

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO
PRAHA**

bakalářské kombinované studium
2011 – 2012

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Věra Kučerová, DiS.

Přestupky v dopravě
Dopravní nehody a jejich příčiny

Praha 2012

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

JAN AMOS KOMENSKÝ UNIVERSITY PRAGUE

Bachelor Combined Studies
2011 - 2012

BACHELOR THESIS

Věra Kučerová, DiS.

Title

Traffic offenses

Prague 2012

**The Bachelor Thesis Work Supervisor:
JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.**

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 28. 3. 2012

Jméno autorky

Poděkování

Chtěla bych poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce, JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D., za jeho čas a rady, které mi věnoval.

Dále bych chtěla poděkovat prap. Filipovi Jeřábkovi, za jeho ochotu a připomínky.

Anotace

Bakalářská práce se je v první části zaměřena na právní předpisy, které upravují a řeší přestupky a dopravní problematiku. Dále jsou zmíněny základní pojmy, je uvedeno obecné dělení dopravních nehod a jejich příčin.

Praktická část zkoumá dopravní nehody a vyhodnocuje jejich nejčastější příčinu v okrese Domažlice. Je sledován vývoj hlavní zjištěné příčiny dopravních nehod v průběhu pěti let.

Cílem práce je zjištění hlavní příčiny dopravních nehod v okrese Domažlice, sledování jejího vývoje a návrh na minimalizaci dopravních nehod zaviněných zjištěnou příčinou.

Klíčové pojmy

Doprava, dopravní inspektorát, dopravní nehoda, pozemní komunikace, právní úprava, přestupek v dopravě, příčiny dopravních nehod

Annotation

This thesis is the first part focuses on the laws that govern and solve problems and traffic offenses. In addition, basic concepts are mentioned, shown in the general division of traffic accidents and their causes.

Practical investigates accidents and evaluates the most common cause in the District of. The observed evolution of the main causes of traffic accidents recorded during the five years.

The aim is to identify the main causes of traffic accidents in the District of, monitoring its development and design to minimize road accidents found the cause.

Key words

Accident, law, roads Transport, the causes of traffic accidents, traffic inspectorate, traffic offense

OBSAH

ÚVOD	8
1. PRÁVNÍ ÚPRAVA	10
2. ZÁKLADNÍ POJMY	14
3. PŘESTUPKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	16
4. DOPRAVNÍ NEHODY	18
4.1. Evidence dopravních nehod.....	20
4.2. Základní znaky silničních dopravních nehod	21
4.3. Dělení dopravních nehod z různých hledisek	22
4.4. Příčiny silničních dopravních nehod.....	25
4.4.1 Objektivní příčiny dopravních nehod.....	25
4.4.2 Subjektivní příčiny dopravních nehod	26
4.4.3 Hlavní příčiny dopravních nehod	26
4.4.4 Psychologické příčiny dopravních nehod	30
4.5. Zjišťování příčin silniční dopravní nehody	33
5. NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD	35
PRAKTICKÁ ČÁST	37
6. CHARAKTERISTIKA OBLASTI	37
7. ANALÝZA DAT	39
7.1. Zpracování dat	40
7.2. Vyhodnocení	43
7.3. Anketa	45
7.4. Návrh opatření na minimalizaci nehod	46
ZÁVĚR	47
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	51
SEZNAM PŘÍLOH	52

ÚVOD

Tématem této práce jsou přestupky v dopravě, zaměřené na dopravní nehody a jejich příčiny. Toto téma jsem si vybrala proto, že jsou dopravní nehody součástí každého našeho dne. Doprava, zejména silniční, znamená pro většinu obyvatel snadné, pohodlné a rychlé přemístování mezi jimi zvolenými místy a to za účelem zábavy, práce, obchodování či studiem. Bohužel i k silniční dopravě patří i méně veselé záležitosti. Jsou to dopravní nehody. Není dne, kdy bychom o dopravní nehodě v naší republice neslyšeli. Slýcháme i o tom, kolik lidí se při dopravní nehodě zranilo, bylo zraněno, bylo usmrceno nebo o výši škodě, která při dopravní nehodě vznikla. Dopravními nehodami jsou zaplněny i sdělovací prostředky, hlavně televizní noviny, které přináší i nehezské záběry následků dopravních nehod.

V dnešní době, v době moderní, kdy je velký rozmach v dopravě a to až už v nákladní nebo v osobní. Každý z nás by měl být zodpovědný za své chování a v dopravě zejména. Nikdo není neomylný, často se chováme velice nezodpovědně, bezohledně, neodhadneme své schopnosti, nedodržujeme pravidla silničního provozu, a tím způsobíme dopravní nehodu.

K silničním dopravním nehodám nedochází pouze zaviněním člověka, ale i dalšími vlivy. Následky nehod trápí celou společnost, která hledá východisko, aby došlo k jejich snížení. K tomu je potřebné zaměřením se na účastníky nehod, zejména na jejich chování, snažit se o co největší bezpečnost ve vozidlech a neustále zlepšovat silniční infrastrukturu. Nejen řidiči by měli znát pravidla silničního provozu. Základní pravidla by měli znát všichni z nás.

„Z hlediska zavinění jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, trestnými činy a přestupky. Jde o trestné činy spáchané z nedbalosti, což je následkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám. Nedbalostní trestné činy vznikají náhle, neplánovaně a obsahují prvek překvapení.

Silniční dopravní nehodu lze charakterizovat jako nezamýšlenou, nepředvídatelnou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobenou dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku. Vznik dopravní nehody je dílem náhody, protože řidič si je vědom, že v daném úseku nejede bezpečně.“¹

V České republice je velké množství dopravních nehod, které nejsou evidovány. Důsledkem toho je

Cílem této práce je zmínit právním předpisy, které se vztahují k dopravně a k přestupkům v dopravě, zjištění nejčastější příčiny silničních dopravních nehod ve zkoumané oblasti v roce 2011. Jako zkoumanou oblast bylo zvoleno území domažlického okresu. Po zjištění hlavní příčiny dopravních nehod se práce bude zaměřovat za bližší zkoumání této zjištěné příčiny. Bude zkoumán její vývoj v průběhu pěti let, to je od roku 2007 do roku 2011. Dále by měl být dán návrh či opatření, který by pomohl snížit počet dopravních nehod způsobených zjištěnou nejčastější příčinou.

Výsledek této práce by mohl být zajímavý pro obyvatele domažlického území. Mohl by mít upozorňující charakter na hlavní příčinu nehodovosti v dané oblasti, informativní přínos pro složky policie České republiky v okrese Domažlice.

Metody, které byly použity při výzkumu praktické části, jsou sekundární analýza dat, analýza dokumentů a dotazování se.

¹ CHELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Ministerstvo vnitra ČR – odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku. 1. Vyd. Praha: Tiskárna MV, 1998. 88 s.

1. PRÁVNÍ ÚPRAVA

Doprava je v dnešní době velkou a neoddělitelnou součástí společnosti. Nelze si ani představit, že by v našem životě nebyla. „Dopravu lze v obecné rovině definovat jako soubor všech činností, díky nimž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování materiálu nebo osob prostřednictvím dopravních prostředků a zařízení.“² Jako všechny činnosti ve společnosti, tak i doprava je řízena a vázána různými právními normami a předpisy. Bez pravidel by ani doprava fungovat nemohla.

Jedním z nejdůležitějších zákonů v oblasti dopravy je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen silniční zákon). Tento zákon upravuje provoz na pozemních komunikacích. Dále ukládá povinnosti a upravuje práva účastníků silničního provozu a vymezuje působnost a pravomoc orgánů veřejné správy v této oblasti. Tento zákon byl novelizován zákonem č. 133/2011 Sb., a vešel v účinnost dnem 1. srpna 2011.

Další zákon, který by měl být zmíněn je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Upravuje užívání pozemních komunikací, jejich kategorizaci, proces schvalování a povinností vlastníků a správců komunikace.

Zákonem, který se také vztahuje k dopravě, je zákon č. 11/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje problematiku spojenou s dopravou při podnikání.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zabývající se kategorizací vozidel, technickými požadavky na kategorii registrací, vyřazením a další správní agendou.

² Technický portál[online].[cit. 2012-02-12]. Dostupné na WWW:
http://www.techportal.cz/download/e-noviny/enlog/porovnan_i_jednotlivych_druhu_dopravy.pdf

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Jak již bylo výše zmíněno zákon č. 361/ 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích prošel novelou a je účinný od 1. srpna 2011.

Hlavní změny, kterým v silničním zákoně došlo:

- **„povinné požívání oděvů s retroreflexními prvky při nouzovém stání**
- retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla. Oděvním doplňkem se rozumí buď šle oranžové nebo žluté barvy doplněné pruhy z retroreflexního materiálu, nebo vesta oranžové nebo žluté barvy doplněná pruhy z retroreflexního materiálu, jak je vymezuje vyhláška č. 30/2001 Sb. Na jiné osoby než řidič se uvedená povinnost nevztahuje, a to ani v případě, kdy řidiči asistují při opravě vozidla.
- **kontroly technického stavu vozidel v provozu** - Od 1. srpna 2011 se do zákona o silničním provozu (§ 6a) doplňují podmínky pro provádění kontroly technického stavu vozidla v provozu. Řidič bude mj. povinen na výzvu policisty zajet k zařízení pro provedení kontroly technického stavu, pokud zajižďka, včetně cesty zpět, není delší než 8 km. Zjistí-li se při kontrole technického stavu vážná nebo nebezpečná závada, bude řidič povinen uhradit náklady na provedení kontroly technického stavu.
- **provoz vozidel v zimním období a zimní výbava** (účinné až od 1. listopadu 2011) – zavádí se (§ 40a) povinné používání zimních pneumatik na všech druzích pozemních komunikací pro vozidla kategorií

M a N, a to v období od 1. listopadu do 31. března za podmínky, že a) na pozemní komunikaci se nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo b) lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat, že se na pozemní komunikaci během jízdy může vyskytovat souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza. U motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 3 500 kg budou tyto pneumatiky povinné na všech kolech a hloubka dezénu jejich hlavních dezénových drážek nebo zářezů musí činit nejméně 4 mm. U motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností převyšující 3 500 kg budou tyto pneumatiky povinné na všech kolech hnacích náprav s trvalým přenosem hnací síly a hloubka dezénu jejich hlavních dezénových drážek nebo zářezů musí činit nejméně 6 mm.

- **opatření proti „tajným závodům“ v provozu na pozemních komunikacích** - Od 1. srpna 2011 se nově stanoví (§ 47a), že řidič nesmí na dálnici, silnici a místní komunikaci použít vozidlo k účasti na sportovních a podobných akcích, jestliže by jimi mohla být ohrožena bezpečnost silničního provozu, nejde-li o akce pořádané v souladu s rozhodnutím příslušného správního úřadu o zvláštním užívání pozemní komunikace. Pojme-li policista důvodné podezření, že řidič uvedený zákaz nerespektuje, bude podle § 118a oprávněn mu zabránit v další jízdě a zajistit jeho vozidlo, a to až na dobu 48 hodin.
- **parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením** - Pro osoby se zdravotním postižením se zavádí (§ 67) nový druh parkovacího průkazu, který nahradí dosavadní označení O1 se symbolem invalidního vozíku. Doklad bude vystaven přímo na jméno konkrétního oprávněného držitele a bude odpovídat doporučenému vzoru podle Evropské unie (podle doporučení Rady 98/376/EHS), čímž bude použitelný i v ostatních členských státech Evropské unie. Držitelé dosavadních označení O 1

mohou tato označení využívat do ukončení jeho platnosti, nejpozději však do 31. prosince 2012. Obecní úřad obce s rozšířenou působností jim na žádost vydá nový parkovací průkaz do 31. prosince 2012.

