

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Dopravní nehodovost v ČR

(Bakalářská práce)

Přerov 2019

Martin Kotek



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Martin Kotek
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Dopravní nehodovost v ČR**

Cíl práce:

Zhodnocení dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a návrhy na její snížení. Zhodnocení navržených opatření.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Analýza nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR
2. Identifikace hlavních příčin nehodovosti
3. Návrh opatření na snížení nehodovosti

Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

GROS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. Praha: VŠCHT, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

CHMELÍK, Jan a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

NOVÁK, Radek a kol. Převážní, zásilatelství a logistické služby. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Ivan Gros, CSc.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

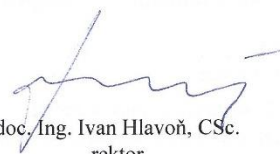
Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 4. 5. 2019

.....

podpis

Poděkování

Děkuji prof. Ing. Ivanovi Grosovi, CSc. za vedení mé bakalářské práce, zvláště za jeho odborné připomínky, velkou trpělivost a cenné rady. Dále děkuji všem, kteří mi poskytli materiály, informace a rady potřebné pro zpracování mé bakalářské práce.

Anotace

Obsah této bakalářské práce se zaměřuje na analýzu dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. V první části jsou teoreticky popsány základní pojmy, jako je doprava, dopravní nehoda či autoškola. Další část je vyhrazena dopravní nehodovosti, analýze jejího vývoje a příčinám nehod. Tento problém je poté zkoumán formou dotazníkového šetření na skupině řidičů všech věkových kategoriích a na základě získaných informací je dotazník vyhodnocen.

Klíčová slova

Doprava, dopravní nehoda, příčiny, mladí řidiči, autoškola, analýza vývoje

Annotation

This thesis is focused on the analysis of traffic accidents in the Czech Republic. In the first part, there is a theoretical description of basic terminology, like transport, traffic accident or driving school. Next part is dedicated to traffic accidents rate, analysis of its development and the causes of accidents. The problem is then investigated through a questionnaire survey on a group of drivers of all age categories and based on the information obtained, the questionnaire is evaluated.

Keywords

Transport, traffic accidents, causes, young drivers, driving school, analysis of development

Úvod	8
1 Vymezení základních pojmů	9
1.1 Doprava	9
1.2 Pozemní komunikace	9
1.3 Autoškola	9
1.3.1 Výuka a výcvik v autoškolách	10
2 Dopravní nehoda	12
2.1 Základní dělení dopravních nehod	14
2.2 Malá a velká dopravní nehoda	14
2.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody	17
3 Analýza dopravních nehod a jejich příčiny	19
3.1 Analýza dopravní nehodovosti	19
3.2 Nehodovost na pozemních komunikacích	21
3.3 Zavinění a příčiny nehodovosti	25
3.3.1 Dopravní nehody podle zavinění	25
3.3.2 Dopravní nehody podle příčin	26
3.4 Mladí řidiči	28
3.4.1 Dopravní nehody podle věku	28
3.4.2 Dopravní nehody podle řidičské praxe	29
4 Úvod do výzkumného šetření	30
4.1 Cíl výzkumného šetření a použitá metodologie	30
4.2 Hypotézy	31
4.3 Vyhodnocení, sumarizace a prezentace výsledků	32
4.4 Vyhodnocení stanovených hypotéz	43
Závěr	45
Soupis bibliografických citací	47
Seznam ilustrací a tabulek	48
Seznam příloh	50

Úvod

Tématem bakalářské práce je analýza dopravní nehodovosti v České republice. Práce vyhodnocuje nehodovost všech věkových skupin, ale více se zaměřuje na skupinu mladých řidičů neboli řidičů s malou řidičskou praxí. Z dlouhodobých statistických údajů, se jedná o nejrizikovější skupinu řidičů, kteří svým konáním, v provozu na pozemních komunikacích, způsobují nejvíce dopravních nehod s největší mírou na vzniklých škodách na zdraví a životu osob, hmotných škodách na majetku, včetně škod na životním prostředí. Přestože jsou v České republice dle statistik mladí řidiči rizikovou skupinou, z hlediska výzkumů je u nás tato oblast ne příliš probádaná. Výsledky této práce mohou být podkladem pro další výzkumy na toto téma.

V teoretické části bakalářské práce jsou vysvětleny a popsány jednotlivé základní pojmy terminologie v oblasti silniční dopravy a dopravních nehod. Dále je zde popsána výuka v autoškole, a to jak teoretická část, tak i praktická část výuky. Druhá část je pak věnována samotné analýze dopravních nehod. Tato část začíná popsáním, jak taková analýza dopravní nehody vůbec probíhá, poté je zde popsána samotná statistika dopravní nehodovosti a její průběh za posledních 20 let, a nakonec jsou uvedeny nejčastější příčiny dopravních nehod. Poslední část teoretické části je věnována samotným mladým řidičům, kde je popsáno, kdo patří do skupiny mladých řidičů a kolik nehod bylo způsobeno touto skupinou.

V praktické části bakalářské práce jsou poté formou dotazníku získávány informace a zkušenosti řidičů všech věkových skupin na téma nejen dopravních nehod, ale například i agresivita za volantem, či zkušenosti s autoškolou. Tyto informace jsou poté rozděleny podle věku a porovnány tak, aby se zjistily rozdíly při řízení u mladých řidičů oproti zkušenějším řidičům. Nakonec díky těmto informacím dojde k vyhodnocení mých stanovených hypotéz.

1 Vymezení základních pojmů

1.1 Doprava

Pojem doprava je velmi široký a v odborné literatuře se najde mnoho definic, které se v základních rysech příliš neliší. V. Porada například pojem doprava definuje jako:

„Soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“ [1]

Dopravu obecně můžeme dělit podle mnoha kritérií. Mezi základní dělení patří rozdělení dle prostředí, ve kterém leží dopravní cesta na dopravu pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní. Dalším kritériem může být dělení podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě, dle tohoto kritéria dělíme dopravu na silniční, železniční, leteckou a plavební. V této bakalářské práci se budeme zaměřovat především na dopravu silniční.

1.2 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace je dálnice, silnice, místní a účelová komunikace. [2]

1.3 Autoškola

Autoškola je organizace, která se zabývá vzděláváním uchazečů o získání nebo rozšíření řidičského oprávnění nebo o jiné zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Základním úkolem autoškoly je pod odborným vedením připravit budoucího řidiče jak po stránce znalostní, a to poskytováním výuky předpisů o provozu vozidel, tak i po stránce ovládání a údržby vozidla. Řidič se po získání řidičského průkazu musí dovést orientovat v silničním provozu, nevytvářet nebezpečné nebo kolizní situace a případně dokázat takové situace předvídat nebo je správně řešit.

1.3.1 Výuka a výcvik v autoškolách

Aby se člověk mohl ucházet o řidičské oprávnění, musí ještě před vstupem do autoškoly splnit podmínky pro udělení a držení řidičského oprávnění. Tyto podmínky jsou v České republice stanoveny v ustanovení § 82 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu. Je zde například stanoveno, že řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel. Po podání žádosti o přijetí k výuce a výcviku a splnění zákonných podmínek je uchazeč zařazen do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění. Uchazeč se tedy po přijetí podrobí určitému vzdělávacímu procesu, který se skládá z dvou částí – výuka a výcvik.

Výuka vychází ze zákonných norem a dělí se na 4 základní předměty:

- Výuka předpisů o provozu na pozemních komunikacích
- Výuka o ovládání a údržbě vozidla
- Výuka teorie zásad bezpečné jízdy
- Výuka zdravotnické přípravy [3]

Výukou by měl žák získat potřebné teoretické znalosti, aby ještě před usednutím za volant motorového vozidla věděl, jak se zachovat v určitých situacích za silničního provozu. Výuka je prováděna převážně na učebně a měla by probíhat za aktivní účasti žáků s využitím vyučovacích pomůcek a didaktické techniky. Při tom je třeba zajistit, aby výuka teorie předcházela výcviku.

Po získání teoretických znalostí přijde samotný výcvik. Ten vychází také ze zákonných norem a dělí se na 3 základní předměty:

- Praktický výcvik v řízení vozidla
- Výcvik v praktické údržbě vozidla
- Praktický výcvik zdravotnické přípravy [3]

Ve výcviku využívá žák získaných teoretických znalostí z teoretické části a učí se je využívat v praxi. Samotný výcvik by se dal rozdělit do tří etap, kde každá samostatná etapa slouží k osvojení specifické dovednosti. První etapa slouží k seznámení žáka s vozidlem a také kontrolou a přípravou vozidla před jízdou. Žák je zde také obeznámen ovládacími a kontrolními prvky vozidla a jsou mu vysvětleny systémy aktivní i pasivní bezpečnosti. Po seznámení s autem je výuka zaměřena na zvládnutí základních řidičských dovedností, jako je rozjezd, řazení rychlostních

stupňů, odbočování, brzdění a zastavování. Pokud si žák osvojí tyto dovednosti, začne druhá etapa výcviku, kde si žák tyto získané dovednosti poprvé vyzkouší za provozu na pozemních komunikacích. Základním cílem této druhé etapy je naučit žáka řešení běžných dopravních situací a obecně získání zkušeností. Za konec druhé etapy by se dala považovat chvíle, kdy žák začne plně zvládat techniku ovládnutí vozidla a začne být schopen řídit vozidlo podvědomě. Třetí a poslední etapa pak slouží k prohloubení dosažených dovedností v řízení motorového vozidla a jejich další rozvíjení. Tato část etapy se převážně odehrává za hustého provozu, a to jak mimo obec, tak i v obci. Důležité v této části je, aby si žák vyzkoušel řešení složitých dopravních situací a získal tak cenné zkušenosti.

Vzdělávání v autoškole musí mít od samého počátku definován jasný cíl, kterého má být prostřednictvím vzdělávacího procesu dosaženo. K prověření, zda došlo k naplnění tohoto cíle, pak slouží závěrečná zkouška, která se skládá z písemné a praktické části. V písemné části jsou ověřeny žákovi teoretické znalosti a v praktické části pak přijde na řadu samostatná jízda motorového vozidla za silničního provozu. Jestliže žák úspěšně složí závěrečnou zkoušku a splní i další zákonné podmínky, bude mu vydáno řidičské oprávnění pro řízení motorového vozidla příslušné skupiny.

2 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je definována ustanovením § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích [4] následovně:

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

Z této definice vyplývá, že dopravní nehodou podle silničního zákona je pouze taková událost, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a je v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Nemusí se vždy jednat o srážku dvou vozidel, ale může jít o střet vozidla s jiným účastníkem silničního provozu na pozemních komunikacích, nejčastěji chodcem nebo cyklistou. [5]

Pod pojmem vozidlo se rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. Za vozidlo se nepovažuje například jezdec na zvířeti, osoba vedoucí nebo ženoucí zvířata, chodec nebo útvary chodců, lyžař nebo jezdec na kolečkových bruslích nebo skateboardu.

Druhým důležitým pojmem, který zazní v definici je pozemní komunikace, jinými slovy silnice, dálnice, místní a účelové komunikace. Za pozemní komunikaci se tedy nepovažuje cokoli, co se událo v lese, na poli, na zahradě nebo v tovární hale. Účelové komunikace však nejsou přesně definované ani evidované, a proto může být působnost zákona sporná.

„Je to trochu paradox, že silniční zákon s tímto pojmem operuje, ale přitom jej nedefinuje, což vytváří i v dalších případech aplikace tohoto pojmu výkladové problémy. „Stará“ vyhláška 99/1989 Sb. však tento pojem znala, resp. znala pojem podobný („místo ležící mimo silnici“) a proto i při současném výkladu se na ni odkazuje, ačkoli ani tento odkaz není úplně přesný. To může mít důsledky v tom, že např. prostor čerpací stanice byl z hlediska původní vyhlášky považován za místo ležící mimo silnici a současně i zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vylučuje prostor čerpací

stanice ze součástí pozemní komunikace. Dojde-li proto např. na čerpací stanici k dopravní nehodě, nejedná se o událost, která by se stala na pozemní komunikaci, resp. k ní došlo v místě ležícím mimo pozemní komunikaci a v takovém případě se tedy nejedná o dopravní nehodu ve smyslu silničního zákona.“ [5]

Třetím pojmovým znakem z definice dopravní nehody je usmrcení, zranění osoby nebo škoda na majetku. Škodou se v tomto případě rozumí reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Mezi dopravní nehodu se tedy počítá i pád cyklisty jedoucího na jízdním kole, u kterého dojde k jeho zranění nebo hmotné škodě na jízdním kole.

