že došlo k největšímu meziročnímu snížení zraněných o 205 osob. Rok 2010 dosáhl svého minima za sledované období - 1 455 zraněných osob. V porovnání s rokem 2007 se počet zraněných snížil o 22 % a hodnota bazického indexu vypočítaného v příloze č. 8 se snížila na 78 %. V roce 2010 začal vývoj trendu růst až do roku 2013 a dle absolutní diference prvního řádu se v roce 2011 zvýšil o 77 zraněných osob. Došlo k nárůstu zraněných osob z 1 455 na 1 532. V roce 2014 počet zraněných klesal, absolutní diference prvního řádu se rovnala hodnotě - 60 osob. V letech 2015-2016 začal počet zraněných opět nepatrně růst v závislosti na rostoucí tendenci počtu dopravních nehod. Od roku 2017 se

počet zraněných dle vypočítané absolutní diference prvního řádu v příloze č. 8 snížil o 39 osob a v roce 2018 o 54 osob. Během těchto let vývoj trendu klesá. Za sledované období bylo ročně v průměru 1 596 zraněných osob. Průměrný koeficient růstu činí 0,985 - jedná se o meziroční pokles o 1,5 %.

V grafu č. 3 je znázorněn vývoj počtu zraněných osob celkově v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji ve sledovaném období od roku 2007 do roku 2018. Podkladová data a výpočty elementárních charakteristik jsou uvedeny v příloze č. 8.

Graf 3 – Vývoj počtu zraněných osob celkově v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018



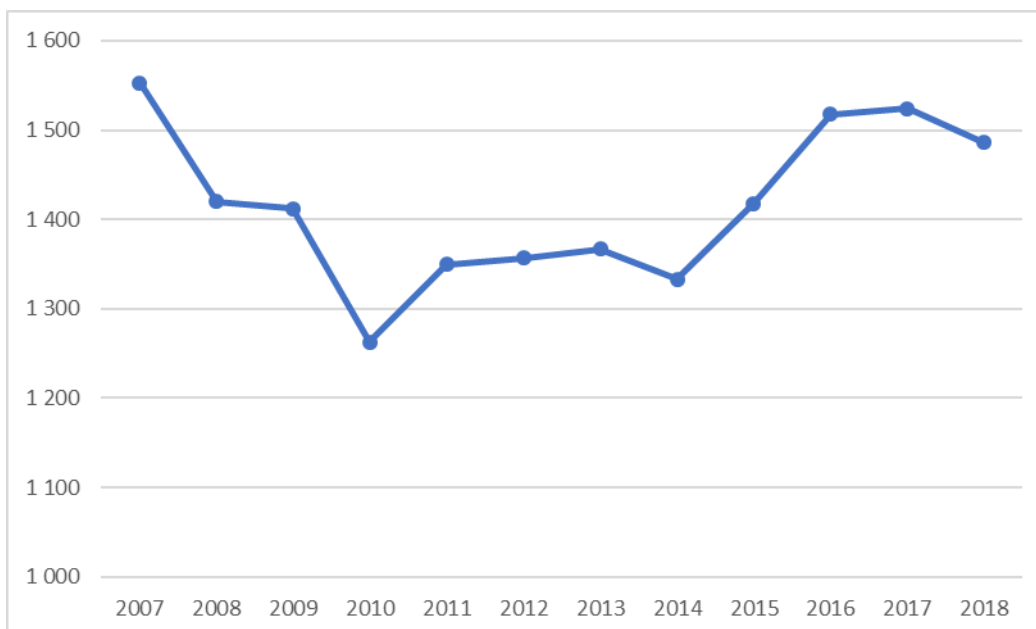
Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ, 2018

Vývoj počtu lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody

Osoby, které utrpěly zranění v důsledku dopravní nehody, mohou být zraněni lehce nebo těžce. Při porovnání grafu č. 4, ve kterém je znázorněn vývoj počtu lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji ve sledovaném období od roku 2007 do roku 2018, s předešlým grafem č. 3 je na první pohled patrné, že grafy jsou totožné. Bodový systém hrál roli v počtu lehkých zranění pouze 4 roky po jeho zavedení. Na rozdíl od počtu těžce zraněných či usmrcených osob zde působila změna výše ohlašovací povinnosti. Ubyl velký počet nezávažných dopravních nehod, kdy se právě často stávají lehká zranění. Podkladová data a výpočty elementárních charakteristik jsou uvedeny v příloze č. 9.

Od roku 2007 trend začal nepatrně klesat až do roku 2010. V těchto letech byly dosaženy maximální i minimální hodnoty. V roce 2007 bylo 1 553 zraněných osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji, kdežto v roce 2010 jich bylo nejméně - 1 263. Dle propočtů v příloze č. 9 byla také v roce 2010 zaznamenán nejnižší hodnota absolutní diference prvního řádu, hodnota -149 osob. Meziročně se počet lehce zraněných osob na následky dopravní nehody snížil o 149 osob. Dle bazického indexu se počet lehce zraněných osob v roce 2010 snížil o 19 %. Od roku 2011 až do roku 2017 (s výjimkou roku 2014) měl vývoj rostoucí tendenci a počet zraněných se každým rokem nepatrně zvýšil. Podle výpočtu doložené v příloze č. 9 se koeficient růstu v roce 2011 zvýšil oproti předešlému roku o 7 %, to znamená, že v roce 2011 se počet lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody zvýšil o 7 %. V letech 2016 a 2017 se hodnota počtu lehce zraněných osob zvýšila o 6 osob. V roce 2018 tato hodnota opět klesla na hodnotu 1 486 osob, což je o 38 osob méně než v roce předešlém. Dle bazického indexu se počet snížil o pouhých 4 %. Roční průměr lehce zraněných osob v tomto sledovaném období činí 1 417. Průměrný koeficient růstu činí 0,996 - jedná se o meziroční pokles o 0,4 %.

Graf 4 – Vývoj počtu lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

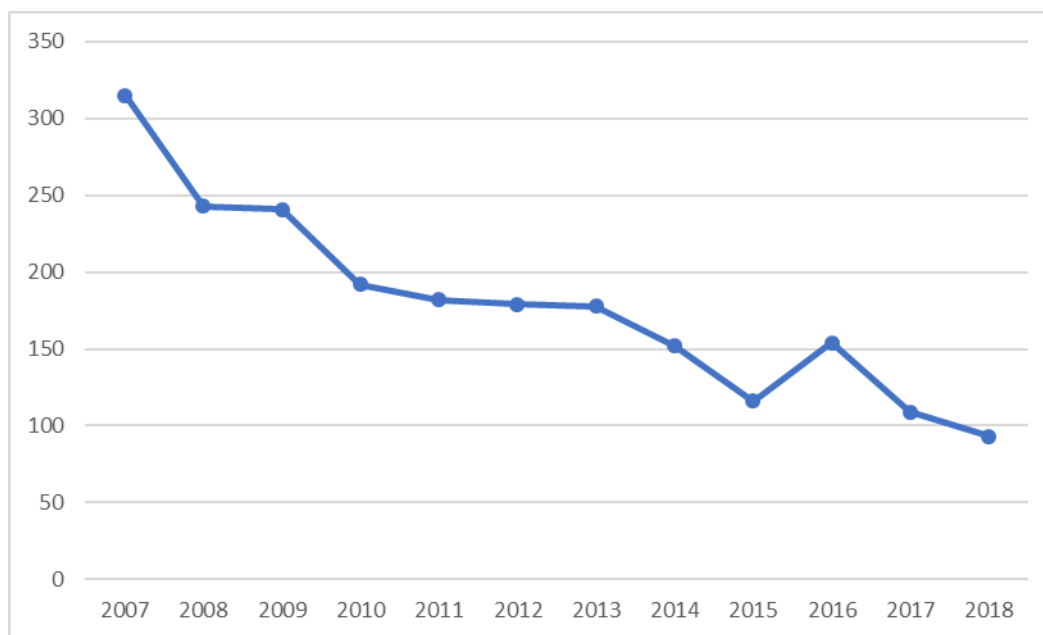


Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ, 2018

Vývoj počtu těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody

V grafu č. 5 je znázorněn vývoj počtu těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji ve sledovaném období od roku 2007 do roku 2018. Podkladová data a výpočty elementárních charakteristik jsou uvedeny v příloze č. 10. Z grafu je patrné, že trend má klesající tendenci s výjimkou v roce 2015, kdy byl počet těžce zraněných dle absolutní diference prvního řádu vypočítané v příloze č. 10 roven hodnotě 38. Porovnáme-li údaje z roku 2007, kdy bylo těžce zraněno 315 osob, s údaji z roku 2018, kdy bylo zraněno 93 osob, zjistíme, že se bazický snížil o 70 %. Zároveň v těchto letech byly naměřeny největší i nejmenší hodnoty. Lze předpokládat, že těžce zraněných osob bude i nadále ubývat. Důvodem mohou být neustálé inovace v oblasti bezpečnosti vozidla. V tomto sledovaném období bylo evidováno celkem 2 154 těžce zraněných osob s ročním průměrem 180 osob. Průměrný koeficient růstu činí 0,895 - jedná se o meziroční pokles o 10,5 %.

