

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

Vývoj nehodovosti motocyklistů

Václav Kopřiva

© 2011 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Václav Kopřiva

obor Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Hradec

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Vývoj nehodovosti motocyklistů**

Osnova diplomové práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Motocyklismus, jako sociálně-psychologický jev
4. Porovnání situace v České republice a Evropské unii
5. Statistika nehodovosti motocyklistů
6. Náklady spojené s šetřením událostí
7. Předpokládaný vývoj nehodovosti
8. Závěr
9. Seznam použitých zdrojů
10. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran

Doporučené zdroje:


ŘEZÁČ, František. Marketingové řízení komerční pojišťovny. Brno: Vydavatelství Masarykova univerzita, 2009. ISBN 978-80-210-4799-0.

MAJTÁNOVÁ, Anna, DAŇHEL, Jaroslav, DUCHÁČKOVÁ, Eva, KAFKOVÁ, Eva. Pojišťovnictví-Teorie a praxe. Praha: Vydavatelství Ekopress, 2006. ISBN 80-86929-19-1.

Zákon číslo 361Sb.,o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Praha, 2000.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. František Hřebík**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011


.....
Vedoucí katedry




.....
Děkan

V Praze dne: 15. 1. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci " Vývoj nehodovosti motocyklistů" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 25. října 2011

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. Františkovi Hřebíkovi Ph.D. za vedení mé diplomové práce a odbornou pomoc.

Vývoj nehodovosti motocyklistů

Development of accident frequency with motorcyclist

Souhrn

Diplomová práce „Vývoj nehodovosti motocyklistů“ je zaměřena na analýzu a vyhodnocení problematiky týkající se dopravních nehod, jedné skupiny motoristické veřejnosti a to motocyklistů, respektive jejich účastí při dopravní nehodě v silničním provozu. V této práci jsem vycházel z poznatků obecně známých, ze svých vlastních zkušeností a v neposlední řadě ze skutečností statistik Policie České republiky, UAMK a BESIP. Práce obsahuje skutečný stav vývoje dopravních nehod a jejich následků, v České republice v letech 2006 až 2010 a porovnává ve stejném období stav v jiných státech Evropské unie. Je zde zcela patrné, kde je největší výskyt externalit, jako je například usmrcení osob vlivem dopravních nehod motocyklistů, požití alkoholických nápojů před jízdou apod. Práce v přesných číselných údajích ukazuje problematiku provozu těchto dopravních prostředků, včetně sociálně – psychologického jevu, vyskytujícího se mezi určitými skupinami uživatelů motocyklů. V této rovině jsem nejvíce vycházel ze své letité praxe, nejen v souvislosti s výkonem svého povolání, ale i uživatele a provozovatele motocyklu. Jednotlivé údaje, zcela jasně, hlavně v grafické části práce, ukazují, jakým směrem se ubírá vývoj nehodovosti v posledních pěti letech a na základě těchto poznatků lze v závěru odhadnout vývoj do budoucna. Na závěr práce a odhadu již zmíněného vývoje jsem stanovil doporučení pro budoucí období, která by vedla ke snížení nehodovosti a hlavně usmrcení účastníků silničního provozu a s tím spojené snížení výdajů škod na zdraví, majetku a nákladů spojených s šetřením dopravních nehod za účasti motocyklisty.

Summary

Diploma thesis "Development of motorcyclists accidents" is focused on analyzing and evaluating issues related to traffic accidents, one group of the motoring

public and the motorcyclists, or its participation in a traffic accident on the road. In this work, I relied on the knowledge generally known, from their own experience and not least the fact the statistics Police of the Czech Republic, ÚAMK, etc.. The work contains the actual state of traffic accidents and the iron sequences, in the Czech Republic from 2006 to 2010 and compares the situation in the same period in other European Union countries. It is quite evident here, where the greatest incidence of externalities, such as the death of persons due to traffic accidents, motorcyclists, ingestion of alcoholic beverages before driving, etc. The work in precise figures shows the traffic problems of transport, including the social - psychological phenomenon, occurring among certain motorcycle user groups. At this level, I based most of his years of experience, not only in connection with the exercise of their profession, but also the users and operators motorcycle. Individual data, quite clearly, especially in the graphic part of the work, show what direction is a step in the development of accidents in the last five years and on the basis of these findings can predict the end of development for the future. At the end of work and estimate the above-mentioned developments, I provided recommendations for future periods, which would reduce accidents and death mainly road and the associated reduction incosts of damage to health, property and costs associated with the investigation of traffic accidents involving motorcyclists.

Klíčová slova: motocykl, dopravní nehoda, zdraví, usmrcení osob, škoda na majetku, alkohol, vývoj nehodovosti, bezpečnost silniční dopravy

Keywords: motorcycle, accident, health, death to persons, damage to property, alcohol, the development of accidents, road safety

Vývoj nehodovosti motocyklistů

Obsah

Obsah.....	3
1. Úvod.....	5
2. Cíl a metodika práce.....	6
3. Motocyklismus, jako sociálně - psychologický jev	8
3.1 Historie a vývoj motocyklu	8
3.2 Současnost, celosvětový pohled.....	11
3.2.1 Členění motocyklů	14
Skupina motocyklů - cestovní	16
3.3 Přestupky a trestná činnost páchané v souvislosti s provozem motocyklů	19
3.3.1 Přestupky v silničním provozu páchané motocyklisty	20
3.4 Sociálně negativní jevy	25
3.4.1 Historie vzniku motocyklových gangů.....	26
3.4.2 Současnost, rozsah let 2006 - 2010	28
4. Porovnání situace v České republice a Evropské unii.....	30
4.1 Přehled databází nehodovosti v silniční dopravě.	31
4.2 Mezinárodní srovnání.....	31
4.3 Metodika SUNflower	34
5. Statistika nehodovosti motocyklistů.....	40
5.1 Podíl nehodovosti motocyklů na dopravních nehodách.....	40
5.2 Účast motocyklistů při dopravních nehodách z hlediska zavinění	41
5.2.1 Dopravní nehody pod vlivem alkoholu	44
5.2.2 Přehled zaviněných dopravních nehod podle věku řidiče motocyklu	47
5.2.3 Přehled zaviněných dopravních nehod podle roku výroby motocyklu	48
5.3. Následky dopravních nehod z hlediska poškození na zdraví.....	49
6. Náklady spojené s šetřením událostí	52
6.1. Náklady Policie České republiky	53
6.2 Náklady na zdravotní péči.....	56

6.3 Hmotné škody	59
6.4 Ztráta na produkci	62
6.5 Sociální výdaje	65
7. Předpokládaný vývoj nehodovosti	68
7.1 Preventivní úloha státu	68
7.2 Předpoklad vývoje nehodovosti motocyklistů	71
7.3 Celkový pohled na předpokládaný vývoj nehodovosti.	73
7.4 Dotazníkové šetření.....	74
7.4.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření	80
8. Závěr.....	81
9. Seznam použitých zdrojů	84
9.1 Seznam tabulek	84
9.2 Seznam grafů.....	85
9.3 Seznam obrázků	86
9.4 Seznam použitých zkratk.....	87
9.5 Seznam použité literatury.....	88
9.6. Seznam příloh.....	90
10. Přílohy	91

"Bože, můj Otče, svoji motorku musím řídit já sám, ty však říd' mé srdce a mou mysl, abych se bezohledně nesnažil dostat vždy vpřed, abych neriskoval příliš rychlou jízdou, dej mi klidnou mysl, bdělý zrak a pevnou ruku. Připomínej mi často, že ohrožení života, ať mého či druhých, je příliš velká cena za moji lehkovážnost. Pošli mi svého anděla. ať mne provází na všech mých cestách a moje cesta životem ať jednou skončí u Tebe. Amen."

Modlitba motorkáře

autor: neznámý

1. Úvod

Motocykl, člověk, doprava – neoddělitelné spojení dnešního života, doprava s každým člověkem naší společnosti, motocykl s téměř desetinou populace České republiky.

Pojem doprava zahrnuje veškerou přepravu osob a materiálů, tedy v základním pojetí, doprava letecká, vodní a pozemní. Dopravní infrastruktura po celém světě je ekonomickým základem všech politik jednotlivých států. Motocykl patří do přepravy pozemní a převážně přepravy osob.

Motocykl, jako dopravní prostředek vznikající v roce 1885, do dnešní doby nabyl mnoho podob a účelovosti. Z dopravního prostředku přes sportovní využití až k prostředku pro volnou chvíli. V naší republice respektive tehdejší ČSSR do 50. let se jednalo většinou o dopravní prostředek s minimální nehodovostí. V dnešní době a nejen u nás, ale i v zahraničí, má motocyklismus převážně charakter zájmový oproti užitkovému a s tímto vzniká i charakter sociálně psychologického jevu. S nárůstem výroby a zájmu o tento dopravní prostředek, narůstá i nehodovost a tím prudce vzrůstá počet zraněných a usmrcených účastníků silničního provozu.

Výše uvedené klíčové okruhy jsou tématem mé diplomové práce. Především problematika, která úzce souvisí s provozem motocyklů v České republice. Toto téma jsem si vybral, protože je mi nejen profesně blízký v souvislosti s řešením těch nejzávažnějších dopravních nehod, ale především proto, že dopravní prostředek motocykl osobně používám spoustu let, pohybuji se v motocyklové „obci“ a tomuto mému zájmu přizpůsobují celý svůj život.

V neposlední řadě se domnívám, že tohoto tématu se doposud ve větší hloubce problému, ještě nikdo nedotkl a v souvislosti s tímto vím, že existuje řada mýtů a polopravd.

2. Cíl a metodika práce

Cílem této práce je popsat a posoudit jednotlivé výsledky statistik a skutečností vývoje dopravní nehodovosti motocyklistů v letech 2006 – 2010. Zda je nehodovost motocyklistů vyšší než nehodovost ostatních účastníků silničního provozu. Jestli veškeré úsilí vlády ČR směřuje k naplnění úkolu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu přijaté dne 28. 4. 2004, č. 394 a dále z dokumentu EU s téže cílem: White Paper on European transport policy, schváleným Evropskou komisí dne 12. září 2001.

Na základě statistických údajů názorně v hodnotách objasnit přínos, či opak zavedeného tzv.:“bodového systému“ v České republice, s účinností od 1. 7. 2006.

Zhodnotit, zda případná právní úprava o zavedení reflexních vest, či oblečení, v povinném užití v provozu motocyklisty, sníží nehodovost motocyklistů.

A k tomuto hodnocení dopravních přestupků i vlastním výzkumem získané stanovisko od uživatelů motocyklů v ČR i v zahraničí.

Pro posouzení výsledků jednotlivých kalendářních let ve zmíněném období, jsem využil zdroje a statistiky dopravní nehodovosti Policie České republiky, tyto jsem porovnal s každoročními výsledky zveřejněné BESIP a ÚAMK ČR.

Práce popisuje současný stav a vývoj nehodovosti, vlivu na vznik nehod, motocyklistů v České republice a státech Evropské unie.

Obsáhlá a detailní informovanost o vývoji nehodovosti, okolnostech vzniku dopravních nehod podpoří motocyklisty k odvrácení tragických následků nehod, větší ohleduplnosti a dodržování pravidel silničního provozu.

Ostatní účastníky silničního provozu informuje o detailnějším poznání provozu motocyklů, jejich stránky účelové a stránky silničně-provozní.

Zda nehodovost motocyklistů je vyšší než ostatních motorových vozidel a dle všeobecné kritiky motocyklistů, stran bezohlednosti a nehodovosti, tuto skutečnost vyvrátit.

Celá práce je rozdělena do 8 kapitol, které se dále dělí na podkapitoly, logicky na sebe navazují a vytváří společně ucelenou studii.

Po úvodní části, vymezení cílů a metodiky práce, je kapitola č. 3., zabývající se nejdůležitějším současným fenoménem, tedy stránka sociálně – psychologická, která má velmi obsáhlý podíl na vzniku nehodovosti a zde bez znalostí prostředí motorkářské obce, by nebylo možné tuto kapitolu podrobněji popsat a získat podklady pro výzkum a následné dotazníkové šetření.

Další kapitoly se přímo dotýkají statistiky dopravních nehod, jejich vyhodnocení. Grafické znázornění, porovnává ČR a EU v tematické oblasti, věnuje se následkům dopravních nehod a nákladům spojených s šetřením těchto nehod.

Při zpracování této práce jsem v první řadě shromáždil informace, obsažené v knižních publikacích, odborných časopisech, ale i informací umístěných na stránkách internetu. Nejobektivnější informace jsem získal při absolvování diplomové praxe u Policie České republiky, Územního odboru, co se statistik a vyšetřování závažných dopravních nehod týče. V této části práce, byla použita metoda popisná

Poznatky a prameny literatury, internetu a intranetu jsem utřídil a rozdělil, do osnovy v této práci. Závěrečnou představu o postupu vyhotovení práce, jsem získal po použití metody srovnávací a analytické.

3. Motocyklismus, jako sociálně - psychologický jev

Tato kapitola je věnována historickému vzniku a vývoji motocyklů až do současnosti. Dotýká se nejen změny motocyklů po technické stránce, ale především i způsobu a účelu používání. Kapitola se přenáší od prvotního účelu používání motocyklů, tedy dopravního prostředku, až po vznik a páchání trestné činnosti v souvislosti s motocykly, ale především s přestupky v oblasti silniční dopravy na pozemní komunikaci.

V části popisující současnost, je zde podrobně rozepsána sociálně psychologická stránka, tedy vzniku různých klubů motocyklistů, jejich životního stylu a na druhé straně, běžného uživatele tohoto dopravního prostředku.

3.1 Historie a vývoj motocyklu

Píše se rok 1885 a německý vynálezce Gottlieb Wilhelm Daimler sestrojil se svým synem dvoukolku s pohonem na motor. Byl to úplně první motocykl na světě a G. W. Daimler prvním motocyklistou. Jak je znázorněno na obrázku č. 1, jednalo se spíše o bicykl poháněný motorovou silou.

Obrázek č. 1 Bicykl poháněný motorovou silou



Zdroj: www.czso.cz – dne 12.5.2011

Teprve až o několik let později, tedy v roce 1893 byla vyrobená použitelná a funkční motorová dvoukolka poháněná spalovacím motorem. Autorem a výrobcem tohoto vozidla byli Hildebrand a Wolfmuller z Mnichova. Obrázek č. 2 znázorňuje výsledek výrobců.

Obrázek č. 2 Motorová dvoukolka



Zdroj: www.czso.cz - dne 12.5.2011

Až v roce 1897 začíná vznikat motocykl v pravém slova smyslu a s uskutečněnou myšlenkou, přišel na svět motocykl, jehož autorem byli bratři Wernerové, pocházející z Ruska a sídlící v Paříži. Jejich výrobek spatřil náš český konstruktér šlapacích kol Václav Klemet a v roce 1898 zkonstruoval společně Václavem Laurinem v tehdejším Rakousko-Uhersku motorku „Slavii“, která se až do roku 1904 zúčastňovala závodních jízd. Obrázek č. 3 znázorňuje uvedený výrobek v soutěžní verzi.