V literatuře najdeme i negativní vymezení dopravní nehody, kde je uvedeno, že:

„Za dopravní nehodu nebudou považovány případy, kdy dojde k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, chodcem, pevnou překážkou nebo zvířím, ani poškození při opravě vozidla, nakládky nebo vykládky nákladu. Pod pojem „dopravní nehoda“ nelze dále podřadit úraz při pádu v dopravním prostředku neovlivněným jednáním dalšího účastníka silničního provozu nebo úraz způsobený při nastupování nebo vystupování osob z dopravního prostředku. Za dopravní nehodu nebude dále považováno převrácení traktoru na poli, neboť událost se nestala na pozemní komunikaci, nebude jí ani pád větve na zaparkované vozidlo“ [6]

Dopravní nehodou není ani srážka, při které nedojde ke hmotné škodě na majetku nebo ke zranění osob. Jedná se zejména o případy, kdy dojde k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, chodcem, zvířím nebo pevnou překážkou. Patří zde také případy, kdy dojde k úrazu při opravě vozidla, manipulaci s nákladem, při pádu osoby v dopravním prostředku, bez zavinění dalšího účastníka silničního provozu, popř. k úrazu při nástupu či výstupu z dopravního prostředku.

Mezi dopravní nehody dále nepatří ani srážka chodců na chodníku nebo na silnici. *„Vzhledem k tomu, že chodcem je např. i osoba jedoucí na inline bruslích, běžkách nebo podobném sportovním nářadí, tedy fakticky osoba pohybující se způsobem, který se kinetickou energií a rychlostí tolik neliší od pohybu osoby na koloběžce nebo jízdním kole, nejedná se o dopravní nehodu, kterou by šetřila policie nebo za kterou by mohla*

být uložena pokuta jako za přešůpek. V takových případech se náhrada škody řeší podle obecných ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody.“ [5]

2.1 Základní dělení dopravních nehod

Z hlediska charakteru silničních dopravních nehod je můžeme rozdělit na tři základní druhy:

- a) **srážky** – jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval ve vozidle. Můžē jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,
- b) **havárie** – na silniční dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo. Typickým představitelem je například převrácení vozidla,
- c) **jiné nehody** – jsou ty, které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, například vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod. [7]

2.2 Malá a velká dopravní nehoda

Další kritérium, podle kterého lze dělit silniční nehody je, zda jsou účastníci povinni volat Policii České republiky. Zde může rozhodovat například výše škody, zranění účastníků dopravní nehody, škoda na majetku nebo i ohrožení životního prostředí. Dle tohoto kritéria lze silniční nehody dělit na malé a velké dopravní nehody.

Za **malou dopravní nehodu** se rozumí nehoda, ke které není povinnost ze silničního zákona volat policii a kdy platí tyto podmínky:

- a) dojde ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech nižší než 100 000 Kč,
- b) nedojde k usmrcení či zranění osoby,
- c) účastníci se dohodnou na vině dopravní nehody,
- d) není způsobena škoda na majetku třetí osoby (například součásti pozemní komunikace, dopravní značení, vozidlo pořízené na leasing apod.),
- e) nedojde k ohrožení životního prostředí.

Zákon samozřejmě neklade na účastníky dopravní nehody přehnané odborné nároky ve vztahu ke schopnosti odhadnout přesně výši škody, nicméně určité povědomí o výši škody se v takovém případě předpokládá.

„Tato skutečnost má vliv např. na uplatnění nároku na náhradu škody a pokud by např. pojišťovna povinného ručení chtěla uplatnit postih proti svému pojištěnému za to, že nepřivolal k dopravní nehodě policii z toho důvodu, že škoda byla vyšší, ale pojištěný to neodhadnul, vždy by se při posuzování oprávněnosti pojišťovny přihlíželo k subjektivním a objektivním schopnostem a možnostem škodu odhadnout. V žádném případě by takto pojišťovna nemohla argumentovat v případě, kdy by rozdíl od této částky byl velmi malý anebo v případě, kdy by některá poškození nebyla dostatečně zřetelná (skryté poškození, které je odhaleno až v opravě a podobně).“ [5]

Další podmínkou je dohoda o míře na účasti dopravní nehody. Účastníci se musí shodnout na tom, kdo nehodu zavinil, případně v jakém rozsahu byla nehoda způsobena spoluzaviněním druhého nebo dalšího účastníka nehody. Takovou dohodu se doporučuje sepsat již na místě a v písemné podobě, neboť pouhá ústní domluva není následně prokazatelná a vznikají komplikace s prokazováním viny druhého řidiče. Jako podklad pro tuto dohodu slouží například Formulář záznamu o dopravní nehodě (viz Příloha A).

Neexistence škody na majetku třetí osoby je další z hlavních podmínek. Je třeba si totiž uvědomit, že majetkem třetí osoby v případě dopravní nehody je každé vozidlo, které patří někomu jinému než řidiči. Pokud se tedy při dopravní nehodě poškodí právě takové vozidlo, jedná se o škodu způsobenou třetí osobě a v takovém případě musí být policie na místo nehody zavolána vždy, i kdyby byla škoda sebemenší nebo pokud by se účastníci dohodli na vině. Současně se mezi majetek třetí osoby zahrnuje i např. dopravní značka, strom, součásti pozemní komunikace apod. I v takových případech se při poškození nejedná o „malou“ dopravní nehodu, jelikož zde také dochází ke škodě na majetku třetích osob a policie musí být vždy zavolána.

Za **velkou dopravní nehodu** se rozumí nehoda, ke které je povinnost ze silničního zákona volat policii a kdy platí tyto podmínky:

- a) dojde ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech vyšší než 100 000 Kč,
- b) dojde k usmrcení nebo zranění osoby,
- c) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- d) dojde k poškození nebo zničení součástí nebo příslušenství pozemní komunikace,
- e) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- f) dojde k ohrožení životního prostředí.

Pokud je aspoň jedna z podmínek splněna, je povinností volat policii vždy bez ohledu na to, co uvádí případný poškozený nebo pokud se viník snaží dohodnout formou vyrovnání. Může se například stát, že viník poškozenému nabídne vyrovnání převyšující standartní rámec náhrady škody (například proto, že vozidlo viníka není v dobrém technickém stavu nebo že viník byl pod vlivem alkoholu během dopravní nehody). Nepřivolání policie by se v takovém případě bralo jako přestupek. Navíc se v takovém případě doporučuje volat policii i z důvodu, že poškozený nemusí po dopravní nehodě odhadnout případné nevýhody neexistence policejního protokolu.

2.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody

V souvislosti s účastí na dopravní nehodě mají účastníci dopravní nehody stanoveny určité povinnosti.

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě je dle silničního zákona o provozu na pozemních komunikacích povinen:

- neprodleně zastavit vozidlo,
- zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody,
- spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Ostatní účastníci dopravní nehody, kteří se přímým způsobem podíleli na dopravní nehodě, jsou pak povinni:

- učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- označit místo dopravní nehody,
- umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento

záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

U nehody, kde došlo při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, mají účastníci dopravní nehody povinnost:

- neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
- zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
- setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

Povinnosti z minulého odstavce je nutné dodržet i v případě, kdy při dopravní nehodě:

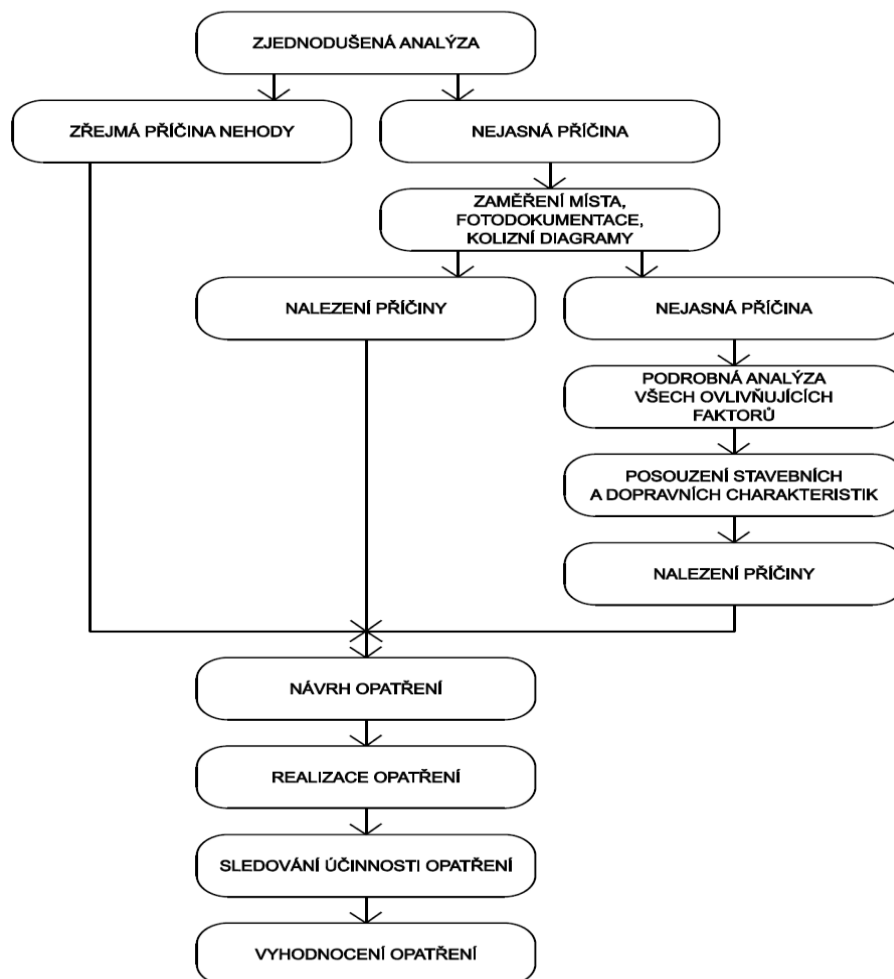
- dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích,
- účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. [8]

3 Analýza dopravních nehod a jejich příčiny

3.1 Analýza dopravní nehodovosti

Před zabýváním se dopravními nehodami a identifikací hlavních příčin dopravních nehod bych chtěl stručně popsat, jak se provádí analýza dopravní nehodovosti. Díky analýze dopravní nehodovosti na vytipovaných místech častých dopravních nehod lze navrhnout možné protipatření a tím předcházet výskytu dalších dopravních nehod. Je však nutno přesně porozumět událostem, které nastaly před nehodou i během ní. Analýza takového místa obnáší v první řadě průzkum nehodového místa, během které se již může ukázat zřejmá příčina zvýšené nehodovosti. Pokud se taková zřejmá příčina nalezne, je možné díky tomu rovnou navrhnout opatření. Následující obrázek stručně zobrazuje postup při analýze dopravních nehod:

Obr. 3.1 Postup při analýze dopravních nehod



Zdroj: [9].

Zjednodušená analýza dopravních nehod slouží k získání základní představy o nehodové lokalitě. Objektem zkoumání jsou:

- **časové výskyty nehod**, kdy je potřeba zjistit, v který čas během dochází nejčastěji k nehodám, nebo zdali se vyskytuje zvýšení počtu nehod v určitých částech dne, jako například ranní a odpolední špičky.
- **povětrnostní podmínky**, kdy se zjišťuje, jaký vliv měly povětrnostní podmínky na vznik nehody a obecně, jaký byl aktuální stav počasí v době dopravní nehody. Mezi faktory nejvíce ovlivňující zvýšený výskyt nehod jsou déšť, mlha, sněžení nebo náledí.
- **nehodové lokality**, kdy se zkoumá, z jakých důvodů v určitých místech dochází ke koncentraci nehod. Nejčastějšími příčinami jsou nenadálé změny na komunikaci, ať už jsou to zúžená místa, malé směrové nebo výškové oblouky, železniční přejezdy nebo dlouhá klesání.
- **druhy nehod a charaktery srážek**, kde u druhů nehod se myslí např. motorová či nemotorová vozidla, chodci, cyklisti nebo drážní vozidla a mezi charaktery srážek spadá např. čelní nebo boční nárazy, nárazy zezadu, nárazy do překážek apod.
- **příčiny nehod**, kdy se zjišťuje samotná bezprostřední příčina dopravní nehody, jako například nepřiměřená rychlost, nevěnování se řízení, nesprávné předjíždění nebo nedání přednosti.