Graf 5 – Vývoj počtu těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

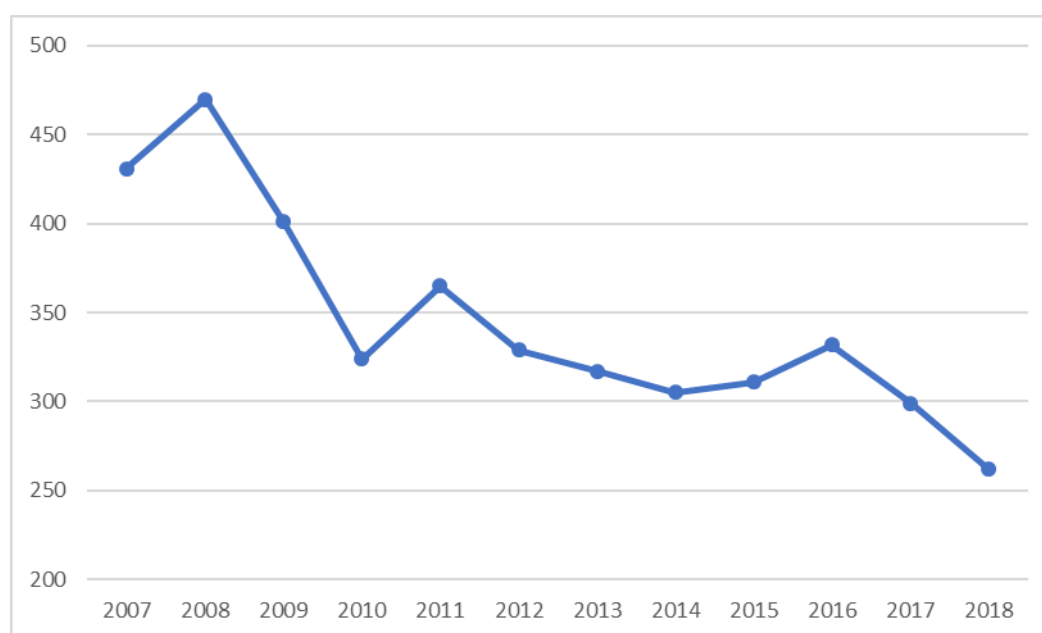


Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ, 2018

5.4 Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu

Počet dopravních nehod způsobených kvůli alkoholu v krvi dlouhodobě ubývá. V grafu č. 6 je zobrazen vývoj počtu těchto nehod. Podkladová data a výpočty elementárních charakteristik jsou uvedeny v příloze č. 11. Od roku 2008, kdy bylo zároveň naměřeno nejvíce nehod pod vlivem alkoholu za sledované období (470 nehod), začal tento počet klesat. Možným důvodem je změna ohlašovací povinnosti v roce 2009 na 100 000 Kč z původních 50 000 Kč. V roce 2010 dosáhla hodnota absolutní difference první řádu dle propočtů v příloze č. 11 nejvyšší hodnoty, rovnala se -77 nehodám. Koeficient růstu se snížil o 25 %, tudíž celkový počet dopravních nehod se snížil o 25 %. Neustále klesající trend narušilo v roce 2011 vychýlení, kdy se podle absolutní difference prvního řádu, uvedené v příloze č. 11, meziroční počet nehod zvýšil o 41. Klesající tendence pak trvala až do roku 2015, ve kterém došlo k nepatrnému nárůstu dopravních nehod. V loňském roce 2018 došlo k nejnižšímu množství nehod způsobených alkoholem v krvi za celé sledované období. Konkrétně došlo k 262 nehodám. V tomto roce došlo dle bazického indexu k snížení o 39 % v porovnání s rokem 2007. Za sledované období se ročně stalo v průměru 346 dopravních nehod pod vlivem alkoholu. Průměrný koeficient růstu činí 0,956 - jedná se o meziroční pokles o 4,4 %.

Graf 6 – Vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu v Olomouckém kraji v letech 2007-2018



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ, 2018

5.5 Nehody dle nejčastějších příčin vzniku

Nejvyšší zastoupení na celkovém počtu nehod má nesprávný způsob jízdy, hned po té nepřiměřená rychlost jízdy. Další častou příčinou je nedání přednosti v jízdě nebo nesprávné předjíždění. Častou roli ve vzniku dopravní nehody hraje i alkohol. Příloha č. 12 znázorňuje jednotlivé počty dopravních nehod dle nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji za sledované období od roku 2010 do roku 2017.

Nepřiměřená rychlost

Prvním ukazatelem vzniku dopravní nehody je nepřiměřená rychlost. Z přílohy č. 12 lze vyčíst, že za sledované období (2010-2017) bylo průměrně 684 nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí. Nejvíce dopravních nehod zapříčiněných vysokou rychlostí se stalo v roce 2013, a to sice 753. Nejvyšší hodnota absolutní diference prvního řádu byla zaznamenána v roce 2014 a nabyla hodnoty -123 osob. Znamená to, že se meziročně snížil počet nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí o 123 osob. Dle tabulky č. 3 průměrný koeficient růstu činí 0,993. Lze pozorovat meziroční pokles o 0,7 %. Tento ukazatel má dlouhodobě druhé nejvyšší zastoupení na počtu nehod. Za porušení rychlosti není řidič bodován nijak přísně, proto se tento přestupek řadí do těch méně závažných a řidiči si často neuvědomují, jaké následky může vysoká rychlost mít.

Tabulka 3 - Vývoj počtu dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí v Olomouckém kraji v letech 2010-2017

	Počet nehod	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2010	703		100,00	
2011	684	-19	97,30	0,97
2012	690	6	98,15	1,01
2013	753	63	107,11	1,09
2014	630	-123	89,62	0,84
2015	670	40	95,31	1,06
2016	673	3	95,73	1,00
2017	668	-5	95,02	0,99
PRŮMĚR	684	-5		0,993

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

Nesprávné předjíždění

Druhým ukazatelem vzniku dopravní nehody je nesprávné předjíždění. Příloha č. 12 vyjadřuje počet nehod vzniklých právě nesprávným předjížděním. Ve sledovaném období bylo průměrně 87 nehod ročně zaviněno nesprávným předjížděním. V roce 2014 byla dle vypočtených hodnot v tabulce č. 4 absolutní diference prvního řádu na hodnotě 13. Jinými slovy meziroční počet nehod způsobených nesprávným předjížděním se v roce 2014 zvýšil o 13 osob. Podle bazického indexu se v roce 2016 zvýšil počet nehod způsobených nesprávným předjížděním o 44 %. Průměrný koeficient růstu činí 1,032, jedná se o 3,2 % meziroční nárůst. Za celé sledované období trend spíše rostl, než klesal. Vývoj počtu dopravních nehod způsobených nesprávným předjížděním dosahuje kolísavé tendence.

Tabulka 4 - Vývoj počtu dopravních nehod způsobených nesprávným předjížděním v Olomouckém kraji v letech 2010-2017

	Počet nehod	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2010	78		100,00	
2011	86	8	110,26	1,10
2012	77	-9	98,72	0,89
2013	72	-5	92,31	0,94
2014	85	13	108,97	1,18
2015	89	4	114,10	1,05
2016	112	23	143,59	1,26
2017	97	-15	124,36	0,87
PRŮMĚR	87	3		1,032

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

Nedání přednosti v jízdě

Z přílohy č. 12 lze vyčíst, že průměrně 461 nehod ročně je zaviněno nedáním přednosti v jízdě. Tato příčina dlouhodobě vykazuje kolísavou tendenci. Nejvyšší hodnotu absolutní diference prvního řádu lze vidět v tabulce č. 5 u roku 2011. Meziroční počet dopravních nehod mezi roky 2010 a 2010 se zvýšil o 44. Průměrný koeficient růstu činí 1,015, pozorujeme meziroční nárůst o 1,5 %. Bazický index v tomto sledovaném období se vychyluje jen málo – hodnoty tohoto indexu se pohybují kolem 100 %.

Tabulka 5 – Vývoj počtu dopravních nehod způsobeným nedáním přednosti v jízdě v Olomouckém kraji v letech 2010-2017

	Počet nehod	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2010	450		100,00	
2011	494	44	109,78	1,10
2012	456	-38	101,33	0,92
2013	436	-20	96,89	0,96
2014	448	12	99,56	1,03
2015	443	-5	98,44	0,10
2016	461	18	102,44	1,04
2017	500	39	111,11	1,09
PRŮMĚR	461	7		1,015

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

Nesprávný způsob jízdy

Poslední příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy. Tato příčina je zároveň tou nejčastější. Z tabulky č. 6 je patrné, že ve sledovaném období od roku 2010 do roku 2017 bez výjimky počet dopravních nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy roste. Průměrně je takto zapříčiněno 2 375 nehod ročně. Nejvyšší nárůst nehod je zaznamenán v roce 2016 a to o 198 nehod. Hodnota absolutní diference prvního řádu se rovná 198. Od roku 2010 do roku 2017 přibylo 465 nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy. Od roku 2010 se dle bazického indexu vypočítaného v tabulce č. 6 počet nehod zvýšil o 21 %. Průměrný koeficient růstu činí 1,028, pozorujeme meziroční nárůst o 2,8 %. Důvodů, proč počet nehod s touto příčinou roste, je hned několik. Mezi nesprávný způsob jízdy se řadí např. používání mobilního nebo jiného zařízení, což se postupem nových technologií stává čím dál tím více „populární“. Nevěnování se řízení může zásadně ohrozit všechny účastníky silničního provozu. Dalším příkladem nesprávného způsobu jízdy je nerespektování dopravního či signalizačního zařízení.

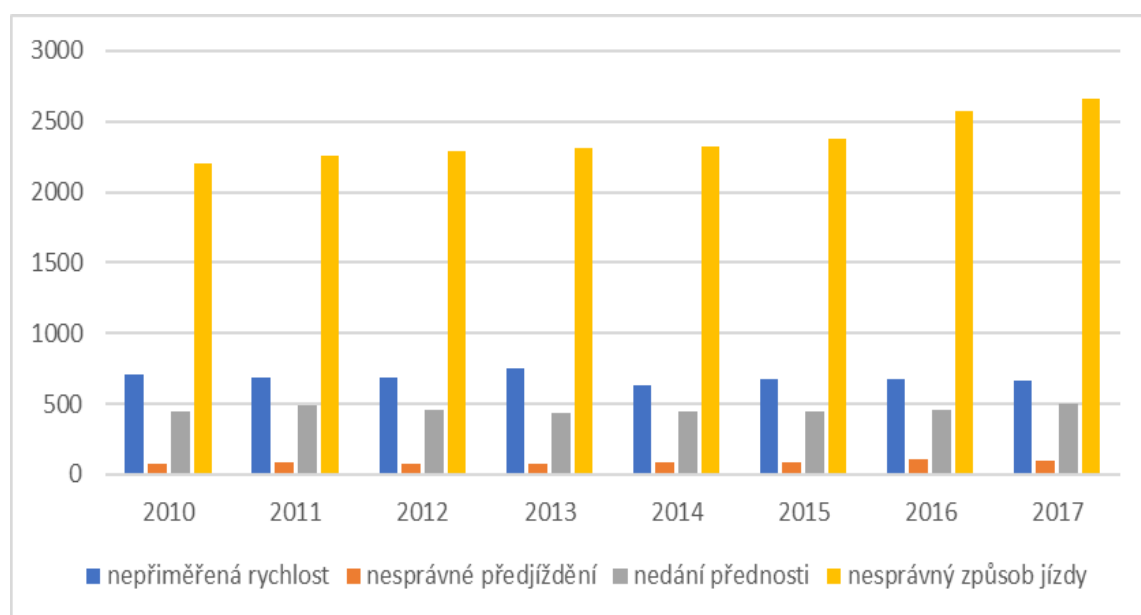
Tabulka 6 - Vývoj počtu dopravních nehod způsobeným nesprávným způsobem jízdy v Olomouckém kraji v letech 2010-2017

	Počet nehod	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2010	2 201		100,00	
2011	2 261	60	102,73	1,03
2012	2 287	26	103,91	1,01
2013	2 309	22	104,91	1,01
2014	2 324	15	105,59	1,01
2015	2 378	54	108,04	1,02
2016	2 576	198	117,04	1,08
2017	2 666	90	121,13	1,04
PRŮMĚR	2 375	66		1,028

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

V grafu č. 7 jsou znázorněny nehody dle jejich nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji ve sledovaném období od roku 2010 do roku 2017. Podkladová data pro tento graf jsou uvedena v příloze č. 12.