- **měření rychlosti vozidel obecní policií** – zrušuje se povinnost, aby místo či úsek, kde obecní policie měří rychlost vozidel, bylo povinně označeno dopravními značkami „MĚŘENÍ RYCHLOSTI“ a „KONEC MĚŘENÍ RYCHLOSTI“ (§ 79a). Značkou nebudou muset být označeny ani stacionární automatizované radary.

Od 1. srpna 2011 nastávají největší změny v systému bodového hodnocení řidičů od jeho zavedení v r. 2006. Pro tyto změny je charakteristické výrazné zmírnění podmínek pro zaznamenávání bodů řidičům oproti dosavadní právní úpravě. Nově se rovněž nebudou sčítat body za více přestupků projednávaných ve společném řízení. Nově se také každý řidič žádající o vrácení řidičského oprávnění po dosažení 12 bodů bude muset povinně podrobit dopravně psychologickému vyšetření (§ 87a)³

³ Autoklub České republiky [online].[cit. 2012-06-10]. Dostupné na WWW: http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2011/pdf/0730/prehled_hlavnich_zmen_v_zakone.pdf

2. ZÁKLADNÍ POJMY

Před tím, než budou charakterizovány příčiny dopravních nehod, je vhodné zmínit základní pojmy, které souvisí s tímto tématem.

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 se dělí na tyto kategorie:

a) dálnice, b) silnice, c) místní komunikace, d) účelová komunikace.“⁴

Účastník provozu - „Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“⁵

Motorové vozidlo – je vozidlo, které není kolejové a pohání ho vlastní pohonná jednotka. Do této skupiny se řadí i trolejbus.

Nemotorové vozidlo – „nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo“⁶

Dopravní nehoda - „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.“⁷

Dopravní inspektorát – „je součástí pořádkové policie. Vykonává dohled nad plynulostí provozu na pozemních komunikacích a působí při jeho řízení.

⁴ § 2 odst. 1 a 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

⁵ § 2 písm. a) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

⁶ § 2 písm. h) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

⁷ § 47 odst. 1 silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

Dopravní inspektorát rovněž řeší dopravní nehody. Dopravní inspektoráty jsou rozděleny na dvě skupiny – skupinu dozoru nad silničním provozem a Skupina dopravních nehod.“⁸

Chodec – „chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočár, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.“⁹

Dát přednost v jízdě –, povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich pokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.“¹⁰

Bodový systém –, bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupku nebo trestních činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, nebo že se řidič porušováním těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze zákona.“¹¹

Obec –, zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují“¹²

Doklad totožnosti- „doklad, kterým občan České republiky nebo cizinec prokazuje svoji totožnost podle zvláštního právního předpisu“¹³

⁸ Neoficiální portál o Policii[online].[cit. 2012-01-25]. Dostupné na WWW: <http://www.policie-cr.cz/dopravni-inspektorat.php>

⁹ § 2 písm. j) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰ § 2 písm. q) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

¹¹ § 123a silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

¹² § 2 písm. cc) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

¹³ § 2 písm. gg) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

3. PŘESTUPKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

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

Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem, nebo nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.“¹⁴ Přestupek je spáchán z nedbalosti nebo úmyslně.

Do 31. července 2011 byly řešeny přestupky v dopravě v přestupkovém zákoně č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přestupky na úseku dopravy upravoval především § 22 zmíněného zákona. Tento § byl zrušen a od 1. srpna 2011 jsou přestupky v dopravě zakotveny § 125c silničního zákona, v platném znění.

V § 125c odst. 1 písm. a) – k) jsou řešeny přestupky, kterých se může dopustit fyzická osoba v provozu na pozemních komunikacích. Dle písm. a) se přestupku dopustí ta fyzická osoba, která řídí vozidlo a není na něm státní poznávací značka nebo tato značka je z jiného vozidla, než kterému byla původně přidělena či je nečitelná nebo zakrytá.

Podle písm. b) se dopouští přestupku ta osoba, která řídí vozidlo, které po technické stránce není způsobilé k provozu tak závažným způsobem, že by mohlo dojít k ohrožení ostatních účastníků provozu.

Osoba, která jede na zvířeti nebo řídí vozidlo po požití alkoholického nápoje či návykové látky nebo osoba, která se přes vyzvání odmítne podrobit

¹⁴ § 2 odst. 1 a 2 zákon č. 200/1990Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

zkoušce, zda před jízdou požíla alkohol či návykovou látku se dopouští přestupků uvedených v písm. c) a d).

V § 125c odst. 1 písm. e) jsou uvedeny přestupky, kdy motorové vozidlo řídí osoba, která nemá příslušné oprávnění nebo jí toto řidičské oprávnění bylo z nějakého důvodu odebráno.

Přestupky podle písm. f) - pokud řidič za jízdy drží mobilní telefon či jiný hovorový přístroj v ruce nebo pokud překročí rychlost, která je nejvyšší povolenou pro určitou oblast, nezastavení vozidla na příkaz, neumožnění chodci přejít bezpečně přechod, zakázané předjíždění, nedaná přednost v jízdě, zakázané vjíždění na železniční přejezd, otáčení vozidla, couvání a stání v místech, kde toto není dovoleno.

V písm. g) je porušeno omezení jízdy některých vozidel, které jsou uvedeny v § 43 silničního zákona, v platném znění.

Písm. h) až k) přestupek je spáchán, pokud účastník provozu způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví nebo při nehodě pochybí (například nezastaví vozidlo), použití antiradaru.

Přestupků v dopravě se dopouští i fyzická osoba, která je v roli provozovatele vozidla nebo učitele autoškoly. Tyto přestupky jsou upraveny u § 125c odst. 2 a 3 silničního zákona.

Za přestupky lze uložit finanční pokuty nebo zakázat činnost. Zda bude finanční pokuta nebo zákaz činnosti záležet na závažnosti spáchaného přestupku a to upravuje § 125c odst. 4 až 8.

4. DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehody se obecně dělí na silniční dopravní nehody, nehody na železnici, nehody plavidel a letecké dopravní nehody. Tato práce je zaměřena na silniční dopravní nehody.

Silniční dopravní nehoda je mimořádná událost, při které hrozí nebo je přímo ohroženo zdraví či život osob, vzniká škoda na majetku či na životním prostředí, podléhající oznamovací povinnosti. O silniční dopravní nehodě lze hovořit jako o nepředvídatelné, zpravidla ale předvídatelné situaci.

„Silniční dopravní nehody jsou nejčastější příčinou vzniku škod. Jedná se zpravidla o nedbalostní delikty, jejichž pachateli jsou osoby různého věku a povolání, které se obvykle nedopouštějí jiných protispolečenských jednání. Dopravní nehoda není v trestním zákoně specifikovaná jako samostatná skutková podstata trestného činu. Jejím zaviněním se osoby dopouštějí jiných nedbalostních trestných činů, jejichž skutkové podstaty trestní zákon obsahuje. Pokud by byla dopravní nehoda výsledkem úmyslného jednání, bude se jednat o trestné činy, jejichž zpracování nebudou provádět orgány dopravní, ale např. služby kriminální policie.“¹⁵

Případy, kdy došlo k poškození vozidla, ke zranění nebo usmrcení osob a to bez souvislosti se srážkou či havárií s jiným vozidlem, pevnou překážkou, zvířím, zvířetem nebo chodcem není považováno za dopravní nehodu.

Dopravní nehody lze rozlišit podle základního kritéria a tím je, zda k dopravní nehodě jsou účastníci povinni volat policii nebo ne. Záleží na výše škody, zranění, případně smrt a vznik škody na majetku třetí osoby.

Prvním typem nehod jsou nehody, ke kterým není povinnosti přivolat policii. Tato povinnost nevzniká, pokud nehody, kdy škoda na hmotném majetku na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných

¹⁵ KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil, Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0.s. 299

věcech je nižší než 100 000 Kč, kdy účastníci se dohodnou o vině nehody, kdy nebyla způsobena škoda na majetku třetí osobě.

Pokud není povinnost při dopravní nehodě oznámit nehodu policii, tak účastníci této nehody jsou povinni vyhotovit záznam o nehodě. Tento společný záznam podepíší a předají ho pojistiteli a to neprodleně. Záznam o dopravní nehodě obsahuje popis místa, kde se nehoda stala, čas, kdo byl účastníkem nehody, jaké měl vozidlo. Také nesmí chybět příčina dopravní nehody, její průběh a jaké měla následky.

Druhým typem nehod jsou dopravní nehody, které je možné označit jako velké dopravní nehody. Při takzvané velké dopravní nehodě je povinnost volat policii. Policii je ze zákona povinnost přivolat „dojde-li 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“¹⁶ a „účastníci dopravní nehody jsou povinni 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“¹⁷.

Výše zmíněné povinnosti platí i v případech kdy je způsobena hmotná škoda třetí osobě či vznikne škoda na pozemních komunikacích. Tyto škody jsou stanoveny v zákoně o pozemních komunikacích, nejsou-li účastníci nehody schopni uvést zpět plynulý provoz.

¹⁶ § 47 odst. 4 silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

¹⁷ § 47 odst. 4 písm. a-c) silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

4.1. Evidence dopravních nehod

Dopravní nehody se evidují. Evidence zpracovává policie. „Evidence dopravních nehod obsahuje údaje o účastnících dopravní nehody, údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě, údaje o místu a době dopravní nehody, údaje o příčinách dopravní nehody.“¹⁸

„Formulář evidence nebo jeho počítačový záznam obsahuje všechny potřebné údaje a pořizuje se na každou dopravní nehodu nahlášenou na policii a zachycuje skutečnosti včetně následků na zdraví zjištěné v době do 24 hodin po dopravní nehodě a v této době musí být také zpravován. Dojde-li po této době ke změně některého ze sledovaných údajů, je nutno provést jeho aktualizaci. Není-li Záznam o dopravní nehodě pořizován přímo na výpočetní technice, přikládá se k formuláři evidence opis záznamu o malé dopravní nehodě, Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním nebo Protokolu o nehodě v silničním provozu, který obsahuje nezbytný popis nehodové situace nutný pro vyplnění formuláře evidence, včetně schematického náčrtu kolizní situace a přesného popisu místa dopravní nehody.“¹⁹

Přehled dopravních nehod je zpracováván i centrálně. Tato centrální evidence je vedena na ministerstvu vnitra, kam podklady pro zpracování poskytuje policie. „Údaje počítačové evidence se využívají zejména pro analýzu nehodovosti, zaměřování činnosti výkonu služby při dohledu na silniční provoz, k návrhům opatření na ovlivňování dopravně bezpečnostní situace a ke spolupráci s dopravně inženýrskými organizacemi.“²⁰

¹⁸ §123 odst. 1 a 2 silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

¹⁹ KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil, Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0.s. 330,331.

²⁰ KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil, Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0.s. 331.

4.2. Základní znaky silničních dopravních nehod

Základními znaky silničních dopravních nehod je přímá souvislost s provozem vozidla, nepředvídatelnost, událost v silničním provozu, způsobení škody na životech či zdraví osob a škody na majetku.

Přímá souvislost s provozem vozidla

K nehodě dojde v přímé souvislosti s plněním účelu, pro které jsou vozidla určena. To je tedy s jízdou po pozemních komunikacích. Jedná se jak o motorová vozidla, tak o nemotorová. Není rozhodující, zda vozidlo při události jelo samo nebo bylo řízeno. Přímou souvislostí s provozem vozidla je zamýšleno plnění účelu, pro jaký bylo vozidlo konstruováno, nezáleží na druhové či typové klasifikaci vozidel, zda se bude jednat o vozidlo motorové či nemotorové nebo tramvaj, ale na podmínce, že se jednalo o jízdu vozidla.