Pokud se příčina nenalezne zjednodušenou analýzou, je potřeba nehodovou lokalitu podrobit důkladnější **podrobné analýze dopravních nehod**, u které se zkoumá:

- **stavební charakteristiky** komunikace, kam spadá prostorové vedení silnice, směrové a výškové vedení trasy, příčné uspořádání komunikace, druh povrchu a jeho protismykové vlastnosti, kvalita povrchu a jeho provedení, vybavení komunikace bezpečnostním zařízením a dopravním značením a rozhledové poměry.
- **dopravní charakteristiky**, kam spadá dopravní zatížení, rychlost vozidel a kolizní body. [9]

3.2 Nehodovost na pozemních komunikacích

V roce 2018 Policie ČR šetřila celkově 104 764 nehod, při kterých bylo 25 215 osob lehce zraněno, 2 465 osob těžce zraněno a 565 osob usmrceno. Odhadnutá hmotná škoda za rok 2018 činí 6 547,91 mil. Kč. Oproti roku 2017 je to nárůst jak obětí nehod (o 63, tedy 11,15 %) tak i lehce zraněných (o 475, tedy 1,88 %) a těžce zraněných (o 126, tedy 5,11 %). Došlo ke zvýšení i celkového počtu nehod vyšetřovaných Policií ČR (o 925, tedy 0,88 %). Všechny tyto základní údaje byly převzaty z databáze Českého statistického úřadu.

Tab. 3.1 Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky

	Nehody 2018	Nehody 2017	Rozdíl v číslech	Rozdíl v %
Šetřené nehody	104 746	103 821	925	0,88
Lehce zraněné osoby	25 215	24 740	475	1,88
Těžce zraněné osoby	2 465	2 339	126	5,11
Usmrcené osoby	565	502	63	11,15
Hmotná škoda [mil. Kč]	6 547,91	6 313,26	234,65	3,58

Zdroj: vlastní zpracování.

Počet nehod v roce 2018 je nejvyšší od roku 2009, ačkoli oproti nejvyššímu zaznamenanému rozsahu nehod Policií ČR v roce 1999 (225 690 nehod) je to o více než polovinu méně.

Když porovnáváme současné počty nehod s nehodami před rokem 2009, musíme uvažovat s legislativními změnami upravující povinnost nahlašování nehody Policii ČR. V roce 2009 byla zavedena změna, že v případě nehody s odhadnutou hmotnou škodou do 100 tis. Kč není nutné přivolat Policii ČR a účastníci nehody mohou hmotnou škodu vyřešit ve vlastním procesu. Tím se sice snížil počet registrovaných nehod Policií ČR, nikoliv však celkový reálný počet nehod.

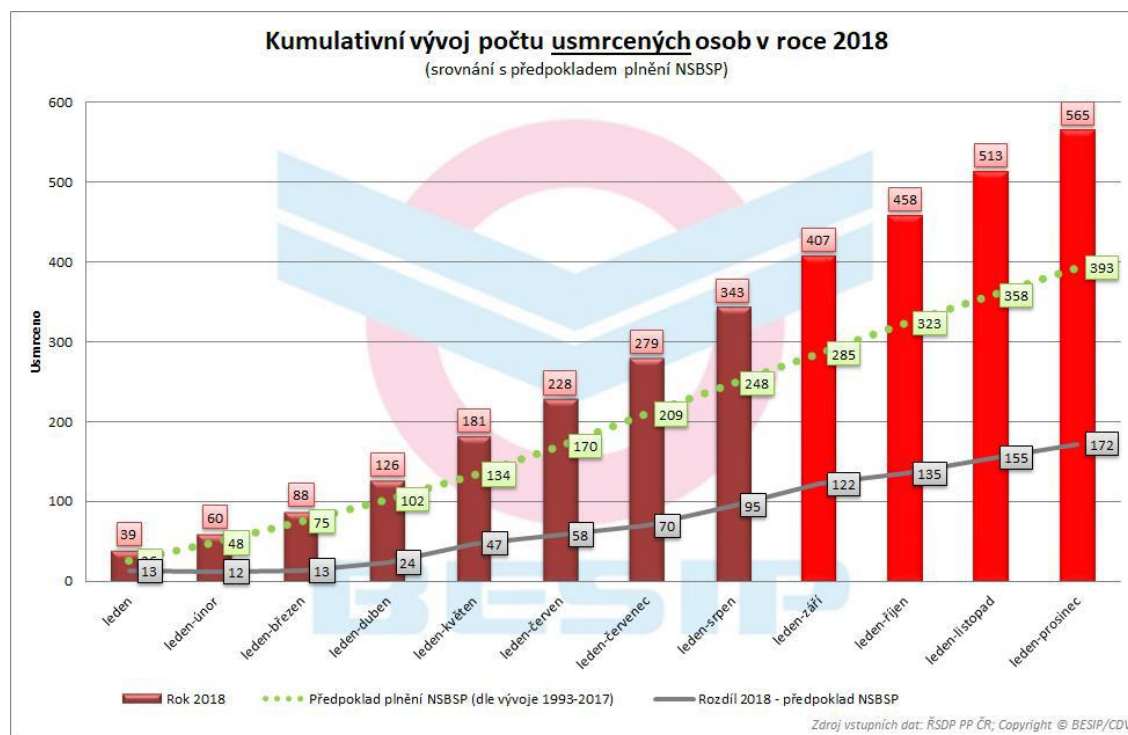
Tab. 3.2 Vývoj základních ukazatelů od roku 1998

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1998	210 137	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	93 067	660	2 540	24 426
2016	98 864	545	2 580	24 501
2017	103 821	502	2 339	24 740
2018	104 764	565	2 465	25 215

Zdroj: vlastní zpracování.

U čeho je naopak vidět sestupná tendence, jsou čísla usmrcených a těžce zraněných osob. Usmrcených osob sice bylo v porovnání s minulým rokem o 63 více, stále je to za posledních 25 let třetí nejmenší číslo. Přesto to neznamená, že to je málo. Na základě dlouholetého vývoje (1993–2017) byl stanoven předpoklad, že by v roce 2018 nemělo být usmrceno více než 393 osob. Toto číslo bylo minulý rok překročeno již v září a celkově bylo v roce 2018 usmrceno o 172 osob více, což znamená nárůst o 44 %.

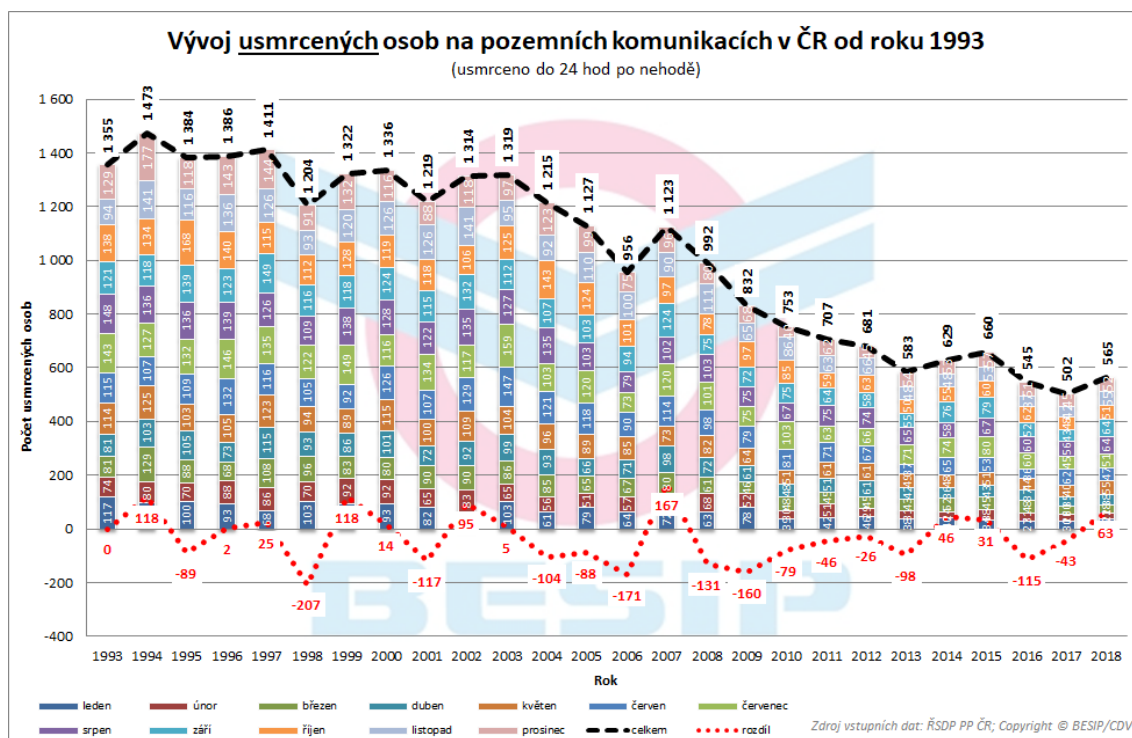
Graf 3.1 Kumulativní vývoj počtu usmrcených osob



Zdroj: [10].

Tento trend se snaží splnit dlouholetý plán NSBSP 2020 (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu), jejímž cílem je v roce 2020 se dostat na úroveň průměru zemí EU v počtu usmrcených a těžce zraněných osob. To by znamenalo 60% snížení v počtu usmrcených osob a 40% snížení v počtu těžce zraněných osob. V roce 2020 by tak nemělo být usmrceno více než 333 osob a těžce zraněno 2 122 osob. [10]

Graf 3.2 Vývoj usmrcených osob na pozemních komunikacích



Zdroj: [10].

Ani v jednom měsíci roku 2018 nebyla překročena hranice 100 usmrcených osob a tento pozitivní stav pokračuje již od roku 2011. Nejvíce smrtelných nehod si v roce 2018 vyžádal shodně měsíc srpen a září (oba po 64 osobách). Počet těžce zraněných osob bylo v roce 2018 druhý nejmenší od roku 1990. Nejvíce těžce zraněných osob je zaznamenáno v roce 1997 (6 632 osob). Počet lehce zraněných osob se od roku 2010 mírně navyšuje (rok 2010 byl od začátku 90. let minulého století nejmírnější rok, co se týče osob lehce zraněných, konkrétně se v tomto roce lehce zranilo 21 610 osob). Číslem 25 215 lehce zraněných osob pro rok 2018 to tedy znamená průměrné roční zvýšení o 450 osob. Pro porovnání, nejvíce lehce zraněných osob zaznamenal rok 1996, a to konkrétně číslem 31 296 osob.

Každý den Policie ČR vyšetřovala v průměru 287 nehod, usmrceno bylo 1,5 osob, těžce zraněno 6,8 osob a lehce zraněno 69 osob. Na každý den je stanoven odhad 17 939 479,- Kč hmotných škod. To znamená, že během roku 2018 se průměrně každých 5 minut stala jedna dopravní nehoda a každých 16 hodin došlo na našich komunikacích k usmrcení osoby. Zároveň každou hodinu stoupala hmotná škoda o 747 478,- Kč, což je necelých 208,- Kč každou vteřinu.

3.3 Zavinění a příčiny nehodovosti

3.3.1 Dopravní nehody podle zavinění

V následující tabulce 3.3 je uveden přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků, včetně i procentuálního podílu na celkovém počtu nehod, resp. počtu usmrcených osob v roce 2018.

Tab. 3.3 Dopravní nehody dle zavinění za rok 2018

Nehody podle zavinění	Počet nehod	V %	Usmrceno osob	V %
Řidič motorového vozidla	86 632	82,7	521	92,2
Řidič nemotorového vozidla	2 896	2,8	19	3,4
Chodec	1 161	1,1	21	3,7
Jiný účastník	150	0,1	0	0,0
Závada komunikace	213	0,2	0	0,0
Technická závada vozidla	414	0,4	0	0,0
Lesní, domácí zvíře	12 837	12,3	4	0,7
Jiné zavinění	461	0,4	0	0,0
Celkový počet nehod	104 764		565	

Zdroj: vlastní zpracování.

S celkovým počtem 86 632 a podílem 82,7 % zavinili nejvíce dopravních nehod řidiči motorových vozidel, při nichž přišlo o život 521 osob, což je oproti minulému roku nárůst o 60 osob. K usmrcení došlo dále ještě ve 3 případech dopravních nehod, a to konkrétně u nehod zaviněných řidiči nemotorového vozidla (19 osob), chodci (21 osob) a zvíři (4 osoby). Ve všech případech se eviduje zvýšení počtu usmrcených osob oproti minulému roku, pouze při nehodách zaviněných řidičem nemotorového vozidla se eviduje pokles (o 7 usmrcených méně) a také při nehodách s jiným zaviněním (o 1 usmrceného méně).