Graf 7 – Nehody dle jejich nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji v letech 2010-2017

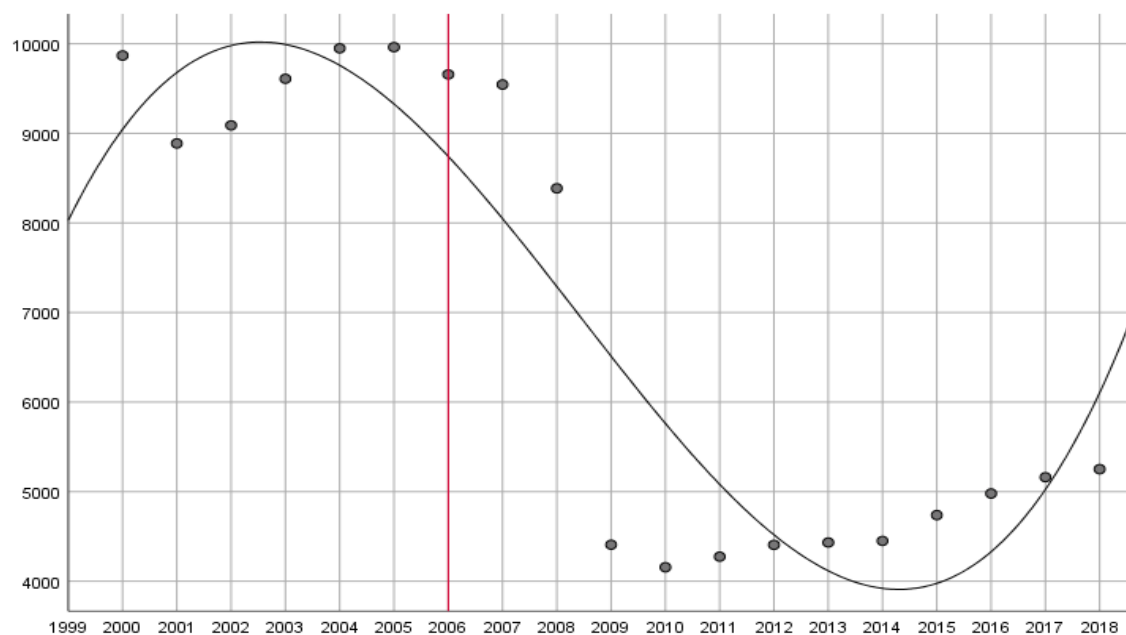


Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR a ČSÚ

5.6 Vývojové tendence dopravních nehod

Účastníci dopravní nehody jsou povinni nahlásit ji v případě, že došlo ke zranění či usmrcení osoby v souvislosti s dopravní nehodou nebo pokud celková škoda přesáhne hodnotu 100 000 Kč. Právě ohlašovací povinnost má největší vliv na počet hlášených nehod. V grafu č. 8 si lze prohlédnout situaci před zavedením bodového systému v Olomouckém kraji i po něm. Rok 2006, ve kterém byl bodový systém zaveden, v grafu znázorňuje svislá příčka červené barvy. Trend je v grafu zobrazen černou linií. Lze vidět obrovský pokles počtu dopravních nehod po zavedení bodového systému nejen po roce 2006, ale také po roce 2008. Extrémní snížení hodnot o téměř polovinu bylo zapříčiněno změnou v legislativě, která zvýšila hodnotu škody způsobené dopravní nehodou z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

Graf 8 – Vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji



Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics na základě údajů z ČSÚ

Výběr vhodné trendové funkce je k vidění v příloze č. 13. Nejvíce vhodnou funkcí se jeví funkce kvadratická z důvodu nejvyššího indexu determinace, který má hodnotu 0,749. Zvolená trendová funkce má následující tvar: $y' = 10\,308,52 - 1\,696,1x + 111,97x^2$. Z důvodu změny legislativy v roce 2009 nelze považovat parametr počet dopravních nehod za směrodatný.

Predikce vývoje počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020

Následující tabulka č. 7 potvrzuje, že i do budoucna se předpokládá rostoucí vývojový trend. Bodový odhad pro rok 2019 činí 7 181 nehod a pro rok 2020 8 508 nehod. Intervalový odhad s pravděpodobností 95 % je pro rok 2019 v rozpětí 4 042 – 10 322 dopravních nehod a pro rok 2020 činí 4 759 – 12 258 nehod.

Tabulka 7 – Očekávaný počet dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020

Rok	Odhad	
	Bodový	Intervalový ($\alpha = 0,05$)
2019	7 181	(4 042; 10 322)
2020	8 508	(4 759; 12 258)

Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics

5.7 Analýza ukazatelů při dopravních nehodách

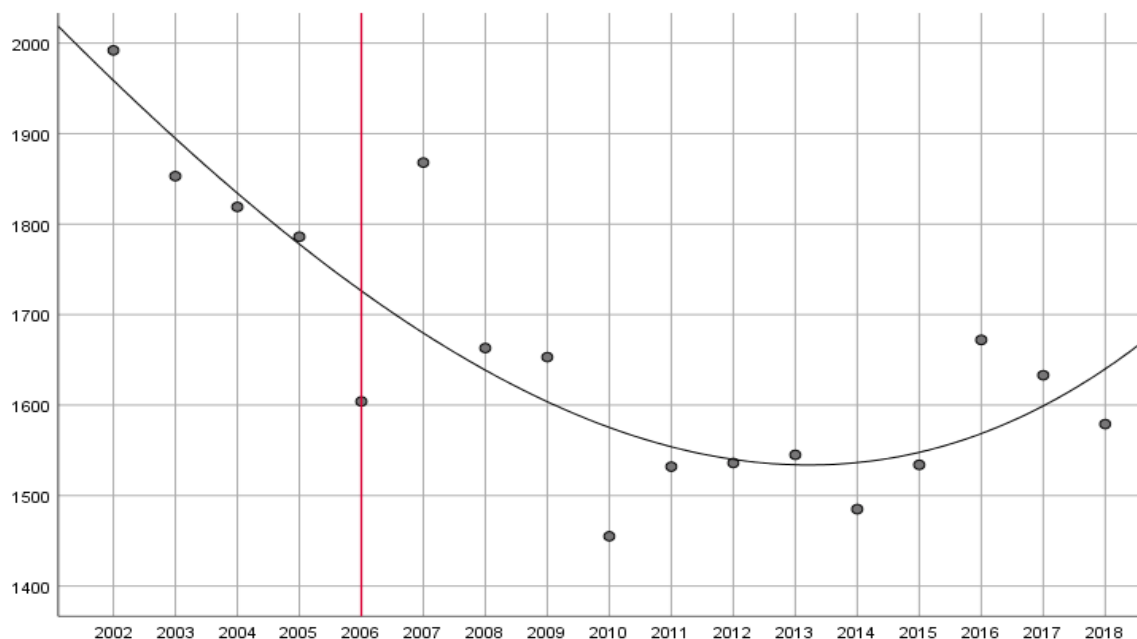
K analýze silničního bodového systému je potřeba znát přesné údaje, které nejsou ovlivněny např. změnou legislativy. Z tohoto důvodu nelze použít analýzu podle počtu způsobených nehod, mnohem vhodnějším ukazatelem je počet zraněných či usmrcených osob. Tyto ukazatele nemohou být kvůli ohlašovací povinnosti ovlivněny úpravou legislativy, a proto se jeví jako nejvhodnější.

Počet zraněných osob během dopravních nehod v Olomouckém kraji a jeho predikce

Graf č. 9 zobrazují situaci v období před i po zavedení bodového systému (v letech 2002-2005 v letech 2006-2018). Z grafu je patrné, že do roku 2014 se dařilo snižovat počty zraněných osob. Od tohoto roku se ovšem klesající trend změnil na trend rostoucí a počty zraněných začaly pomalu růst. Lze říct, že bodový systém přestal počty zraněných efektivně ovlivňovat.

V roce 2017 se zranilo 1 633 osob, tuto hodnotu lze porovnat s rokem 2008, kdy bylo na silnicích zraněn srovnatelný počet osob (1 663 osob). Přesto je zde znatelný pokrok, jelikož v roce 2008 se odehrálo 8 386 dopravních nehod, což je o 3 225 nehod víc než v roce 2017.

Graf 9 - Vývoj počtu zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji



Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics na základě údajů z ČSÚ

V příloze č. 14 lze vidět výčet trendových funkcí. Z těchto funkcí byla zvolena nejvíce vhodnou funkcí kvadratická funkce, protože měla nejvyšší index determinace s hodnotou 0,643. Tato funkce má následující tvar: $y' = 1\,886,61 - 105,38x + 7,285x^2$

Dle následující tabulky č. 8 je patrné, že do budoucna bude mít počet zraněných osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji rostoucí tendenci. Pro rok 2019 je bodový odhad stanoven na 1 748 zraněných osob, intervalový odhad je s pravděpodobností 95 % v rozpětí 1 509 – 1 986 zraněných osob. Pro rok 2020 jsou hodnoty vyšší, a sice bodový odhad činí 1 839. Intervalový odhad je s 95 % pravděpodobností v rozmezí od 1 554 nehod do 2 124 nehod.

Tabulka 8 - Očekávaný počet zraněných osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020

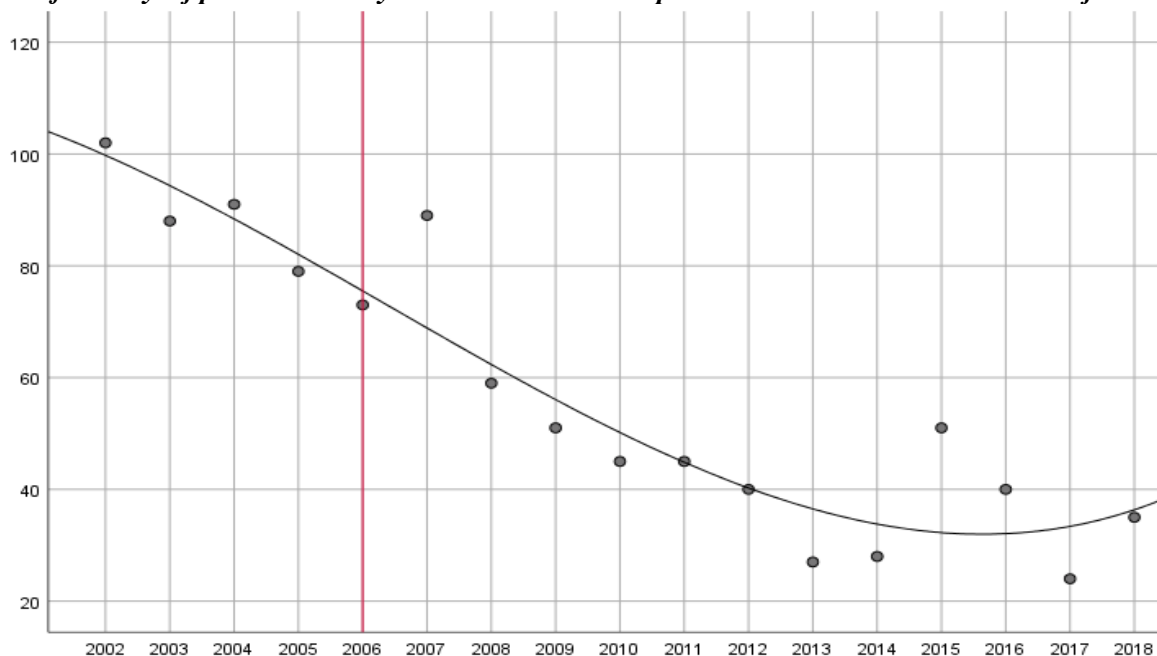
Rok	Odhad	
	Bodový	Intervalový ($\alpha = 0,05$)
2019	1 748	(1 509; 1 986)
2020	1 839	(1 554; 2 124)

Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics

Počet usmrcených osob během dopravních nehod v Olomouckém kraji a jeho predikce

Dalším sledovaným ukazatelem je počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji. Následující graf č. 10 znázorňuje vývoj před i po zavedení bodového systému. Z grafu je patrné, že se počet usmrcených daří dlouhodobě snižovat. Objevují se zde ovšem kolísavé hodnoty (např. v roce 2007, 2015, 2018). Z tohoto důvodu byla provedena již zmíněná revize Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, jelikož v roce 2015, kdy byla revize provedena, hodnoty posledních let jevíly spíše rostoucí tendenci.