Nepředvídatelnost

Dopravní nehody jsou neočekávané a náhlé události. Vzhledem k jednání účastníka provozu lze očekávat, že k dopravní nehodě dojde. „Nepředvídanost“ je charakterizována již pojmem nehody. Tento pojem je v definici velice dobře doplněn pojmem předvídatelnost, neboť jednání účastníků dopravní nehody zcela nepochybně směřuje k následku spočívajícím v nehodě. Přívlastek „nepředvídanosti“ spočívá v momentu překvapení pro všechny účastníky události, že k silniční dopravní nehodě došlo právě v daný okamžik, s čímž je souvislá i nemožnost odvrácení a zabránění nehodě.

Událost v silničním provozu

Dopravní nehoda je událost, pokud k ní došlo na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. Za dopravní nehodu nelze považovat událost, ke které došlo například v lese, na polní cestě, v hale a podobně.

Způsobení škody na životech či zdraví osob a škody na majetku

Škodou rozumí přímá a reálná škoda, která vznikla v souvislosti s nehodovou událostí. Poruchu nelze klasifikovat jako nehodu.

4.3. Dělení dopravních nehod z různých hledisek

Silniční dopravní nehody dělíme z několika hledisek. Význam dělení dopravních nehod dle jednotlivých hledisek umožňuje předvídat a poznávat: z hlediska charakteru dopravní nehody, z hlediska nehodového jednání, z hlediska nutnosti zásahu složek integrovaného záchranného systému, z hlediska statistických a evidenčních účelů.

Charakter dopravní nehody

Z tohoto hlediska se dělí dopravní nehody na tři základní druhy, kterými jsou havárie, srážka, jiné nehody.

srážka – střet dvou nebo více účastníků provozu a je nutný pohyb alespoň jednoho z nich. Příkladem může být střet s chodci, srážka se zvěří nebo srážka dvou a více vozidel

havárie - účast jen jednoho jediného silničního vozidla. Jedná se o nehody například nabouráním do svoditel, sloupu a tak dále.

jiné nehody – události, které nelze zařadit ani srážky a ani do havárie. Jsou to specifické události, například vypadnutí z jedoucího vozidla

Nehodové jednání

Z tohoto hlediska se silniční dopravní nehody dělí na subjektivní a objektivní nehodové jednání. Subjektivní nehodové jednání je zaviněné řidičem, je to například nedání přednosti v jízdě. Nepředvídatelná situace nebo technický stav komunikace je objektivním nehodovým jednáním.

Nutnost zásahu složek integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“)

Z hlediska nutnosti zásahu složek IZS je možné dopravní nehody rozdělit na dopravní nehody, při nichž je zásah složek IZS nutný, dopravní nehody, ke kterým je nutné přivolat kromě základních složek IZS i ostatní složky IZS, dopravní nehody, u nichž není zásah složek IZS nutný.

Integrovaný záchranný systém je „efektivní systém vazeb, pravidel spolupráce a koordinace záchranných a bezpečnostních složek, orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob při společném provádění záchranných a likvidačních prací a přípravě na mimořádné události.

Základní složky IZS - Hasičský záchranný sbor České republiky, Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, Zdravotnická záchranná služba, Policie České republiky.

Ostatní složky IZS - Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, Obecní policie, Orgány ochrany veřejného zdraví, Havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, Zařízení civilní ochrany, Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím.“²¹

Statistické a evidenční účely

- **následky dopravní nehody** – usmrcení účastníka či účastníků, zranění účastníků a to lehká nebo těžká nebo bez zranění.
- **zavinění dopravní nehody** – z tohoto hlediska se sledují ke statistickým a evidenčním účelům dopravní nehody, které jsou nezaviněné a ty, které jsou zaviněné. Zavinění dopravní nehody se dále doplňuje o viníka. Viníkem silniční dopravní nehody může být řidič a to nemotorového nebo motorového vozidla,

²¹ Hasičský záchranný sbor České republiky[online].[cit. 2012-03-02]. Dostupné na WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-systém.aspx>

řidič tramvaje, chodec, lesní nebo jiná zvíře. Dále viníkem dopravní nehody může být ostatní osoby, příkladem je osoba, která vede zvíře.

- **hlavní příčiny dopravní nehody** – pro statistické a evidenční účely se sledují hlavní příčiny silničních dopravních nehod. Těmito příčinami jsou nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, technická závada vozidla, která je zaviněná řidičem, nedání přednosti v jízdě.

- **vozidla zúčastněná na dopravní nehodě** – sleduje se, zda došlo k dopravní nehodě mezi vozidly stejného druhu, mezi vozidly různých druhů nebo nehoda jediného vozidla.

K dopravní nehodě mezi vozidly stejných druhů dojde, pokud je to například osobní vozidlo a osobní vozidlo, nákladní vozidlo a nákladní vozidlo.

Dopravní nehoda mezi vozidly různého druhu je nehoda například mezi nákladním a osobním vozidlem, osobním vozidlem a autobusem, nákladním vozidlem a autobusem.

O silniční dopravní nehodě jediného vozidla se hovoří tehdy, pokud se vozidlo převrátí nebo srazí s pevnou překážkou.

- **místo dopravní nehody** – Silniční dopravní nehody lze členit dle situačních údajů míst nehod nebo podle charakteristiky míst. Z pohledu situačních údajů míst dopravní nehody se zjišťuje, zda k silniční dopravní nehodě došlo v obci, mimo obec nebo mimo veřejnou komunikaci. Charakteristika místa silniční dopravní nehody se sleduje v případech nehod v obci, tak i při dopravních nehodách mimo obec. Charakterizuje se blíže, zda k silniční dopravní nehodě došlo na železničních přejezdech, na přímém úseku pozemní komunikace, na elektrických tratích.

Určuje se také, zda místem dopravní nehody byla nepřehledná či přehledná zatáčka nebo křižovatka.

- **škoda na zdraví a na majetku**

škoda na majetku – škoda na pozemních komunikacích, na dopravních prostředcích, na vybavení komunikace a ostatní škody

škoda na zdraví - používá se z evidenčních důvodů – evidují se lehká, těžká zranění a usmrcení osob při dopravní nehodě

- **způsoby řešení silničních dopravních nehod**

Dopravní nehody ukončené v blokovém řízení, které splňují podmínky umožňující jejich projednání na místě jako dopravních přestupků, dopravní nehody, které nelze projednat v blokovém řízení, střet vozidla se zvěří, škodní událost.

4.4. Příčiny silničních dopravních nehod

Příčiny silničních dopravních nehod mohou spočívat v chování účastníků dopravní nehody, v technickém stavu vozidla, které se nehody zúčastnilo, v momentální situaci v provozu na pozemní komunikaci, v jiných okolnostech. Vznik a průběh každé dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním a nehodovou událostí. Nehodovým jednáním účastníka silničního provozu dopravní nehody je jeho konání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost. Nehodovou událostí je myšlen konkrétní průběh a následek nehody. Takové základní rozdělení příčin dopravních nehod je podle toho jestli nehodu způsobil sám řidič nebo ne, to znamená, dělí se na objektivní příčiny dopravních nehod a subjektivní příčiny dopravních nehod.

4.4.1 Objektivní příčiny dopravních nehod

Za objektivní příčinu dopravních nehod se považuje taková nehoda, která není zaviněná chováním a jednáním řidiče vozidla., řidič nemohl nijak ovlivnit,

aby k dopravní nehodě zabránil. K objektivním příčinám dopravních nehod se řadí hlavně stav pozemních komunikací a jejich povaha, změny a závady spojené se sjízdností, které řidič vozidla nemůže předpokládat. Dále sem lze řadit technické poruchy na vozidlech a jiné příčiny, které jsou nezávislé na řidiči. Mezi tyto příčiny lze zařadit i zvěř.

4.4.2 Subjektivní příčiny dopravních nehod

Mezi subjektivní příčiny dopravních nehod je jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných psychotropních látek, nepozornost, neznalost pravidel silničního provozu, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, neznalost pravidel provozu. V dnešním uspěchaném světě je spousta řidičů bezohledných, takže i bezohlednost můžeme přiřadit do příčin dopravních nehod. K výše vyjmenovaným příkladům příčin silničních dopravních nehod dochází ze zavinění řidiče, z jeho nezodpovědného chování. V dnešní době často řidiči i při řízení vozidla kouří a i přes zákaz používají mobilní telefony a během jízdy telefonují, tím se nemůže řádně věnovat situaci na pozemní komunikaci. Vznik dopravní nehody způsobených z nepozornosti řidiče z důvodu že mu upadla cigareta nebo telefonoval, patří také mezi subjektivní příčiny dopravních nehod.

4.4.3 Hlavní příčiny dopravních nehod

Hlavní příčiny silničních dopravních nehod se v České republice statisticky zaznamenávají. Pro tyto účely se příčiny dopravních nehod dělí nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, technická závada a nesprávný způsob jízdy. Tyto příčiny dopravních nehod sledují policejní statistiky o příčinách dopravních nehod a budou zkoumány v praktické části.

Nepřiměřená rychlost

V tomto případě nepřizpůsobil řidič rychlost vozidla stavu povrchu vozovky. Povrch vozovky v danou chvíli může být mokrý, namrzlý, pokryt sněhem a tak dále. Dále řidič mohl způsobit dopravní nehodu nepřiměřenou rychlostí, pokud rychlost vozidla nepřizpůsobil jeho technického stavu. Jiným případem, kdy došlo k dopravní nehodě této příčiny, může být, pokud řidič vozidla nepřizpůsobil rychlost jízdy viditelnosti nebo pokud nerespektoval dopravně-technický stav silnice, tím je například zatáčka.

Nedání přednosti v jízdě

K dopravní nehodě z důvodu nedání přednosti v jízdě dochází například, pokud řidič nereagoval na dopravní značení. Dopravní značení, které upravují přednost v jízdě, jsou dopravní značky: stůj, dej přednost v jízdě; dej přednost v jízdě; křižovatka s vedlejší pozemní komunikací; hlavní pozemní komunikace; konec hlavní pozemní komunikace, dej přednost v jízdě tramvaji; přednost protijedoucích vozidel a přednost před protijedoucími vozidly. Další situací, kdy dochází k dopravní nehodě z důvodu nedání přednosti v jízdě, je při předjíždění z jednoho do druhého jízdního pruhu, nebo nerespektování takzvaného pravidla pravé ruky, to znamená, nedání přednost tomu vozidlu, které přijíždí zprava.

Nesprávné předjíždění

Další příčinou dopravních nehod, kterou zaznamenávají celorepublikové statistiky je nesprávné předjíždění. Za nesprávné předjíždění lze označit situaci, kdy řidič předjíždějícího vozidla ohrožuje bezpečnost protijedoucího vozidla, pokud řidič předjíždí a nemá dobrý rozhled, pokud dochází k předjíždění zprava. K nesprávnému předjíždění dochází také, jestliže řidič nerespektuje dopravní značení zákazu předjíždění nebo pokud řidič vozidla předjíždí zleva jiné vozidlo, které vlevo odbočuje.

Technická závada

Do této příčiny dopravních nehod spadají technické závady, které zavinil řidič. Ve většině případů se jedná o situace, kdy řidič nesprávně uložil náklad, došlo k závadě na přívěsu či návěsu, pokud řidič nezajistil bočnice nebo dalším příkladem může být uvolnění kola. Řidič by měl před každou jízdou zkontrolovat technický stav vozidla a povinně jezdit na státní technické kontroly. Pokud z důvodu špatného technického stavu neprojde vozidlo státní technickou kontrolou, řidič nesmí toto vozidlo dále užívat k jízdě.