Nehody způsobeny závadami komunikace byly v počtu 213, což činí pouze 0,2 % všech nehod. Oproti minulému roku je to pak pokles o celých 134 nehod. Nehod z důvodu technické závady vozidla bylo v roce 2018 evidováno 414. Nejčastěji se jedná například o nesprávné uložení nákladu, defekt pneumatiky, upadnutí kola nebo tzv. jiná technická závada (např. rozbití čelního skla, upadnutí výfuku nebo prasknutí sedla u jednostopých vozidel).

3.3.2 Dopravní nehody podle příčin

Kromě viníka se u dopravních nehod řeší samostatná příčina nehody. V tabulce číslo 3.4 jsou zaznamenány počty nehod a počty usmrcených osob podle sledovaných hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel.

Tab. 3.4 Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel za rok 2018

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	Počet nehod	V %	Usmrceno osob	V %
Nepřiměřená rychlost	13 336	15,4	214	41,1
Nesprávné předjíždění	1 534	1,8	17	3,3
Nedání přednosti	14 162	16,3	84	16,1
Nesprávný způsob jízdy	57 598	66,5	206	39,5
Celkem	86 630		521	

Zdroj: vlastní zpracování.

Nejčastější hlavní příčinou nehod řidičů motorových vozidel byl nesprávný způsob jízdy (66,5 % nehod). Při těchto nehodách bylo usmrceno 206 osob, což je oproti minulému roku nárůst o 15 osob. Za nejtragičtější příčinu nehod lze pak označit nepřiměřenou rychlost, která způsobila „pouze“ 13 336 nehod, usmrceno ale bylo 214 osob s ročním nárůstem dokonce o 45 osob oproti minulému roku.

Při pohledu na konkrétní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel můžeme vyčíst, že nejčtenější příčinou nehod bylo v roce 2018 nevěnování se řízení vozidla. Těchto nehod se v uplynulém roce stalo celkem 17 266 a to znamená, že tato příčina způsobila téměř jednu pětinu všech nehod řidičů motorových vozidel (konkrétně 19,93 %). V pořadí na druhém místě je poté nesprávné otáčení nebo couvání s celkovým počtem 9 085 nehod (10,49 % z celkového počtu nehod) a poté následuje jiný druh nesprávné jízdy s celkovým počtem 8 573 nehod (9,90 % z celkového počtu nehod). Celé pořadí, kde je vypsáno prvních 10 nejčtenějších příčin dopravních nehod je uvedeno pod tabulkou číslo 3.5.

Tab. 3.5 Nejčtenější příčiny dop. nehod řidičů motorových vozidel za rok 2018

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod (jen řidiči mot. vozidel)	Počet nehod
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	17 266
2.	Nesprávné otáčení nebo couvání	9 085
3.	Jiný druh nesprávné jízdy	8 573
4.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 740
5.	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 849
6.	Nezvládnutí řízení vozidla	4 718
7.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 381
8.	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 160
9.	Nedání přednosti upravené dop. zn. "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 982
10.	Vjetí do protisměru	2 671

Zdroj: vlastní zpracování.

Poslední hodnocenou statistikou s ohledem na příčiny dopravních nehod je počet usmrcených osob. Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (95 usmrcených osob, tj. podíl 18,23 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorového vozidla). Dále následuje vjetí do protisměru (79 usmrcených osob, tj. podíl 15,16 %) a nevěnování se řízení vozidla (70 usmrcených osob, tj. podíl 13,44 %)

Tab. 3.6 Nejtragičtější příčiny dopravních nehod řidičů mot. vozidel za rok 2018

Pořadí	Nejtragičtější příčiny nehod (jen řidiči mot. vozidel)	Počet usmrcených
1.	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	95
2.	Vjetí do protisměru	79
3.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	70
4.	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	37
5.	Nedání přednosti při odbočování vlevo	26
6.	Jiný druh nepřiměřené rychlosti	25
7.	Nezvládnutí řízení vozidla	24
8.	Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	22
9.	Nedání přednosti upravené dop. zn. "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	18
10.	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	16

Zdroj: vlastní zpracování.

3.4 Mladí řidiči

Nejvíce rizikovou skupinou jsou řidiči začátečníci, především ti do 25 let. Začátečníci představují vyšší riziko vzniku dopravních nehod a dopravních problémů především kvůli malým řidičským zkušenostem, přeceňováním vlastních schopností reálného rozpoznání a odvrácení hrozícího nebezpečí, akceptací hrozícího rizika a dovednostmi řízení vozidla. Z hlediska dopravního chování lze u této skupiny řidičů vidět přeceňování svých osobních schopností, mají tendenci k riskování a soutěživosti a dokáží málo předvídat své okolí v provozu. [11]

3.4.1 Dopravní nehody podle věku

V roce 2017 bylo Policií ČR evidováno celkem 86 187 dopravních nehod. Z toho 10 331 bylo zaviněno řidiči do 25 let, což je necelých 12 % z celkového počtu nehod.

Tab. 3.7 Dopravní nehody podle věku řidiče (viníka) za rok 2017

Věk řidiče	Počet nehod	V %
18–20 let	3 768	4,37
21-24 let	6 563	7,61
25-29 let	7 838	9,09
30-39 let	14 025	16,27
40-49 let	13 837	16,05
50-59 let	9 583	11,12
60-64 let	3 783	4,39
65-69 let	2 596	3,01
Nad 70 let	3 955	4,59
Nezjištěno	20 239	23,48

Zdroj: vlastní zpracování.

K vyššímu riziku vzniku dopravních nehod mladých řidičů přispívá především řidičská a osobnostní nezralost, jako je nedostatečná praxe v řízení vozidel, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, čímž dochází k zásadnímu podceňování nebezpečí a sebekritiky vlastních schopností řízení vozidla. V tabulce číslo 3.8 je uveden počet nehod podle řidičské praxe.

3.4.2 Dopravní nehody podle řidičské praxe

Tab. 3.8 Dopravní nehody podle řidičské praxe za rok 2017

Řidičská praxe	Počet nehod	V %
Do 1 roku	5 856	6,79
Od 1 do 2 let	3 766	4,37
Od 3 do 5 let	7 204	8,36
Od 6 do 10 let	9 696	11,25
Nad 10 let	28 845	33,47

Zdroj: vlastní zpracování.

Zde je patrné, o kolik víc dopravních nehod způsobí řidiči hned v prvním roce po získání řidičského oprávnění. Nejčastějším způsobem vzniku dopravní nehody mladých řidičů je nesprávný způsob jízdy, především nehoda z důvodu nezvládnutí ovládání a tím, ztráty kontroly nad vozidlem. Dalšími častými příčinami dopravních nehod mladých řidičů je nepřiměřená rychlost a dále nedání přednosti. U nepřiměřené rychlosti je možné si všimnout, že s rostoucí praxí klesá procentuální podíl této příčiny. U řidičů s praxí do 1 roku byla nepřiměřená rychlost příčinou 32,58 % všech nehod. Ve skupině od 3 do 5 let tento podíl klesl na 25,32 % a u řidičů s praxí nad 10 let byla nepřiměřená rychlost příčinou pouhých 17,61 % nehod. Mladí řidiči jezdí často jen pro zábavu, čímž mohou podcenit realitu „ostrého“ silničního provozu. Jelikož řidič začátečník s nedostatkem řidičských zkušeností nemá ještě zautomatizované základní činnosti řízení vozidla, může se stát, že je během jízdy ovlivňován spolujezdci. Takový řidič poté nedokáže správně interpretovat informace a zaměřit svoji pozornost na rizikové objekty a může dojít k rizikovým situacím v daném okamžiku jízdy. Naopak k přednostem mladých řidičů patří dobré smyslové funkce, tělesná zdatnost a značná psychická kapacita.

„Avšak schopnosti, jako je soustředění, paměť, pohotovost vnímání, hodnocení, rozhodování a hbité reagování, nemusí ještě znamenat za všech okolností motoristickou úspěšnost. U většiny mladých řidičů vyžívá dopravní charakter během prvních pěti, šesti let nebo po najetí alespoň osmdesáti tisíc kilometrů. Samotná praxe není rozhodující. Za dozrání je považována relativní harmonie vzájemných vztahů mezi výkonovou a osobnostní, sociální a mravní stránkou. Ta může nastat u jednoho v osmnácti, u jiného v pětadvaceti nebo ve třiceti a někdo ji nedosáhne možná ani v kmetském věku.“ [12]

4 Úvod do výzkumného šetření

V této kapitole bude shrnuta výzkumná oblast s ohledem na předcházející teoretickou část a bude objasněn výzkumný problém. Dále bude představen výzkumný cíl a stanoveny jednotlivé hypotézy.

Výzkumnou oblast tvoří řidiči všech věkových kategorií, ačkoliv větší prostor v praktické části bakalářské práce dostanou mladí řidiči s malou řidičskou praxí. Za mladé řidiče jsou považováni lidé ve věku od 18 do 25 let, jejichž řidičská zkušenost je oproti jiným kategoriím podstatně menší, pokud bereme v úvahu, že řidičské oprávnění je možné získat pro motocykl do 50 m³ v 16 letech a pro osobní automobil v 18 letech.

4.1 Cíl výzkumného šetření a použitá metodologie

Cílem výzkumného šetření je zjistit, jakou měli řidiči zkušenost během své řidičské praxe. Pro naplnění tohoto cíle byl použit dotazník, který byl anonymní z důvodu větší upřímnosti. Dotazník byl vybrán i z důvodu, že je ho možné vyplnit v krátkém časovém úseku, tudíž je to rychlý sběr informací a poté i snadné vyhodnocení těchto informací. Otázky byly formovány pro všechny věkové kategorie řidičů tak, aby se ze získaných odpovědí daly porovnat výsledky mezi mladými a zkušenějšími řidiči.

Cílem dotazníku je zjistit, zda existuje určitá agrese u mladých řidičů s malou řidičskou praxí. Dále se ptá, zda respondenti dostali během své praxe nějakou pokutu a zda se to stalo právě v začínajících řidičských letech. Kromě pokut se dotazník ptá i na zkušenosti s dopravní nehodou a zda tato zkušenost respondenta ovlivnila v další řidičské praxi. A nakonec je v dotazníku zmíněna i samotná výuka v autoškole, aby se zjistilo, jestli není problém již při výuce řidičského umění a jestli byli respondenti se svou výukou v autoškole spokojeni.

Dotazník bylo možné vyplnit na internetu, ale několik odpovědí bylo získáno i formou tištěné podoby. Z celkových více než 130 vyplněných dotazníků bylo přibližně 5 % vyřazeno, jelikož z mého pohledu neodpovídaly realitě a mohly by zkreslovat výsledky. Dalších pár internetových odpovědí bylo odstraněno z důvodu, že respondenti nevlastnili řidičský průkaz, tudíž bylo zbytečné jejich odpovědi zařazovat do výsledků.

Dohromady bylo tedy získáno 117 dotazníků s platnými odpověďmi, kde 51 respondentů bylo mladších 25 let, tudíž spadají do kategorie mladých řidičů a zbylých 66 respondentů bylo starších 25 let. Dotazník se skládá z 19 otázek, které jsou formovány tak, aby nám po vyhodnocení daly odpověď na 5 mnou zvolených hypotéz. Po zpracování výsledků dojde k potvrzení nebo vyvrácení dané hypotézy.

4.2 Hypotézy

H1: Většina řidičů dostala pokutu během prvních 3 let své řidičské praxe.

- V dotazníku otázky 4, 5

H2: Řidiči se po zkušenosti s dopravní nehodou za volantem zklidní.

- V dotazníku otázky 6, 7, 8, 9

H3: Mladí řidiči mají větší tendenci riskovat než zkušení řidiči.

- V dotazníku otázky 2, 10, 11, 12, 13

H4: Mladí řidiči mají větší tendenci riskovat než mladé řidičky.

- V dotazníku otázky 1, 10, 11, 12, 13

H5: Současný systém výuky v autoškole není podle řidičů potřeba měnit.