Obrázek č. 3 Slavie



Zdroj: www.quido.cz/objevy/motocykl.htm - dne 12.5.2011

Začátkem 20. století se postupně motocykl stává běžným dopravním prostředkem. Výjimku tvoří v té době pouze Amerika, která stále ještě dává přednost více automobilu. Začíná vznikat pomalým tempem továrna na motocykly značky „Indian“, založenou v roce 1901 George M. Hendee, kdy se později tato značka stává v motocyklové veřejnosti

synonymem pro motocykly. Současně s touto značkou začíná vývoj továrny „Harley-Davidson“, který se postupem času stal pojmem a je pojmem až do dnešní doby.

Viz obrázek č. 4 motocykl Indian, obrázek č. 5 Harley - Davidson

Obrázek č. 4 Indian



Zdroj: www.quido.cz/objevy/motocykl.htm - dne 12.5.2011

Obrázek č. 5 Harley - Davidson



Zdroj: www.quido.cz/objevy/motocykl.htm - dne 12.5.2011

V Československu, tedy v letech mezi světovými válkami vznikly dvě továrny na výrobu motocyklů. V roce 1929 značka „JAWA“ pod vedením Františka Janečka a v roce 1932 ve Srakonicích značky „ČZ“. Tyto dvě značky po druhé světové válce zaznamenaly obrovský úspěch na celém světovém trhu včetně Ameriky. Obrázek č. 6 znázorňuje tehdy úspěšný motocykl roku 1954

Obrázek č. 6 Motocykl Jawa



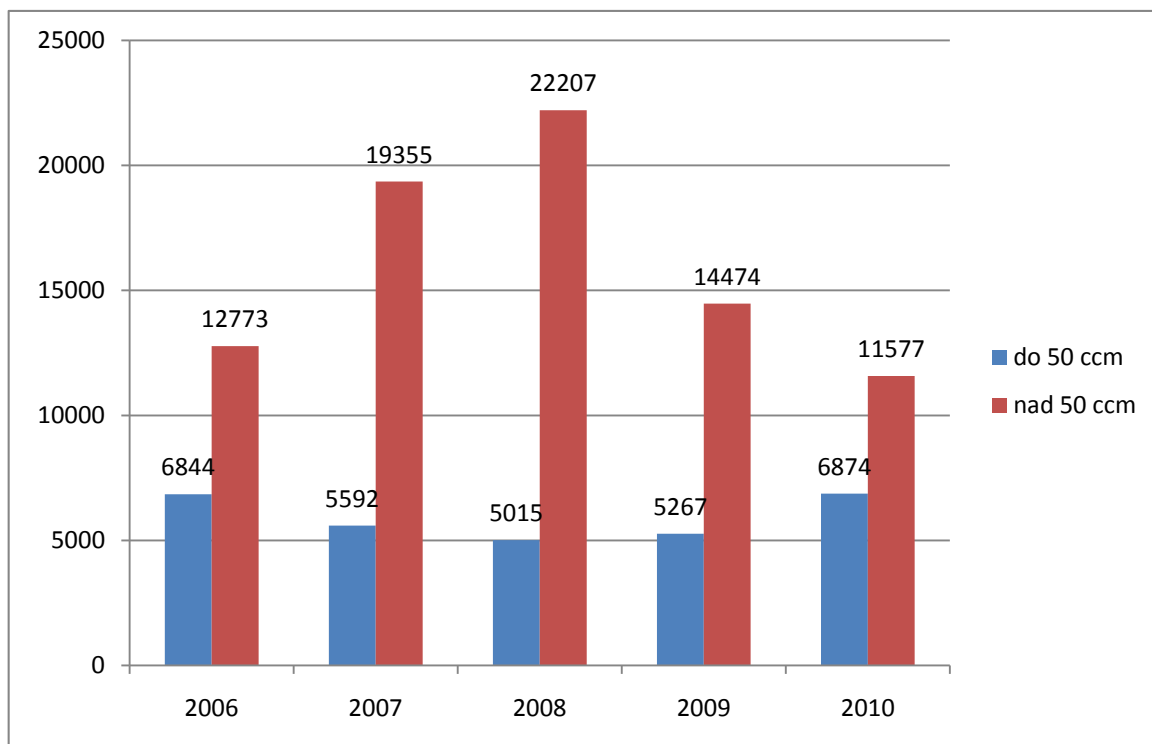
Zdroj: www.quido.cz/objevy/motocykl.htm - dne 12.5.2011

3.2 Současnost, celosvětový pohled

Od druhé poloviny 20. století až k současnosti, motocykl a jeho provoz doznal téměř vrcholového stádia, jak po stránce technické, tak účelu používání. Motocykl se stal v současnosti více než dopravním prostředkem, v pravém slova smyslu, ale předmětem, který je více využíván pro volný čas, tedy turistiku a v neposlední řadě pro sportovní účely. Tento vývoj, přináší ze strany jednotlivých výrobců, včetně konkurenčního vzájemného boje, vysokou produkci výrobků. Současně s touto produkcí vzrůstá nabídka, která je dnes vyšší než poptávka a proto výrobci v konkurenčním boji mezi sebou soutěží v individualizaci svých výrobků. Tento směr, je tedy určen motocyklovou veřejností, současně s vědeckotechnickým pokrokem a již zmíněnou konkurencí.

Klesající poptávku znázorňuje graf č. 1 (dle evidence vozidel ČR, nové a individuálně dovezené starší motocykly)

Graf č. 1 Prodejní statistiky motocyklů v České republice v letech 2006 - 2010

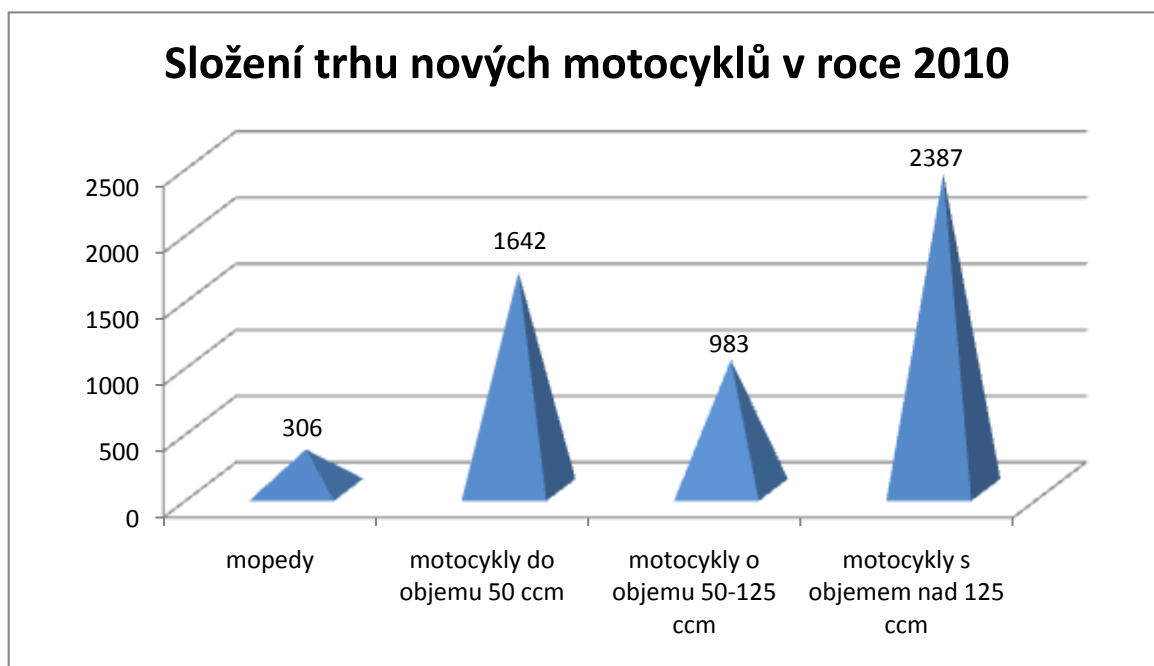


pozn. vlastní zpracování ze dne 6. 8. 2011

zdroj: evidence motorových vozidel – dne 5. 4. 2011

Prodej nových motocyklů je v poměru celkového prodeje a tedy první zaevidování v evidenci motorových vozidel ČR, podstatně nižší. Přesné počty těchto jednostopých vozidel znázorňuje graf č. 2, kde s ohledem na údaje v grafu č. 1, snadno zjistíme, že v roce 2010 bylo zákazníky zakoupeno celkem 5318 jednostopých motorových vozidel, což z celkového počtu v roce 2010 tvoří 28,82%.

Graf č. 2 Složení trhu nových motocyklů v roce 2010

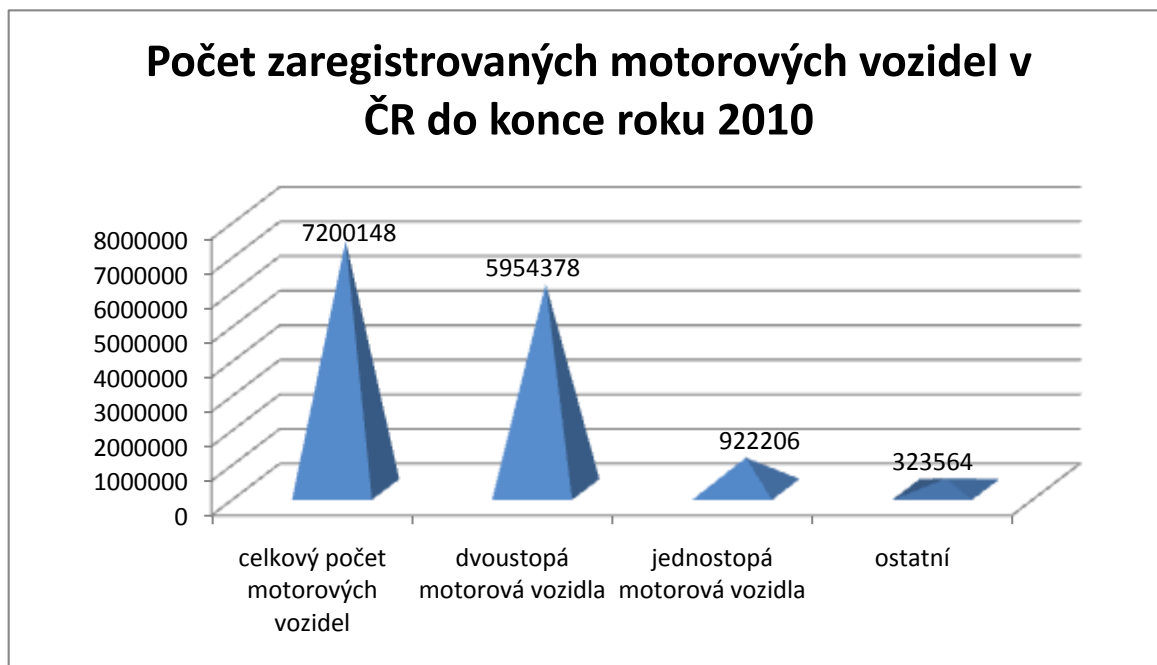


Pozn. Vlastní zpracování dne: 1.5.2011

zdroj: www.uamk.cz – dne 5.4.2011

Z předchozího je tedy patrné, že prodej jednostopých vozidel po roce 2008 klesá. Tento sestupný trend je nejen vlivem naplnění trhu, ale i krizí, která Českou republiku zasáhla. Přesto je v ČR registrováno k 31.12.2010, celkem 7.200.148 motorových vozidel a z těchto tvoří 12,91% jednostopých vozidel, tedy motocyklů všech obsahových kategorií. Rozdělení je znázorněno v grafu č. 3

Graf č.3 Počet zaregistrovaných motorových vozidel v ČR do konce roku 2010



pozn. vlastní zpracování ze dne: 1.5.2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

3.2.1 Členění motocyklů

Jako všechna motorová vozidla, tak i motocykly mají své kategorie a členění, dle účelu ke kterému jsou určeny. Základní členění, dle obsahu válců motoru známe do 50ccm, do které náleží motorová kola, mopedy a většina skútrů. Další kategorie je do 125ccm, tato skupina je v současnosti velmi rozšířená, hlavně proto, že lze tyto motocykly již řídit osobou od věku 16 let. Poslední skupinou je kategorie nad 125ccm, která je již dále neomezená a je tedy nejrizikovější.

Vzhledem k tématu této práce, motocykly určené pro sportovní účely vynechám, neboť se v běžném provozu nevyskytují a nemají tedy podíl na nehodovosti, či sociálně psychologickém jevu ve společnosti.

Nejdůležitější členění a zvláště pro samotné motocyklisty „motorkáře“, je „styl“, tedy kategorie. V motocyklové „obci“ se rozdělují do těchto základních skupin. Jsou to: choper, sportovní, sportovně cestovní, cestovní, klasické, enduro, čtyřkolky, tříkolky.

Skupina motocyklů - chopper

Obrázek č. 7 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Tato kategorie patří mezi motocykly nad 125ccm ke skupině s nejmenší nehodovostí a však z pohledu sociálně-psychologického k nejproblémovějším. Přesto, že tyto typy jsou zastoupeny ve všech výkonových kategoriích, včetně těch nejvyšších, jsou to motocykly, kterých potenciály, zpravidla jejich majitelé užívají v nižších dimenzích. Stránka sociálně-psychologická bude přesněji popsána v dalších kapitolách.

Obrázek č. 7 Chopper



pozn. vlastní fotografie - dne 12.5.2011

Skupina motocyklů - sportovní a cestovně-sportovní

Obrázek č. 8,9 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Úmyslně jsem tyto motocykly sloučil do jedné kategorie, neboť mají mnoho společných rysů. Především velmi podobné tvary, ale v první řadě silné a výkonné hnací jednotky, pro které jsou vyhledávané hlavně mladší populací. Tato kategorie dle ročních statistik Policie České republiky patří do skupiny s největším podílem dopravních nehod, mezi motocykly. V této kategorii se střetávají dva největší fenomény a to jsou silné vozidlo a mladý nezkušený jezdec. V této kategorii má největší podíl na dopravních nehodách nepřiměřená rychlost.

Obrázek č. 8 sportovní motocykl



pozn. www.tipmoto.cz - dne 12.5.2011

Obrázek č. 9 cestovně-sportovní



pozn. www.tipmoto.cz - dne 12.5.2011

Skupina motocyklů - cestovní

Obrázek č. 10 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Tato kategorie patří mezi nejluxusnější motocykly na světovém trhu s nejvyšší pořizovací cenou. Už jen tato ztížená dostupnost odrazuje mnoho zákazníků od jejich nákupu a tato nedostupnost, přináší nižší míru zavinění dopravních nehod v běžném provozu. Většinou je nehoda způsobená druhým účastníkem nehody a zcela výjimečně řidičem motocyklu této kategorie. Motocykly patřící do této kategorie většinou provozují starší řidiči a převážně k překonávání dlouhých cest a států na jednotlivých kontinentech.