Nesprávný způsob jízdy

Za nesprávný způsob jízdy se například považuje nesprávné couvání a otáčení, nedodržování bezpečné vzdálenosti, nedbalá kontrola vozidla před jízdou, nerespektování dopravního značení, nepozornost při řízení vozidla. Je to jednání řidiče, který z nějakého důvodu nezvládne řízení vozidla

Příčinou dopravní nehody nemusí být z výše uvedených pouze jedna. Při silniční dopravní nehodě se může zároveň vyskytnout více výše uvedených příčin najednou, ale při prvotním pohledu to nemusí být hned zřejmé. Například tomu tak bylo při dopravní nehodě řešené až před Nejvyšším soudem České republiky kdy se „dne 24. 4. 2008 kolem 16.50 hod. na silnici I. třídy č. 57 v obci Š. u N. J. na ul. D. ve směru jízdy na obec K. řídil motorové vozidlo Škody Octavia Combi, s přívěsným vozíkem zn. BOB, na němž vezl náklad železného šrotu o celkové hmotnosti 600 kg včetně vozíku, kdy při odbočování vlevo na místní komunikaci vedoucí ke sběrným surovinám řádně nesledoval situaci v silničním provozu a nedal přednost v jízdě v protisměru přijíždějícímu motocyklu zn. Yamaha XJR 1200, řízenému M. V., který po prudkém brzdění upadl s motocyklem na vozovku a následně setrvačností klouzal po vozovce a v prostoru křižovatky narazil do pravého boku přívěsného vozíku, v důsledku čehož utrpěl smrtelné zranění.“²²

²² Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 8 Tdo 34/2010[online].[cit. 2012-06-02]. Dostupné na WWW: <http://pravo4u.cz/judikatura/nejvyssi-soud-cr/8-tdo-34-2010/>

Při řešení této silniční dopravní nehody se obviněný odvolával proti rozsudkům až k nejvyššímu soudu, který tuto záležitost prošetřil a na základě znaleckého posudku se usnesl.

„Na druhou stranu však nelze ponechat stranou pozornosti další významná zjištění, jež se podávají ze znaleckého posudku znalce Ing. J. M., CsC. Doba, za kterou obviněný provedl odbočovací manévr a projel křižovatku, byla stanovena při rychlosti 20 km/hod. na 2,8 s až 4,65 s. Rychlost jízdy motocyklisty na začátku náběhu brzd byla vypočtena v rozmezí 74,2 až 83,9 km/hod. Za příčinu dopravní nehody označil znalec jednak nepovolenou rychlost ze strany poškozeného, který s největší pravděpodobností neočekával, že vozidlo řízené obviněným jede s přívěsným vozíkem, jednak nedání přednosti v jízdě obviněným (č. l. 90). V doplňku znaleckého posudku znalec vypočetl, že při rychlosti jízdy motocyklisty 50 km/hod. a pozorném sledování silničního provozu by celková dráha při brzdění činila 23,2 m až 29,4 m. Při této rychlosti by byl řidič motocyklu schopen zastavit a ke střetu by nedošlo. Při vypočtené rychlosti motocyklisty v rozpětí 74,2 až 83,9 km/hod. se dráha potřebná k zastavení vozidla pohybovala v rozpětí 35,1 m až 56,9 m. Podle znalce při sledování provozu mohl řidič vozidla Škoda vidět motocyklistu a měl na jeho jízdu reagovat. Dodal však, že při protisměrném sledování jedoucího motocyklu nelze jednoznačně odhadnout jeho rychlost (č. l. 112). V hlavním líčení znalec uvedl, že kdyby jel motocyklista 50 km/hod., tak by (obviněný) stačil projet, protože vzdálenost od konce vozíku byla asi 1,2 m – 1,3 m. Pokud by motocyklista reagoval ze vzdálenosti 150 m, tak by ani brzdit nemusel, neboť odbočovací manévr obviněného trval minimálně 2,8 s (maximálně 4,65 s).

Jak tedy vyplynulo ze znaleckého posudku, při dodržení povolené rychlosti jízdy poškozeného motocyklisty, obviněný by dokončil odbočovací manévr způsobem, který by poškozeného ani neomezil ani neohrozil, neboť by vůbec nemusel měnit směr ani rychlost jízdy. Je z něj zřejmé, že jednání dovolatele nemohlo být výlučnou příčinou dopravní nehody, neopodstatňuje ale

bez dalšího ani závěr, že bylo jeho příčinou zásadní či podstatnou (odvolací soud uvádí 80 %).

Jestliže však řidič protijedoucího motorového vozidla jede rychlostí výrazně překračující (např. o více jak 70 %) maximální povolenou rychlost, čímž řidiči odbočujícímu vlevo znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi.²³

4.4.4 Psychologické příčiny dopravních nehod

Nehody jsou v dnešní době každodenním jevem. Pro úspěšné řízení a ovládání vozidla nestačí jen dokonalá znalost pravidel silničního provozu, ale závisí to i na dovednostech, temperamentu, pozornosti a paměti. Viníkem je ve většině případů samotný řidič vozidla, protože selhání lidského faktoru bývá v problematice dopravních nehod nejvíce.

Jednou z věcí, která snižuje bezpečnost v silničním provozu je **pozornost**. Pozornost lze klasifikovat jako psychickou funkci člověka, která souvisí s vnímáním. Soustředit se je pro účastníky provozu velice důležitou schopností. Díky tomu může účastník vhodně a včas reagovat v konkrétní situaci, která na pozemní komunikaci právě vznikla. Pokud se člověk zaměří na jednu událost další již úplně nebo částečně ignoruje.

„Řidič si během jízdy sám vybírá podněty, na které se bude soustředit a které jsou pro něj důležité. V určitých případech je nucen rychle přenést pozornost z jednoho podnětu na jiný, např. při jízdě na kruhovém objezdu, na křižovatce či v centrech měst.“²⁴

²³ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 8 Tdo 34/2010[online].[cit. 2012-06-02].

Dostupné na WWW: <http://pravo4u.cz/judikatura/nejvyssi-soud-cr/8-tdo-34-2010/>

²⁴ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3, s. 68.

Pozornost se vytrácí hlavně při jízdách na dlouhé vzdálenosti, kdy se jízda stává nezáživnou a monotónní a řidiči mohou upadat do mikrospánku. Mikrospánek Je to stav, kdy u řidiče během jízdy nastává lehký spánek. Délka toho lehkého spánku trvá zhruba 3 – 15 vteřin a hned poté se probudí. Během mikrospánku se dopravní prostředek stává neovladatelným, řidiči sjíždí z vozovky, vjíždí do protisměru. Po probuzení je člověk často zmatený a reaguje nepředvídatelně (prudké brzdění, strhnutí volantu apod.) a dopravní nehodě lze jen stěží zabránit. Proto se doporučují přestávky v pravidelných intervalech, ale bohužel nejsou často dodržovány a řidiči riskují.

Další příčinou, která je považována jednou z nejvíce nebezpečných, je **únava**. „Únava je fyzická stav, který vzniká nedostatkem spánku, velkým množstvím vykonané práce a špatnými návyky v životě lidí. I když se řidič před jízdou necítí unavený, tak může přijít a dopadne na řidiče náhle.

Únava je však i subjektivní a každý řidič je schopný rozpoznat její projevy. Z hlediska řízení dopravního prostředku můžeme únavu rozlišovat na únavu smyslových orgánů, fyzickou a psychickou.“²⁵

Za fyzickou únavu je považováno držení těla. Řidič musí sedět ve vozidle stále ve stejné poloze a přichází bolest zad a krční páteře, jelikož jeho svaly jsou zatěžovány a po nějakém čase dochází k tuhnutí svalstva.

Únava psychiky řidiče způsobuje nižší schopnost se soustředit a jsou pomalejší reakce na dopravní situaci.

Ze smyslových orgánů jsou oči řidiče hodně namáhané. Během jízdy sleduje dění kolem sebe a musí reagovat na chování ostatních řidičů či účastníků provozu.

Dalším významným aspektem, který ovlivňuje nehodovost je **rozhodování** řidiče. Při řízení vozidla se řidič dostane do situace, kde je nutné

²⁵ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3, s. 67.

rychlé rozhodnutí. Řidič se musí rychle rozhodnout, aby bylo možné předejít dopravní nehodě. Obecně lze říci, že by se měl řidič vyhnout za všech okolností čelnímu střetu, protože následky těchto středů jsou nejvíce tragické. Rozhodování je hodně ovlivněno zkušenostmi řidiče. Zkušenější řidič se umí ve vypjaté situaci lépe a rychleji rozhodnout.

Věk, zkušenosti i psychický stav řidičů jsou ukazatelé, které mohou být navzájem propojené. Člověk stárne, během života nabírá zkušenosti, nejen v řízení, ale i psychický stav je ovlivňován bezpočtem faktorů.

Zkušenosti jsem v silničním dopravním provozu velmi důležité. Řidičům začátečnickům zkušenosti chybějí a neumí je využívat, proto pokud se vyskytnou v neobvyklé situaci, tak je u nich riziko nehody vysoké. A vysoký počet dopravních nehod je z důvodu nezkušenosti řidiče.

Věk u řidiče musíme brát také v potaz. Člověk stárne a tím se jeho reakce na dopravní situaci zpomalují. I když je řidičů seniorů mnoho, tak je dopravních nehod jejich zaviněním oproti mladým nezkušeným řidičům málo. Je to způsobeno tím, že volí poklidnou a uvědomělou jízdu. Řidič „je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.“²⁶ Po každé podstoupené prohlídce lékař řidiči vydá doklad o zdravotní způsobilosti.

Tab. 1: Skupiny osobností řidičů a jejich jednání

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
1. Dobře přizpůsobeni; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení předpisů
2. Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů;
3. Mají duševní problémy, společensky	V určitých obdobích (týdnů, měsíců)

²⁶ § 87 silničního zákona, ve znění pozdějších předpisů

odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období	budou mít nehody a dopravní přestupky
4. Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a dopravních Přestupků
5. Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6. Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Zdroj: ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. Psychologie v dopravě. 1. vydání, Kapitola-Osobnost a sociálně psychologické aspekty dopravy. 2003. s. 148.

4.5. Zjišťování příčin silniční dopravní nehody

Pokud je policie přivolána k dopravní nehodě, tak se před zjišťováním příčin musí nejprve seznámit se situací. Seznámení se situací je nutné z toho důvodu, aby mohl být stanoven postup pro úkony, které jsou prvotní a neodkladné a pro další opatření. Pokud to situace vyžaduje, tak se nejprve poskytuje první pomoc. Až to poskytnutí první pomoci je možné začít s neodkladnými úkony. Nejdříve je pro orientaci nutné základní ohledání místa, kde se nehoda stala, účastníků a jejich vozidel, a pokud je to možné, tak se provádí rychlý výslech svědků a účastníků. Je velmi důležitá i organizace jednotlivých kroků, aby vše bylo možné provést v co nejkratším časovém úseku. Zjišťuje se, zda příčina silniční dopravní nehody byla objektivní nebo subjektivní.

Pokud jsou provedeny základní úkony, tak je dále nutností ohledat a zdokumentovat místo, kde se dopravní nehoda stala a zajistit stopy. Poté obvykle následuje ohledání vozidla, zjišťování jeho stavu před dopravní nehodou. Pokud je na místě mrtvola, tak následuje její ohledání. Dalším krokem je výslechnutí účastníků a svědků nehody. Zjišťuje se, v jakém psychickém rozpoložení byl

účastník nehody před nehodou, únava, zda nebyl požit před jízdou některým z účastníků nehody alkohol nebo jiná návyková látka. Dále se konfrontují zajištěné stopy s tím, co účastníci či svědci silniční dopravní nehody vypověděli. Jeli to nutné, je možné využít i znalce z různých oborů v závislosti na stopy, které byly zajištěny. Poté už se vytyčují možné verze. Úkony, které se provádějí na místě dopravní nehody jsou neopakovatelné.

Pro zjištění příčiny dopravní nehody se používají různé metody. Je potřebné, aby metody byly užity v logické souvislosti s danou situací. Používá se pozorování, měření, komparace. Tyto metody se označují jako metody obecné poznávací.

Dalšími metodami jsou metalurgie, defektoskopie a mechanoskopie, souhrnným názvem modifikované kriminalistikou.