- V dotazníku otázky 14, 15, 16, 17

4.3 Vyhodnocení, sumarizace a prezentace výsledků

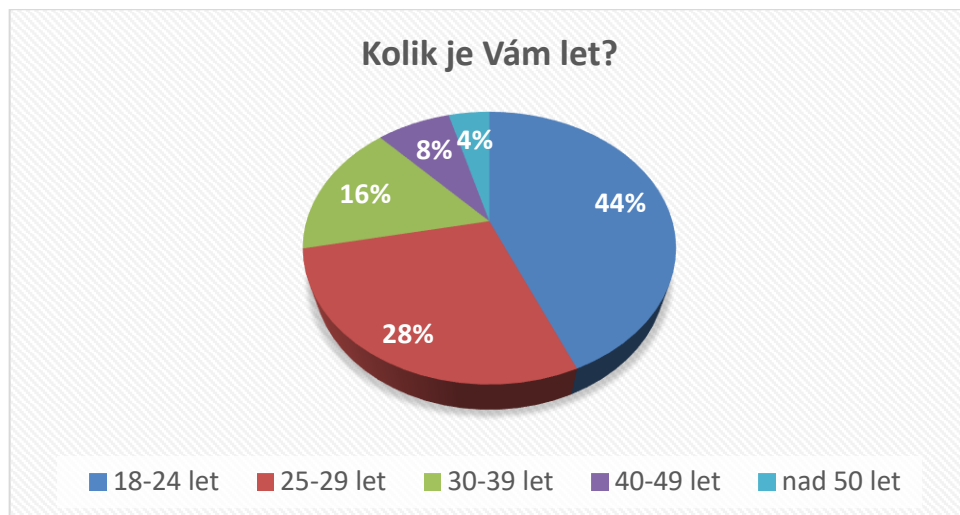
1) Jaké je Vaše pohlaví?



Graf 4.1 Zdroj: vlastní zpracování.

Dotazník byl z pohledu pohlaví vyplněn téměř rovnoměrně, kde ze 117 respondentů bylo 65 mužů a 52 žen.

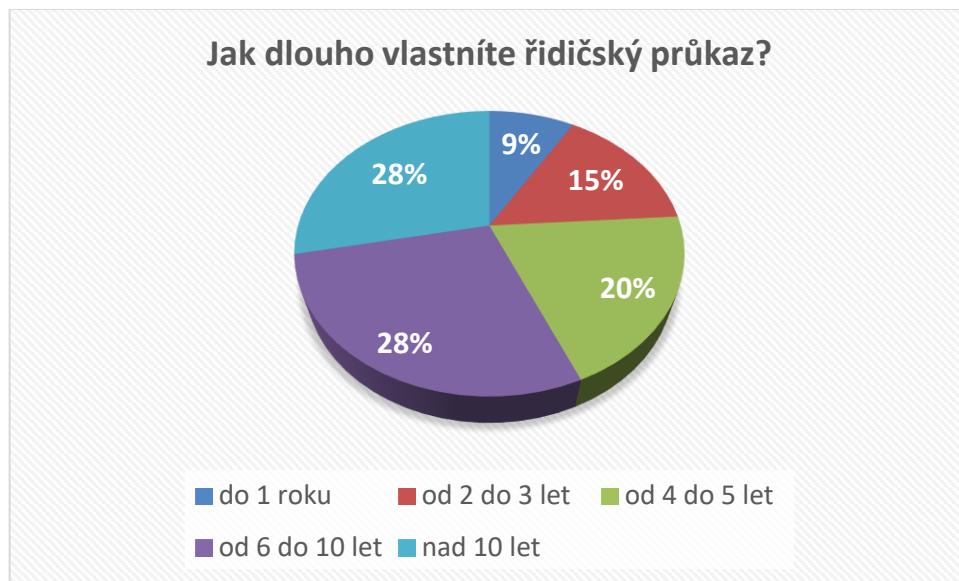
2) Kolik je Vám let?



Graf 4.2 Zdroj: vlastní zpracování.

Z pohledu věku dotazník vyplňovaly osoby spíše mladého věku, kde 72 % respondentů bylo mladších 30 let. Nás bude při vyhodnocování zajímat převážně skupina mladých řidičů, což jsou řidiči do 25 let, těch vyplnilo dotazník dohromady 51 (tj. 44 % z celkového počtu). Oproti tomu zkušenějších řidičů bylo 66 (tj. 56 % z celkového počtu).

3) Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?



Graf 4.3 Zdroj: vlastní zpracování.

Otázka ohledně řidičské praxe odpovídá minulé otázce ohledně věku, kde 56 % respondentů vlastní řidičský průkaz více než 6 let. Pokud se zaměříme na mladé řidiče, tak 23 respondentů vlastní řidičský průkaz od 4 do 5 let (tj. 20 % z celkového počtu), 18 respondentů od 2 do 3 let (tj. 15 %) a 10 respondentů v době vyplňování dotazníku vlastnilo řidičský průkaz méně než 1 rok.

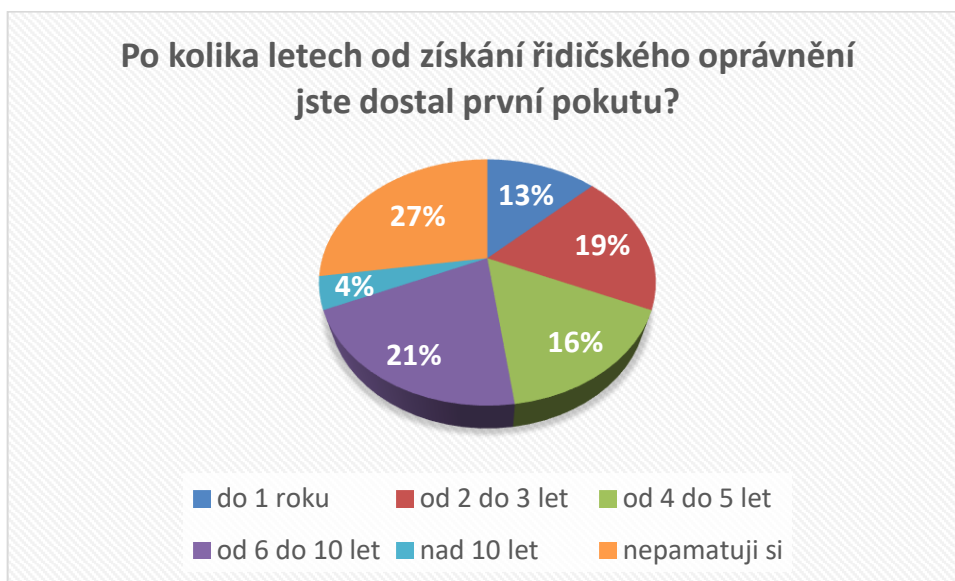
4) Platil jste někdy pokutu za dopravní přestupek?



Graf 4.4 Zdroj: vlastní zpracování.

Ačkoli dotazník vyplňovalo mnoho mladých lidí s malou řidičskou praxí, tak pokutu již dostalo více než 2 třetiny dotázaných. Konkrétně 81 dotázaných ze 117 (tj. 69 %) odpovědělo "ano" a zbylých 36 (tj. 31 %) dotázaných odpovědělo "ne".

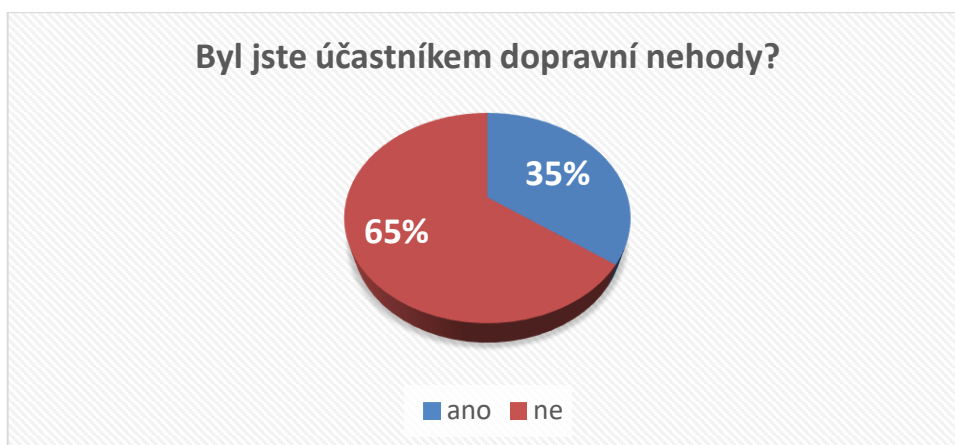
5) Po kolika letech od získání řidičského oprávnění jste dostal první pokutu?



Graf 4.5 Zdroj: vlastní zpracování.

Z předchozích 81 respondentů, kteří již platili pokutu za dopravní přestupek, si čtvrtina nepamatuje, kdy byla jejich první. Více než polovina respondentů, kteří si vzpomněli na svou první pokutu, uvedli, že jejich první pokuta byla v prvních 5 letech řidičské praxe, z toho 11 respondentů (tj. 13 %) dokonce hned v prvním roce. Nejčastější odpověď byla mezi 6 a 10 rokem řidičské praxe, a to konkrétně u 17 respondentů.

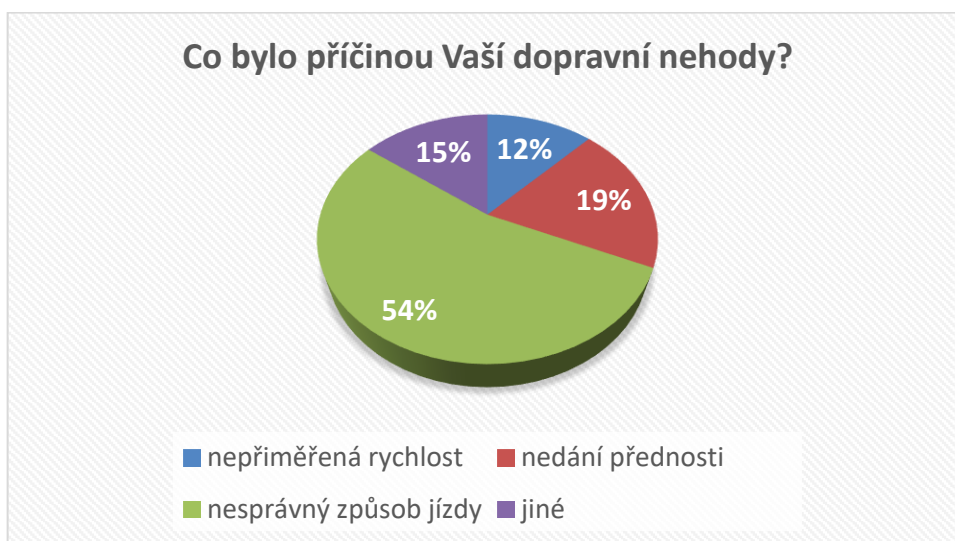
6) Byl jste účastníkem dopravní nehody?



Graf 4.6 Zdroj: vlastní zpracování.

Na otázku, zda se respondenti účastnili dopravní nehody odpovědělo 41 řidičů "ano" (tj. 65 %) a 76 řidičů "ne". Odpověď "ne" zde pravděpodobně převládá z důvodů vyšší účasti mladších řidičů vyplňující tento dotazník.

7) Co bylo příčinou Vaší dopravní nehody?



Graf 4.7 Zdroj: vlastní zpracování.

Nejčastější příčinou dopravní nehody byl nesprávný způsob jízdy, kde tato příčina způsobila nehodu u 22 dotázaných. Dalšími hlavními příčinami nehod bylo nedání přednosti (u 8 dotázaných) a nepřiměřená rychlost (u 5 dotázaných). Naopak další z příčin, nesprávné předjíždění, nezaškrtnul ani jeden ze 41 dotázaných. 6 respondentů poté uvedlo jinou příčinu.

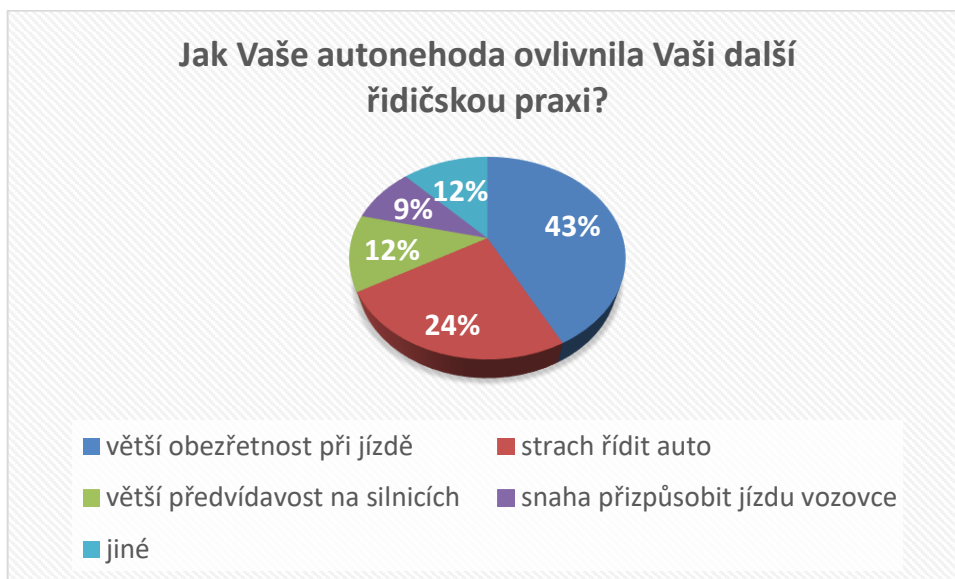
8) Myslíte si, že tato zkušenost ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?