Obrázek č.10 Cestovní motocykl



Pozn. vlastní fotografie - dne 12.5.2011

Skupina motocyklů - klasické

Obrázek č. 11 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Tato kategorie zahrnuje motocykly, tak, jak i obrázek napovídá v provedení obvyklém a prvotním. Tento vzhled je nejbližší v obecném pohledu na motocykl, motocyklu v době jeho vzniku. I však v této kategorii jsou zastoupeny motocykly s vysokým výkonem hnacího agregátu, velmi často používaných v kategorii motocyklu sportovních. A proto i tato kategorie je v těsném závěsu v rámci podílu na dopravních nehodách, za kategorii sportovní a sportovně cestovní. Rovněž je častěji vyhledávána mladší populací motocyklistů.

Obrázek č. 11 Klasický motocykl



pozn. www.tipmoto.cz - dne 12.5.2011

Skupina motocyklů - enduro.

Obrázek č. 12 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Provedení motocyklů v tomto stylu, je určené pro menší terénní nerovnosti, horské nezpevněné cesty a jiné poškozené silnice. Nejedná se o sportovní terénní motocykl a není k tomuto účelu ani určen. A právě proto se v menším měřítku vyskytují řidiči, kteří tuto skutečnost vnímají protikladně a do těžkých až nepřístupných oblastí se na těchto motocyklech vydají.

A právě v tomto popsaném provozu se v této kategorii objevují smrtelné úrazy i s následkem smrti. V běžném silničním provozu, patří tato kategorie podílově v účasti na dopravních nehodách, k nejnižším, co do počtu.

Obrázek č. 12 Enduro



pozn. www.tipmoto.cz - dne 12.5.2011

Skupina motocyklů - čtyřkolky.

Obrázek č. 13 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Z původně sportovně soutěžních přes pracovní se vyvinuly do současnosti i na vozidla provozovaná po veřejných komunikacích v běžném silničním provozu. Tento „hybrid“ mezi automobilem a motocyklem je nejvíce oblíben v horských oblastech pro svůj univerzální význam, ale začíná se vyskytovat i v nižších oblastech. Účast těchto vozidel při dopravních nehodách se blíží téměř k nulové hodnotě, hlavně v souvislosti se střetem s jiným účastníkem silničního provozu. Ve většině případů se jedná o nehodu z důvodů nezvládnutí vozidla, nebo nesprávného odhadnutí terénní překážky a následné převrnutí.

Obrázek č. 13 Čtyřkolka



pozn.: www.tipmoto.cz - dne 12.5.2011

Skupina motocyklů - tříkolky.

Obrázek č. 14 znázorňuje typ motocyklů zastupující tuto kategorii. Velmi zvláštní kategorie motocyklů. Tento motocykl je poprvé spatřen v době vzniku klubu Hells Angeles v USA v roce 1948. Jednalo se o výrobu v tzv. „svépomoci“ vojenských letců – veteránů 1. světové války, kteří byli pohybově hendikepováni, a proto si z části automobilu a motocyklů vyrobili trojkolku, aby mohli být členem zmíněného motocyklového klubu. Tímto se v pozdějších letech nechali inspirovat světoví výrobci a je již tento druh motocyklu dnes dopravním prostředkem. I tento dopravní prostředek patří, co se dopravních nehod týče, do kategorie s menší nehodovostí a úmrtností osob téměř nulovou. Respektive vyjma roku 2010, kdy zemřel řidič tohoto vozidla i ze spolujezdcem vlastní vinou, nebyla zaznamenána dopravní nehoda s tragickým koncem.

Obrázek č. 14 Tříkolový motocykl



Pozn. www.tipmoto.cz - dne 12.5.2011

3.3 Přestupky a trestná činnost páchané v souvislosti s provozem motocyklů

Zde je nutné v první řadě rozlišit trestnou činnost úmyslnou a neúmyslnou, tedy spáchanou z nedbalosti.

Do druhé kategorie, tedy spáchanou z nedbalostí, patří většina porušení zákona č.361/2000 Sb.,¹ tedy přestupky, páchané v souvislosti v běžném silničním provozu v charakteru

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Spáchání v největší možné míře, tedy za hranicí přestupku, jako takového, v rovině kvalifikované trestným činem. Přesné výčty jednotlivých dopravních přestupků a statistické vyčíslení a porovnání je vymezené v kapitole č. 6.

Trestná činnost úmyslná, je činností vědomou ze strany pachatele, v některých případech se může jednat vzhledem k neznalosti právních norem aktérem, že činnost, které se dopouští, neví, že je činností trestnou.

3.3.1 Přestupky v silničním provozu páchané motocyklisty

Přestupků v silniční dopravě se dopouštějí všichni účastníci silničního provozu, řidiči automobilů, motocyklisté, cyklisté a chodci. Z pohledu veřejnosti na skupinu motocyklistů, je zpravidla jednostranný a bohužel neobjektivní. I když statistiky, ukazují, že 75% usmrcených při dopravních nehodách s účastí motocyklisty, tvoří právě motocyklisté, ne vždy jsou právě oni vinní. A však velké motocykly zaviněním nehodovosti, absolutně vévodí oproti motocyklům malým a mopedům.

Jak jsem již uvedl, přestupků v silniční dopravě se dopouští bez rozdílů všichni účastníci provozu. Hlavní klíčové slovo této práce „Motocyklisté“, jsou kategorii velmi specifickou, ale společně s ostatními účastníky se dopouští některých shodných dopravních porušení. Můžeme zde vyjmenovat například, nedostatečnou povinnou výbavu motorového vozidla, nedání včasné signalizace o změně směru jízdy, nedodržení bezpečné vzdálenosti nevěnování se řízení vozidla apod. Takto bychom mohli vyjmenovat téměř veškerá ustanovení zákona č. 361/2000Sb.,

Řidiči motocyklů se oproti ostatním účastníkům dopouštějí daleko závažnějších prohřešků v silniční dopravě v daleko větší míře a v té nejrizikovější poloze. Nejčastěji se jedná o nezvládnutí řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a nedání přednosti v jízdě. Tato vyjmenovaná porušení jsou nejčastější příčinou dopravní nehody ze strany řidičů motocyklů s následkem velmi vážného poškození na zdraví, či smrti, některého z účastníků nehody. Jak ukazuje statistika v kapitole č. 6, každá 4. dopravní nehoda zaviněná motocyklistou, byla vlivem nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, každý 2. usmrcený při dopravních nehodách zaviněných motocyklisty, byl vlivem nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

V souladu zákona č. 361/200sb.,, dle ustanovení §18 odst.1,: „Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled“.

Obecně řečeno, zpravidla se jedná o nepřiměřenou rychlost, tedy vyšší, než je v daném úseku povolena a následný střet s jiným účastníkem silničního provozu, nebo nezvládnutí vozidla.

Je zde nutné připomenout, že většina motocyklistů si neuvědomuje brzdnu dráhu motocyklu při určité rychlosti, s ohledem na velmi malou plochu styku pneumatik s vozovkou, naproti dvoustopým vozidlům.

Tabulka č. 1 brzdna dráha motocyklů

Rychlost	Brzdná dráha
50	25
90	70
100	80
200	280

Zdroj: <http://img.motorkari.cz/upload/images/cache/clanky/2011-02> - dne 18. 5. 2011

Tabulka uvádí rychlost v kilometrech za hodinu a brzdnu dráhu v jednotkách metru. Reakční doba řidiče motocyklu je v normálních podmínkách 1 sekunda, tedy čas, který uplyne, než řidič motocyklu sáhne po páčce brzdy. Existují však jiné než normální podmínky a to v základním pojetí: déšť, noční hodiny, nečistota na vozovce apod.

Účastník silničního provozu se dopouští přestupku, který je kvalifikován již zmíněným zákonem č. 361/2000Sb., do té roviny, kdy svým jednáním nepoškodil jiného na zdraví, neusmrtil zúčastněnou osobu, nepoškodil veřejně prospěšná zařízení a nepožil před jízdou a během jízdy alkohol. V opačném případě se dopouští činnosti trestné, a jak již bylo v úvodu kapitoly uvedené, jedná se o trestnou činnost neúmyslnou, tedy z nedbalosti.

3.3.2 Trestná činnost motocyklistů - úmyslná

Úmyslné spáchání trestného činu je činnost taková, o které aktér, tedy pachatel ví, že je nezákonná, pro společnost nežádoucí a přesto se této činnosti dopouští, v některých případech i opakovaně.

Velmi se liší trestné činy páchané motorkáři v ČR, Evropě a USA nejen v celkových počtech, ale v druhu trestné činnosti. Z následujícího vyplývá, že Česká republika je v těchto aspektech na nejnižší úrovni.

Nejdříve si rozdělme druhy trestné činnosti. Česká republika je prozatím z celosvětového pohledu v nejzávažnější trestné činnosti motorkářů, na nejnižší úrovni. Většina trestných činů v ČR neukazuje na jednání pachatelů v těsném spojení s motocyklem, ale jednání samostatná, charakterů obecného. Nejblíže páchaná protizákonná činnost v souvislosti s motocyklem bývá hospodářské kriminality, kdy pachatel ve většině případů svou činností se snaží získat finanční prospěch pro budoucí nákup motocyklu. Ostatní se vyskytují neorganizovaně, tedy u jednotlivců v menším měřítku.

Druhy trestné činnosti v České republice v souvislosti s provozem motocyklu:

- Nepřiměřená rychlost (nebezpečně vysoká)
- Jízda pod vlivem alkoholu, či jiné návykové látky
- Neposkytnutí pomoci
- Drobné krádeže
- Vloupání do motorových vozidel
- Krácení daně a poplatku
- Obchod s drogami

Vyjmenovaná trestná činnost v ČR je činností dílčí, tedy zpravidla neorganizovanou motocyklovými skupinami oproti skupinám v zahraničí.

Příklad: v roce 2010 bylo na území celé ČR spácháno celkem 313 387 kriminálních činů, v souvislosti všech účastníků silničního provozu se dopustilo nedbalostních trestných činů

6637 osob, úmyslných trestných činů v dopravě 17 případů. Alarmující je však číslo 760, které značí počet odcizených jednostopých motorových vozidel v uvedeném roce.

Mezi závažné porušení zákona v oblasti provozu motorových vozidel, bezesporu patří požívání alkoholu před a během jízdy. O vlivu požívání je vzhledem k obecné informovanosti, je zbytečné zde jakkoliv dále rozvádět i včetně následků. Následující tabulka č. 2 uvádí v % a v České republice užívání alkoholu u mužů a žen.

Tabulka č. 2 Užívání alkoholu muži, ženy podle věku v procentech

Užívání alkoholu muži, ženy podle věku v procentech						
věk	ženy nikdy	ženy 1x měsíčně	ženy denně	muži nikdy	muži 1x měsíčně	muži denně
15-24	16,7	40,1	1,2	13,2	29,9	1,2
25-34	15,1	45,2	0	5,9	24,5	8,3
35-44	13,8	43,1	4,2	5,4	19,5	10,1
45-54	22,1	32,9	4,3	5,9	12,5	28,9
55-64	25,3	34,6	6,8	8,9	19	25,9
65-74	29	34	6	14,3	25,7	28,6
75	56,7	28,9	1,1	19,6	28,3	19,6
celkem	22,8	38	3,3	8,9	22,1	15,6

Zdroj: Ústav zdravotnických informací a statistiky – dne 4.5.2011

Druhy trestné činnosti v ostatních státech EU, v souvislosti s provozem motocyklu

- Obchod s drogami
- Zločinná spolčení
- Vydírání
- Vraždy
- Praní špinavých peněz
- Prostituce

V členských zemích dominují především v trestné činnosti státy Spojené království, Dánsko a Německo. V těchto jsou velmi silné kluby motocyklistů, kteří např. v Dánsku v nedávné době velmi terorizovali své okolí a dopouštěli se té nejzávažnější trestné činnosti. Jedná se o tzv. odnož motocyklových klubů USA.

Druhy trestné činnosti v USA, v souvislosti s provozem motocyklu

- Obchod s drogami
- Násilná trestná činnost
- Zločinná spolčení
- Vraždy
- Vydírání
- Prostituce
- Praní špinavých peněz
- Gangsterství
- Nedovolené ozbrojování
- Obchod se zbraněmi
- Týrání osob

USA je velmi specifickou oblastí v motocyklovém směru, většina klubů motocyklistů jsou velmi ortodoxní a více než loajální ke svému klubu a členům. Páchaná trestná činnost

členů těchto klubů je velmi často z důvodů podmínek přijetí za člena a hlavně získání finančních prostředků pro klub. Podrobněji v dalších kapitolách.

3.4 Sociálně negativní jevy

Zahájením výroby a vstupů motocyklů do provozu bylo otázkou času a netrvalo to delší období, kdy se začnou formovat jednotlivé motocyklové kluby po celém světě. Motocykl se stál více vozidlem pro volnou chvíli, než dopravním prostředkem a to přineslo spolčování motocyklistů, vzájemné vyhledávání a zakládání svých organizací. Nejdříve to bylo na úrovni přátelské, společných technický zájmů, později zájmů ekonomických a v poslední době zájmů účelových. Na celém světě se tedy utvářely různé skupiny, a aby se oddělili mezi sebou a hlavně individualizovaly, počali se označovat, respektive své motocyklové oděvy, nápisy názvů svých klubů, jak je mezi sebou nazývají „barvy“. Obrázek č. 15 znázorňuje provedení „barev“ zločineckého motocyklového klubu „Bandidos MC“

Obrázek č. 15 označení člena klubu MC



Pozn. www.bandidos.com - dne 12.5.2011

Vznik těchto klubů, později označovaných, jako nebezpečných motocyklových gangů, se stal nejen negativním patologickým jevem, ale i nežádoucí pro společnost. Samozřejmě vedle těchto gangů, bylo i spousta seskupení motocyklistů, kteří nechvalnou pověst nenesli, ale často je společnost v přímém styku do negativních začleňovala.

3.4.1 Historie vzniku motocyklových gangů

Vůbec prvním a dnes nejstarším klubem na světě je: Hells Angels, (HA)[ang. hels endžls] Pekelní andělé - motorkářský klub, založený 17. 5. 1948 v USA v kalifornském městě Fontana. Název je patrně inspirován filmem Hell's Angels (1930, rež. Howard Hughes), který pojednává o letcích z 1. svět. války; vznik organizace tak legendy často spojují s letci - veterány. Podle jiných pramenů se zakladatelé HA inspirovali klubem The Booze Fighters, kteří v červenci 1947 terorizovali městečko Hollister v Kalifornii. HA jsou spojováni s řadou kriminálních aktivit (distribuce drog, násilí, praní špinavých peněz aj.); jejich špatnou pověst zejména v počátcích vydatně přiživil tisk (čímž nalákal mezi HA řadu lidí), podporují ji ale také známé případy (nájezdy na jiné motorkářské kluby v 50. letech, ubodání Meredith Hunter na koncertě Rolling Stones v 1969 členem HA - čin byl později soudem kvalifikován jako sebeobrana), a v neposlední řadě sebe prezentace klubu (1% klub - tedy klub, který nejedná "správně" jako 99% motorkářů; budování pověsti "vyvrhelů" atd.). Klub se dělí na "chapters" a má v současné době přes 1200 členů v USA a kolem 600 v dalších částech světa. Ačkoli neexistuje přesně definovaná hierarchie členů, mají pobočky zpravidla prezidenta, vice-prezidenta, pokladníka aj. Pro nepsaná pravidla je charakteristická velká loajalita ke klubu a dalším členům.