Používají se také metody forezních disciplín. Do těchto disciplín patří psychiatrie a soudní lékařství. Dále se používá ke stanovení příčiny dopravní nehody například prověrky verzí nebo výslech svědků a účastníků

5. NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD

Málo která nehoda se obejde bez zranění. Často dochází k lehkým zraněním, těžkým a bohužel i k úmrtí. Většinou k tomu dochází z důvodu pochybení a selhání člověka. Často se stává, že oběť není ten, kdo nehodu způsobil, ale úplně nevinný člověk. Počet úmrtí při dopravních nehodách se ročně ve statistikách udává ve statisících. Lehká zranění neohrožují zdraví jedince, po ošetření těchto zranění je tato osoba opět zdravá. Naopak těžká zranění jsou ta, kdy není jisté, zda se život člověka podaří zachránit a pokud ano, tak jaké bude mít trvalé následky.

Největší škody jsou na škody na vozidlech. Řadí se sem i škody na vozovce a příslušenství, které patří k pozemním komunikacím. Tyto částky nebývají malé. Výše škod se odvíjí od cen dopravních prostředků a množství dopravních prostředku, které jsou účastníky nehody.

„Dopravní nehody stejně jako násilné trestné činy nebo katastrofy člověka vždy určitým způsobem zasáhnou. Vážná dopravní nehoda je mnohdy traumatizujícím zážitkem, který způsobuje náhlou změnu dosavadního života. Pro zdravotníky, sociální pracovníky, policisty a další pomáhající profese i běžné občany je důležité si uvědomit souvislosti, které s fenoménem vážných dopravních nehod a jejich následků týkají. Právě reakce okolí totiž hrají mnohdy důležitou roli pro zpracování této zkušenosti. Následně je třeba zamyslet se nad potřebami těchto lidí a jejich podporou. Lidé po dopravní nehodě nebo pozůstalí po zemřelých obětech jsou na jednu stranu sice zasažení, na druhou stranu mají za sebou zcela jedinečnou, specifickou zkušenost. Tuto zkušenost mohou předávat dál, a tím se vyrovnávat se změněnou životní situací. Tak mohou významně pomoci nejen druhým, ale i sami sobě. Nejčastěji se po dopravních nehodách však lze setkat s tzv. akutním mírným stresem spojeným s úzkostí, který se nejčastěji projevuje znatelným (tělesným) třesem, dotěrnými myšlenkami a citovým rozrušením.

Nejen vážná dopravní nehoda jako taková však může způsobit psychické strádání zasaženého, ale mnohdy i jednání s ní spojená (např. s policisty, úředníky, soudci či zdravotníky, kteří se v některých případech k zasaženým zachovávají nepřiměřeným způsobem) mohou takto traumatizovaného člověka druhotně poškozovat. V mnohých případech je člověk zasažen fyzicky (četná jsou poranění hlavy, úrazy páteře, pohybového ústrojí apod.), nezanedbatelné je též ekonomické zatížení (zasažený člověk je finančně vyčerpán v souvislosti s bezprostředními následky dopravní nehody, jakož i právními výlohami, například za právní služby, fotokopie spisů atd.), a tím samozřejmě též sociálně (často dochází například ke ztrátě zaměstnání, tudíž i k méně atraktivnímu společenskému statutu nezaměstnaného stejně jako i k dalšímu finančnímu znevýhodnění). V případě smrti blízkého člověka při dopravní nehodě pozůstali prožívají závažné psychické trauma. Tato událost často narušuje původní rodinné vztahy, vyplývající z nepochopení citových prožitků a chování pozůstalého okolí. Smrtí blízkého se do značné míry mění žebříček hodnot pozůstalého člověka (jakož i přímo zasaženého – oběti) a nejbližší sociální okolí těmto změnám zpravidla příliš nerozumí, čímž se pozůstalý může propadat do sociální izolace. Výsledkem pak mohou být pocity nepochopení, osamocení a narušení, někdy až rozpad rodinných (manželských, partnerských, sourozeneckých, příbuzenských aj.) či přátelských vazeb. Rodina zde tedy hraje klíčovou roli. Někdy se semkne, jindy dochází k jejímu narušení, často proto, že každý pozůstalý truchlí jiným způsobem a má rozdílné potřeby.²⁷

²⁷ Periodika Jihočeské univerzity[online].[cit. 2012-06-02]. Dostupné na WWW: <http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/prevence-urazu-otrav-a-nasili/administrace/clankyfile/20120411103405458182.pdf>

PRAKTICKÁ ČÁST

6. CHARAKTERISTIKA OBLASTI

„Okres Domažlice je okresem v Plzeňském kraji. Jeho sídlem je město Domažlice. Rozloha okresu je 1 123,46 km² (4. největší okres v Plzeňském kraji). V okrese Domažlice je k 85 obcí, z toho 8 měst a 2 městyse. Mnohé obce okresu náleží do území národopisné oblasti Chodsko, jejímž střediskem je město Domažlice. Sousedí s plzeňskými okresy Plzeň-jih, Tachov a Klatovy. Jeho jihozápadní hranice je i státní hranicí s Německem.

Okres Domažlice patří k okresům s bohatou kulturní tradicí. Výhody okresu spočívají v relativně nízké nezaměstnanosti, kterou ovlivňuje přísun zahraničního kapitálu při vytváření nových pracovních míst, možnost spolupráce se zahraničím při realizaci některých investic a nižší nemocnost vlivem zdravějšího životního prostředí. Zvýšenou potřebu investic si však pro své zlepšení vyžaduje dopravní infrastruktura a rozvoj cestovního ruchu.

Doprava

Do roku 1998 se v Domažlicích nacházela křižovatka silnic I/26 (*Plzeň-Folmava*) a I/22 (*Vodňany-Strakonice-Klatovy-Domažlice*). V tom roce byla ale vybudována přeložka a silnice I/26 Domažlicemi již neprochází. Původní silnice I. třídy se stala součástí silnice II/193 Domažlice-Horšovský Týn-Stříbro-Žlutice.

Silniční síť okresu měřila k 1. 1. 2012 754 km, v tom délka silnic: I. třídy 67 km, II. třídy 202 km a III. třídy 484,4 km. K významným silničním spojnicím mezinárodního významu patří Plzeň-Folmava. Železniční síť je poměrně řídká. Významná železniční spojnice Plzeň-Domažlice pokračuje přes Českou Kubici do SRN. Tato trať sloužila v minulých letech převážně pro nákladní železniční

dopravu, v dnešní době je využívána i pro osobní dopravu pro mezinárodní rychlík (Praha-Plzeň-Regensburg-Mnichov).

Významný je i místní osobní spoj (Domažlice-Furth im Wald). Domažlice jsou železničním uzlem. Protínají se tam tratě 180 Plzeň-Furth im Wald , 184 Domažlice-Planá a 185 Domažlice-Klatovy-Horažďovice.

Domažlice jsou také cílovou stanicí mnohých autobusových linek sjíždějících se z různých koutů okresu. Rovněž zde ale projíždějí nebo končí i dálkové linky, např. ve směru na Plzeň. Ve městě není vybudováno žádné autobusové nádraží. Autobusy jsou odstavovány na terminálu v Poděbradově ulici, vzniklém v roce 1990. Mnohé linky zajíždějí také k železniční stanici. V provozu je jedna linka městské autobusové dopravy, za tarif MHD se přepravuje i na městských úsecích regionálních linek.²⁸

Stav pozemních komunikací

V domažlickém okrese je přes 753 kilometrů silnic I. až III. Třídy, z toho cca 67 km I. tříd. Po silnicích I. třídy denně přejíždí několik stovek kamiónů, které mají za následek ničení vozovky například „vyjeté koleje“. Tyto kamiony míří především z Německa na Plzeň, protože přes území Domažlice vede hlavní tah tímto směrem. Ředitelství silnic a dálnic stále bojuje s narušenými silnicemi opravami jednotlivých úseků. Jednotlivé obce v domažlickém okrese většinou nemají ve svém rozpočtu finance na opravu silnic, proto silnice zanedbané a často dezolátním stavu. Stav silnic v obcích není nejlepší. Povrch je často nerovný s mnoha výmoly. Mimo města a obce jsou hlavní silnice v poměrně dobrém stavu. Povrch silnic nižších tříd je písečný nebo šterkový.

²⁸ Český statistický úřad [online]. [cit. 2012-06-02]. Dostupné na WWW: http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_domazlice

7. ANALÝZA DAT

Praktická část této práce je zaměřena na sledování příčin dopravních nehod v okrese Domažlice. Bude zjišťována hlavní příčina nehod za rok 2011 a poté bude proveden výzkum vývoje zjištěné příčiny během pěti let, to od roku 2007 do roku 2011. Data byla získávána ze statistik za jednotlivé roky. Tyto statistiky mi byly poskytnuty na dopravním inspektorátu v Domažlicích. Statistické tabulky jsou zpracovávány pro celé území Plzeňského kraje. Každý okres, který tvoří území plzeňského kraje, má přiděleno číslo a podle tohoto čísla bylo možné z této tabulky vybrat pouze data související s územím domažlického okresu. Z těchto statistik budou vytažena data pro zkoumaný okres a postupně zpracovány přehledné tabulky.

V tabulce bude uvedena jednak hlavní příčina dopravních nehod, která byla zjištěna v roce 2011, ale i ostatní příčiny silničních dopravních nehod, aby bylo možné porovnat, jaký počet tvoří jednotlivé příčiny silničních dopravních nehod na území domažlického okresu a o kolik se liší dopravní nehody zjištěnou hlavní příčinou. Na základě těchto tabulek bude následně za každý rok vyhodnocena nejčastější příčina dopravních nehod.

V každém roce bude ze získaných informací a dat zpracován graf výsečového typu, který bude znázorňovat procentuální zastoupení veškerých příčin dopravních nehod v jednotlivých letech. Tyto grafy za jednotlivé roky budou součástí přílohy. Dále bude zpracován ještě jeden graf spojnicového typu, který bude znázorňovat.

Po zjištění vývoje nejčastější příčiny dopravních daného kraje bude navrženo opatření, kterým by bylo možné tuto hlavní příčinu minimalizovat. Data, ze kterých bylo vycházeno a která byla hlavním zdrojem pro tuto práci, byla získána ze statistik Krajského ředitelství policie plzeňského kraje.

7.1. Zpracování dat

Statistiky příčin dopravních nehod v roce 2011 ukázaly, že hlavním příčinou byl opět nesprávný způsob jízdy. K tomuto případu vyjízděla policie celkem 245. Nehody způsobené touto příčinou se staly převážně na území obcí a to ve 150 případech.

Tab. 2: Přehled nehod podle příčin v roce 2011

Příčiny dopravních nehod	Počet dopravních nehod v obci	Počet dopravních nehod mimo obec	celkem
nezaviněno řidičem	5	7	12
nepřiměřená rychlost	30	87	117
nesprávné předjíždění	3	13	16
nedání přednosti	24	13	37
nesprávný způsob jízdy	150	95	245
technická závada	1	1	2

Zdroj: Statistiky za rok 2011 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Graf č. 1 viz. Příloha A za rok 2011 znázorňuje procentuální zastoupení příčin dopravních nehod. Nesprávný způsob jízdy, který je opět hlavní příčinou dopravních nehod, je v 57,11% případů.

V roce 2010 bylo na území domažlického okresu zjištěno, že nejčastější příčina dopravních nehod byl zaviněná nesprávným způsobem jízdy. Policie dopravního inspektorátu Domažlice řešila 281 nehod způsobených touto příčinou. Počet nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy v roce 2010 je zhruba ve stejné výši jako v roce předcházejícím, tedy v roce 2009.

Tab. 3: Přehled nehod podle příčin v roce 2010

Příčiny dopravních nehod	Počet dopravních nehod v obci	Počet dopravních nehod mimo obec	celkem
nezaviněno řidičem	5	16	21
nepřiměřená rychlost	30	67	97
nesprávné předjíždění	3	9	12

nedání přednosti	19	19	38
nesprávný způsob jízdy	158	123	281
technická závada	1	0	1

Zdroj: Statistiky za rok 2010 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Na grafu č. 2 viz. příloha B zpracovaného z doložených dat z roku 2010, je znázorněno, že dopravní nehody způsobeny nesprávným způsobem jízdy byly v 62,44%.