Graf 4.8 Zdroj: vlastní zpracování.

Téměř většina poté uvedla, že jejich zkušenost s dopravní nehodou ovlivnila další řidičskou praxi. Konkrétně 33 dotázaných odpovědělo “ano“ (tj. 80 %), a zbylých 8 odpovědělo “ne“ (tj. 20 %).

9) Jak Vaše autonehoda ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?



Graf 4.9 Zdroj: vlastní zpracování.

Na otázku, jakým způsobem byla jejich řidičská praxe ovlivněna, 43 % dotázaných uvedlo větší obezřetnost při jízdě. Několik dalších dotázaných poté mělo větší snahu přizpůsobit jízdu vozovce (9 % dotázaných) anebo se snažili více předvídat (12 % dotázaných). 24 % respondentů poté dokonce uvedlo i chvilkový strach řídit auto.

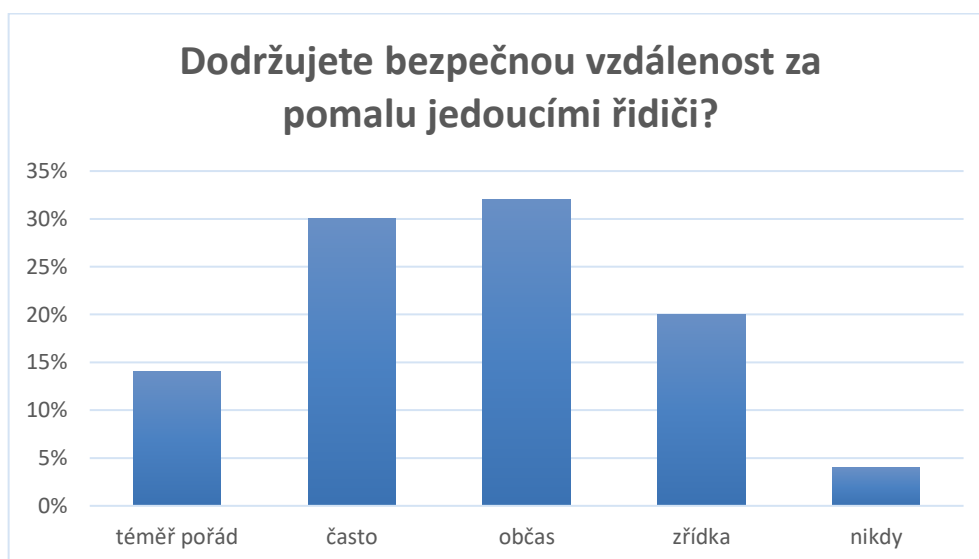
10) Překračujete maximální povolenou rychlost?



Graf 4.10 Zdroj: vlastní zpracování.

Pokud se zaměříme na všeobecné riskování řidičů za volantem, tak většina uvedla (konkrétně 44 dotázaných, tj. 38 %), že překračují rychlost jen zřídka. 15 respondentů (tj. 13 %) nepřekračují rychlost nikdy, a naopak 12 respondentů (tj. 10 %) téměř pořád. V jednotlivých dotaznících si poté bylo možné všimnout, že odpověď “téměř pořád“ či “často“ zaškrtovali více respondenti patřící do skupiny mladých řidičů oproti zkušenějším řidičům, kteří nejčastěji zaškrtovali odpověď “zřídka“. Co se týče pohlaví respondentů, tak obě pohlaví odpovídaly přibližně stejně.

11) Dodržujete bezpečnou vzdálenost za pomalu jedoucími řidiči?



Graf 4.11 Zdroj: vlastní zpracování.

Z pohledu dodržování bezpečné vzdálenosti za pomalu jedoucími řidiči odpovědělo nejvíce dotázaných jako “občas“. Přesto ale 44 % respondentů dodržuje bezpečnou vzdálenost často, až téměř pořád. Což je více než u 24 % dotázaných, kteří uvedli, že dodržují bezpečnou vzdálenost jen zřídka nebo téměř nikdy. Mladí řidiči zde znovu převládali v odpovědích značící více riskantní jízdu oproti zkušenějším respondentům. To samé platilo i u dotazovaných mužů, kteří podle odpovědí o trochu častěji nedodržují bezpečnou vzdálenost oproti dotazovaným ženám.

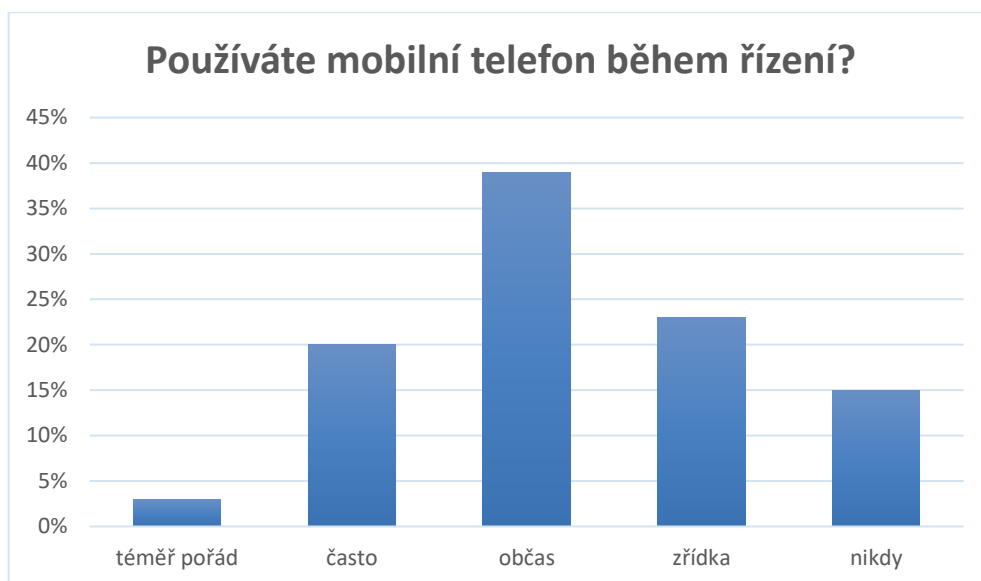
12) Řídíte někdy bez zapnutého bezpečnostního pásu?



Graf 4.12 Zdroj: vlastní zpracování.

Na otázku řízení bez zapnutého bezpečnostního pásu jasně většina uvádí, že takto neřídí nikdy (konkrétně 101 dotázaných, tj. 86 %). Pouhých 14 % odpovídajících řidičů někdy řídí bez bezpečnostního pásu.

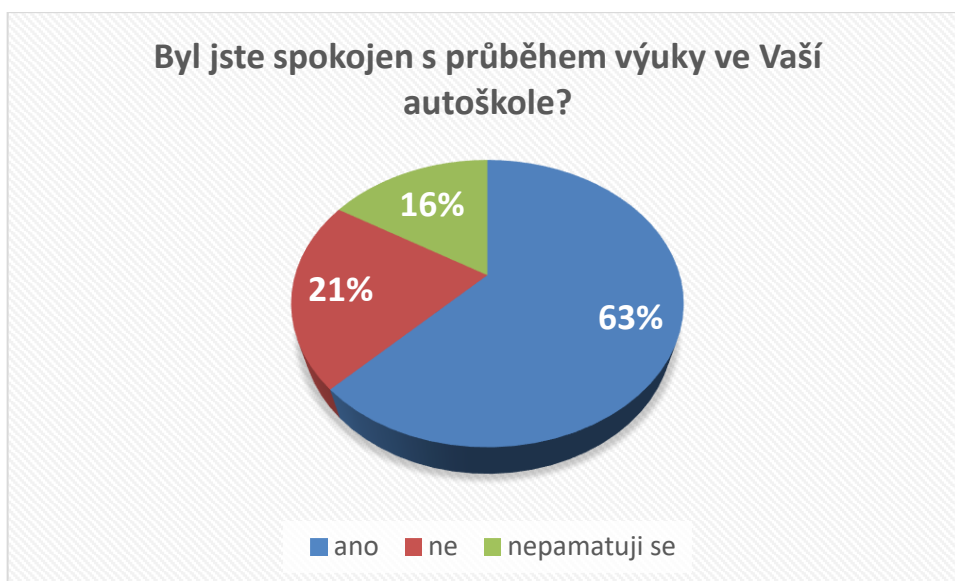
13) Používáte mobilní telefon během řízení?



Graf 4.13 Zdroj: vlastní zpracování.

Používání mobilního telefonu za jízdy je problém i u mnou dotázaných řidičů. Téměř 40 % dotázaných mobil během řízení občas zvedne a další 3 % dokonce téměř pořád. Naopak 15 % respondentů uvádí, že mobil nepoužívají vůbec. Zde byla také nejvíce patrná rozdílnost odpovědí u mladých a zkušených řidičů. Mladí řidiči znovu mají tendenci více riskovat oproti zkušenějším řidičům, a to dokazuje zejména odpověď “téměř pořád“, kterou zaškrtili pouze řidiči mladší 25 let. Ženy poté téměř kopírují výsledky mužů.

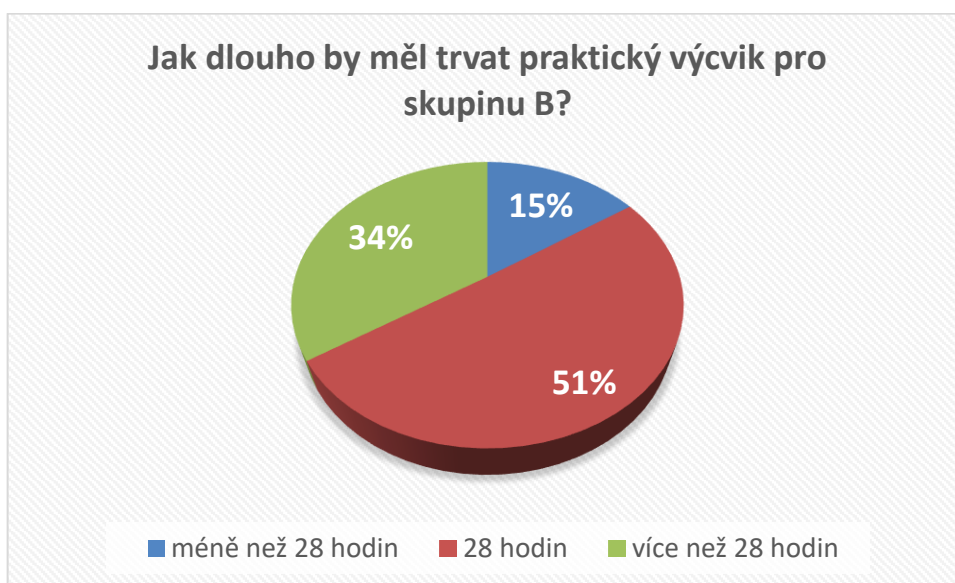
14) Byl jste spokojen s průběhem výuky ve Vaší autoškole?



Graf 4.14 Zdroj: vlastní zpracování.

Pokud se zaměříme na spokojenost respondentů s průběhem výuky v autoškole, tak 73 z nich (tj. 63 %) bylo s výukou v autoškole spokojeno. Naopak 25 dotázaných řidičů (tj. 21 %) bylo s výukou nespokojeno a 19 dotázaných řidičů (tj. 16 %) si to již nepamatuje.