Dnes patří mezi největší kluby na světě, dá se říci, že HA snad i největším klubem je. Z pohledu Evropské unie, má největší členskou základnu v Německu. I tzv. „barvy“, byly zachovány v nezměněné podobě.

Obrázek č. 16 identicky znázorňuje velmi přísné a detailní označování příslušníků klubu.

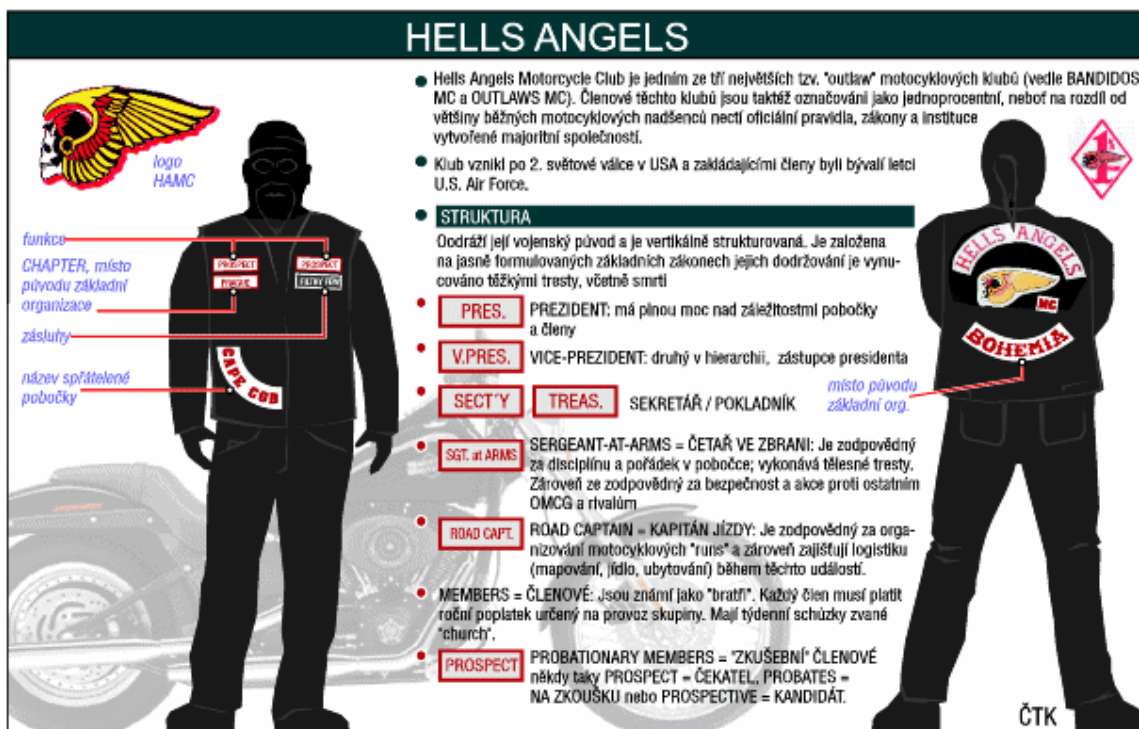
Tento nejstarší motocyklový klub na světě, vzniká pouhých 51 let od sestrojení použitelného motocyklu v historii jednostopých vozidel. Klub Hells Angels, se stal vzorem pro vznik dalších klubů na celém světě, vzniká mezi kluby soutěživost, v negativním slova smyslu, tedy v páchání trestné činnosti na ostatním obyvatelstvu a následně i mezi jednotlivými kluby. Vzniká zákon gangu, spory o území, postavení v klubu apod.

V roce 1966 v Texasu vzniká klub „Bandidos“, (obrázek č. 15), který založil Don Chambers a v dnešní době má 2400 členů po celém světě. Paralelně vzniká klub Zig Zag Crev, který se v 80. letech 20. století rozpadá. V roce 1990 vzniká v Kanadě klub Rock Machine, který od roku 1994 do 2002 vede velmi ostré střety s klubem Hells Angels a tyto

střety si vyžádaly na 150 mrtvých osob. Tehdejší média označovaly tento střet „válkou motorkářů“.

Naopak historie zaznamenala i pozitivní postoje jmenovaných klubů, kdy se podíleli na pomoci občanům, zejména bezdomovcům a hendikepovaným dětem, pořádáním různých finančních sbírek apod.

Obrázek č. 16 Označení člena klubu Hells Angels



Zdroj: http://regiony.impuls.cz/zpravy/index_img.php?id=24684 – 19. 5. 2011

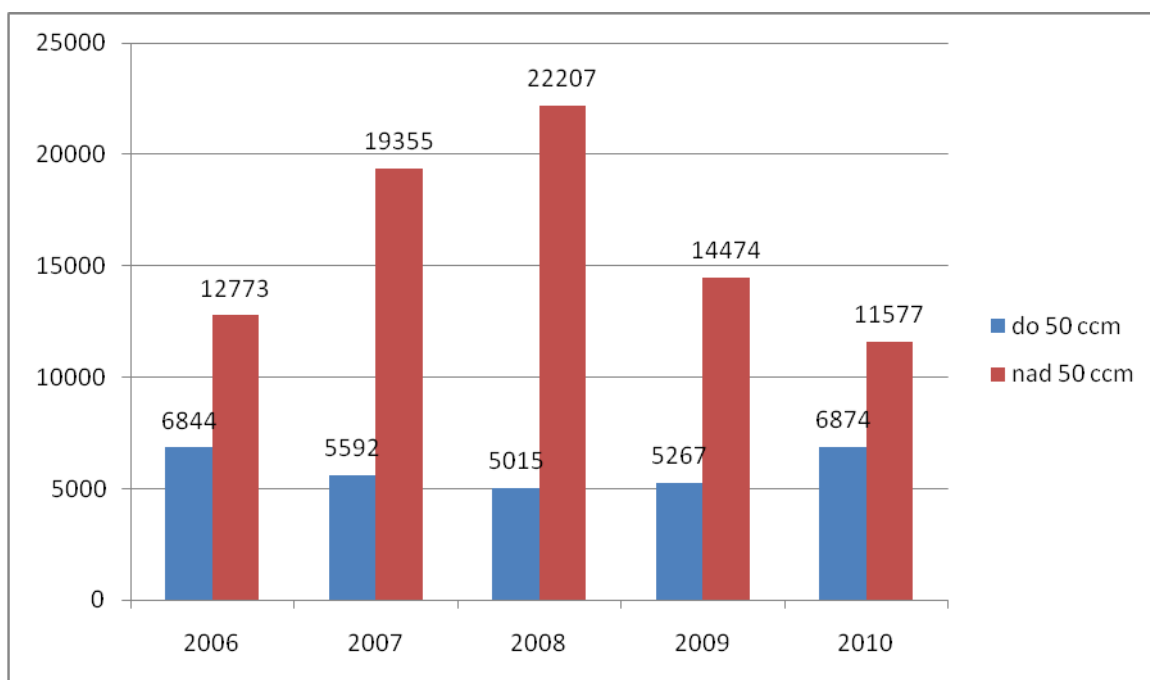
Třetím největším klubem vedle Hells Angels MC a Bandidos MC, vzniká Outlaws MC, s o něco menším počtem vzniká v Las Vegas Mongols MC, a v Austrálii Rebels MC. Evropa zpočátku mírně zaostává, v Anglii vzniká klub „Valley Coalition Motorcycle Group“, a v pozdější době, tedy v letech 1970 v Německu již zmíněné Hells Angels MC. Tehdejší Československo v tomto směru a v té době zaostává. Pod vlivem KSČ je nejen motocykl, respektive jeho výroba druhořadá, ale i případný dovoz téměř až k nule. Pár motocyklistů, ale více sportovního charakteru sdružuje Svazarm ČSSR a zbytek je organizován pod ÚAMK ČSSR. Je sice zaregistrováno několik klubů, ale jsou motivováni k výchově mládeže apod.

3.4.2 Současnost, rozsah let 2006 - 2010

V Evropě ani v USA se stav oproti historii nezměnil, pouze v počtech členů jednotlivých klubů a několik menších klubů vzniklo.

Dnešní Česká republika prošla ohromnými změnami od roku 1989, v první řadě v politickém prostředí a v neposlední řadě ekonomickém. Odstraněním tzv.: “železné opony“, je zpřístupněn trh s ostatními státy Evropy a mimo jiné zboží i volný přístup k nákupu motocyklů nových i použitých. Kupní síla a poptávka narůstá vysokým tempem a počet vlastníků v ČR stoupá. Viz: graf č. 4

Graf č. 4 Prodejní statistiky motocyklů v České republice v letech 2006 - 2010



pozn. vlastní zpracování ze dne 6. 8. 2011

zdroj: www.uamk.cz – dne 5.4.2011

Do konce roku 2010 je již zaregistrováno celkem 922 206 jednostopých motorových vozidel. Tedy téměř každý desátý v ČR provozuje některý z kategorií a typů motocyklů. Společně s tímto je v současnosti evidováno u Ministerstva vnitra České republiky 514 motocyklových klubů, nejen zájmových sdružení, ale včetně sportovních organizací.

Uvedený počet sdružení vznikly na základě zákona O sdružování občanů č.83/1990 Sb.,² a jedná se tedy o kluby, které jsou evidovány, ale existuje i řada nezaregistrovaných klubů motocyklistů a zpravidla se jedná o extremistické spolky. Mezi vážný extrém v ČR patří klub s označením „MC“, patřící pod Hells Angels MC a Chapter MC.

Ze všech typů organizací v motorkářské komunitě se tradiční MC všech dalších řazení vymykají a představují její nejvyšší úroveň. Přehled struktury a filosofie tradičních Law Enforcement Motorcycle Clubs (LE MC) není plně totožná s dalšími jednotlivými MC kluby a může se ve svých detailech více či méně lišit. Jde však o základní porozumění lidí, se kterými se setkáváte a kteří se hlásí ke hnutí tradičního LE MC. Dobře informovaní znají skutečnou hloubku osobního závazku a sebeovládání, které jsou podmínkou práva obléci Barvy. Chápou, že pro muže se jedná o pohnutky rozměrem blízké víře a poslání. Chápou že klubové Barvy jsou přísně střeženy a členský postup je dlouhý a obtížný. Dalším faktorem je respekt k tomu, čím Patchholder prošel cestou k získání a udržení práva na Barvy. Je to respekt plynoucí z uznání odhodlání, úspěchu a schopností.)³

Tyto obecné zásady jsou v různých klubech doplňovány, hlavně co se přijetí nových členů týče. Velmi tvrdě dodržují, aby ostatní, tedy ne členové klubu nenesli stejná označení, či loga MC.

Jednotlivé kluby bez ohledu na příslušnost, pořádají setkání motocyklistů tzv. „srazy“, které jsou dvojího typu. První je všeobecný, tedy zúčastnit se může široká veřejnost a druhé klubové, tedy uzavřené s účastí pouze členskou.

Pro příklad uvádím, že v letošním roce 2011 se na jednom z největších uzavřených srazů ČR v Lužanech, zúčastnilo 1900 osob, a na veřejném srazu v obci Ostružné 1800 osob.

² zdroj: <http://aplikace.mvcr.cz/seznam-obcanskyh-sdruzeni/SearchResult.aspx> ze dne 7.9.2011

³ Česká republika. Zákon č. 83. In Sbíрка zákonů. 1990, 6, s. 1-7. o sdružování občanů, ve znění pozdějších předpisů, nemá charakter veřejného seznamu. Obsahuje proto pouze název, adresu sídla a identifikační číslo sdružení. Pokud jde o identifikační číslo, je vždy uvedeno u sdružení vzniklých po 1. lednu 2001, kdy jeho přidělení přešlo do působnosti Ministerstva vnitra

V České republice v celém množství motocyklových klubů, tvoří jeden klub „MC“ výjimku a to s názvem „BLACK DOGS LE MC“ (Černí psi). Tento klub tvoří výhradně zaměstnanci státní správy, hasiči, příslušníci ozbrojených sil, záchranáři, justice a veteráni předchozích. Jejich motem je jednat ve jménu práva a zákonných norem.⁴

4. Porovnání situace v České republice a Evropské unii

Evropská unie v blízké budoucnosti bude více kontrolovat provoz na silnicích se zaměřením na motocyklisty. Současná většina kontrolních systémů (radary, měřiče hluku), je vyvinuto především na automobily. Dlouhodobá statistika ukazuje, že při dopravních nehodách je riziko smrti řidiče motocyklu 14x vyšší než u automobilů. Další údaj statistiky říká, že 70 % nehod motocyklů se odehrává na silnici druhé třídy a silnic vedlejších. Další údaj nejvíce alarmující je, že 40 % nehod motocyklistů je bez účasti druhého účastníka silničního provozu, tedy, že si jej motocyklisté způsobují sami svou rychlou, nebezpečnou jízdou.

V rámci Evropské unie byl vydán dokument White paper on European transport policy (Bílá kniha), schváleném Evropskou komisí 12. Zářím 2001, ze které vychází úkol pro Českou republiku, a z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, schválené usnesením vlády ČR ze dne 28. Dubna 2004 č. 394. Hlavním cílem v tomto dokumentu je strategie v oblasti bezpečnosti silniční dopravy v ČR, snížení počtu usmrčených osob v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002 do roku 2010.

V létě 2010 se EU zabývala problematikou bezpečnosti silničního provozu ze strany motocyklistů a stanovila si dlouhodobý cíl do roku 2020, tedy snížit počet mrtvých při motocyklových haváriích na plnou polovinu. Z pohledu České republiky by se tedy jednalo oproti roku 2010, kdy zemřelo při dopravní nehodě s účastí motocyklisty 753 osob, pak by v roce 2020 zemřelo méně jak 376 osob.

⁴ <http://www.blackdogscz.com/info%20mc.htm> - dne 7.9.2011

4.1 Přehled databází nehodovosti v silniční dopravě.

Studium bezpečnosti v dopravě na pozemních komunikacích využívá řadu databází nehodovosti v ČR i v zahraničí.

V České republice existuje základní databáze nehodovosti na Policejním prezidiu ČR, kde jsou zaevidovány všechny hlášené dopravní nehody v souladu příslušných zákonů. Tyto informace jsou pravidelně aktualizovány a publikovány na webu Policie ČR⁵ a v ročence „Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“, vydávané Policií České republiky.

Na mezinárodní úrovni je nejdůležitější databáze IRTAD a CARE. IERTAD je spravována Společným výzkumným centrem OECD/ITF. Jedná se o databázi obsahující souhrnné údaje nehodovosti. Zahrnuje údaje zemí z Evropy, USA, Asie a Austrálie. Některé údaje jsou veřejně přístupné na webu ITF.

Další v současnosti vzestupnou databází na vládní úrovni vytváří EHK-OSN a EU.⁶

4.2 Mezinárodní srovnání

Česká republika se v roce 2001 řadila v rámci EU, členskými a kandidátskými státy na 15. místo. Ukazatel úmrtnosti v silniční dopravě tehdy překračoval o 16 % evropský průměr. Za ČR tehdy byly státy: Španělsko, Francie, Lucembursko, Portugalsko. Oproti tomu se ČR v roce 2009 propadá na 18. místo, s počtem úmrtí při dopravních nehodách, 86 osob na jeden milion obyvatel v rámci zemí EU. Míra úmrtnosti je v ČR o 23 % vyšší než je evropský průměr.