Z analýzy dat za rok 2009 bylo hlášeno celkem 460 dopravních nehod. Zjištěnou hlavní příčinou silničních dopravních nehod na území domažlického okresu byl nesprávný způsob jízdy. Oproti roku 2008 zaznamenala tato příčina rapidní pokles. Tento pokles je o 322 nehod, zaviněných touto příčinou.

Tab. 4: Přehled nehod podle příčin v roce 2009

Příčiny dopravních nehod	Počet dopravních nehod v obci	Počet dopravních nehod mimo obec	celkem
nezaviněno řidičem	1	13	14
nepřiměřená rychlost	31	75	106
nesprávné předjíždění	4	11	15
nedání přednosti	29	17	46
nesprávný způsob jízdy	155	122	277
technická závada	0	1	1

Zdroj: Statistiky za rok 2009 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Graf č. 3 viz. příloha C příčin dopravních nehod za rok 2009. Hlavní příčina, kterou je nesprávný způsob jízdy, tvoří 65,75 % z celkového počtu dopravních nehod v tomto roce.

V roce 2008 podle statistik zpracovaných Krajským ředitelstvím policie plzeňského kraje byl nejčastější příčinou dopravních nehod nesprávný způsob jízdy. Počet nehod zaviněných touto příčinou byl 599.

Tab. 5: Přehled nehod podle příčin v roce 2008

Příčiny dopravních nehod	Počet dopravních nehod v obci	Počet dopravních nehod mimo obec	celkem
nezaviněno řidičem	6	80	86
nepřiměřená rychlost	31	70	101
nesprávné předjíždění	4	14	18
nedání přednosti	74	28	102
nesprávný způsob jízdy	356	243	599
technická závada	1	4	5

Zdroj: Statistika za rok 2008 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Graf č. 4 viz. příloha D za rok 2008 znázorňuje procentuální zastoupení příčin dopravních nehod. Nesprávný způsob jízdy, který je opět hlavní příčinou dopravních nehod, je ve výši 65,75%.

V roce 2007 byl nejčastější příčinou dopravních nehod nesprávný způsob jízdy. Celkový počet nehod zaviněných touto příčinou byl 650.

Za nesprávný způsob jízdy se považuje například nedbalá kontrola vozidla před jízdou, nerespektování dopravního značení, nepozornost při řízení vozidla. Je to jednání řidiče, který z nějakého důvodu nezvládne řízení vozidla.

Graf č. 5 viz. příloha E znázorňuje procentuální zastoupení příčin dopravních nehod v roce 2007 v okrese Domažlice. Nejčastější příčina dopravních nehod, nesprávný způsob jízdy, činí 64,74 %.

Tab. 6: Přehled nehod podle příčin v roce 2007

Příčiny dopravních nehod	Počet dopravních nehod v obci	Počet dopravních nehod mimo obec	celkem
nezaviněno řidičem	14	106	120
nepřiměřená rychlost	20	73	93
nesprávné předjíždění	3	14	17
nedání přednosti	77	42	119
nesprávný způsob jízdy	374	276	650
technická závada	1	4	5

Zdroj: Statistiky za rok 2007 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

7.2. Vyhodnocení

Při sledování příčin silničních dopravních nehod v okrese Domažlice v jednotlivých letech bylo zjištěno, že nejčastější příčinou byl nesprávný způsob jízdy. Tato příčina dopravních nehod, nesprávný způsob jízdy, tvoří v jednotlivých letech, to je od roku 2007 do roku 2011, více než 50% z celkového počtu případů dopravních nehod zaznamenaných ve statistikách Policie ČR.

V prvním roce pozorování dopravních nehod, to je v roce 2007, byl nesprávný způsob jízdy v 650 případech, to je 64,74 % z celkového počtu dopravních nehod v daném území, které řešil dopravní inspektorát Domažlice.

Druhý rok, ve kterém byly dopravní nehody sledovány, tedy rok 2008 přinesl mírný pokles dopravních nehod zaviněných touto příčinou, a to o 51 případů. Nesprávný způsob jízdy v tomto roce činil 65, 75 % z celkového počtu dopravních nehod.

V roce 2009 na území domažlického okresu byl celkový počet dopravních nehod 459 a z toho 277 dopravních nehod tvořil opět nesprávný způsob jízdy. Oproti předcházejícím rokům je pokles silničních dopravních nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy téměř o 50%.

Rok 2010 zaznamenal v policejních statistikách na území domažlického okresu 281 nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy. Počet nehod způsobených touto příčinou je zhruba ve stejné výši jako rok minulý, to je rok 2009.

Rok 2011 nepřinesl oproti dvěma předcházejícím rokům v příčinách dopravních nehod a jejich četnosti žádné velké změny. Ve 245 případech hrál hlavní roli opět nesprávný způsob jízdy.

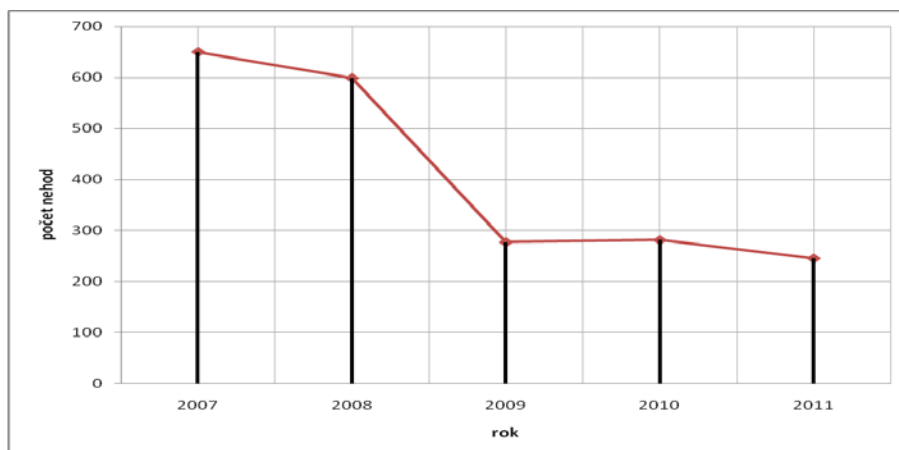
Pro lepší přehlednost byla zpracována souhrnná tabulka, kde jsou uvedeny jednotlivé počty silničních dopravních nehod za jednotlivé roky. Dále z těchto údajů byl zpravován graf.

Tab. 7: Hlavní příčiny nehod v letech 2007- 2011

rok	Hlavní příčina	počet
2011	nesprávný způsob jízdy	245
2010	nesprávný způsob jízdy	281
2009	nesprávný způsob jízdy	277
2008	nesprávný způsob jízdy	599
2007	nesprávný způsob jízdy	650

Zdroj: údaje výše

Graf 1: Dopravní nehody způsobené nesprávným způsobem jízdy 2007-2011



Zdroj: údaje výše

Mezi roky 2008 a 2009 je velký pokles. Tento pokles je téměř o 50%. Za tento obrovský pokles může změna v zákoně. Od 1. ledna 2009 se změnily, respektive zvýšily limity u majatkových škod, kdy je povinnost k silniční dopravní nehodě přivolat policii. Do roku 2008 tento limit byl 50 000 Kč, který se příchodem nového roku 2009 zvýšil na 100 000 Kč.

7.3. Anketa

Pro zajímavost byla položena 10 různým obyvatelům domažlického okresu nezávisle na věku a pohlaví první otázka: „Jaká je podle Vás nejčastější příčina dopravních nehod na Domažlicku v roce 2011?“ Z tohoto dotazování bylo zjištěno, že 5 lidí uvedlo, že si myslí, že hlavní příčinou je nepřiměřená rychlost. Dva z dotazovaných lidí uvedlo, že si myslí, že hlavní příčinou silničních dopravních nehod v roce 2011 na území domažlického okresu je nesprávné předjíždění. A 3 lidé uvedli, že podle jejich názoru je hlavní příčinou nehod, které se stali v roce 2011 v tomto zkoumaném okrese je nesprávným způsobem jízdy.

Dotazováním bylo zjištěno, že 50 % dotazovaných se domnívá, že hlavní příčinou dopravních nehod na území domažlického okresu je nepřiměřená rychlost, 20 % uvádí, že je to nesprávné předjíždění a 30 % z dotazovaných je toho mínění, že hlavní příčinou byl nesprávný způsob jízdy. Z tohoto výzkumu vyplývá, že obyvatelé Domažlicka nemají informace o příčinách dopravních nehod na jejich území.

Druhá otázka, která zněla:“ víte zhruba celkový počet nehod na tomto území za rok 2011?“ Na tuto otázku odpověděli sice všichni dotazovaní, ale pouze odhadem. Nikdo z nich nevěděl přibližně tento počet a nejčastěji odhadovali, že dopravních nehod bylo cca kolem 200. Což je téměř o polovinu méně, než byl skutečný počet nehod.

7.4. Návrh opatření na minimalizaci nehod

Pro minimalizaci dopravních nehod je důležitá zejména prevence. Jak bylo výše zmíněno, konkrétně obyvatelé zkoumaného území nemají ani základní přehled nad tím, kolik se stalo dopravních za jeden rok a už vůbec není známa mezi příčina nehod. Proto by jedním z možných opatření pro snížení nehod byla lepší informovanost lidí. Aby si více uvědomovali, že počet nehod je opravdu vysoký, respektive vyšší než si myslí. Byli by více svědomití a více by si uvědomovali následky nehod. Bylo by vhodné informovat o počtu nehod každodenně v mediálních prostředcích či umístit tyto počty na internet na domovské stránky (například Seznam.cz, Centrum.cz, Volny.cz, Google.cz, a tak dále), aby širší veřejnost byla více informována o tom, kolik nehod v jakém kraji se za den přihodilo a kolik jich bylo od začátku roku.

Dalším opatřením, které by bylo vhodné je zpřísnit výcvik v autoškolách. Mohl by být zaveden dlouhodobější výcvik začínajících řidičů. Nezkušený řidič by měl mít možnost si vyzkoušet zvládnutí motorového vozidla v různých podmínkách a k osvojení návyků pro řešení krizových situací i způsobu bezpečné jízdy. V rámci školení řidičů v autoškolách by měl být kladen důraz na následky dopravních nehod při řízení motorového prostředku. Prevencí by mohlo být promítání různých dopravních nehod, aby si převážně mladí řidiči uvědomili, co vše se může stát nedbalou a nezodpovědnou jízdou motorového vozidla.

ZÁVĚR

V této práci jsem se věnovala problematice dopravních nehod a jejich příčinám. Problém silničních dopravních nehod je opravdu veliký. V dnešní době je silniční doprava opravdu hojně využívána a nese to sebou i rizika. Tyto rizika lze blíže specifikovat jako dopravní nehody, negativní vliv na životní prostředí. Stát nebere na lehkou váhu tyto rizika a snaží se s nimi nejrůzněji bojovat. Hledá pomoc přes nejrůznější odborníky, aby tyto rizika byla minimalizovaná.

Nejhoršími riziky jsou brány dopravní nehody, často končí tragicky. V dnešní době je na pozemních komunikacích plno moderních a silných aut a většinou patří mladým nezkušeným řidičům. Tito „mladíci“ se v těchto autech předvádějí a nejsou schopni odhadnout své schopnosti.

Při silničních dopravních nehodách umírají na silnici tisíce lidí a další velký počet jich je lehce nebo těžce zraněna. Dopravní nehoda způsobuje i nemalé škody na majetku. Tato škoda často přesahuje stovky tisíc korun. Dopravní nehody by se za žádných okolností neměly podceňovat, může se s ní setkat kdokoli z nás a má vliv na psychiku člověka, zdraví i ekonomiku.