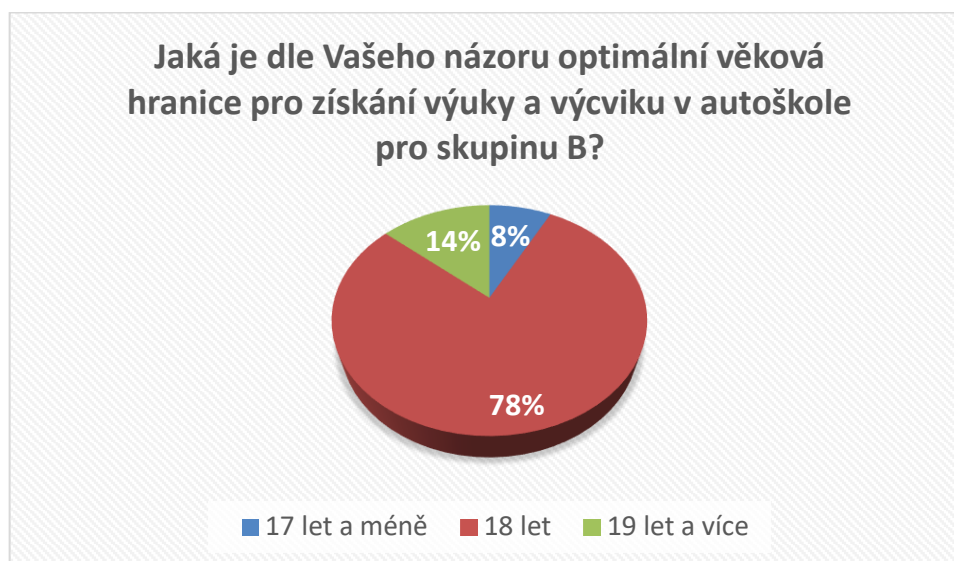
15) Jak dlouho by měl trvat praktický výcvik pro skupinu B?



Graf 4.15 Zdroj: vlastní zpracování.

Téměř polovina respondentů je poté spokojena i s délkou praktického výcviku. 34 % poté navrhuje prodloužení výcviku a 15 % si myslí, že by se to dalo zvládnout za kratší dobu.

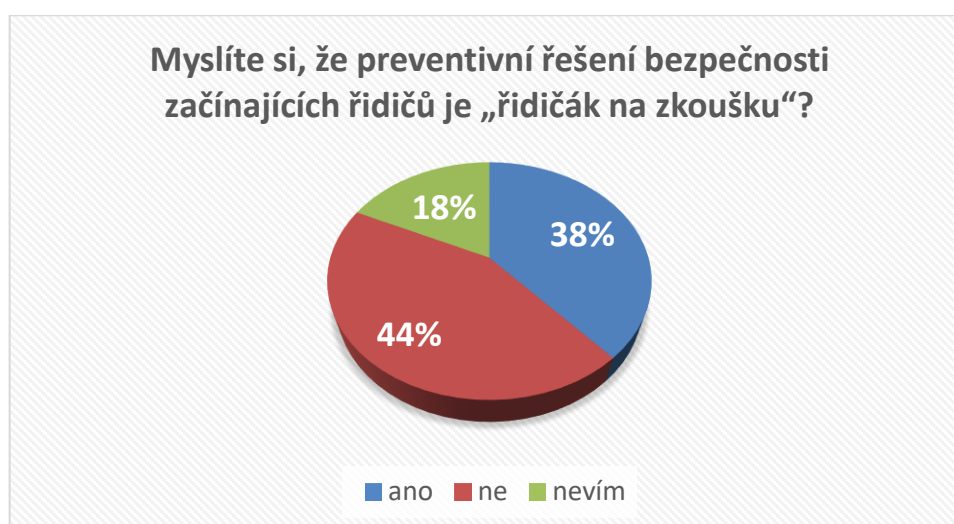
16) Jaká je dle Vašeho názoru optimální věková hranice pro získání výuky a výcviku v autoškole pro skupinu B?



Graf 4.16 Zdroj: vlastní zpracování.

Naopak téměř 80 % dotázaných se poté shodla, že 18 let je optimální věková hranice pro získání řidičského průkazu. 14 % respondentů navrhuje tuto hranici zvýšit aspoň na 19 let a naopak 8 % by chtělo tuto hranici dokonce snížit.

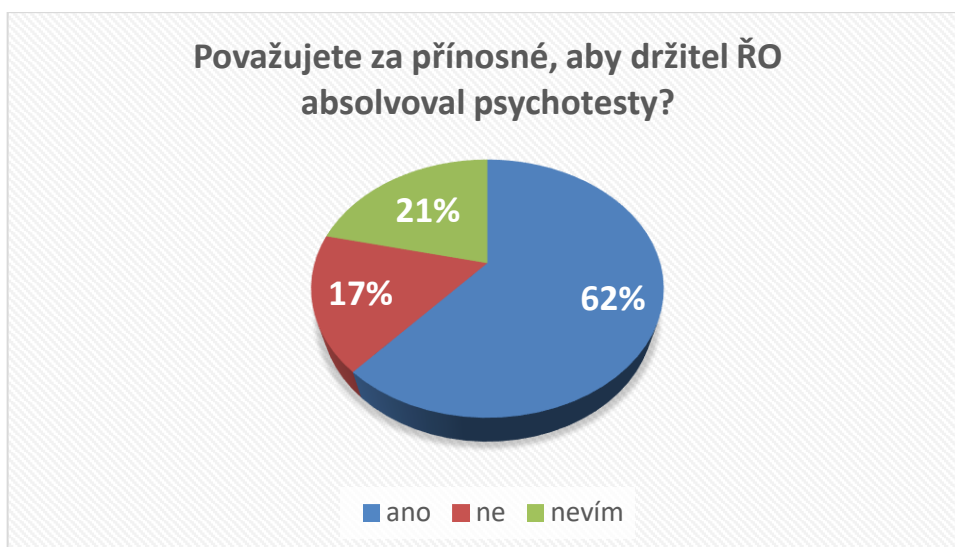
17) Myslíte si, že preventivní řešení bezpečnosti začínajících řidičů je „řidičák na zkoušku“?



Graf 4.17 Zdroj: vlastní zpracování.

Co se týče zavedení tzv. „řidičáku na zkoušku“, tak zde je to téměř nerozhodné. 51 dotázaných si myslí, že by to pomohlo začínajícím a budoucím řidičům, ale naopak 45 dotázaných toto řešení odmítá. Zbylých 21 dotázaných poté neupřesnilo odpověď.

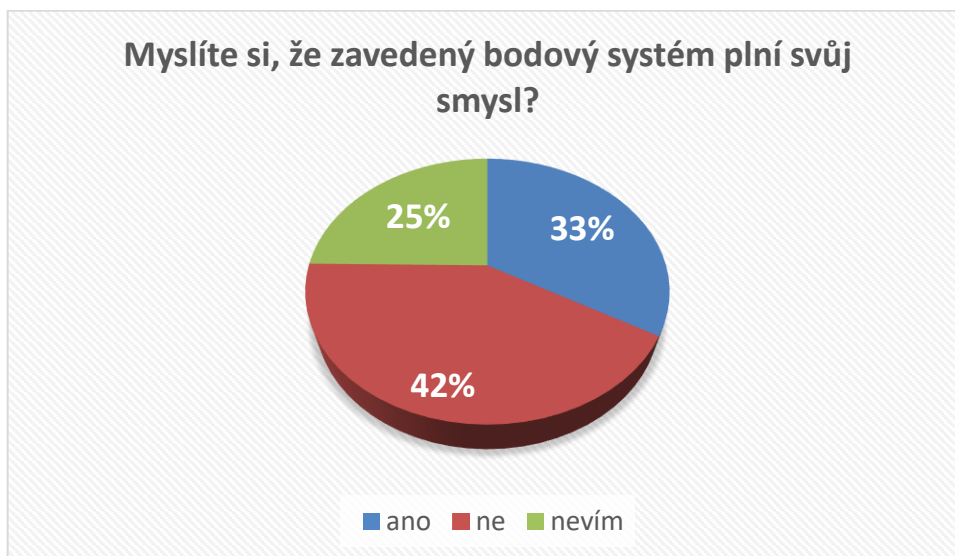
18) Považujete za přínosné, aby držitel ŘO absolvoval psychotesty?



Graf 4.18 Zdroj: vlastní zpracování.

Na otázku, zda dotazující považují za přínosné, aby držitel řidičského oprávnění absolvoval psychotesty, odpovědělo 62 % respondentů kladně. Naopak 17 % si myslí, že stačí pouhé potvrzení od praktického lékaře a 21 % dotazovaných neodpovědělo.

19) Myslíte si, že zavedený bodový systém plní svůj smysl?



Graf 4.19 Zdroj: vlastní zpracování.

Co se týče zavedeného bodového systému pro řidiče, tak překvapivě nejvíce dotázaných si myslí, že tento systém neplní svůj účel (konkrétně 49 respondentů, tj. 42 %). Pro 39 dotázaných tento systém smysl má a zbylých 29 ze 117 neodpovědělo.

4.4 Vyhodnocení stanovených hypotéz

H1: Většina řidičů dostala pokutu během prvních 3 let své řidičské praxe.

- Vyhodnocení: **Hypotéza se nepotvrdila.** Ačkoliv na otázku č. 4 odpovědělo 69 % respondentů, že již při své řidičské praxi platili pokutu za dopravní přestupek, tak pouhých 32 % z nich platili první pokutu v prvních 3 letech. U zbylých 68 % dotazujících přišla první pokuta až po 3 letech řidičské praxe nebo uvedli, že si to již nepamatují.

H2: Řidiči se po zkušenosti s dopravní nehodou za volantem zklidní.

- Vyhodnocení: **Hypotéza se potvrdila.** Na tuto hypotézu se vztahovaly otázky 6 až 9. Na osmou otázku „Myslíte si, že tato zkušenost ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?“ 80 % dotazovaných řidičů odpovědělo, že dopravní nehoda ovlivnila další průběh jejich řidičské praxe. Nejčastěji uváděli, že byli za volantem víc obezřetní.

H3: Mladí řidiči mají větší tendenci riskovat než zkušení řidiči.

- Vyhodnocení: **Hypotéza se potvrdila.** Tato hypotéza se potvrdila u všech 4 otázek (10-14), které byly na tuto hypotézu zaměřeny. Otázka č. 10 ohledně překračování maximální povolené rychlosti a poté zejména otázka č. 13 ohledně používání mobilního telefonu ukázali jasný nepoměr v odpovědích mladých řidičů oproti řidičům zkušenějším. Pouze u dvanácté otázky byly odpovědi obou skupin téměř totožné, a to hlavně z důvodu, že většina odpověděla, že nikdy neřídí bez zapnutého bezpečnostního pásu.

H4: Mladí řidiči mají větší tendenci riskovat než mladé řidičky.

- Vyhodnocení: **Hypotéza se nepotvrdila.** Na tuto hypotézu se také vztahovaly otázky č. 10 až 14. Zde ale oproti předešlé hypotéze nebyl v odpovědích viděn žádný velký rozdíl. Všech 52 dotazovaných žen v podstatě kopírovaly odpovědi 65 dotazovaných mužů. Jediná menší odchylka se ukázala u otázky č. 11, která se ptala na dodržování bezpečné vzdálenosti za pomalu jedoucími řidiči, kde tento nesprávný styl jízdy nedodržují více muži. Tento rozdíl ale nebyl natolik silný, aby dokázal změnit vyhodnocení hypotézy.

H5: Současný systém výuky v autoškole není podle řidičů potřeba měnit.

- Vyhodnocení: **Hypotéza se nepotvrdila.** Ačkoli byla většina dotazovaných s průběhem výuky v autoškole spokojená a také se shodli na optimální věkové hranici pro získání výuky a výcviku v autoškole, tak se hypotéza nepotvrdila. Důvodem byly odpovědi u otázek č. 15 a 17. Patnáctá otázka se tázala „Jak dlouho by měl trvat praktický výcvik pro skupinu B?“ a pouhých 51 % respondentů souhlasila se současnou délkou 28 hodin. 34 % respondentů navrhovalo prodloužení praktické výuky a 15 % navrhovalo dokonce zkrácení praktické výuky. Další rozdílnost se ukázala u otázky č. 17, kde 38 % dotázaných by uvítalo zavedení tzv. „řidičáku na zkoušku“, s čímž ale dalších 44 % dotázaných nesouhlasilo.

Lze tedy konstatovat, že na základě odpovědí z dotazníku existuje jistá větší tendence riskování za volantem u mladých řidičů oproti zkušenějším řidičům, ale pohlaví u obou skupin řidičů nehraje žádnou roli. Toto riskování pak může vést k dopravním přestupkům či dokonce k dopravním nehodám. Dá se předpokládat, že většina aktivních řidičů během své řidičské praxe zaplatí minimálně jednu pokutu za dopravní přestupek, ale je pravděpodobné, že první pokuta přijde až po 3 letech řízení. Oproti tomu je pozitivní, že ne každý řidič měl zkušenost s dopravní nehodou. Ale pokud k ní došlo, tak se z ní většina řidičů poučila. Ke snížení této nehodovosti by podle dotázaných mohlo pomoci například zvýšení délky praktického výcviku u získávání řidičského oprávnění či zavedení tzv. „řidičáku na zkoušku“.