Graf 10 - Vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji



Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics na základě údajů z ČSÚ, 2018

Dle přílohy č. 15 bylo programem IBM SPSS Statistics zjištěno, že trendový vývoj počtu usmrcených osob nejlépe popisuje funkce kvadratická, která má následující tvar:

$y' = 89,59 - 12,96x + 0,72x^2$ s indexem determinace 0,739. Následující tabulka č. 9 odhaduje, že do budoucna bude vývojový trend rostoucí. Bodový odhad stanovuje počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji pro rok 2019 na 43 osob a pro rok 2019 na 49 osob. Intervalový odhad s pravděpodobností 95 % je pak pro rok 2019 v rozpětí 10–76 usmrcených osob a pro rok 2019 činí 11–88 usmrcených osob.

Tabulka 9 - Očekávaný počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2019 a 2020

Rok	Odhad	
	Bodový	Intervalový ($\alpha = 0,05$)
2019	43	(10; 76)
2020	49	(11; 88)

Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics

5.8 Výsledky dotazníkového šetření

V další části bakalářské práce jsou prezentovány výsledky dotazníkového šetření popisující názory respondentů na bodový systém. Zjištěné výsledky nesou pouze informativní charakter. Šetření se uskutečnilo v období od začátku prosince 2018 do konce ledna roku 2019 a formulář dotazníku je přiložen v příloze č. 17.

Původní dotazníkové šetření bylo nejdříve rozesláno mezi 10 nezávislých osob, které posoudili srozumitelnost a přesnost kladoucích otázek. Po následné korekci drobných chyb byl dotazník rozeslán mezi 113 respondentů. Vybraní respondenti byli aktivními řidiči na území Olomouckého kraje. Vyplňování dotazníku bylo zcela anonymní. Dotazník byl formulován ve formě 8 uzavřených otázek.

Pohlaví a věk uchazečů

První otázkou dotazníkového šetření byla otázka na pohlaví. Průzkumu se zúčastnilo 62 % žen a 51 % mužů.

Druhá otázka rozdělovala respondenty do pěti věkových kategorií. Nejvíce respondentů bylo zaznamenáno ve věkové kategorii 45-60, a to 41,59 %. Druhou nejpočetnější skupinou byli osoby ve věku mezi 25-34 lety (19,47 %). Třetí nejpočetnější skupinou byla věková kategorie 35-44 let se zastoupením 17,70 %. Kategorie 61 let a více měla zastoupení 12,39 %. Poslední věková kategorie 18-24 let měla nejmenší zastoupení, a sice 8,85 %. Následující tabulka č. 10 znázorňuje četnosti zastoupení jednotlivých skupin.

Tabulka 10 – Věk respondentů

Věk	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
18-24	10	8,85
25-34	22	19,47
35-44	20	17,70
45-60	47	41,59
61 a více	14	12,39
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Nejvyšší dosažené vzdělání

V této otázce byli respondenti dotazováni na jejich nejvyšší dosažené vzdělání. Nejvyšší zastoupení (55,75 %) měli respondenti se středoškolským vzděláním zakončeným maturitou. Podíl respondentů s vysokoškolským vzděláním byl 22,13 %. Téměř stejný podíl tvořili respondenti se základním vzděláním (11,50 %) a respondenti, kteří byli vyučeni v oboru (10,62 %). Tabulka č. 11 popisuje dosažené vzdělání všech respondentů.

Tabulka 11 – Dosažené vzdělání respondentů

Vzdělání	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Základní	13	11,50
Středoškolské	63	55,75
Vyučen v oboru	12	10,62
Vysokoškolské	25	22,13
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Délka vlastnění řidičského průkazu

Tato otázka se týkala na délku vlastnění řidičského průkazu. Nejvíce dotázaných respondentů (32,74 %) vlastní řidičský průkaz více jak 31 let. Srovnatelné podíly mají respondenti vlastníci řidičské oprávnění 21-30 let (25,66 %) a 11-20 let (21,24 %). Skupiny s nejkratší dobou držení řidičského průkazu zabírají nejmenší podíl na všech dotazovaných. Respondenti vlastníci řidičský průkaz maximálně 5 let zaujímají 10,62 % a

respondenti s řidičským průkazem po dobu 6-10 let tvoří 9,73% podíl. Tabulka č. 12 shrnuje jak dlouho jednotliví respondenti vlastní řidičský průkaz.

Tabulka 12 – Délka vlastnění řidičského průkazu

Počet let	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
0-5	12	10,62
6-10	11	9,73
11-20	24	21,24
21-30	29	25,66
31 a více	37	32,74
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Znalost bodového systému

Tato otázka zjišťovala, jak dobře znají respondenti princip fungování bodového systému. Dotazovaní se mohli ohodnotit známkami jako ve škole (výborný – nejlepší znalost, nedostatečný – nejhorší znalost). Tabulka č. 13 znázorňuje, jak jsou respondenti obeznámeni s fungováním bodového systému.

Tabulka 13 – Znalost bodového systému

Známka	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Výborný	11	9,73
Chvalitebný	22	19,47
Dobrý	52	46,02
Dostatečný	18	15,93
Nedostatečný	10	8,85
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Vliv bodového systému na bezpečnost dopravního provozu

Následující otázka byla zaměřena na vlastní názor respondentů na problematiku bodového systému. 49 % dotazovaných si myslí, že by zavedení bodového systému

pomohlo snížit počet dopravních nehod. 35 % respondentů si myslí opak. Zbýlých 29 % zvolilo odpověď „nevím“. Odpovědi jsou zaznamenány v tabulce č. 14.

Tabulka 14 – Vliv bodového systému na bezpečnost dopravního provozu

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	49	43,36
Ne	35	30,98
Nevím	29	25,66
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Zpřísnění trestů za porušení pravidel silničního provozu

Otázka č. 7 se ptala na názor respondentů, zda by měly být přísnější tresty za porušení pravidel silničního provozu. Více jak polovina respondentů (53,10 %) by pravidla zpřísnila. Odpovědi jsou zaznamenány v tabulce č. 15.

Tabulka 15 - Zpřísnění trestů za porušení pravidel silničního provozu

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	60	53,10
Ne	37	32,74
Nevím	16	14,16
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Nejčastěji páchané přestupky a trestní činy v silničním provozu

Poslední otázkou byla otázka na nejčastěji páchaný přestupek či trestný čin v silničním provozu. Ze čtyř možností mohli respondenti zvolit pouze jednu odpověď. Největší počet dotazovaných (72,57 %) zvolilo možnost „překročení povolené rychlosti“. Nejméně dotazovaných (4,42 %) zvolilo odpověď „řízení pod vlivem alkoholu“. Tabulka č. 16 znázorňuje odpovědi uchazečů.

Tabulka 16 – Nejčastěji páchané přestupky a trestní činy

Typ přestupku a trestního činu	Absolutní četnost	Relativní četnost
Překročení maximální povolené rychlosti	82	72,57
Používání mobilního zařízení	17	15,04
Nepoužití bezpečnostního pásu	9	7,96
Jízda pod vlivem alkoholu	5	4,42
SUMA	113	100,00

Zdroj: dotazníkové šetření

Testování vztahů mezi otázkami

V této části bude provedeno testování dvou nulových hypotéz o nezávislosti mezi některými otázkami z dotazníkového šetření.

Testování nezávislosti mezi znaky pohlaví a znalost bodového systému

H_{01} : Pohlaví respondentů neovlivňuje znalost bodového systému

Tabulka č. 17 uvádí počet odpovědí jednotlivých pohlaví na danou otázku.

Tabulka 17 – Kontingenční tabulka pro zjištění nezávislosti znaků

Pohlaví	Znalost bodového systému			Celkem
	Ano	Ne	Nevím	
Žena	29	17	16	62
Muž	20	18	13	51
Celkem	49	35	29	113

Zdroj: dotazníkové šetření

Jelikož je rozsah souboru větší než 40, byl pro výpočet použit χ^2 test nezávislosti. Hladina významnosti byla zvolena $\alpha = 0,05$. Tabulka č. 18 popisuje vypočtené hodnoty k posouzení nezávislosti.

Tabulka 18 – Výpočet testu nezávislosti

χ^2	0,930
$\chi^2_{0,05} (2)$	5,991
$\chi^2 < \chi^2_{0,05} (2)$	

Zdroj: vlastní zpracování

Nulovou hypotézu H_0 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ nelze zamítnout. S 95 % pravděpodobností mezi znaky pohlaví a znalost bodového systému neexistuje závislost. Jinými slovy znalost či neznalost bodového systému není ovlivněna pohlavím.

Testování nezávislosti mezi znaky pohlaví a zpřísnění trestů

H_0 : Pohlaví respondentů neovlivňuje názor na zpřísnění trestů za porušení pravidel

Tabulka č. 19 uvádí počet odpovědí jednotlivých pohlaví na danou otázku.

Tabulka 19 – Kontingenční tabulka pro zjištění nezávislosti znaků

Pohlaví	Zpřísnění trestů			Celkem
	Ano	Ne	Nevím	
Žena	28	24	10	62
Muž	32	13	6	51
Celkem	60	37	16	113

Zdroj: dotazníkové šetření

Hladina významnosti byla zvolena $\alpha = 0,05$. Tabulka č. 20 popisuje vypočtené hodnoty k posouzení nezávislosti.

Tabulka 20 - Výpočet testu nezávislosti

χ^2	3,499
$\chi^2_{0,05} (2)$	5,991
$\chi^2 < \chi^2_{0,05} (2)$	

Zdroj: vlastní zpracování

Nulovou hypotézu H_0 na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ nelze zamítnout. S 95 % pravděpodobností mezi názorem na zpřísnění trestů a pohlaví neexistuje závislost. Jinými slovy pohlaví respondentů neovlivňuje názor na zpřísnění trestů za porušení pravidel.