Prvním cílem, který byl vytyčen, bylo seznámení se s právními předpisy, které řeší jak dopravu, nehody, tak i přestupky v dopravě. Tyto předpisy jsou uvedeny v kapitole 3. V této kapitole jsem zmínila změny, které nastaly v silničním zákoně a to k 1. srpnu 2011. Jednou z největších změn je změna v bodovém systému.

Dalším cílem bylo zjistit nejčastější příčinu dopravních nehod v okrese Domažlice za rok 2011 a sledování jejího vývoje v průběhu 5 let, to znamená od roku 2007 do roku 2011. Z analýzy statistických dat v praktické části vyplynulo, že největším problémem jsou nehody způsobeny nesprávným způsobem jízdy. Tato příčina dopravních nehod zaznamenala mezi roky 2008 a 2009 velký pokles. Nedošlo však k reálnému poklesu dopravních nehod. Je možné přepokládat, že k dopravním nehodám docházelo v podobném počtu jako

v přechozích letech z důvodu, že byla posunuta hranice limitu částky a k dopravním nehodám nebyla volána policie.

Posledním cílem, který byl uveden, je návrh na minimalizaci dopravních nehod. V podkapitole 5. 4. byly uvedeny 2 návrhy, jak by se toto dalo řešit, ale obecně lze říci, že na zvýšení bezpečnosti se musí podílet i další prvky jako je změna legislativy, zlepšení výcviku řidičů v autoškolách, zintenzivnit kontroly dopravních policistů a v neposlední řadě zlepšit dopravní infrastrukturu problémových lokalit.

Tato bakalářská práce by mohla být zajímavá zejména pro obyvatele domažlického okresu, protože zde byla zjišťována nejčastější příčina dopravních nehod. Jak již bylo výše zmíněno, lidé o tomto problému nemají přehled a domnívám se, že to není správné. Lidé by se o tento problém měli více zajímat. Dále má informativní přínos pro složky dopravní policie České republiky v okrese Domažlice. Přinesla jim přehled o vývoji této nehody v průběhu 5 let a bylo by vhodné se hledat opatření, jak by se bylo možné nehody zaviněné touto příčinou minimalizovat. Mohly by být využity i uvedené návrhy pro minimalizace dopravních nehod a to nejen pro území domažlického okresu, ale i celorepublikově.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.

PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk, *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2004. ISBN 8086477-24-X.

KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil, *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0.

BERAN, Tomáš. *Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče*. 1. vydání. Brno: COMPUTER PRESS, 2007. ISBN 80-251-1791-X.

VALENTA, Václav. *Dopravní nehody*. Praha: Česmad Bohemia, 2008. ISBN 978-80-904249-9-9.

BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody*. Praha: Police History, 2008. ISBN 978-80-86477-44-2.

HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky, 2010. ISBN 978-80-7251-325-3.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 978-80-246-1096-2.

KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 432 s.
ISBN 80-7201-576-6

Zákonné normy:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Internetové zdroje:

Technický portál[online].[cit. 2012-02-12]. Dostupné na WWW:
http://www.techportal.cz/download/enoviny/enlog/porovnaní_jednotlivých_druhů_dopravy.pdf

Neoficiální portál o Policii[online].[cit. 2012-01-25]. Dostupné na WWW:
<http://www.policie-cr.cz/dopravni-inspektorat.php>

Hasičský záchranný sbor České republiky[online].[cit. 2012-03-02]. Dostupné na WWW: <http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>

Český statistický úřad [online].[cit. 2012-06-10]. Dostupné na WWW:
http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_domazlice

Právo4u [online].[cit. 2012-06-01]. Dostupné na WWW:

<http://pravo4u.cz/judikatura/nejvyssi-soud-cr/8-tdo-34-2010/>

Periodika Jihočeské univerzity[online].[cit. 2012-06-02]. Dostupné na WWW:
<http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/prevence-urazu-otravy-a-nasili/administrace/clankyfile/20120411103405458182.pdf>

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek

TABULKA 1: Skupiny osobností řidičů a jejich jednání

TABULKA 2: Přehled nehod podle příčin v roce 2011

TABULKA 3: Přehled nehod podle příčin v roce 2010

TABULKA 4: Přehled nehod podle příčin v roce 2009

TABULKA 5: Přehled nehod podle příčin v roce 2008

TABULKA 6: Přehled nehod podle příčin v roce 2007

TABULKA 7: Hlavní příčiny nehod v letech 2007- 2011

Seznam grafů

GRAF 1: Dopravní nehody způsobené nesprávným způsobem jízdy 2007-2011

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A – ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ	I
PŘÍLOHA B – GRAF 1 - PROCENTUÁLNÍ ZNÁZORNĚNÍ PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2007	II
PŘÍLOHA C –GRAF 2 - PROCENTUÁLNÍ ZNÁZORNĚNÍ PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2008	III
PŘÍLOHA D – GRAF 3 - PROCENTUÁLNÍ ZNÁZORNĚNÍ PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2009	IV
PŘÍLOHA E – GRAF 4 - PROCENTUÁLNÍ ZNÁZORNĚNÍ PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2010	V
PŘÍLOHA F – GRAF 5 - PROCENTUÁLNÍ ZNÁZORNĚNÍ PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2011	VI

PŘÍLOHY

Příloha A – Záznam 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 seřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým:	

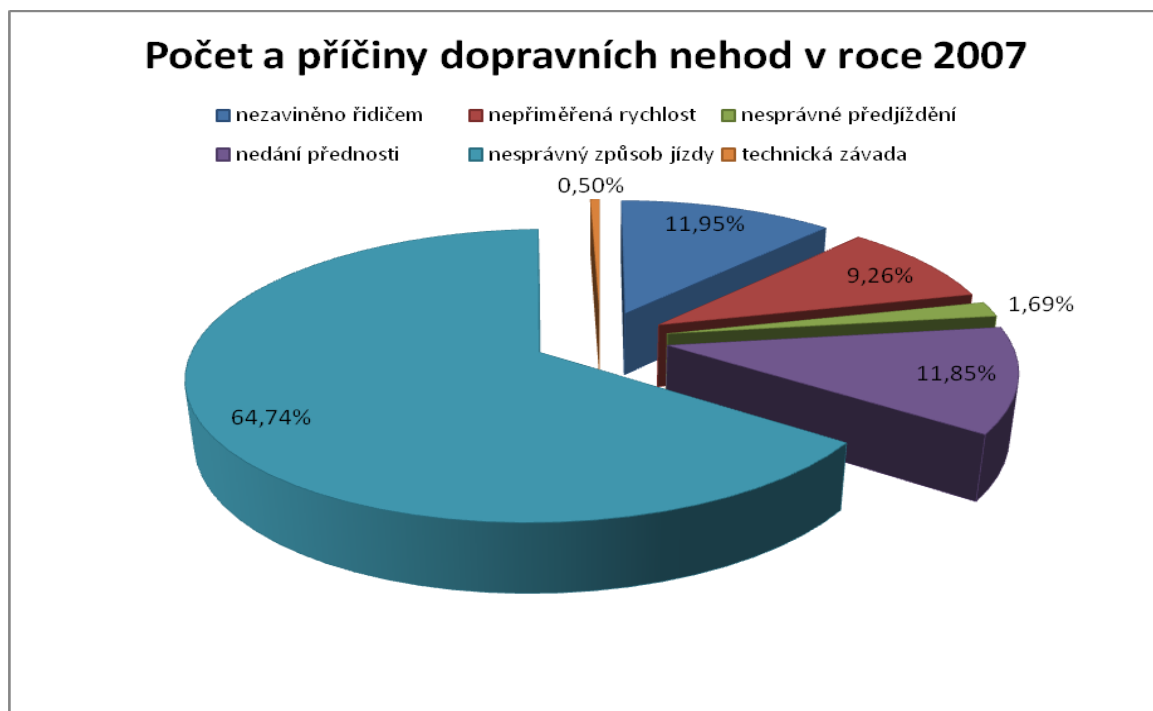
Vozidlo A			Vozidlo B		
6. Pojištěný (jméno a adresa)			6. Pojištěný (jméno a adresa)		
Telefon (od 9.00 do 16.00)			Telefon (od 9.00 do 16.00)		
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		
7. Vozidlo Tov. značka, typ			7. Vozidlo Tov. značka, typ		
Rok výroby			Rok výroby		
Státní poznávací značka			Státní poznávací značka		
8. Pojistitel			8. Pojistitel		
Adresa pobočky			Adresa pobočky		
Číslo poj. odpovědnosti			Číslo poj. odpovědnosti		
Číslo zelené karty			Číslo zelené karty		
Hraniční pojištění platné do			Hraniční pojištění platné do		
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		
Pojistitel			Pojistitel		
9. Řidič Příjmení			9. Řidič Příjmení		
Jméno			Jméno		
Adresa			Adresa		
Číslo řidičského průkazu			Číslo řidičského průkazu		
Skupina			Skupina		
Vydal			Vydal		
10. Označte šipkou body vzájemného střetu			10. Označte šipkou body vzájemného střetu		
11. Viditelná poškození			11. Viditelná poškození		
14. Poznámky			14. Poznámky		

12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:					
<input type="checkbox"/>	1	bylo zaparkováno	<input type="checkbox"/>	1	
<input type="checkbox"/>	2	rozjízďilo se	<input type="checkbox"/>	2	
<input type="checkbox"/>	3	zastavovalo	<input type="checkbox"/>	3	
<input type="checkbox"/>	4	vylézalo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty	<input type="checkbox"/>	4	
<input type="checkbox"/>	5	odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu	<input type="checkbox"/>	5	
<input type="checkbox"/>	6	vylézalo do křeh. objezdu	<input type="checkbox"/>	6	
<input type="checkbox"/>	7	jelo v kruhovém objezdu	<input type="checkbox"/>	7	
<input type="checkbox"/>	8	najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	<input type="checkbox"/>	8	
<input type="checkbox"/>	9	jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	<input type="checkbox"/>	9	
<input type="checkbox"/>	10	měnilo jízdní pruh	<input type="checkbox"/>	10	
<input type="checkbox"/>	11	předjíždělo	<input type="checkbox"/>	11	
<input type="checkbox"/>	12	odbočovalo vpravo	<input type="checkbox"/>	12	
<input type="checkbox"/>	13	odbočovalo vlevo	<input type="checkbox"/>	13	
<input type="checkbox"/>	14	couvalo	<input type="checkbox"/>	14	
<input type="checkbox"/>	15	jelo v protisměru	<input type="checkbox"/>	15	
<input type="checkbox"/>	16	přijíždělo zprava	<input type="checkbox"/>	16	
<input type="checkbox"/>	17	nedalo přednost v jízdě	<input type="checkbox"/>	17	
◀ Počet označených políček ▶					

13. Náčrt					
Označte: 1. silnicí, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic					
15. Podpisy řidičů					
A			B		