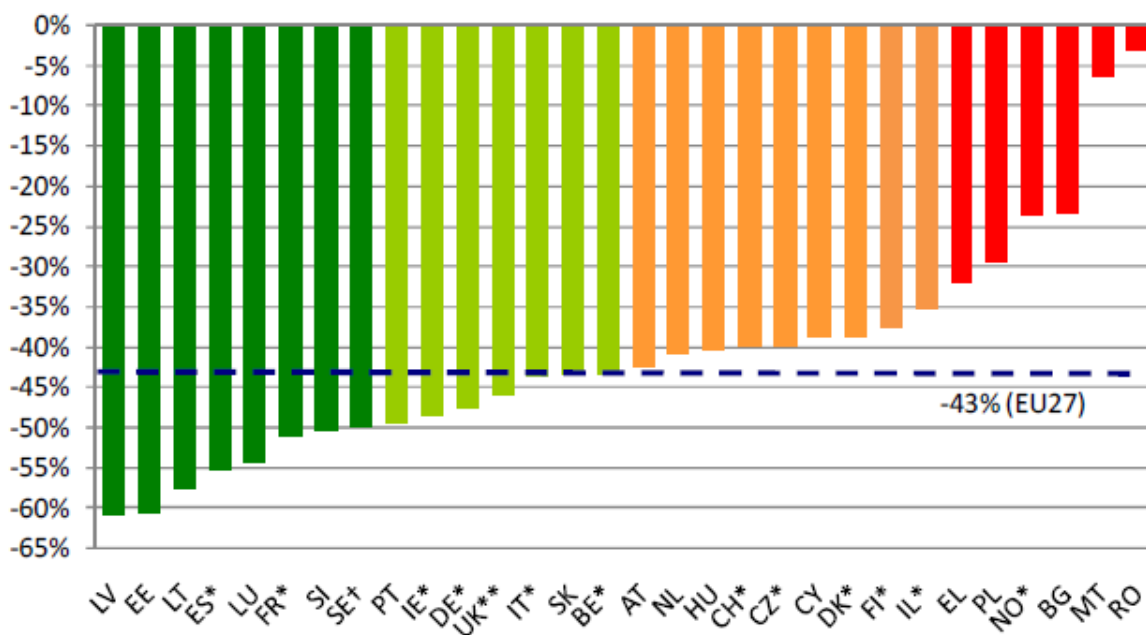
Celkově v EU v letech 2001 – 2010 dochází k redukci počtu usmrcených osob v silničním provozu o 43 %. Česká republika redukovala ve stejném období o 32 %. Zatím co Francie, Španělsko, Portugalsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko na národní úrovni v podstatě splnily úkol „Bílé knihy“, kdy redukovaly o 50 %.

⁵ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-872434.aspx> - ze dne 7. 9. 2011

⁶ Zdroj: <http://www.czrso.cz/index.php?id=35> – ze dne 7. 9. 2011

Graf č. 5 znázorňuje procentuální plnění cílů „Bílé knihy“, tedy změny v počtu usmrcených osob států EU.

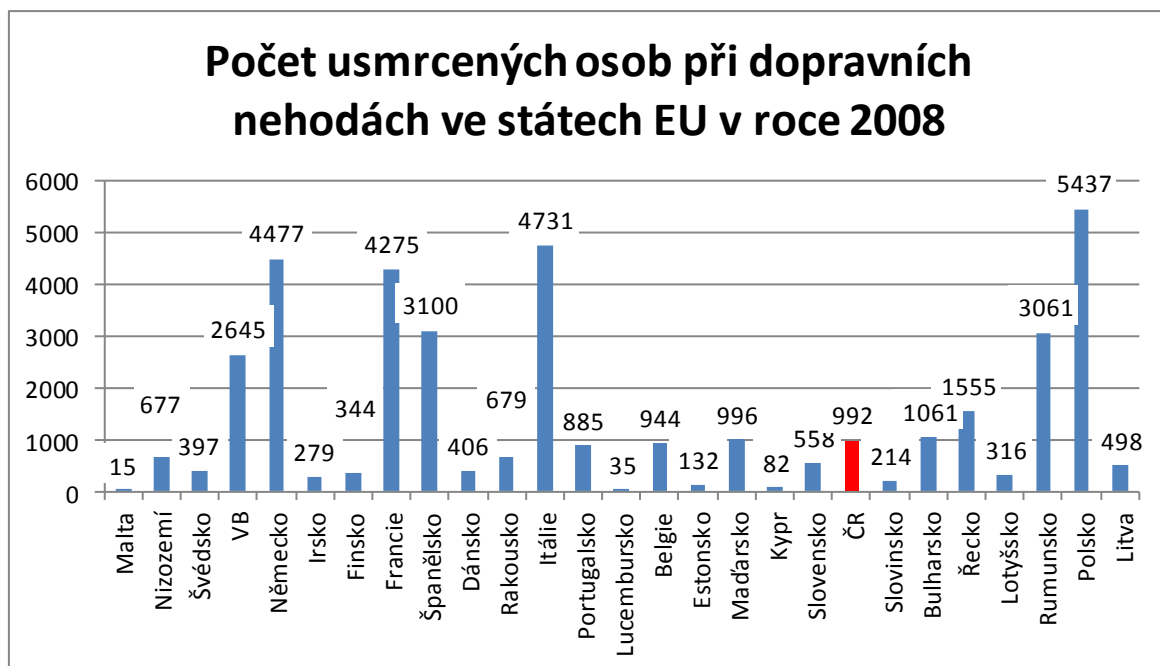
Graf č. 5 Procentuální změna v počtu usmrcených osob, v letech 2001 - 2010 ve státech Evropské unie



Zdroj: Na základě textu „Eight Countries Cut Road Deaths by More Than 50 % Since 2001“ publikované 21. 6. 2011 v Bruselu zpracoval Ing. Petr Pokorný, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. – dne 6. 8. 2011

Zatím co graf č. 5 znázorňuje delší časové období, graf č. 6, znázorňuje úmrtnost osob vlivem dopravních nehod v dílčím období, tedy v roce 2008 ve státech EU. Uvedeny jsou usmrcené osoby vlivem všech dopravních nehod na pozemní komunikaci, bez rozdělení kategorií motorových vozidel.

Graf č. 6 Počet usmrcených osob při dopravních nehodách ve státech EU v 2008



pozn. vlastní zpracování ze dne: 2. 7. 2011

Zdroj: www.besip.cz – dne 2. 7. 2011

Celkem zemřelo na silnicích při dopravních nehodách v roce 2008 v EU 38 791 osob. V roce 2009 to již bylo v EU 34500 osob a v roce 2010 ve státech EU 30705 osob.

Celkové snížení počtu usmrcených osob v zemích EU přes 100 000 osob od roku 2001 představuje pozoruhodný výsledek s odhadovanými přínosy pro společnost ve výši 176 miliard Euro.⁷ Tento výsledek představuje nesmírný sociální přínos úsilí o zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

V roce 2008 přišlo o život v ČR 992 osob, v roce 2009 celkem 832 osob a v roce 2010 to bylo 753 osob. Přesto, že má statistika úmrtí klesající tendenci i tak zůstává číslo velmi alarmující.

V ČR a ve všech státech EU, nese největší podíl na dopravních nehodách motocyklistů nepřiměřená rychlost (40 %), a s tím související nekázeň, arogance a v ČR obzvláště, agresivita našich řidičů.

Bezpečnost na evropských silnicích, nadále zůstává závažným tématem všech států EU 27. Jedním s klíčů řešení problému je identifikace příčin dopravních nehod a soustředění

⁷ Zdroj: <http://www.cdv.cz> – dne 2. 7. 2011

na jejich odstranění. Politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro období do roku 2020 byla zveřejněna v červenci 2010 ve Sdělení Komise s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 - 2020.“ Tento dokument obsahuje návrh základních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období let 2011-2020, jež by měla přispět k výraznému zvýšení úrovně bezpečnosti na evropských silnicích.^{8,9}

4.3 Metodika SUNflower

Metodika SUNflower¹⁰ slouží k popisu a analýze společných a rozdílných rysů národních politik a strategií bezpečnosti silničního provozu, a stejně tak vývoje úrovně bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých zemích s cílem pochopit, co se můžeme jeden od druhého naučit. Analýzy národních politik bezpečnosti silničního provozu a jejich organizace pomáhají pochopit nejdůležitější překážky efektivní práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu, identifikovat příležitosti a předvídat budoucí vývoj. Analýza dat nehodovosti třech srovnávaných zemí pomáhá pochopit, jakým způsobem se opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu promítají do vývoje nehodovosti. Detailnější pohled na konkrétní problém pak vede k jeho hlubšímu pochopení a návrhu optimálního řešení.

Ve snaze identifikovat hlavní problémy bezpečnosti silničního provozu ve třech zemích střední Evropy bylo vybráno celkem 7 oblastí, jež byly podrobeny hlubší analýze v tzv. případových studiích. S ohledem na plánovaný rozsah studie a komplexitu problému bezpečnosti silničního provozu nebylo bohužel možno poskytnout dostatek prostoru pro mnoho dalších zajímavých oblastí (např. nákladní vozidla, apod.). Nicméně realizované

⁸ Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout (European Transport Policy for 2010: Time to Decide, COM(2001) 428 – dne 2. 8. 2011

⁹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020. - KOM (2010)389 v konečném znění z 20. 7. 2010

¹⁰ <http://www.czrsso.cz> dne 8. 9. 2011

případové studie byly vybrány co možná nejcitlivěji s ohledem na jejich možný přínos pro jednotlivé země. Svou roli při výběru témat hrála dále dostupnost a kvalita srovnatelných dat a údajů vztahujících se k problematice. Mimoto existovala snaha zachovat kompatibilitu s ostatními partnery projektu a jejich výběrem případových studií.

Ačkoliv při identifikaci vhodných témat pro případové studie hlavní roli hrály především potřeby a přání států ve skupině Central, výběr ostatních šesti zemí hrál také svoji roli v zájmu možnosti pozdějšího vzájemného mezi skupinové srovnání, které může vyústit v nové a často překvapivé závěry. Kromě několika společných případových studií však skupina států střední Evropy vybrala dvě témata, kterými se dvě ostatní skupiny rozhodly detailněji nezabývat.

Kromě mnoha společných aspektů zde bezpochyby existují společné a rozdílné bilaterální a trilaterální překryvy pro každou ze tří zemí v každé ze skupin zúčastněných států. Tyto překryvy jsou popsány a podrobně analyzovány v této studii za účelem identifikace jejich původu a dopadu na úroveň bezpečnosti silničního provozu v každé ze zemí. Například stanovení cíle snížit počet obětí v silničním provozu je společným rysem tří států skupiny Central, nicméně v definici cílů jednotlivých zemí existují jasné rozdíly v jejich specifikaci pro různé účastníky silničního provozu či ve způsobu, jakým jich má být dosaženo. Na druhou stranu lze stále identifikovat celou řadu společných rysů ve struktuře programů vedoucích k jejich dosažení. Tyto programy byly sice ve všech třech zemích legálně přijaty parlamentem, nicméně jejich realizace se může stát od státu výrazně lišit.

Tato studie věnuje zvláštní pozornost:

- charakteristice každé ze tří zemí
 - minulé, současné a plánované politice bezpečnosti silničního provozu, dopravně-technicko-právnímu pozadí a struktuře a organizaci všech subjektů zainteresovaných na poli bezpečnosti silničního provozu
 - vývoji dopravy a riziku v silničním provozu, a to od roku 1970
- specifickým oblastem analyzovaným v této zprávě v rámci tzv. případových studií, kterými jsou:
 - bezpečnostní pásy v osobních vozidlech
 - nízkonákladová inženýrská opatření
 - řízení pod vlivem alkoholu
 - mladí řidiči a jejich zvýšené riziko v silničním provozu

- chodci
- cyklisté
- rychlost

Na rozdíl od zemí SUN (Švédsko, Velká Británie a Nizozemsko), kde je dlouhodobě pozorován pokles rizika úmrtí v silničním provozu (úmrtí vztažená na počet vozidla najetých kilometrů), vykazují země střední Evropy ve vývoji nehodovosti mnohem nestabilnější trend, který má ale mnohé společné rysy: stabilní pokles rizika v silničním provozu před koncem 80. let, následný strmý nárůst a stabilizace trendu. Poloha bodů zvratu se však liší země od země.

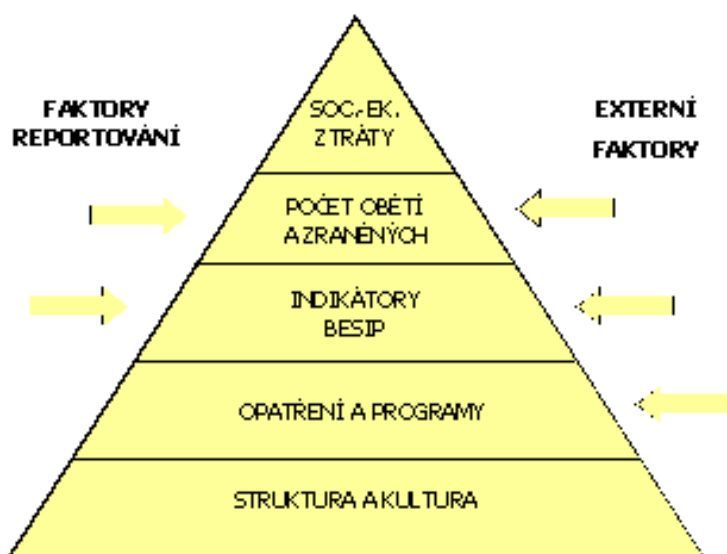
Hlavními otázkami, které zde vystávají, jsou tyto:

1. co způsobilo pozitivní vývoj v sedmdesátých a osmdesátých letech
2. proč došlo v ČR a Maďarsku po roce 1989 k výraznému zhoršení situace, zatímco ve Slovinsku ne
3. jak jednotlivé země naplňují své vlastní cíle a jak přispívají k dosažení cíle definovaného v Bílé knize evropské dopravní politiky

Metodika této studie je založena na analýze všech úrovní pyramidy bezpečnosti silničního provozu, která byla vyvinuta pro Národní strategii bezpečnosti silničního provozu Nového Zélandu. Tento koncept je všeobecně uznáván a používán jak Evropskou radou bezpečnosti silničního provozu (ETSC), tak mnoha dalšími odborníky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a je ve víceméně identické podobě použit i v současné době při budování Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu.

Každá z úrovně pyramidy na obrázku může být ovlivněna celou řadou externích faktorů. Těmi jsou například rozdílné demografické či klimatické podmínky, jako např. dlouhotrvající zima ve Slovinsku, nížinatá krajina v Maďarsku či podíl nákladních vozidel na přepravní práci.