5.9 Návrhy na zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Nejpodstatnějším prvkem silničního provozu je samotný řidič. Proto by se i u řidiče mělo začít s výcvikem již od útlého věku. Na dopravní výchovu by měl být kladen mnohem větší důraz. Postupem času by mohla nastat i změna výcviku v autoškole nebo alespoň její vylepšení o povinné absolvování psychotestů. Výcvik by mohl být důkladnější co se týče počasí a povrchu vozovky v něm. Regulovat by se taky mohla nedbalost mladistvých řidičů zavedením řidičských průkazů tzv. na zkoušku podle vzoru Rakouska.

Řidič s čerstvým řidičským oprávněním musí v předem dohodnuté době zvládnout vícedenní výcvik, který má za úkol zdokonalit jeho řidičské dovednosti během stresových a krizových situací.

Jedním z návrhů pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je jednoznačně posílit akce Policie ČR, posílit jednotky v kontrole rychlosti, namátkových kontrolách alkoholu či jiných omamných látek v krvi, a celkově více dohlížet na bezpečnost provozu. Možným řešením je i zvýšení akcí BESIP, plánování větších akcí ve školách nebo zavést různá motivační ohodnocení. Nejrizikovější skupinou řidičů jsou právě mladí lidé, kteří nejezdí příliš rozvážně a nemají tolik zkušeností, jako řidiči ostatní.

Další velmi podceňovanou příčinou dopravních nehod je nedodržení bezpečnostních přestávek, primárně u dálkových řidičů jak osobní automobilů, tak dodávek či nákladních vozidel. Mnohé tachografy těchto vozidel doposud nevlastní GPS zařízení, proto mnohdy řidiči „podvádí“, avšak takové podvádění může mít fatální následky. Nasazení GPS do všech tachografů by mohlo mít pro budoucnost velice významný přínos pro samotné řidiče, ale i pro celkovou bezpečnost silničního provozu.

V souvislosti s počtem dopravních nehod zapříčiněných alkoholem v krvi by Česká republika mohla začít využívat systém „Alcolock“. Alcolock funguje tak, že řidič musí před jízdou nadýchat do přístroje. Přístroj po chvíli vyhodnotí přítomnost alkoholu v krvi a v případě zjištění nějaké hladiny zablokuje startování vozidla a obnoví se až po chvíli. K předjetí recidivní činnosti by při zjištění alkoholu v krvi musel řidič přistoupit ke koupi tohoto přístroje do svého vozidla, v případě odmítnutí by mu byl řidičský průkaz odebrán na 3 roky. Tento systém hojně využívají severské země a jeví se jako velmi přínosný.

Velmi často diskutovaným tématem je stav českých silnic. Ať se jedná o stavbu dálnic nebo dlouhé intervaly oprav, které způsobují komplikace na cestách a mnohdy i právě dopravní nehody. Bodový systém by se mohl více zaměřit na přepravce převážející těžké zboží či materiály, kteří překračují přepravní limity. Díky nim se stav silnic znehodnocuje v podobě vyjetých kolejí.

6 Závěr

Bakalářská práce hodnotila vliv bodového systému na bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji. Podkladová data potřebná k provedení analýzy počtu dopravních nehod, počtu zraněných a usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji byla získána z oficiálních databází a statistik Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy a Policie České republiky. Ke zmíněným ukazatelům byla provedena predikce následujících let. Rovněž byla provedena analýza počtu dopravních nehod způsobených alkoholem a nehod podle příčiny zavinění.

Součástí práce bylo vyhodnocení dotazníkového šetření zjišťující názor řidičů z Olomouckého kraje na bodový systém a bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji. Více jak polovina dotazovaných není spokojena s bodovým systémem a zpřísnila by tresty za porušení pravidel. 31 % respondentů je toho názoru, že zavedení bodového systému nemělo na bezpečnost dopravního provozu žádný vliv. Jedna z otázek byla zaměřena na nejčastěji páchané přestupky a trestní činy. 72,5 % respondentů zvolilo variantu překročení maximální povolené rychlosti, což dle statistik odpovídá druhému místu v žebříčku zavinění dopravních nehod.

Díky provedené analýze si lze všimnout, že po zavedení bodového systému došlo ke snížení všech ukazatelů. Počet dopravních nehod klesl v porovnání s rokem 2007 o 4 294. K největšímu poklesu ovšem došlo až v roce 2009, kdy se počet dopravních nehod snížil o téměř polovinu. Pokles tohoto ukazatele je ovšem zapříčiněn nejen zavedením bodového systému, ale také novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy byla minimální hranice hmotné škody zvednuta na 100 000 Kč. Od tohoto roku zároveň začal počet dopravních nehod mírně růst.

Celkový pokles byl zaznamenán také u počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod. Ukazatel počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod po zavedení bodového systému vykazuje klesající tendenci až na pár výjimek, jako např. v roce 2015. Důvodem k tomuto poklesu mohou být taktéž čím dál lepší technické stavy vozidel a jejich bezpečnostní vybavenost. V počtu zraněných osob lze na rozdíl od počtu usmrcených osob pozorovat kolísavou tendenci, jelikož do roku 2011 počty zraněných osob klesaly a od roku 2015 až do současnosti hodnoty narůstají. Tento ukazatel může být taktéž ovlivněn technickým stavem vozidla a bezpečnostní vybaveností.

Dopravních nehod, které byly zapříčiněny řidiči pod vlivem alkoholu, od roku 2007 výrazně ubylo, a to přesně o 169 nehod. Nejméně dopravních nehod zapříčiněné alkoholem v krvi v Olomouckém kraji se stalo v loňském roce 2018 a to 262 dopravních nehod. Tato hodnota je výsledkem dlouhodobé klesající tendence. Hlavní důvodem je zavedení právě bodového systému, ve kterém je řízení pod vlivem alkoholických nápojů trestáno 7 body, vyšší finanční pokutou a odebráním řidičského průkazu až na 2 roky.

Při provedené analýze dopravních nehod dle nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji bylo jištěno, že nejvíce nehod je způsobeno nesprávným způsobem jízdy, např. v roce 2017 bylo způsobeno 2 666 dopravních nehod z celkových 5 161 nehod právě nesprávným způsobem jízdy, což je více než polovina. Druhou nejčastější příčinou je překročení maximální povolené rychlosti. Rok 2017 zaznamenal celkem 668 dopravních nehod zapříčiněných vysokou rychlostí.

Neustálé vylepšování bodového systému ze strany zákonodárných orgánů má velmi kladné dopady na bezpečnost silničního provozu, avšak v posledních letech není úbytek dopravních nehod a počtu zraněných či usmrcených tak markantní, jako v letech minulých. Počty ukazatelů se v posledních třech letech pohybují takřka na stejných hodnotách. Velký vliv na bezpečnost silničního provozu má neustálý vývoj technologií ve vozidlech. Vozidla bývají více testována kvůli bezpečnosti a vybavena různými bezpečnostními prvky, jako je např. modifikace airbagů, kdy při nárazu tyto vzdušné polštáře takřka obalí celý interiér vozidla nebo systém Alcolock, který byl již zmíněn v doporučení.

Faktorů ovlivňujících bezpečnost silničního provozu, je nespočet. Nejvýznamnějším z nich je ovšem samotný řidič. Z tohoto důvodu by měl být kladen velký důraz na jeho výcvik, který mnohdy neodráží reálné situace, jež mohou nastat. Jedná se hlavně o stresové situace, které jsou v dnešním hustém provozu na denním pořádku, ale také o ovládání vozidla v různých klimatických podmínkách a na všech typech povrchu.

Zavedení bodového systému mělo nejdříve značný vliv na počet nehod i na počet usmrcených či těžce zraněných osob. Po 12 letech od zavedení už o značném vlivu mluvit nelze, řidiči si na bodový systém již zvykli a získané trestné body pro některé z nich nejsou ani varováním. Pro zvýšení bezpečnosti na silnicích je nutno zpřísnit určitá pravidla, případně inovovat některá opatření.

7 Seznam použitých zdrojů

Literatura:

ARLT, Josef, Markéta ARLTOVÁ a Eva RUBLÍKOVÁ. Analýza ekonomických časových řad s příklady. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002. ISBN 80-245-0307-7.

BERAN, Tomáš. Neplaťte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-640-3.

BERAN, Tomáš. Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-0909-7.

BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.

BUŠTA, Pavel, Jan KNĚŽÍNEK a Antonín SEIDL. Zákon o silničním provozu s komentářem. 5.vyd. Praha: Venice Music Production, 2013. ISBN 978-80-904270-4

HÁJEK, Miroslav. Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a záludnosti bodového systému – neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte – pasti na řidiče – práva a povinnosti řidičů – práva a povinnosti policistů – není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-2213-9.

HINDLS, Richard. Statistika pro ekonomy. 8. vyd. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6.

KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. Silniční právo. 1. vyd. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-10-3.

NOVOTNÝ, Pavel. Bodový systém a pravidla silničního provozu. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1.

PECÁKOVÁ, Iva, Ilja NOVÁK a Jan HERZMANN. Pořizování a vyhodnocování dat ve výzkumech veřejného mínění. 3. vyd. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0753-6.

PECÁKOVÁ, Iva. Statistika v terénních průzkumech. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011. ISBN 978-80-7431-039-3.

SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém. 1. vyd. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1642-9.

SCHRÖTER Zdeněk. Autoškola? Pohodlně. 3.vyd. Plzeň: Agentura Schröter, 2013. ISBN 978-80-87803-01-1.

SVATOŠOVÁ, Libuše, Bohumil KÁBA. Statistické metody II. 1. vyd. Praha: Česká zemědělská univerzita, 2016. ISBN 978-80-213-1736-9.

SVATOŠOVÁ, Libuše, Bohumil KÁBA a Marie PRÁŠILOVÁ. Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat: učební text. 1. vyd. Praha: Česká zemědělská univerzita, 2004. ISBN 80-213-1189-4.

Zákon o silničním provozu. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. Texty zákonů. ISBN 80-7179-959-9.