Závěr

Doprava je a vždy byla součástí civilizace. Slouží jako prostředek pro naplňování potřeb mobility. Tato bakalářská práce se zabývá dopravou silniční a nehodovostí na těchto komunikacích. Značná část byla věnována skupině tzv. mladých řidičů s malou řidičskou praxí, jelikož z dlouhodobých statistických údajů se jedná o nejrizikovější skupinu řidičů, kteří svým konáním v provozu na pozemních komunikacích způsobují nejvíce dopravních nehod s největším podílem na vzniklých škodách na zdraví a životu osob, hmotných škodách na majetku, včetně škod na životním prostředí.

V teoretické části byly vysvětleny základní pojmy – jako je doprava, pozemní komunikace, dopravní nehoda či autoškola. Dále se teoretická část zabývala převážně analýzou nehodovosti a jejími příčinami. Nakonec byla popsána skupina mladých řidičů a jejich příčiny dopravních nehod.

Příčiny nehod jsou stále stejné. Převažuje nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost. Nehody způsobené těmito příčinami i nadále usmrcují nejvíce osob na českých pozemních komunikacích. Většinou se řidiči naplno nevěnují řízení vozidla a k tomu jedou rychleji, než by měli.

V praktické části došlo k výzkumného šetření formou dotazníku, aby se získaly informace od respondentů ohledně řidičských zkušeností během jejich řidičské praxe. Otázky byly formovány pro všechny věkové kategorie řidičů tak, aby se ze získaných odpovědí daly porovnat výsledky mezi mladými a zkušenějšími řidiči. Dále byly stanoveny hypotézy a na základě získaných informací z dotazníku byly tyto hypotézy vyhodnoceny.

Ze stanovených hypotéz se zjistilo, že ačkoliv většina respondentů již platila pokutu za dopravní přestupek, tak tato pokuta nepřišla v prvních 3 letech řízení, tedy v době, kdy byli respondenti nejvíce nezkušení. Dále se potvrdila hypotéza, že řidiči, kteří měli zkušenost s dopravní nehodou, se po této zkušenosti za volantem zklidnili. Nejčastěji uváděli, že byli za volantem víc obezřetní. Co se týče samotné otázky, zda mají mladí řidiči větší tendenci riskovat než zkušení řidiči, tak tato hypotéza se také potvrdila. U většiny odpovědí mladých řidičů bylo možné zpozorovat, že za volantem mají větší náchylnost riskovat. Dotazník se například ptal na nedodržování maximální povolené rychlosti, nedodržování bezpečné vzdálenosti či používání mobilního telefonu za jízdy

a na všechny tyto 3 otázky mladí řidiči častěji odpovídali, že porušují tyto nesprávné způsoby jízdy než jejich zkušenější respondenti. Naopak hypotéza, která se nepotvrdila, se ptala, zda riskují spíše mladí řidiči než mladé řidičky. V odpovědích v dotazníku bylo možné postřehnout, že ženy odpovídaly prakticky stejně, jako muži. V poslední hypotéze se nakonec zjistilo, že ačkoliv byla většina spokojena s průběhem výuky v autoškole, někteří respondenti by se nebáli navrhnout pár úprav. Mezi navrhované úpravy například patří prodloužení praktické výuky v autoškole či zavedení tzv. „řidičáku na zkoušku“.

Soupis bibliografických citací

- [1] PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000
- [2] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. § 2 písm. 1 a 2
- [3] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., § 4.
- [4] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění.
- [5] BERAN, T. *Dopravní nehody – Právní rádce pro každého řidiče*. 1.vyd. Brno : Computer Press, 2007.
- [6] KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2011
- [7] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [8] Dopravní nehoda. *www.zakruta.cz* [online]. 2015. Dostupné z: <http://www.zakruta.cz/silnicni-zakon/57/dopravni-nehoda/>
- [9] Analýza nehodovosti. *Projekt150.ha-vel.cz* [online]. 2009. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/97>
- [10] Statistiky nehodovosti. *www.ibesip.cz* [online]. 2019. Dostupné z: [https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-\(1\)/18-12-NSBSP_.pdf?lang=cs-CZ](https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-(1)/18-12-NSBSP_.pdf?lang=cs-CZ)
- [11] ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.
- [12] HAVLÍK K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání, Praha: Portál; 2005.

Seznam ilustrací a tabulek

Seznam grafů

Graf 3.1	Kumulativní vývoj počtu usmrcených osob	23
Graf 3.2	Vývoj usmrcených osob na pozemních komunikacích	24
Graf 4.1	Pohlaví	32
Graf 4.2	Věk	32
Graf 4.3	Délka vlastnictví řidičského průkazu	33
Graf 4.4	Placení pokuty	34
Graf 4.5	Doba před placením první pokuty	34
Graf 4.6	Dopravní nehoda	35
Graf 4.7	Příčina dopravní nehody	35
Graf 4.8	Ovlivnění dopravní nehodou	36
Graf 4.9	Jaké ovlivnění dopravní nehodou	36
Graf 4.10	Maximální povolená rychlost	37
Graf 4.11	Bezpečná vzdálenost	37
Graf 4.12	Bezpečnostní pás	38
Graf 4.13	Mobilní telefon	39
Graf 4.14	Spokojenost s výukou v autoškole	40
Graf 4.15	Délka praktického výcviku v autoškole	40
Graf 4.16	Optimální věková hranice	41
Graf 4.17	Řidičák na zkoušku	41
Graf 4.18	Absolvování psychotestů	42
Graf 4.19	Bodový systém	42

Obrázek

Obr. 3.1	Postup při analýze dopravních nehod	19
----------	---	----

Seznam tabulek

Tab. 3.1	Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky.....	21
Tab. 3.2	Vývoj základních ukazatelů od roku 1998	22
Tab. 3.3	Dopravní nehody dle zavinění za rok 2018	25
Tab. 3.4	Hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel za rok 2018 ..	26
Tab. 3.5	Nejčtetnější příčiny dop. nehod řidičů motorových vozidel za rok 2018.....	27
Tab. 3.6	Nejtragičtější příčiny dopravních nehod řidičů mot. vozidel za rok 2018 ...	27
Tab. 3.7	Dopravní nehody podle věku řidiče (viníka) za rok 2017	28
Tab. 3.8	Dopravní nehody podle řidičské praxe za rok 2017	29

Seznam příloh

Příloha A Formulář záznamu o dopravní nehodě




Příloha B Dotazník

Formulář záznamu o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody		Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým:	
Vozidlo A			12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:		Vozidlo B	
6. Pojištěný (jméno a adresa)			1. bylo zaparkováno		6. Pojištěný (jméno a adresa)	
Telefon (od 9.00 do 16.00)			2. rozjždělo se		Telefon (od 9.00 do 16.00)	
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			3. zastavovalo		Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
7. Vozidlo Tov. značka, typ			4. vyjždělo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty		7. Vozidlo Tov. značka, typ	
Rok výroby			5. odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu		Rok výroby	
Státní poznávací značka			6. vjždělo do kruh. objezdu		Státní poznávací značka	
8. Pojistitel			7. jelo v kruhovém objezdu		8. Pojistitel	
Adresa pobočky			8. najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu		Adresa pobočky	
Číslo poj. odpovědnosti			9. jelo souběžně v jiném jzdním pruhu		Číslo poj. odpovědnosti	
Číslo zelené karty			10. měnilo jzdni pruh		Číslo zelené karty	
Hraniční pojištění platné do			11. předjždělo		Hraniční pojištění platné do	
Je vozidlo pojištěno havarijné? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			12. odbočovalo vpravo		Je vozidlo pojištěno havarijné? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
Pojistitel			13. odbočovalo vlevo		Pojistitel	
9. Řidič Příjmení			14. couvalo		9. Řidič Příjmení	
Jméno			15. jelo v protisměru		Jméno	
Adresa			16. přijždělo zprava		Adresa	
Číslo řidičského průkazu			17. nedalo přednost v jízdě		Číslo řidičského průkazu	
Skupina Vydal			← Počet označených políček →		Skupina Vydal	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu			13. Nákres Označte: 1. silnice, 2. směr jizdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic		10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
						
11. Viditelná poškození			15. Podpisy řidičů		11. Viditelná poškození	
14. Poznámky			A		14. Poznámky	
A			B		B	

Po podpisu a oddělení listů netze již údaje měnit.

Dotazník

- 1) Jaké je Vaše pohlaví?
 - a) muž
 - b) žena

- 2) Kolik je Vám let?
 - a) 18-24 let
 - b) 25-29 let
 - c) 30-39 let
 - d) 40-49 let
 - e) nad 50 let

- 3) Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?
 - a) do 1 roku
 - b) od 2 do 3 let
 - c) od 4 do 5 let
 - d) od 6 do 10 let
 - e) nad 10 let

- 4) Platil jste někdy pokutu za dopravní přestupek?
 - a) ano
 - b) ne

- 5) Po kolika letech od získání řidičského oprávnění jste dostal první pokutu?
 - a) do 1 roku
 - b) od 2 do 3 let
 - c) od 4 do 5 let
 - d) od 6 do 10 let
 - e) nad 10 let
 - f) nepamatuji si

- 6) Byl jste účastníkem dopravní nehody?
 - a) ano
 - b) ne

- 7) Co bylo příčinou Vaší dopravní nehody?
 - a) nepřiměřená rychlost
 - b) nesprávné předjíždění
 - c) nedání přednosti
 - d) nesprávný způsob jízdy
 - e) jiné

8) Myslíte si, že tato zkušenost ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?

- a) ano
- b) ne

9) Jak Vaše autonehoda ovlivnila Vaši další řidičskou praxi?

- a) větší obezřetnost při jízdě
- b) strach řídit auto
- c) větší předvídatost na silnicích
- d) snaha přizpůsobit jízdu vozovce
- e) jiné

10) Překračujete maximální povolenou rychlost?

- a) téměř pořád
- b) často
- c) občas
- d) zřídka
- e) nikdy

11) Dodržujete bezpečnou vzdálenost za pomalu jedoucími řidiči?

- a) téměř pořád
- b) často
- c) občas
- d) zřídka
- e) nikdy

12) Řídíte někdy bez zapnutého bezpečnostního pásu?

- a) téměř pořád
- b) často
- c) občas
- d) zřídka
- e) nikdy

13) Používáte mobilní telefon během řízení?

- a) téměř pořád
- b) často
- c) občas
- d) zřídka
- e) nikdy

14) Byl jste spokojen s průběhem výuky ve Vaší autoškole?

- a) ano
- b) ne
- c) nepamatuji se

- 15) Jak dlouho by měl trvat praktický výcvik pro skupinu B?
- a) méně než 28 hodin
 - b) 28 hodin
 - c) více než 28 hodin
- 16) Jaká je dle Vašeho názoru optimální věková hranice pro získání výuky a výcviku v autoškole pro skupinu B?
- a) 17 let a méně
 - b) 18 let
 - c) 19 let a více
- 17) Myslíte si, že preventivní řešení bezpečnosti začínajících řidičů je „řidičák na zkoušku“?
- a) ano
 - b) ne
 - c) nevím
- 18) Považujete za přínosné, aby držitel ŘO absolvoval psychotesty?
- a) ano
 - b) ne
 - c) nevím
- 19) Myslíte si, že zavedený bodový systém plní svůj smysl?
- a) ano
 - b) ne
 - c) nevím

Autor (vypracoval)	Martin Kotek
Název BP	Dopravní nehodovost v ČR
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2019
Počet stran	53
Počet příloh	2
Vedoucí BP	prof. Ing. Ivan Gros, CSc.
Oponent BP	
Anotace	<p>Obsah této bakalářské práce se zaměřuje na analýzu dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. V první části jsou teoreticky popsány základní pojmy, jako je doprava, dopravní nehoda či autoškola. Další část je vyhrazena dopravní nehodovosti, analýze jejího vývoje a příčinám nehod. Tento problém je poté zkoumán formou dotazníkového šetření na skupině řidičů všech věkových kategoriích a na základě získaných informací je dotazník vyhodnocen.</p>
Klíčová slova	Doprava, dopravní nehoda, příčiny, mladí řidiči, autoškola, analýza vývoje
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	