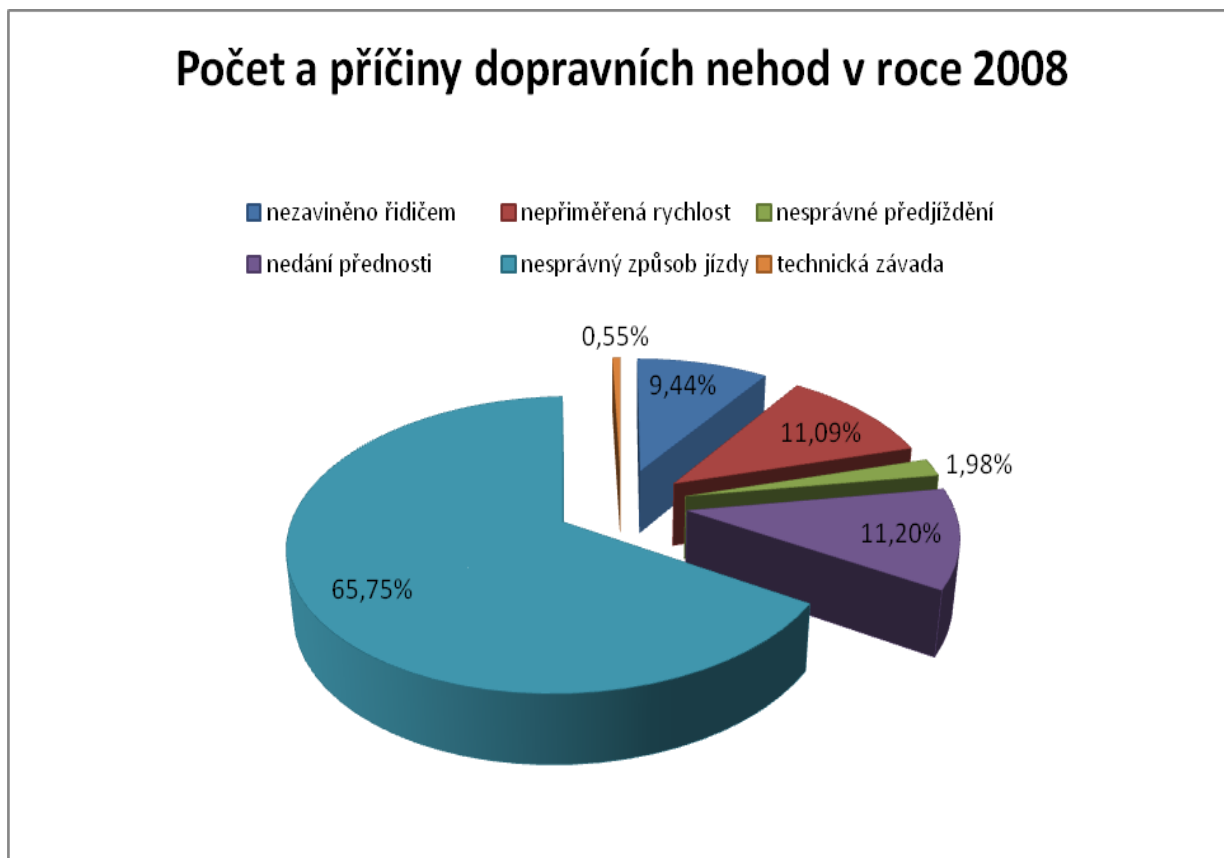
Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Příloha B – Graf 1 - Procentuální znázornění příčin dopravních nehod v roce 2007



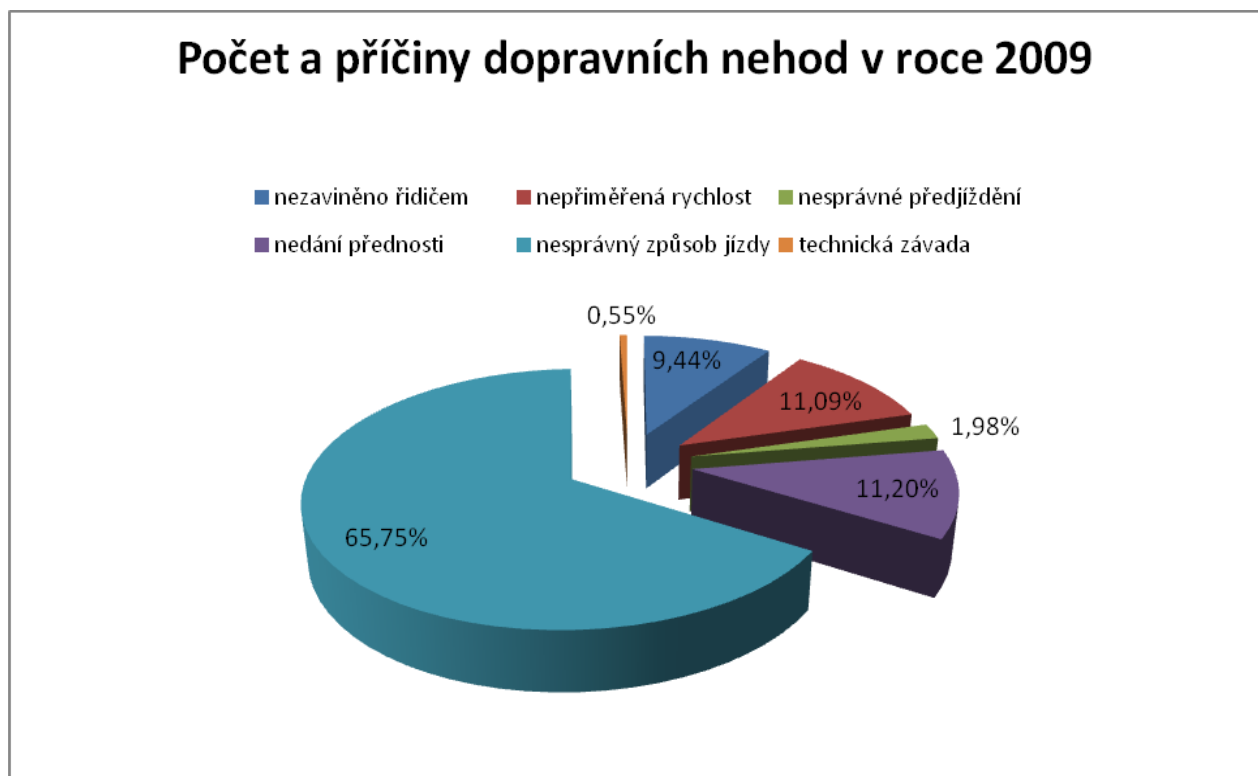
Zdroj: Statistiky za rok 2007 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Příloha C –Graf 2 - Procentuální znázornění příčin dopravních nehod v roce 2008



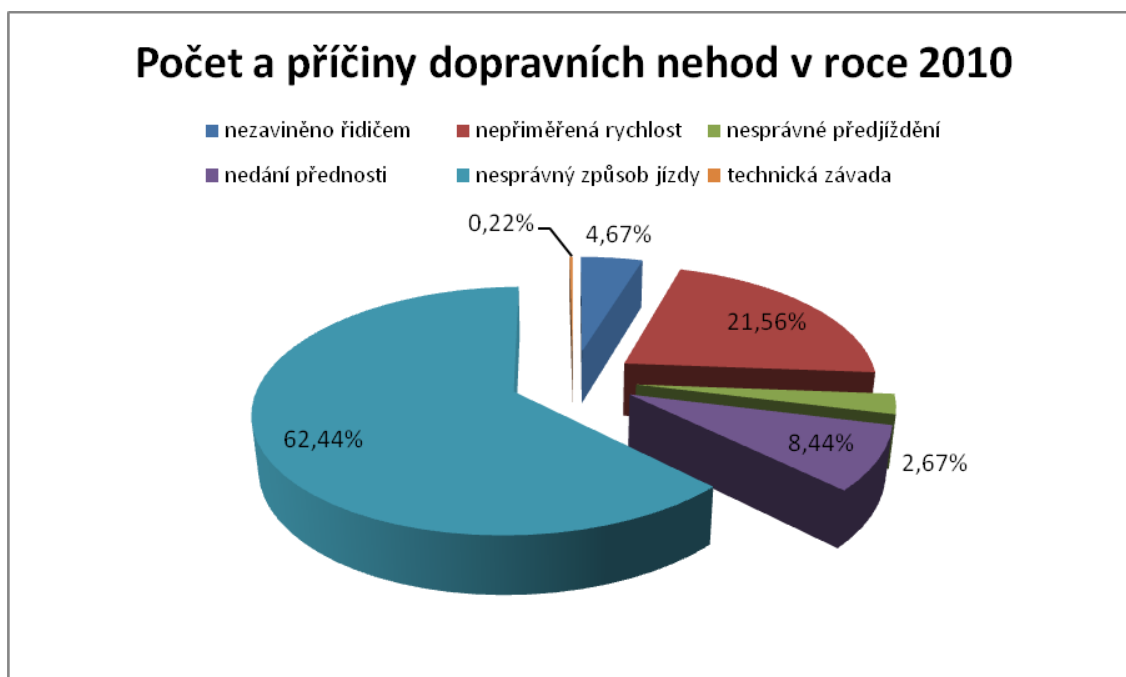
Zdroj: Statistiky za rok 2008 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Příloha D – Graf 3 - Procentuální znázornění příčin dopravních nehod v roce 2009



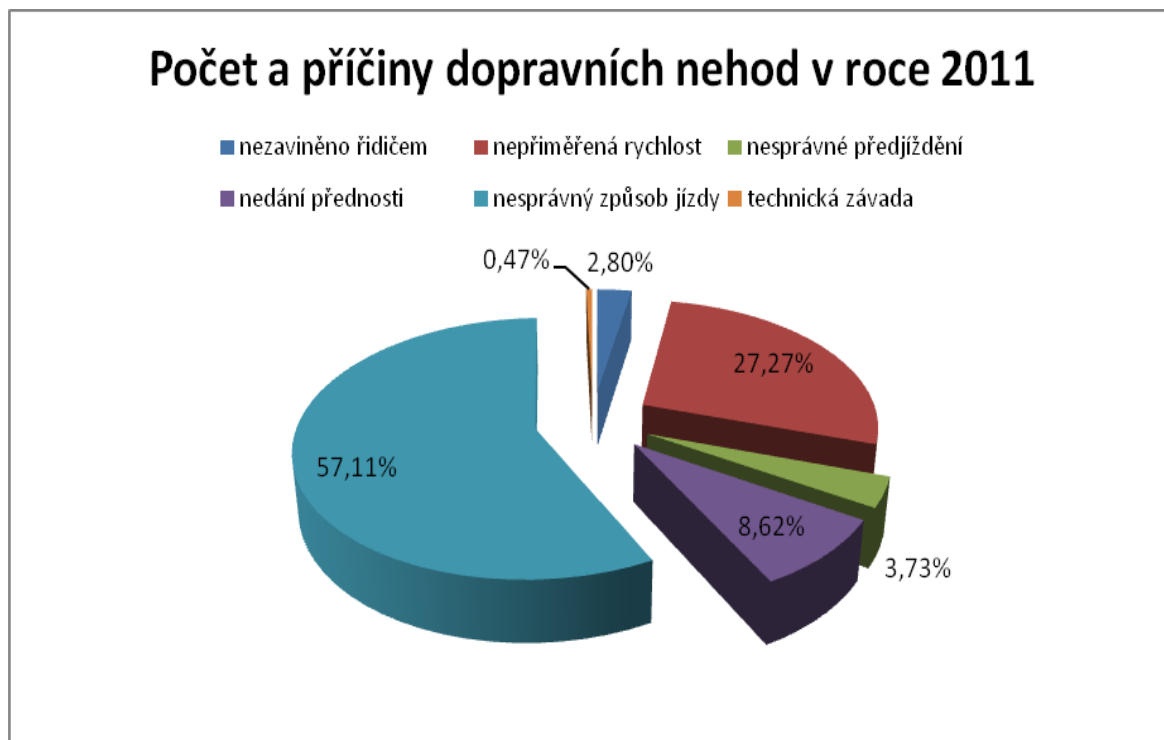
Zdroj: Statistiky za rok 2009 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Příloha E – Graf 4 - Procentuální znázornění příčin dopravních nehod v roce 2010



Zdroj: Statistiky za rok 2010 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

Příloha F – Graf 5 - Procentuální znázornění příčin dopravních nehod v roce 2011



Zdroj: Statistiky za rok 2011 Krajského ředitelství policie plzeňského kraje

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Věra Kučerová, DiS.

Obor: Evropské hospodářskosprávní studie

Forma studia: Kombinované

Název práce: Přestupky v dopravě – Dopravní nehody a jejich příčiny

Rok: 2012

Počet stran textu bez příloh: 41

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů české literatury a pramenů: 11

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0

Počet internetových zdrojů: 6

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.