Graf č. 7 Pyramida externích faktorů



Zdroj: <http://www.czrsz.cz/index.php?id=525> – dne 5. 8. 2011

Hierarchie pro stanovení cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu s ohledem na externí faktory

Také způsob zaznamenávání nehod se může mezi třemi středoevropskými zeměmi značně lišit. Počet zraněných, kteří se vůbec neobjeví v oficiálních policejních statistikách, se liší zem od země, stejně jako se liší topologie nehod. Navíc každá ze zemí kvalifikuje závažnost zranění jiným způsobem.

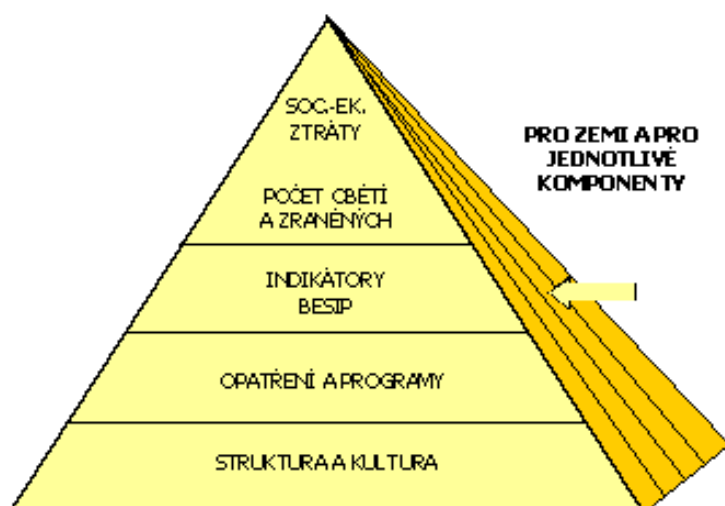
Tyto rozdílné externí faktory, společně s rozdílnými praktikami v podávání zpráv o nehodách, mohou vést k tomu, že jakékoliv srovnání mezi dvěma zeměmi se může stát nepřesným či dokonce neplatným. Proto tato studie věnuje dostatek pozornosti původu, kvalitě a srovnatelnosti prezentovaných údajů. Srovnání samotné se pak děje ve třech dimenzích: vertikální pro jednotlivé úrovně pyramidy bezpečnosti silničního provozu, horizontální pro jednotlivé státy a konečně také v čase, pro zachycení trendů.

Srovnání je na prvním místě nutné provést v oblasti opatření a programů bezpečnosti silničního provozu k pochopení, jak se tyto promítly do vývoje nehodovosti v každé ze zemí. Srovnání nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu a nehodovostních statistik v sedmi případových studiích pak vede k hlubšímu pochopení efektů obecných politik na konkrétní uživatele či oblasti silničního provozu. Tímto se dosáhne vysvětlení

trendů vývoje nehodovosti ve třech zkoumaných střeoevropských zemích. Srovnání jednotlivých komponentů systému bezpečnosti silničního provozu ve státech skupiny Central a dalších dvou skupinách je pak podkladem pro metodiku studie Otisku bezpečnosti silničního provozu, ve které bude srovnáno všech devět zemí účastnících se projektu.

Protože model v podobě pyramidy nemusí vždy dostatečně jasně vystihnout dopady a vztahy mezi jeho jednotlivými prvky, můžeme si jej představit také jako řetězec, v němž je každý prvek pevně svázán s okolními a jeho výkon je silně ovlivněn předchozím prvkem, stejně jako on sám ovlivňuje prvek následující. V tomto řetězci byla na začátek položena legislativa a opatření bezpečnosti silničního provozu jakožto články reprezentující obecné operační podmínky pro bezpečnost silničního provozu. Jako příklad můžeme uvést bodový systém zavedený ve Slovinsku v roce 1998, který měl na chování účastníků silničního provozu podstatný dopad. Toto spadá také do oblasti operačních podmínek bezpečnosti silničního provozu a může být měřeno prostřednictvím tzv. nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu, tedy indikátorů reflektujících ty operační podmínky systému bezpečného provozu na PK, které ovlivňují výsledný výkon celého systému.

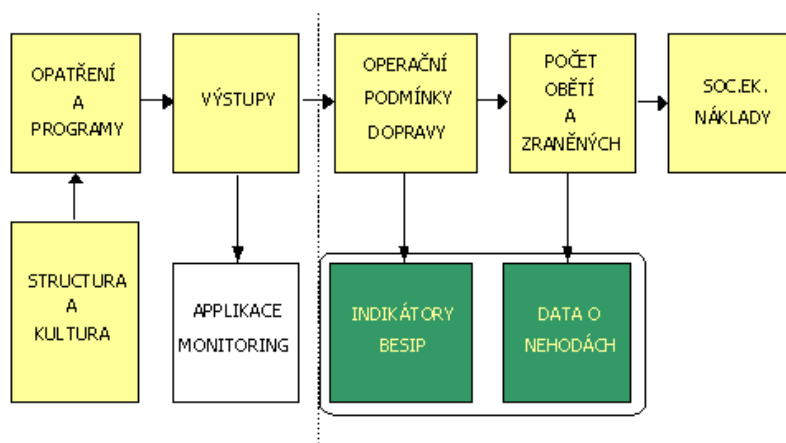
Graf č. 8 Cílová pyramida bezpečnosti silničního provozu



Zdroj: <http://www.czrso.cz/index.php?id=525>– dne 5. 8. 2011

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (též indikátory) se stávají důležitým zdrojem informací reflektujících efektivnost a přínosy těch opatření bezpečnosti silničního provozu, které jsou zakotveny v legislativě a jejichž aplikace je kontrolována prostřednictvím práce Policie. Například vysoká míra používání bezpečnostních pásů v osobních automobilech ve Slovinsku je výsledkem pravidelných kontrol a pokutování řidičů, zatímco nízká míra používání pásů v ČR a Maďarsku je výsledkem nedostatečného vymáhání zákona policií.

Graf č. 9 Cílová pyramida bezpečnosti silničního provozu transformována do řetězce



Zdroj: <http://www.czrsso.cz/index.php?id=525>– dne 5. 8. 2011

Dalším ukazatelem, který byl nesčetněkrát použit v této studii, jsou výstupy vyjádřené počty obětí a zraněných účastníků silničního provozu. Tyto by však neměly být analyzovány samotně bez hlubšího porozumění, které prvky systému připravily podmínky pro jejich výskyt. Zatímco první část této studie se hlouběji zabývá levou stranou řetězce (struktura, kultura, opatření a programy) ve světle výstupů (oběti a zranění v silničním provozu), druhá část je založena na nepřímých ukazatelích bezpečnosti silničního provozu a nehodovostních statistikách, ovšem i zde studie neopomíjí ostatní články ve schématu. Například rozměr problému nepřiměřené rychlosti je vyjádřen počtem zraněných v nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí, přičemž zvýšená pozornost je věnována operačním podmínkám vyjádřeným průměrnou rychlostí vozidel (nepřímý ukazatel

bezpečnosti silničního provozu) na pozadí vývoje maximálních rychlostních limitů, aktivit vedoucích k jejich vymáhání apod. v každé ze tří zemí.^{11,12}

5. Statistika nehodovosti motocyklistů

U slova motocykl si každý představí něco jiného. Ten kdo motocykl používá, vidí zábavu, adrenalin, sport anebo cestování. Ostatní veřejnost vidí rychlost, hazardování se životem, a když vidí nehodu, kde je účastník motocyklista, tak právě v něm vidí viníka.

Statistiky uvádějí, že při dopravní nehodě s účastí motocyklisty, tvoří řidiči motocyklu v počtu usmrcených 75 %, ale ne vždy jsou na vině právě oni. V dopravních nehodách s účastí motocyklisty vévodí velké motocykly proti malým či mopedům. Je dáno nejen počtem mezi populací v ČR, ale i ve výkonu motocyklů a věkové kategorii osob motocykl provozujících. Podrobněji již v dalších statích této kapitoly.

5.1 Podíl nehodovosti motocyklů na dopravních nehodách

Nejdříve si uveďme základní fakta, v České republice je k 31. 12. 2010 registrováno v evidenci motorových vozidel celkem 7.492.834 motorových vozidel. Motocykly ke stejnému datu tvoří z tohoto počtu 12,91 % a to celkem 922.206 jednostopých vozidel. (Pozn.: Na konci roku 1989 bylo registrováno v ČSSR 4.039.606 motorových vozidel)

Následující graf č. 10 znázorňuje porovnání všech dopravních nehod, tedy všech motorových vozidel s porovnáním s nehodami motocyklů, v letech 2006 – 2010.

V tomto období se motocykly podílely na dopravních nehodách v průměru 2,6% z celkového počtu dopravních nehod. Do konce roku 2008 se podíleli motocyklisté pouze v průměru 2 %, následující roky se podíl zvýšil, neboť klesl o víc jak polovinu celkový počet dopravních nehod motorových vozidel. Z uvedeného grafu je patrné, že počet nehod motocyklistů má klesající tendenci a však proti poklesu na celkovém počtu dopravních nehod je pokles mírnější. Pokles dopravních nehod motocyklů je v roce 2010 o 1091 nehod

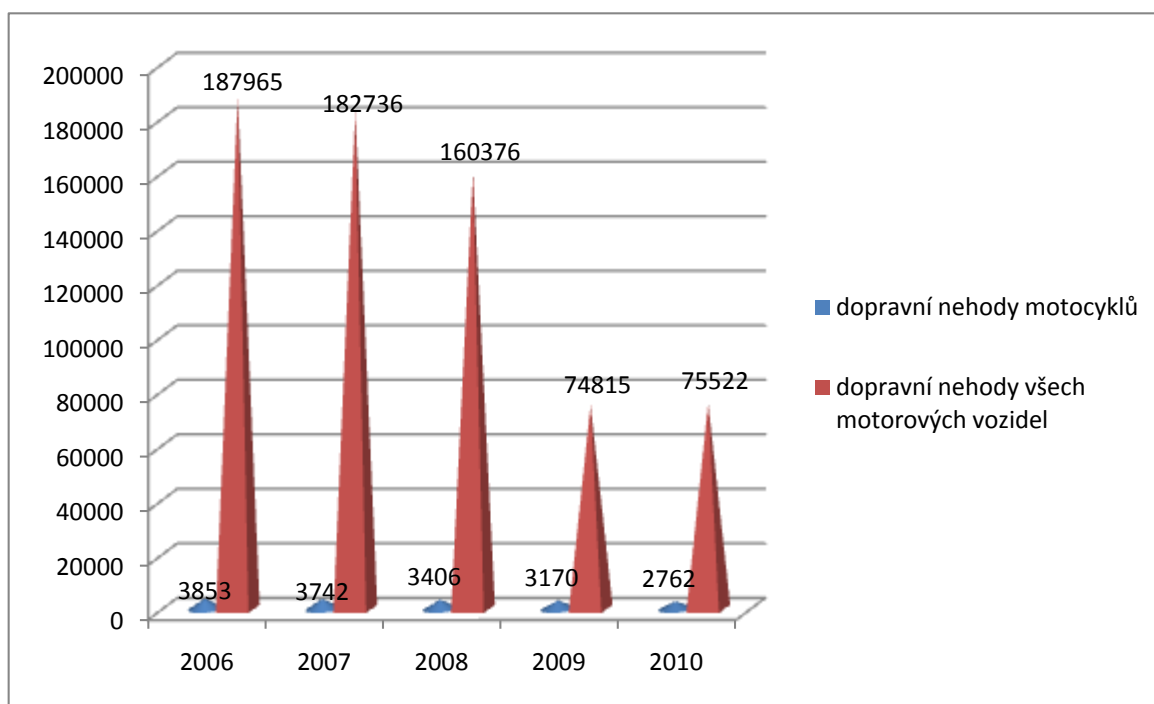
¹¹ Ing. Vojtěch Eksler (Centrum dopravního výzkumu Brno), srpen 2006 – online 8. 9. 2011

¹² <http://www.czrso.cz/index.php?id=525> dne 8. 9. 2011

méně, oproti roku 2006. Vzhledem k tomu, že se neustále zvyšuje počet zaregistrovaných jednostopých vozidel v uvedených letech, dá se říci, že situace je mírně příznivá.

V roce 2010 bylo účastníkem dopravní nehody 3,6 % motocyklů, z celkového počtu zaregistrovaných jednostopých motorových vozidel k 31. 12. 2010.

Graf č. 10 Celkový počet dopravních nehod všech motorových vozidel s porovnáním s nehodami motocyklistů v letech 2006 – 2010 v České republice



pozn. vlastní zpracování ze dne: 1. 6. 2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

5.2 Účast motocyklistů při dopravních nehodách z hlediska zavinění

Za období, které je předmětem této práce, tedy období 2006 – 2010, je statisticky podloženo, že největší příčinou dopravní nehody, zaviněnou ze strany řidiče motocyklu je:

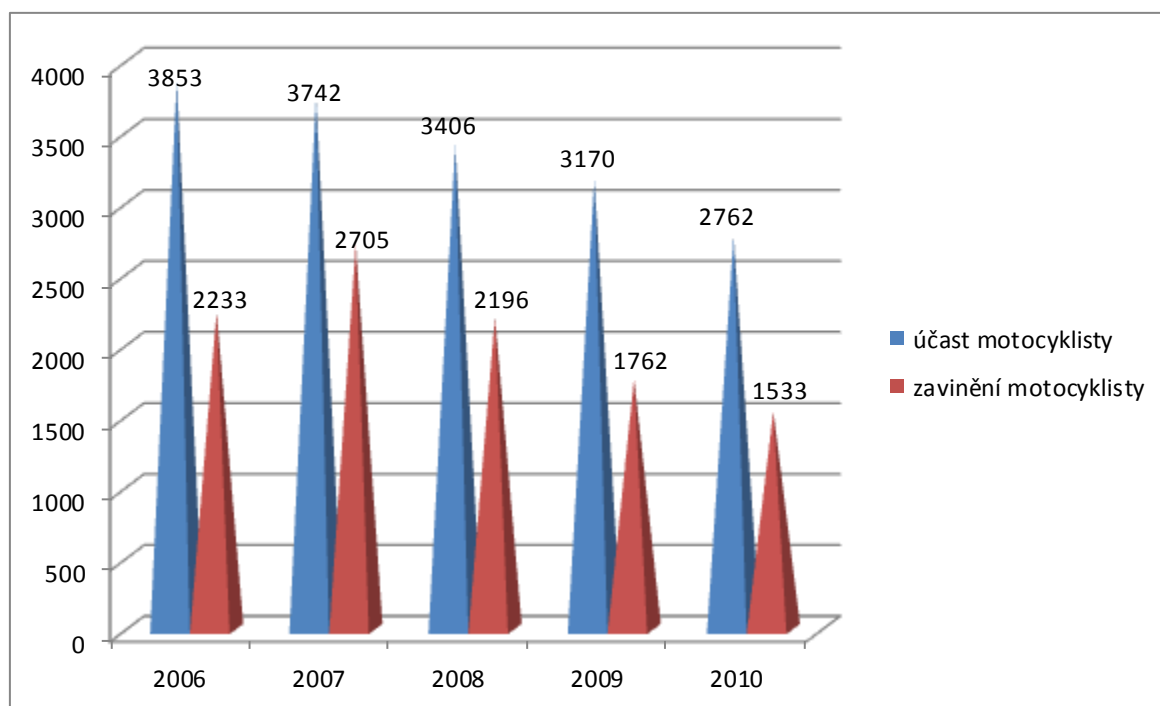
- Nepřiměřená rychlost (43 % všech zavinění)
- Nesprávný způsob jízdy (42 % všech zavinění)

- Nesprávné předjíždění (8 % všech zavinění)
- Nedání přednosti v jízdě (7 % všech zavinění)

Závažnost dopravních nehod, tedy jejich následků, motocyklistů je až 8x vyšší než u osobních automobilů. U řidičů malých motocyklů má největší podíl na nehodovosti nezvládnutí řízení vozidla, z čehož vyplývá jejich malá zkušenost a praxe v řízení.