Internetové zdroje:

12 BODŮ: *Bodový systém a pokuty 2019*. [online]. 2019. [cit. 2019-01-30]. Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

12 BODŮ: *Dopravně psychologické vyšetření*. [online] 2019. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/dopravne-psychologicke-vysetreni.html>

12 BODŮ: *Školení bezpečné jízdy*. [online]. 2011. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

BESIP: *Aktuální strategie*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

BESIP: *Auto vs. motocykl*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Auto-X-Motocykl>

BESIP: *Historie BESIP* [online]. Praha 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

BESIP: *Nepozornost zabíjí*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/nepozornostzabiji>

BESIP: *Zpomal, budeš rychlejší*. [online]. 2012 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Zpomal-budes-rychlejsi>

BODOVÝ SYSTÉM: *Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 411/2005 sb. (tisk 833)*. [online]. 2009 [cit. 2018-08-28]. Dostupné z: <http://www.bodovsystem.cz/Proc-bodovy-system/>

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU: *Bodový systém v Evropě*. [online]. 2014. [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <https://www.cspds.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

ČESKÉ DÁLNIČNICE: *Dálniční známky*. [online]. 2017 [cit. 2018-08-10]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky/#doby-platnosti-a-ceny-kuponu>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: *Kriminalita a nehody*. 2019. [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/kriminalita_nehody

ČIHÁK, M. 2014, Statistické zpracování dotazníků v SPSS [online]. Hradec Králové, str. 28 [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: http://inpdf.uhk.cz/wp-content/uploads/2014/03/Statist.zprac_dotazniku_v_SPSS-Analyza_dotazniku-2014_Cihak.pdf

DOPRAVNÍ STATISTIKA: *Ročenky dopravy*. 2019. [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY: *Integrovaný záchranný systém*. [online]. 2009 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranny-system.aspx>

LITSCHMANNOVÁ, Martina, 2011. Úvod do statistiky [online]. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 380 s. [cit. 2019-03-10]. Dostupné z: http://mi21.vsb.cz/sites/mi21.vsb.cz/files/unit/uvod_do_statistiky.pdf

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY: *Ostatní složky integrovaného záchranného systému*. [online]. 2017 [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/ostatni-slozky-izs.aspx>

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU: *Hlubková analýza silničních dopravních nehod – hlavní příčiny vzniku nehod*. [online]. 2016 [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/hlubkova-analyza-silnicnich-dopravnich-nehod-hlavni-priciny-vzniku-nehod/?id=1654>

POLICIE ČR: *Bilance dopravní nehodovosti*. [online]. 2018. [cit. 2019-03-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/bilance-dopravni-nehodovosti-v-olomouckem-kraji-za-rok-2018.aspx>

POLICIE ČR: *Chodec – účastník silničního provozu*. [online]. © 2015 [cit. 2018-08-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/chodec-ucastnik-silnicniho-provozu.aspx>

POLICIE ČR: *Statistika nehodovosti*. 2019. [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Seznam příloh

Příloha 1 – Skupiny a podskupiny řidičského oprávnění	61
Příloha 2 - Bodové ohodnocení protizákonných jednání	62
Příloha 3 - Bodované dopravní přestupky	63
Příloha 4 - Nebodované dopravní přestupky	68
Příloha 5 - Nebodované dopravní přestupky	69
Příloha 6 – Tabulka znázorňující vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2007-2018.....	73
Příloha 7 - Tabulka znázorňující vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007–2018	74
Příloha 8 - Tabulka znázorňující vývoj počtu zraněných osob celkově v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018.....	75
Příloha 9 - Tabulka znázorňující vývoj počtu lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018.....	76
Příloha 10 - Tabulka znázorňující vývoj počtu těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018.....	77
Příloha 11 - Tabulka znázorňující vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu v Olomouckém kraji v letech 2007-2018	78
Příloha 12 – Tabulka znázorňující počet nehod dle nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji v letech 2010-2017	79
Příloha 13 – Výběr vhodné trendové funkce pro počet dopravních nehod v Olomouckém kraji	80
Příloha 14 - Výběr vhodné trendové funkce pro počet zraněných osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji.....	80
Příloha 15 - Výběr vhodné trendové funkce pro počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji.....	80
Příloha 16 – Dotazníkové šetření.....	81

8 Přílohy

Příloha 1 – Skupiny a podskupiny řidičského oprávnění

Skupina	Požadovaný věk	Vozidla	Podmínky
AM	15 let	Mopedy, tříkolky a čtyřkolky	Max. rychlost 45 km/h Max. objem motoru 50 cm ³
A1	16 let	Lehké motocykly Tříkolky a čtyřkolky	Max. výkon motoru 11 kW Max. objem motoru 125 cm ³ Max výkon motoru 15 kW
A2	18 let	Motocykly	Max. výkon motoru 35 kW
A	24 let	Motocykly a tříkolky Čtyřkolky	Bez omezení Max. výkon motoru 15 kW
B1	17 let	Lehké osobní či dodávkové automobily a čtyřkolky	Max. výkon motoru 15 kW Max. hmotnost 400 kg
B	18 let	Osobní a dodávkové či nákladní automobily	Max. 8 míst kromě řidiče Max. hmotnost 3,5 t
C1	18 let	Nákladní, osobní či obytné automobily	Max. hmotnost 7,5 t Max. 8 míst kromě řidiče
C	21 let	Nákladní automobily	Max 8 míst kromě řidiče
D1	21 let	Osobní dodávky	Max. délka 8 m Max. 16 míst kromě řidiče
D	24 let	Autobusy	Bez omezení
B+E	18 let	Vozidla skupiny B s přívěsem	Max. hmotnost přívěsu 3,5 t
C1+E	18 let	Vozidla skupiny C1 s přívěsem	Max. hmotnost přívěsu 750 kg
C+E	21 let	Vozidla skupiny C s přívěsem	Max. hmotnost přívěsu 750 kg
D1+E	21 let	Vozidla skupiny D1 s přívěsem	Max. hmotnost přívěsu 750 kg
D+E	24 let	Vozidla skupiny D s přívěsem	Max. hmotnost přívěsu 750 kg
T	17 let	Traktory a samojízdné pracovní stoje	Bez omezení

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno, 2014

Příloha 2 - Bodové ohodnocení protizákonných jednání

Přestupek	Body
Řízení pod vlivem alkoholu s hladinou nad 0,3 promile	7
Odmítnutí podrobit se dechové či krevní zkoušce na alkohol nebo na jinou návykovou látku	7
Zavinění nehody, při které došlo ke smrti nebo těžké újmě na zdraví	7
Nezastavení vozidla po závaznější dopravní nehodě, ujetí od místa dopravní nehody nebo nezavolání policie	7
Neposkytnutí první pomoci nebo nepřivolání záchranné služby	7
Otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici tam, kde to není dovolené	7
Neoprávněný vjezd na železniční přejezd	7
Nedovolené předjíždění	7
Řízení motorového vozidla po zadržení či odebrání řidičského průkazu	7
Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost	7
Řízení vozidla, jenž má nedostatečnou technickou způsobilost	5
Překročení rychlosti v obci o více než 40 km/h a 50 km/h mimo obec	5
Nezastavení na červenou na semaforech, na signál policisty nebo na pokyn „Stůj“	5
Ohrožení ostatních účastníků provozu při předjíždění mezi pruhy	5
Ohrožení chodce při couvání, otáčení nebo při výjezdu na či mimo pozemní komunikaci	5
Ohrožení chodce na přechodu pro chodce	4
Nedání přednosti v jízdě	4
Překročení nejdelší přípustné doby řízení	4
Řízení vozidla bez oprávnění	4
Maření výkonu úředního rozhodnutí	4
Nepoužití autosedačky nebo bezpečnostního pásu pro dítě	4
Překročení rychlosti v obci o více než 20 km/h a 30 km/h mimo obec	3
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce	3
Nepřipoutání se ve vozidle za jízdy, jízda bez přilby na motorce	3
Překročení rychlosti v obci do 20 km/h a do 30 km/h mimo obec	2
Používání mobilního telefonu nebo jiného záznamového zařízení při řízení	2
Neoznačení překážky silničního provozu, kterou řidič způsobil	2

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

Příloha 3 - Bodované dopravní přestupky

Jednání či opomenutí ohodnocena 7 trestnými body

- **Řízení pod vlivem alkoholu s hladinou nad 0,3 promile**
 - Za tento přestupek může být udělena peněžní pokuta v rozmezí od 2 500 Kč až do 20 000 Kč. Výše pokuty je určena podle množství alkoholu v krvi.
 - Řidičský průkaz je v takovém případě odebrán na minimálně 6 měsíců, maximálně 1 rok. Opět záleží na množství alkoholu v krvi.
- **Odmítnutí podrobit se dechové či krevní zkoušce na alkohol nebo na jinou návykovou látku**
 - Při kontrole, kdy Policie ČR chce provést dechovou zkoušku nebo krevní testy na alkohol, je řidič povinen se takové zkoušce podrobit. Pokud se ovšem vyšetření podrobit odmítne, jeví se to policistům jako známka přítomnosti nějaké látky v krvi. Řidič za takové jednání dostane peněžní pokutu v rozmezí 25 000 Kč – 50 000 Kč a zákaz činnosti na 1–2 roky.
- **Zavinění nehody, při které došlo ke smrti nebo těžké újmě na zdraví**
 - Způsobením dopravní nehody vážnějšího rázu s následkem vážného zranění nebo dokonce smrti je řidiči, který danou nehodu zavinil, odebráno řidičské oprávnění na dobu 1-10 let. Podle závažnosti dopravní nehody může být řidič odsouzen na odnětí svobody až na 10 let.
- **Nezastavení vozidla po závažnější dopravní nehodě, ujetí od místa dopravní nehody nebo nezavolání policie**
 - Pokud řidič neprodleně nezastaví vozidlo po vzniklé dopravní nehodě, bude mu na místě udělena pokuta ve výši 5 000 Kč. Pokuta ve správním řízení se pohybuje v rozmezí 2 500 Kč – 5 000 Kč. O své řidičské oprávnění může přijít na dobu 1-6 měsíců, spáchá-li takový přestupek dvakrát nebo vícekrát za 12 po sobě jdoucích měsíců.
- **Neposkytnutí první pomoci nebo nepřivolání záchranky**
 - Při první pomoci nebo při kontaktování záchranky mnohdy rozhodují minuty o záchraně lidského života. Z tohoto důvodu je ohodnocen nejvyšším možným počtem bodů. Řidič nedostane peněžitou pokutu, může ale v důsledku neposkytnutí první pomoci dostat trest odnětí svobody ve výši dvou let.

- **Otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici tam, kde to není dovolené**
 - Na silnici pro motorová vozidla či na dálnici se řidič nesmí ani otáčet, ani couvat. Nesmí jezdit ani do protisměru. V případě takového chování je řidiči udělena pokuta v maximální výši 10 000 Kč. Taktéž dochází k odebrání řidičského průkazu, a to na dobu 6-12 měsíců.
- **Neoprávněný vjezd na železniční přejezd**
 - Při vjezdu na železniční přejezd na červenou nebo kdykoliv jindy, kdy je to zakázáno, je řidiči udělena pokuta v rozmezí 2 500 Kč – 5 000 Kč a zakázána činnost na 1-6 měsíců.
- **Nedovolené předjíždění**
 - Řidiči předjíždějícímu na místech, na kterých je to zakázáno místní úpravou provozu, je řidičský průkaz odebrán na 6-12 měsíců. Rovněž mu bude udělena pokuta ve výši 5 000 Kč – 10 000 Kč.
- **Řízení motorového vozidla po zadržení či odebrání řidičského průkazu**
 - Řízení motorového vozidla je podmíněno držením řidičského průkazu. V případě zadržení řidičského průkazu řidič nesmí vykonávat činnost. Pokud toto pravidlo poruší, bude mu udělena pokuta ve výši 5 000 Kč – 10 000 Kč a zakázána činnost na dalších 6-12 měsíců.
- **Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost**
 - Jedná se o stav, který si řidič přivodil vlivem omamné či jiné psychotropní látky. V takovém stavu má řidič zakázáno řídit motorové vozidlo, jelikož má nepříznivě ovlivněné ovládací a rozpoznávací schopnosti, psychiku a celkové chování.
 - V případě tohoto přestupku se výše trestu určuje podle závažnosti a typu omamné látky. Řidičské oprávnění může být řidiči odebráno až na 10 let, peněžní pokuta se pohybuje v rozmezí 25 000 Kč – 50 000 Kč. V nejzávažnějších případech může být udělen trest odnětí svobody až na 3 roky.