Graf č. 11 přehledně znázorňuje celkový počet dopravních nehod, kde byl účastníkem motocyklista a z toho kolik dopravních nehod řidič motocyklu způsobil vlastní vinou.

Graf č. 11 Počet dopravních nehod s účastí motocyklisty a jeho zaviněním v letech 2006 – 2010 v České republice.



pozn. vlastní zpracování ze dne: 1. 5. 2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

Motocyklisté se tedy v průměru za výše uvedené období podíleli na dopravních nehodách s účastí motocyklu, ze své vlastní viny z 61,1%. Při modelovém odmyšlení počtu zaviněných nehod motocyklisty, by počet dopravních nehod s účastí motocyklu, klesl o více jak polovinu celkového počtu, což by například v roce 2010 obnášelo počet 1229 nehod.

Následující tabulka č. 3, porovnává kompletní údaje nehodovosti v období 2006–2010, včetně rozdělení kategorií jednostopých motorových vozidel. V tabulce je kladen důraz na členění těch nejzávažnějších příčin způsobených motocyklisty.

Tabulka č. 3 Komplexní údaje nehodovosti v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
MOPED. POČET NEHOD	109	98	97	96	99
Usmrceno	2	3	1	2	2
Raněno	89	86	80	87	77
NEPRIMĚŘENÁ RYCHLOST	12	8	18	15	18
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	2	5	3	2	5
NEDÁNÍ PREDNOSTI	20	21	20	20	24
NESPRÁVNÝ ZPUSOB JÍZDY	75	64	56	59	52
Z toho pod vlivem alkoholu	23	20	17	14	15
MALÝ MOTO do 50ccm POČET NEHOD	306	312	231	155	114
Usmrceno	3	4	4	2	3
Raněno	221	219	172	143	94
NEPRIMĚŘENÁ RYCHLOST	57	47	41	34	32
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	15	10	2	8	11
NEDÁNÍ PREDNOSTI	58	67	50	33	31
NESPRÁVNÝ ZPUSOB JÍZDY	176	188	138	80	40
Z toho pod vlivem alkoholu	26	21	30	17	14
MOTOCYKL POČET NEHOD	1818	2295	1868	1511	1320
Usmrceno	75	86	71	58	63
Raněno	1211	1500	1320	1414	905
NEPRIMĚŘENÁ RYCHLOST	767	955	809	715	705
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	144	138	137	113	108
NEDÁNÍ PREDNOSTI	142	154	141	107	92
NESPRÁVNÝ ZPUSOB JÍZDY	765	1048	781	576	415
Z toho pod vlivem alkoholu	114	138	108	115	98

Pozn.: vlastní zpracování – dne 21. 2. 2011

Zdroj: http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocni/rocni-2010/dn_cr.htm - dne 10. 2. 2011

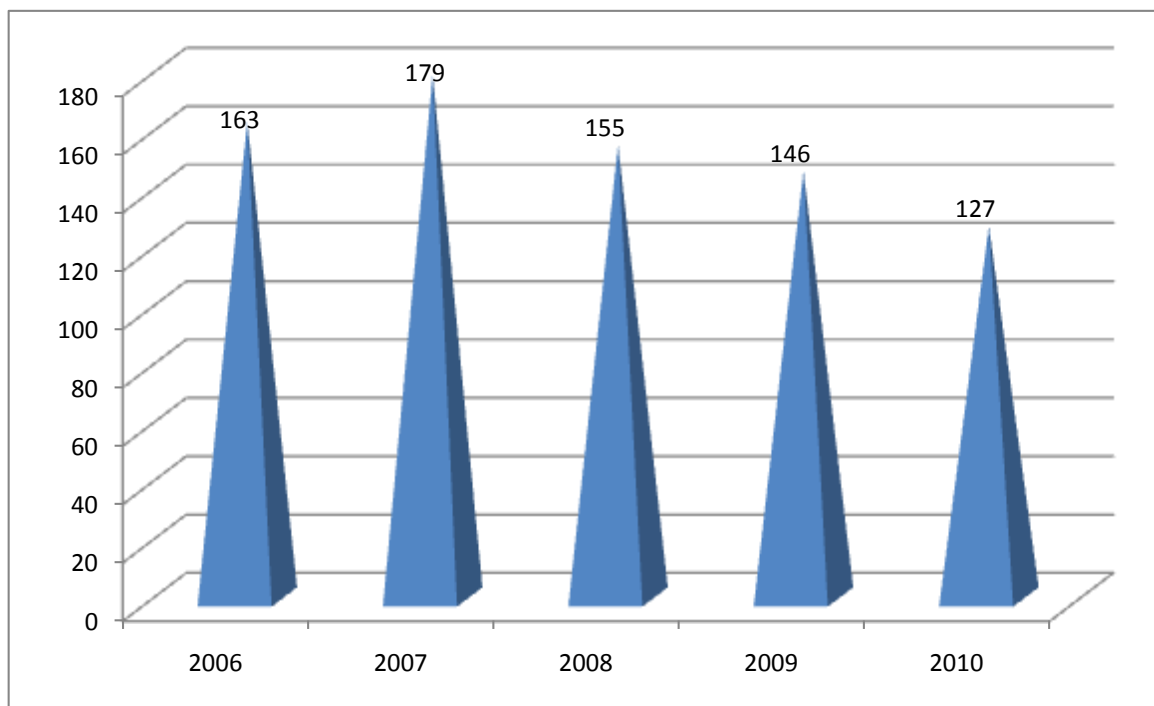
5.2.1 Dopravní nehody pod vlivem alkoholu

Vysoce nebezpečnou kategorií dopravních nehod je jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky a jejich tragických následků. Takoví řidiči ohrožují při jízdě nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Každoročně je u řidičů všech motocyklů při dopravní nehodě zjištěn alkohol průměrně ve 154 případech. To jsou skutky zjištěné již v době dopravních nehod a jejich následků.

V roce 2010 byl běžnou kontrolou zjištěn alkohol v 18 případech u řidičů motocyklů.

Následující graf č. 12 znázorňuje vývoj nehodovosti motocyklistů a jejich podíl zavinění na dopravní nehodě pod vlivem alkoholu. Počínaje rokem 2007 má podíl nehodovosti pod vlivem alkoholu sestupnou tendenci a však v mírném počtu.

Graf č. 12 Počet dopravních nehod s účastí motocyklisty a jeho zaviněním v letech 2006 – 2010 pod vlivem alkoholu v České republice



pozn. vlastní zpracování ze dne: 1. 5. 2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3.2011

S uvedeného grafu č. 12 s porovnáním s údaji v grafu č. 11 vyplývá, že v roce 2010 z celkového počtu zaviněných dopravních nehod motocyklistou, měl u každého dvanáctého motocyklisty vliv alkohol.

Reakce opilého člověka se výrazně zpomalují, přestává vnímat okolní provoz a brát zřetel na dopravní předpisy, špatně odhaduje vzdálenosti, často přeceňuje své síly a v neposlední řadě je emocionálně nestabilní se sklonem k agresi. Totéž platí i pro řidiče pod vlivem drog, který může ve svém stavu navíc vnímat realitu velmi zkresleně.

Fenoménem jízdy na motocyklu pod vlivem alkoholu, je jízda bez ochranné přilby. Přitom většina těchto motocyklistů běžně bez požití alkoholu přilbu užívá. To podporuje tvrzení, že v podnapilosti nedohodnotí následky svého jednání a s pocitem vlastní nedotknutelnosti – možného úrazu, se tohoto jednání dopouští.

Tabulka č. 4 znázorňuje ve statistických číslech nehodovost motocyklistů pod vlivem alkoholu. Zajímavým faktem, vyplývajícím z tabulky, je, že se více tohoto jednání v průměru dopouštějí řidiči malých motocyklů než velkých. Zde je nutné připomenout fakt, že ve větším počtu zaujímají v této kategorii motorových vozidel, osoby mladšího věku, tedy do 18 let, jelikož vyšší kategorie řidičského oprávnění jim není dostupná. Další skutečností u malých motocyklů, je vysoké podceňování tohoto dopravního prostředku, z hlediska výkonu hnací jednotky ze strany uživatele, což má fatální následky.

Malý motocykl je zpravidla užíván více jako dopravní prostředek, než prostředek zájmový, tedy pro volnou chvíli a je tedy velmi rozšířen. I jeho cenová dostupnost je příznivější než motocykly vyšší kategorie.

Tabulka č. 4 Nehody motocyklistů s ochrannou přilbou a bez přilby pod vlivem alkoholu

	2006	2007	2008	2009	2010
MOPED ŘIDIČ S PŘILBOU LEHKÉ ZRANĚNÍ	7	12	8	6	7
BEZ ZRANĚNÍ	2	2	4	1	2
MOPED ŘIDIČ BEZ PŘILBY LEHKÉ ZRANĚNÍ	3	6	5	5	2
BEZ ZRANĚNÍ	2	2	1	3	2
MALÝ MOTO do 50ccm ŘIDIČ S PŘILBOU USMRCEN	0	0	1	0	0
LEHKÉ ZRANĚNÍ	19	13	15	5	1
BEZ ZRANĚNÍ	10	6	6	4	2
MALÝ MOTO do 50ccm ŘIDIČ BEZ PŘILBY TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	2	1	1	0	1
LEHKÉ ZRANĚNÍ	9	7	5	7	2
BEZ ZRANĚNÍ	6	1	5	2	3
MALÝ MOTO do 50ccm SPOLUJEZDEC S PŘILBOU TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	0	1	0	2	0
LEHKÉ ZRANĚNÍ	2	1	4	2	1
BEZ ZRANĚNÍ	0	2	1	1	0
	2006	2007	2008	2009	2010
MOTOCYKL ŘIDIČS PŘILBOU USMRCEN	4	3	5	8	2
TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	25	24	17	27	39
LEHKÉ ZRANĚNÍ	44	64	62	60	67
BEZ ZRANĚNÍ	31	46	41	33	29
MOTOCYKL ŘIDIČ BEZ PŘILBY TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	3	8	2	4	2
LEHKÉ ZRANĚNÍ	22	23	8	13	6
BEZ ZRANĚNÍ	5	6	4	3	1
MOTOCYKL SPOLUJEZDEC S PŘILBOU TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	3	3	4	3	1
LEHKÉ ZRANĚNÍ	4	12	13	7	3
BEZ ZRANĚNÍ	6	9	2	4	2
MOTOCYKL SPOLUJEZDEC BEZ PŘILBY TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	3	5	4	1	2
LEHKÉ ZRANĚNÍ	8	4	13	3	1
BEZ ZRANĚNÍ	2	2	2	2	0

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

5.2.2 Přehled zaviněných dopravních nehod podle věku řidiče motocyklu

Věk, kde je ta správná hranice? Kdy je osoba vyspělá a schopná zodpovědně řídit motorové vozidlo? To jsou otázky, které si řada odborníků klade již několik let. Na základě těchto otázek a tragických následků dopravních nehod je velmi často měněn zákon¹³, který posouvá věkovou hranici žadatelů o řidičská oprávnění na jednotlivé kategorie motocyklů. Tabulka č. 5 znázorňuje zaviněné dopravní nehody řidičem všech motorových vozidel, podle dovršeného věku v době nehody v roce 2010.

Tabulka č. 5 Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v počtu a v %, v roce 2010

	CR	%
Celkem	67455	
Nezjištěno	14411	21,36
Do 17 let	298	0,44
18-20 let	3471	5,15
21-24 let	5857	8,68
25-29 let	7109	10,54
30-39 let	14664	21,74
40-49 let	9599	14,23
50-59 let	6961	10,32
60-64 let	2432	3,61
65-69 let	1173	1,74
Nad 70 let	1480	2,19

Pozn.: vlastní zpracování – dne 5. 8. 2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - dne 1. 5. 2011

V předchozí tabulce je dle statistiky nejrizikovější hranice 30-39 let věku řidiče, kde podíl nese v 21,74% na zaviněných dopravních nehodách. Zde zůstává ovšem otázkou,

13 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

zda se nejedná o věkovou kategorii osob, kdy jednatelce dosahuje lepších vlastních ekonomických výsledků a může si proto dovolit silnější motorové vozidlo, kterým si tzv. rovná své ego. Nicméně statistika hovoří v číslech a bezchybně, že se jedná všeobecně o kategorii rizikovou.

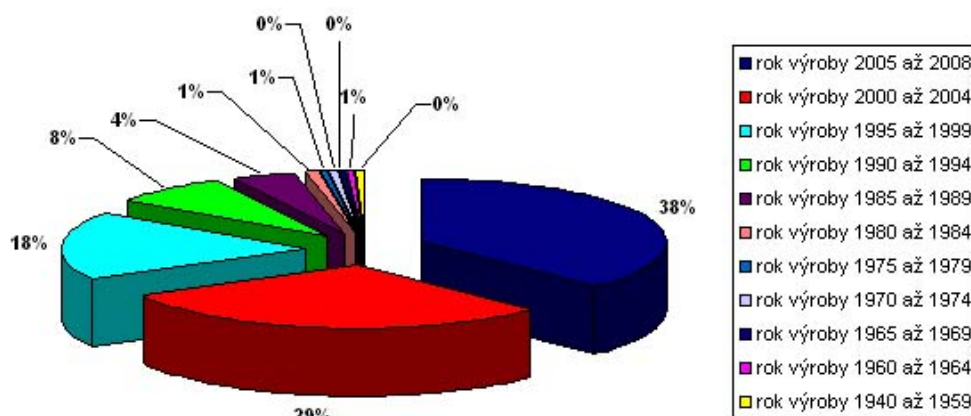
5.2.3 Přehled zaviněných dopravních nehod podle roku výroby motocyklu

Tato zdánlivě nepodstatná fakta o vlivu stáří motocyklu na dopravní nehodovost, jsou ve skutečnosti velmi opodstatněná. S postupným vývojem, technickým zdokonalením a hlavně konkurenční soutěživostí výrobců, dochází k hrocení kvality výrobků, zvláště u motocyklů po stránce vzhledové je nejvíce kladen důraz na výkonnostní kvality pohonné jednotky motocyklu. Tato stránka je nejvíce vyžadována mladší skupinou motocyklových uživatelů a to zejména do věku 30 let. O jejich malé praxi, nezkušenosti již bylo zmíněno v předchozích statích.