Jednání či opomenutí ohodnocena 5 trestnými body

- **Řízení vozidla, jenž má nedostatečnou technickou způsobilost, která ohrožuje bezpečnost a plynulost silničního provozu**

- Pokud se v silničním provozu vyskytuje auto, které není technicky způsobilé k provozu a zároveň ohrožuje ostatní účastníky na pozemních komunikacích, bude následně pokutováno částko v rozmezí 5 000 Kč – 10 000 Kč podle výše způsobené škody. Udělen bude i zákaz činnosti v rozmezí od 6 do 12 měsíců.
- **Překročení rychlosti v obci o více než 40 km/h a 50 km/h mimo obec**
 - Výše pokuty se pohybuje od 5 000 Kč do 10 000 Kč. Udělen je rovněž i zákaz činnosti, a to na 6-12 měsíců.
- **Nezastavení na červenou na semaforech, na signál policisty nebo na pokyn „Stůj“**
 - Řidič, který nezastaví na signál prikazující zastavení vozidla, bude na místě pokutován částkou 2 500 Kč. Ve správním řízení bude pokutován v rozmezí od 2 500 Kč – 5 000 Kč. V případě, že spáchá daný přestupek 2x více v jednom kalendářním roce, bude pokuta vyšší – v rozmezí od 4 000 Kč do 7 500 Kč. Zákaz činnosti v rozpětí od 1 do 6 měsíců platí taktéž při spáchání přestupku více než jednou za 1 kalendářní rok.
- **Ohrožení ostatních účastníků provozu při předjíždění mezi pruhy**
 - V případě předjíždění z pruhu do pruhu řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. V situaci, kdy se tak stane, dostane řidič na místě pokutu dosahující maximálně 2 000 Kč. Ve správním řízení je pokutován v částce od 1 500 Kč do 2 500 Kč. U tohoto přestupku žádný zákaz činnosti udělen není.
- **Ohrožení chodce při couvání, otáčení nebo při výjezdu na či mimo pozemní komunikaci**
 - Tento přestupek se týká ohrožování chodce řidičem, který odbočuje na místo ležící mimo dopravní komunikaci nebo na opak při vjíždění na komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Pokuta je udělena také za couvání a otáčení ohrožující chodce. Spáchá-li řidič tento přestupek více, než jednou za 12 po sobě jdoucích kalendářních dní, bude pokutován částkou v rozpětí od 4 000 Kč do 7 500 Kč. Při spáchání přestupku poprvé se výše pokuty pohybuje od 2 500 Kč do maximálně 5 000 Kč.

Jednání či opomenutí ohodnocena 4 trestnými body

- **Ohrožení chodce na přechodu pro chodce**

- Řidič, který neumožní chodci bezpečně přejít vozovku, bude na místě pokutován pokutou maximálně ve výši 2 500 Kč. Ve správním řízení je tato pokuta vyšší – až 5 000 Kč. Zákaz činnosti v případě spáchání přestupku 2x a více za 12 kalendářních měsíců udělen na 1-6 měsíců.
- **Nedání přednosti v jízdě**
 - V případě, že řidič nedá přednost v jízdě vozidlu, které by přednost správně mělo mít, bude na místě pokutován pokutou ve výši 2 500 Kč, ve správním řízení pak pokutou ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Zákaz činnosti je udělen v minimální výši, od 1 do 6 měsíců, ale pouze v případě opakování činnosti více než jednou po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních dní.
- **Překročení nejdelší přípustné doby řízení**
 - Nedodržení bezpečnostních přestávek nebo překročení nejdelší přípustné doby řízení má často velmi závažné následky, tím hlavním bývá právě mikro spánek, který již zapříčinil řadu závažných dopravních nehod. Proto je tento přestupek pokutován vyšší sazbou, než jsou pokutovány přestupky jiné.
 - Pokuta udělena na místě se může vyšplhat až do výše 5 000 Kč, pokuta ve správním či trestním řízení až do 10 000 Kč. Lze uložit zákaz činnosti po dobu 6-12 měsíců.
- **Řízení vozidla bez oprávnění**
 - Pokud řidič řídí vozidlo a nemá žádné řidičské oprávnění nebo řídí vozidlo, na které nemá oprávnění (např. řídí vozidlo patřící do skupiny C, ale řidičský průkaz má jen na skupinu B), hrozí mu peněžní pokuta v rozmezí 25 000 Kč až 50 000 Kč a zákaz činnosti na 1-2 roky.
- **Maření výkonu úředního rozhodnutí**
 - Maření výkonu úředního rozhodnutí je jinými slovy skutek, kdy řidič, kterému byla zakázána činnost nebo mu bylo odebráno řidičské oprávnění, nadále tuto činnost vykonává. Dle závažnosti lze udělit buď jen peněžité trest nebo trest odnětí svobody až do 2 let. Činnost je zakázána v rozmezí od 1 roku do 10 let.
- **Nepoužití autosedačky nebo bezpečnostního pásu pro dítě**
 - Při porušení této povinnosti je řidič povinen na místě zaplatit pokutu ve výši 2 000 Kč a ve správním řízení pokutu ve výši od 1 500 Kč do 2 500 Kč.

Jednání či opomenutí ohodnocena 3 trestnými body

- **Překročení rychlosti v obci o více než 20 km/h a 30 km/h mimo obec**
 - Výše pokuty se pohybuje od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Udělen je rovněž i zákaz činnosti, a to na 1-6 měsíců (v případě že je přestupek spáchán podruhé za 12 po sobě jdoucích měsíců)
- **Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce**
 - Řidič musí zastavit před přechodem pro chodce v takových případech, které to vyžadují anebo případech, kdy je řidič povinen tak učinit. Pokutou na místě je částka do 2 500 Kč a ve správním řízení pokuta od 2 500 do 5 000 Kč. Zákaz činnosti může trvat od 1 do 6 měsíců, podle toho, jestli byl přestupek spáchán poprvé.
- **Nepřipoutání se ve vozidle za jízdy, jízda bez přilby na motorce**
 - Jízda bez bezpečnostních pásů nemá stanovenou dobu zákazu činnosti. Řidič, který nedodrží tento předpis, bude na místě pokutován částkou maximálně 2 000 Kč, ve správním řízení pak částkou od 1 500 do 2 500 Kč.

Jednání či opomenutí ohodnocena 2 trestnými body

- **Překročení povolené rychlosti o méně než 20 km/h v obci a o méně než 30 km/hod mimo obec**
 - Jedná se o střední překročení rychlosti. Na místě bude řidič pokutován maximální částkou 1 000,-. Výše pokuty v dalším řízení se pohybuje od 1 500 Kč do 2 500 Kč.
- **Používání mobilního telefonu nebo jiného záznamového zařízení při řízení**
 - Řízení s telefonem nebo jiným záznamovým zařízením v ruce je trestné a způsobuje řadu dopravních nehod. Řidič, který tuto činnost vykonává během řízení vozidla, dostane na místě pokutu v maximální výši 1 000 Kč a ve správním řízení bude částka dosahovat hodnot v rozmezí 1 500 Kč až 2 500 Kč.

- **Neoznačení překážky silničního provozu, kterou řidič způsobil**
 - Jedná se zejména o neoznačení vozidla výstražným trojúhelníkem. Takové chování je pokutováno na místě pokutou do 2 000 Kč, ve správním řízení pak pokutou od 1 500 Kč do 2 500 Kč.³⁷

Příloha 4 - Nebodované dopravní přestupky

Přestupek
Vozidlo bez SPZ
Vozidlo se zakrytou či nečitelnou SPZ
Řízení bez profesního průkazu
Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti
Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR
Stání na místě vyhrazeném pro invalidy
Zavinění nehody s ublížením na zdraví
Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody
Použití antiradaru
Svěření řízení neznámé osobě
Řízení bez dokladů o provozu vozidla
Nedovolená jízda nákladního automobilu
Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách
Přetížený kamion nebo autobus
Ohrožení chodce při odbočování
Překročení rychlosti v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h
Řízení pod vlivem alkoholu do 0,3 promile
Řízení po zadržení technického průkazu
Nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření
Neodevzdání řidičského nebo technického průkazu
Nesplnění povinnosti při přepravě nebezpečných věcí
Nevedení/nepředložení záznamu o době řízení
Nepředložení platného dokladu

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

³⁷ 12 BODŮ: *Bodový systém a pokuty 2019*. [online]. 2019. [cit. 2019-01-30]. Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

Příloha 5 - Nebodované dopravní přestupky

- **Vozidlo bez SPZ nebo s cizí SPZ**
 - Při řízení vozidla, na němž je umístěna tabulka registrační značky, která vozidlu nebyla udělena nebo tabulka registrační značky není umístěna vůbec.
 - Pokuta ve správním řízení v rozmezí od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6-12 měsíců.
- **Vozidlo se zakrytou či nečitelnou SPZ**
 - Vozidlo má SPZ, která je zakryta, nečitelná nebo upravena tak, aby se nečitelnou stala.
 - Pokuta ve správním řízení v rozmezí od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6-12 měsíců.
- **Řízení bez profesního průkazu**
 - Řízení motorového vozidla řidičem, který není způsobilý k jeho řízení.
 - Pokuta ve správním řízení v rozmezí od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6-12 měsíců.
- **Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti**
 - Řidič řídící motorové vozidlo, který nemá posudek o zdravotní způsobilosti.
 - Pokuta ve správním řízení v rozmezí od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6-12 měsíců.
- **Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR**
 - Pokuta ve správním řízení v rozmezí od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti na 1-2 roky.
- **Stání na místě vyhrazeném pro invalidy**
 - Řidič využije místa na parkovišti vyhrazené pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby s zdravotním postižením nebo tento průkaz neoprávněně využije.
 - Příkaz na místě zaplatit blokovou pokutu v maximální výši do 10 000 Kč a pokuta ve správním řízení v rozmezí od 5 000 Kč do 10 000 Kč.
- **Zavinění nehody s ublížením na zdraví**
 - Řidič způsobí dopravní nehodu, při které dojde k ublížení na zdraví.
 - Pokuta ve správním řízení činí v rozmezí od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti na 1-2 roky.

- **Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody**
 - Při dopravní nehodě řidič neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo na dopravní nehodě účast.
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Zákaz činnosti může trvat od 1 do 6 měsíců, pokud byl přestupek spáchán dvakrát a vícekrát za 12 po sobě jdoucích měsíců.
- **Neohlášení dopravní nehody**
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Zákaz činnosti může trvat od 1 do 6 měsíců, pokud byl přestupek spáchán dvakrát a vícekrát za 12 po sobě jdoucích měsíců.
- **Použití antiradaru**
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč.
- **Svěření řízení neznámé osobě**
 - Fyzická osoba se jako provozovatel vozidla dopustí přestupku tím, že přikáže či svěří řízení vozidla osobě, o níž nemá potřebné údaje k určení její totožnosti.
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč.
- **Řízení bez dokladů o provozu vozidla**
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení pokuta do 10 000 Kč. Zákaz činnosti může být uložena na 6-12 měsíců.
- **Nedovolená jízda nákladního automobilu**
 - Pokutou na místě je částka do 2 500 Kč a ve správním řízení pokuta od 2 500 do 5 000 Kč. Zákaz činnosti může trvat od 1 do 6 měsíců, pokud byl přestupek spáchán dvakrát a vícekrát za 12 po sobě jdoucích měsíců.
- **Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách**
 - Řidič nepředložil záznam o době řízení, době odpočinku a bezpečnostních přestávkách.
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení pokuta do 10 000 Kč. Zákaz činnosti může být uložena na 6-12 měsíců.
- **Přetížený kamion nebo autobus**

- Překročení povolených hodnot, které jsou stanoveny zvláštní předpisem při kontrolním vážení vozidla.
- Pokutou na místě je částka do 15 000 Kč a ve správním řízení pokuta až do 500 000 Kč.
- **Ohrožení chodce při odbočování**
 - Pokutou na místě je částka do 2 500 Kč a ve správním řízení pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Zákaz činnosti může trvat od 1 do 6 měsíců, pokud byl přestupek spáchán dvakrát a vícekrát za 12 po sobě jdoucích měsíců.
- **Překročení rychlosti v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h**
 - Řidič překročil maximální povolenou rychlost v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h.
 - Pokutou na místě je částka do 1 000 Kč a ve správním řízení v rozmezí od 1 500 Kč do 2 500 Kč.
- **Řízení pod vlivem alkoholu do 0,3 promile**
 - Za tento přestupek může být udělena peněžní pokuta v rozmezí od 2 500 Kč až do 20 000 Kč. Výše pokuty je určena podle množství alkoholu v krvi.
 - Řidičský průkaz je v takovém případě odebrán na minimálně 6 měsíců, maximálně 1 rok.
- **Řízení po zadržení technického průkazu**
 - Při řízení vozidla, jehož osvědčení bylo zadrženo, může být udělena peněžní pokuta v rozmezí od 10 000 Kč až do 20 000 Kč. Řidičský průkaz je v takovém případě odebrán na minimálně 6 měsíců, maximálně 1 rok.
- **Nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření**
 - Výše peněžní pokuty v rozmezí od 2 500 Kč do 5 000 Kč.
- **Neodevzdání řidičského nebo technického průkazu**
 - Řidič neodevzdá řidičský průkaz, mezinárodní řidičský průkaz nebo potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození.
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení v rozmezí od 2 500 Kč do 5 000 Kč.
- **Nesplnění povinnosti při přepravě nebezpečných věcí**
 - Řidič nesplní některou z povinností při převážení nebezpečných věcí.
 - Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení do 10 000 Kč.
- **Nevedení/nepředložení záznamu o době řízení**

- Řidič nevede záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.
- Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení do 10 000 Kč.
- **Nepředložení platného dokladu (profesionální řidič)**
 - Při kontrole předloží řidič neplatný doklad. Pokutou na místě je částka do 5 000 Kč a ve správním řízení do 10 000 Kč.³⁸

³⁸ 12 BODŮ: *Bodový systém a pokuty 2019*. [online]. 2019. [cit. 2019-01-30]. Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

Příloha 6 – Tabulka znázorňující vývoj počtu dopravních nehod v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

	Počet nehod	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2007	9 545		100,00	
2008	8 386	-1 159	88,86	0,88
2009	4 407	-3 979	46,17	0,53
2010	4 156	-251	43,54	0,94
2011	4 274	118	44,78	1,03
2012	4 406	132	46,16	1,03
2013	4 432	26	46,43	1,01
2014	4 450	18	46,62	1,00
2015	4 738	288	49,64	1,06
2016	4 979	241	52,16	1,05
2017	5 161	182	54,07	1,04
2018	5 251	90	55,01	1,02
PRŮMĚR	5 349	-390		0,947

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR

Příloha 7 - Tabulka znázorňující vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007–2018

	Počet usmrcených osob	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2007	89		100,00	
2008	59	-30	66,29	0,66
2009	51	-8	57,30	0,86
2010	45	-6	50,56	0,88
2011	45	0	50,56	1,00
2012	40	-5	44,94	0,89
2013	27	-13	30,34	0,68
2014	28	1	31,46	1,04
2015	51	23	57,30	1,82
2016	40	-11	44,94	0,78
2017	24	-16	26,97	0,60
2018	35	11	39,33	1,46
PRŮMĚR	45	-5		0,919

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR

Příloha 8 - Tabulka znázorňující vývoj počtu zraněných osob celkově v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

	Počet zraněných osob	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2007	1 868		100,00	
2008	1 663	-205	89,03	0,89
2009	1 653	-10	88,49	0,99
2010	1 455	-198	77,89	0,88
2011	1 532	77	82,01	1,05
2012	1 536	4	82,23	1,00
2013	1 545	9	82,71	1,01
2014	1 485	-60	79,50	0,96
2015	1 534	49	82,12	1,03
2016	1 672	138	89,51	1,09
2017	1 633	-39	87,42	0,98
2018	1 579	-54	84,53	0,97
PRŮMĚR	1 596	-26		0,985

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR

Příloha 9 - Tabulka znázorňující vývoj počtu lehce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

	Počet lehce zraněných osob	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2007	1 553		100,00	
2008	1 420	-133	91,44	0,91
2009	1 412	-8	90,92	0,99
2010	1 263	-149	81,33	0,89
2011	1 350	87	86,93	1,07
2012	1 357	7	87,38	1,01
2013	1 367	10	88,02	1,01
2014	1 333	-34	85,83	0,98
2015	1 418	85	91,31	1,06
2016	1 518	100	97,75	1,07
2017	1 524	6	98,13	1,00
2018	1 486	-38	95,69	0,98
PRŮMĚR	1 417	-6		0,996

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ročenek Policie ČR

Příloha 10 - Tabulka znázorňující vývoj počtu těžce zraněných osob v důsledku dopravní nehody v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

	Počet těžce zraněných osob	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2007	315		100,00	
2008	243	-72	77,14	0,77
2009	241	-2	76,51	0,99
2010	192	-49	60,95	0,80
2011	182	-10	57,78	0,95
2012	179	-3	56,83	0,98
2013	178	-1	56,51	0,99
2014	152	-26	48,25	0,85
2015	116	-36	36,83	0,76
2016	154	38	48,89	1,33
2017	109	-45	34,60	0,71
2018	93	-16	29,52	0,85
PRŮMĚR	180	-20		0,895

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

Příloha 11 - Tabulka znázorňující vývoj počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu v Olomouckém kraji v letech 2007-2018

	Počet nehod pod vlivem alkoholu	Absolutní diference 1. řádu	Bazický index (%)	Koeficient růstu
2007	431		100,00	
2008	470	39	109,05	1,09
2009	401	-69	93,04	0,85
2010	324	-77	75,17	0,81
2011	365	41	84,69	1,13
2012	329	-36	76,33	0,90
2013	317	-12	73,55	0,96
2014	305	-12	70,77	0,96
2015	311	6	72,16	1,02
2016	332	21	77,03	1,07
2017	299	-33	69,37	0,90
2018	262	-37	60,79	0,88
PRŮMĚR	346	-15		0,956

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

Příloha 12 – Tabulka znázorňující počet nehod dle nejčastějších příčin vzniku v Olomouckém kraji v letech 2010-2017

	Nepřiměrná rychlost	Nesprávné předjíždění	Nedání přednosti	Nesprávný způsob jízdy
2010	703	78	450	2 201
2011	684	86	494	2 261
2012	690	77	456	2 287
2013	753	72	436	2 309
2014	630	85	448	2 324
2015	670	89	443	2 378
2016	673	112	461	2 576
2017	668	97	500	2 666

Zdroj: Vlastní zpracování, ročenky Policie ČR

Příloha 13 – Výběr vhodné trendové funkce pro počet dopravních nehod v Olomouckém kraji

Model Summary and Parameter Estimates

Dependent Variable: VAR00002

Equation	R Square	Model Summary				Parameter Estimates		
		F	df1	df2	Sig.	Constant	b1	b2
Linear	,248	3,294	1	10	,100	6912,182	-240,528	
Logarithmic	,530	11,256	1	10	,007	8142,618	-1677,393	
Inverse	,746	29,334	1	10	,000	3870,933	5714,664	
Quadratic	,749	13,421	2	9	,002	10308,523	-1696,103	111,967
Compound	,189	2,334	1	10	,158	6362,995	,968	

Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics

Příloha 14 - Výběr vhodné trendové funkce pro počet zraněných osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji

Model Summary and Parameter Estimates

Dependent Variable: VAR00004

Equation	R Square	Model Summary				Parameter Estimates		
		F	df1	df2	Sig.	Constant	b1	b2
Linear	,120	1,367	1	10	,269	1665,636	-10,675	
Logarithmic	,351	5,409	1	10	,042	1741,158	-87,000	
Inverse	,591	14,470	1	10	,003	1512,420	324,166	
Quadratic	,643	8,105	2	9	,010	1886,614	-105,379	7,285
Compound	,108	1,209	1	10	,297	1657,716	,994	

Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics

Příloha 15 - Výběr vhodné trendové funkce pro počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v Olomouckém kraji

Model Summary and Parameter Estimates

Dependent Variable: VAR00005

Equation	R Square	Model Summary				Parameter Estimates		
		F	df1	df2	Sig.	Constant	b1	b2
Linear	,534	11,467	1	10	,007	67,682	-3,566	
Quadratic	,739	12,719	2	9	,002	89,591	-12,956	,722
Compound	,535	11,526	1	10	,007	67,686	,928	
S	,663	19,665	1	10	,001	3,439	1,132	
Exponential	,535	11,526	1	10	,007	67,686	-,074	

Zdroj: Vlastní zpracování v programu IBM SPSS Statistics

Dotazník na téma Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu v Olomouckém kraji

1. Jaké je vaše pohlaví?

- a. Muž
b. Žena

2. Jaký je Váš věk?

- a. 18-24
b. 25-34
c. 35-44
d. 45-60
e. 61 a více

3. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- a. Základní vzdělání
b. Vyučen/a v oboru
c. Středoškolské vzdělání
d. Vysokoškolské vzdělání

4. Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?

- a. 0-5 let
b. 6-10 let
c. 11-20 let
d. 21-30 let
e. 31 let a více

5. Jak byste ohodnotil/a svou znalost principu fungování bodového systému?

- a. Ano
b. Ne
c. Nevím

6. Myslíte si, že by tresty za porušení pravidel silničního provozu měly být přísnější?

- a. Ano
b. Ne
c. Nevím

7. Jaký je podle Vás nejčastěji páchaný přestupek a trestní čin v silničním provozu?

- a. Řízení pod vlivem alkoholu
b. Překročení maximální povolené rychlosti
c. Používání mobilního telefonu za jízdy
d. Nepoužití bezpečnostní pásu