Na grafu č. 13 je znázorněna procentuální účast na dopravních nehodách podle roku výroby motocyklu viníka dopravní nehody.

Graf. č. 13 Počet zaviněných nehod podle roku výroby motocyklu viníka

Počet zaviněných nehod podle roku výroby motocyklu viníka, ČR, 2008



zdroj: www.besip.cz – dne 5.4.2011

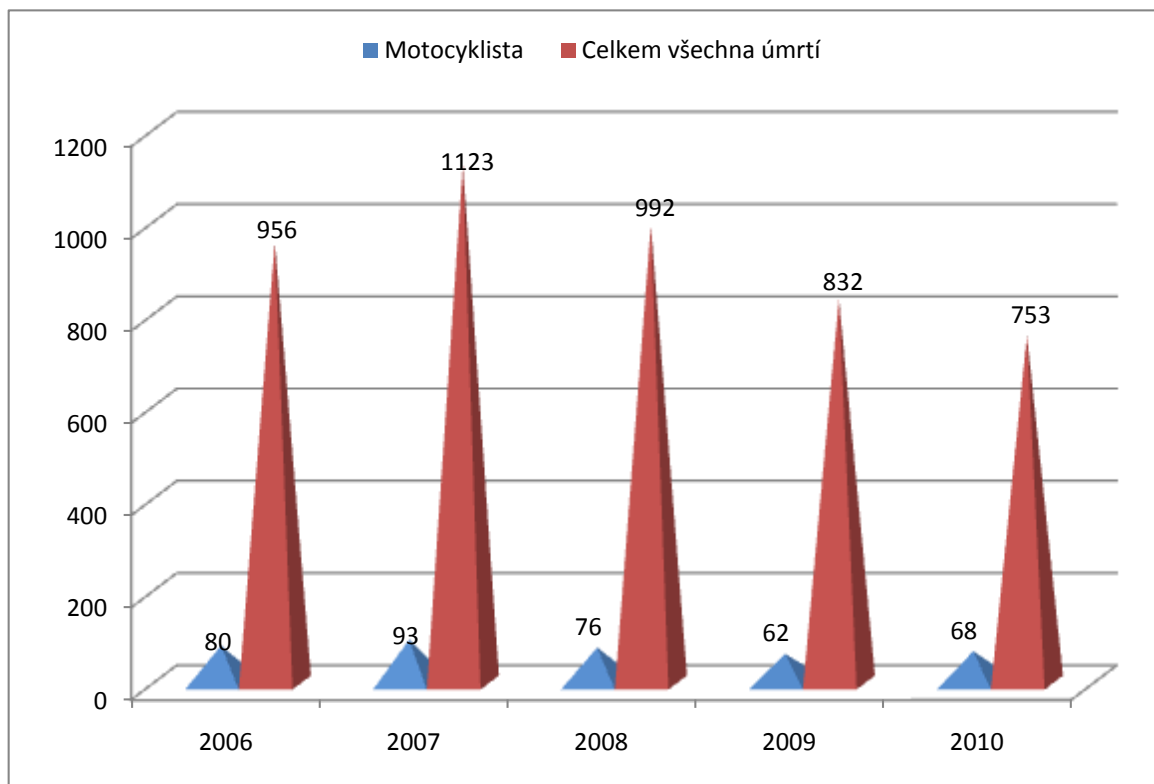
5.3. Následky dopravních nehod z hlediska poškození na zdraví

Motocyklisté patří k nejzranitelnějším účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Případný střet s motorovým jiným vozidlem či z jiné překážky končí vážným poškozením, nebo úmrtím řidiče motocyklu. Nejčastější úrazy při nehodě motocyklu:

- Otevřené zlomeniny končetin – zpravidla komplikované
- Poškození obličejové části hlavy
- Velmi vážné poškození hlavy
- Zlomeniny pánve
- Úrazy páteř

Následující graf č. 14 porovnává počet úmrtí motocyklistů s počtem úmrtí všech účastníků silničního provozu při dopravních nehodách v uvedených letech. Celkově v tomto období přišlo o život v průměru 8,1 % motocyklistů z celkového počtu úmrtí. Převáděno na jednotlivce: průměrně z celkového počtu, každý 12 zemřelý při dopravní nehodě je motocyklista, případně spolujezdec.

Graf č. 14 - Počet úmrtí motocyklistů a celkový počet úmrtí při dopravních nehodách v letech 2006 – 2010 v České republice.



pozn. vlastní zpracování ze dne: 1.5.2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

Jak již bylo v předchozím zmíněno, velký počet motocyklistů nejen způsobí dopravní nehodu svým jednáním, ale zrovna tak, si způsobí těžkou újmu na zdraví, případně smrt.

Jedním nejvýraznějším aspektem je jízda na motocyklu bez ochranné přilby. Tabulka č. 6 znázorňuje výčet takových jednání motocyklisty s důrazem na poškození zdraví řidiče a spolujezdce motocyklu v jednotlivých kategoriích.

Nejčastější jízda bez přilby bez ohledu na předchozí či následující údaje a následky, je jízda spolujezdců. Ve většině případů se jedná o nahodilou přepravu osob.

Tabulka č. 6 - Nehody motocyklistů s ochrannou přilbou a bez přilby, včetně ostatních účastníků dopravní nehody

		2006	2007	2008	2009	2010
MOPED ŘIDIČ S PŘILBOU	USMRCENÍ OSOBY	3	1	1	1	1
	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	23	13	20	26	24
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	98	102	91	88	98
	BEZ ZRANĚNÍ	29	42	43	19	37
MOPED ŘIDIČ BEZ PŘILBY	USMRCEN	0	2	1	2	1
	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	6	2	3	4	3
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	23	19	13	3	12
	BEZ ZRANĚNÍ	9	5	6	1	2
MALÝ MOTO do 50ccm ŘIDIČ S PŘILBOU	USMRCENÍ OSOBY	3	4	7	5	2
	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	47	55	47	34	38
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	233	204	192	170	154
	BEZ ZRANĚNÍ	191	191	125	55	87
MALÝ MOTO do 50ccm ŘIDIČ BEZ PŘILBY	USMRCENÍ OSOBY	1	4	1	0	0
	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	11	10	8	3	4
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	36	42	24	26	22
	BEZ ZRANĚNÍ	20	14	19	6	9
MALÝ MOTO do 50ccm SPOLUJEZDEC S PŘILBOU	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	2	3	1	3	2
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	36	27	22	24	18
	BEZ ZRANĚNÍ	12	18	10	8	10
MALÝ MOTO do 50ccm SPOLUJEZDEC BEZ PŘILBY	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	1	2	2	1	0
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	8	3	3	1	0
	BEZ ZRANĚNÍ	4	6	5	1	0
MOTOCYKL ŘIDIČ S PŘILBOU	USMRCEN	84	104	93	73	82
	TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	430	487	481	473	495
	LEHKÉ ZRANĚNÍ	1092	1334	1359	1369	1256
	BEZ ZRANĚNÍ	1446	1787	1346	614	920

	2006	2007	2008	2009	2010
MOTOCYKL ŘIDIČ BEZ PŘILBY USMRCEN	7	11	8	3	2
TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	31	25	25	29	43
LEHKÉ ZRANĚNÍ	51	61	31	39	34
BEZ ZRANĚNÍ	29	32	32	15	12
MOTOCYKLSPOLUJEZDEC S PŘILBOU USMRCEN	7	7	6	4	2
TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	54	50	52	49	67
LEHKÉ ZRANĚNÍ	180	242	222	250	312
BEZ ZRANĚNÍ	115	145	118	68	78
MOTOCYKL SPOLUJEZDEC BEZ PŘILBY USMRCEN	1	1	1	0	1
TĚŽKÉ ZRANĚNÍ	12	11	4	4	2
LEHKÉ ZRANĚNÍ	28	20	14	19	12
BEZ ZRANĚNÍ	5	8	4	5	3

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky/rocní/rocní> - Policie České republiky – dne 7. 6. 2011

Počty za uvedené období usmrcených osob bez užití přilby je celkem 53, naproti tomu osob s těžkým zraněním je celkem 247. Nejen, že se jedná o nehody zbytečné, ale u těžce zraněných osob je třeba počítat s náklady na ošetření a následnou léčbu.

6. Náklady spojené s šetřením událostí

Každá dopravní nehoda, nejen motocyklistů si vyžaduje přítomnost složek integrovaného záchranného systému, který zastupují složky Policie české republiky, Zdravotní záchranná služba, Hasičský záchranný sbor, případně Technické služby správců komunikací apod. O to větší důraz a důležitost těchto složek je při poškození zdraví smrtelných dopravních nehod účastníků těchto událostí. Mezi další, tedy v likvidacích následků dopravních nehod patří pokračující zdravotní péče a likvidace pojistných událostí. Veškeré této následky s sebou nesou výdaje ze státního rozpočtu prostřednictvím daňových poplatníků a finanční částky složené s poplatků uzavřených pojistek osob.

V této kapitole jsou jednotlivé částky vynaložené jmenovanými subjekty vyčísleny v průměru, připadající na jednu dopravní nehodu s ohledem na druh této události, tedy míry poškození zdraví účastníků nehod na pozemní komunikaci v letech 2006 – 2010.

Obrázek č. 17 Ilustrační fotografie dopravní nehody motocyklu



Zdroj: www.motorkari.cz - dne 15.9.2011

6.1. Náklady Policie České republiky

Náklady přímé, spojené s vyšetřováním a zpracováním dopravních nehod příslušníky nehodové služby dopravní policie jsou vyčísleny na základě střední spotřeby času na 1 nehodu, s rozdělením na nehody s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním a nehody pouze s hmotnou škodou.¹⁴ Vyšetření na místě nehody provádějí zpravidla dva policisté, další zpracování včetně dodatečných výsledků svědků policista jeden.

Další jsou průměrné náklady na používaná vozidla k výjezdům k dopravním nehodám a průměrná ujetá vzdálenost k jedné nehodě. Pro výpočet nákladů na nehody s usmrcením je v 80 % případů nutné provést soudní pitvu, jejíž cena kolísá podle rozsahu doplňujících laboratorních vyšetření.

Policie české republiky tyto průměrné náklady vyčísluje bez ohledu na druh motorového vozidla, které je účastníkem dopravní nehody, jelikož náklady jsou totožné v případě automobilu i motocyklu.

¹⁴ Zdroj: <http://www.czrso.cz/index.php?id=12> – dne 15. 9. 2011

Nehody s lehkým zraněním.

U těchto nehod je v průměru vyčíslen náklad PČR na jednu dopravní nehodu ve výši 1.852,- Kč. Následující tabulka č. 7 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených touto složkou, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 7 – Součet vynaložených finančních prostředků PČR

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s lehkým zraněním	924	1311	1142	1197	782
Náklady v Kč	1.711.248	2.427.972	2.114.984	2.216.844	1.448.264

Pozn.: vlastní zpracování dne 15. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Nehody s těžkým zraněním.

U nehod s těžkým zraněním je v průměru vyčíslen náklad PČR na jednu dopravní nehodu ve výši 3.887,-Kč. Následující tabulka č. 8 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených touto složkou, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 8 - Součet vynaložených finančních prostředků PČR

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s těžkým zraněním	597	494	430	447	287
Náklady v Kč	2.320.539	1.920.178	1.671.410	1.737.489	1.115.569

Pozn.: vlastní zpracování dne: 15. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Nehody s usmrcením člověka.

U skupiny s nejzávažnějšími následky je v průměru vyčíslen náklad PČR na jednu dopravní nehodu ve výši 31.796,-Kč. Následující tabulka č. 9 uvádí součet v jednotlivých

letech, finančních prostředků vynaložených touto složkou, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 9 - Součet vynaložených finančních prostředků PČR

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s usmrcením člověka	80	93	76	62	68
Náklady v Kč	2.543.680	2.957.028	2.416.496	1.971.352	2.162.128

Pozn.: vlastní zpracování dne: 15. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Tabulka č. 10 uvádí souhrn finančních prostředků v uvedených letech na všechny dopravní nehody motocyklistů, které vynaložila Policie České republiky k šetření těchto událostí.

Tabulka č. 10 Souhrn finančních prostředků v letech 2006 - 2010

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Náklady vynaložené na šetření dopravních nehod (v Kč)	6.575.467	7.305.178	6.202.890	5.925.685	4.725.961

Pozn.: vlastní zpracování dne: 15. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

V těchto letech je v průměru vynaloženo 6.147.000,-Kč ze strany PČR. Je to cena například potřebná k nákupu 1 ks mamografu¹⁵.

¹⁵ Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví České republiky (Specifické RTG zařízení pro screening na počínající rakovinu prsu.

6.2 Náklady na zdravotní péči

Do výpočtu ekonomických ztrát z hlediska zdravotnických výdajů jsou zahrnuty tyto náklady¹⁶ - náklady přímé:

- Rychlá zdravotnická pomoc na místě dopravní nehody a převozu
- Ústavní nemocniční péče
- Následná ambulantní péče
- Osobní náklady (mzdy pracovníků)
- Pohonné hmoty (vozidla, letecká záchranná služba)
- Léky, zdravotnický materiál
- Opravy
- Dispečink

Tyto náklady jsou spojené ke všem druhům dopravních nehod bez rozdílu dopravního prostředku účastníka dopravní nehody. V dalších kategoriích jsou již uvedeny statistické údaje k nehodám s účastí motocyklu a motocyklistů.

Nehody s lehkým zraněním.

U těchto nehod je v průměru vyčíslen náklad na zdravotní péči k jedné dopravní nehodě ve výši 92.309,- Kč. Následující tabulka č. 11 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených zdravotnictvím, při dopravních nehodách motocyklistů.

¹⁶ Ročenky Českého statistického úřadu – dne 19. 9. 2011

Ústav zdravotnických informací a statistiky – dne 19. 9. 2011

Česká asociace pojišťoven – dne 19. 9. 2011

Tabulka č. 11 – Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s lehkým zraněním	924	1311	1142	1197	782
Náklady v Kč	85.293.516	121.017.099	105.416.878	110.493.873	72.185.638

Pozn.: vlastní zpracování dne 19. 9. 2011

zdroj: Ročenky Českého statistického úřadu – dne 19. 9. 2011

Ústav zdravotnických informací a statistiky – dne 19. 9. 2011

Česká asociace pojišťoven – dne 19. 9. 2011

Nehody s těžkým zraněním.

U nehod s těžkým zraněním je v průměru vyčíslen náklad v zdravotnictví na jednu dopravní nehodu ve výši 839.819,-Kč. Následující tabulka č. 12 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených touto složkou, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 12 - Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s těžkým zraněním	597	494	430	447	287
Náklady v Kč	501.371.943	414.870.586	361.122.170	375.399.093	241.028.053

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

zdroj: Ročenky Českého statistického úřadu – dne 19. 9. 2011

Ústav zdravotnických informací a statistiky – dne 19. 9. 2011

Česká asociace pojišťoven – dne 19. 9. 2011

Nehody s usmrcením člověka.

U skupiny s nejméně závažnými následky je v průměru vyčíslen náklad v zdravotnictví na jednu dopravní nehodu ve výši 110.681,-Kč. Následující tabulka č. 13 uvádí součet

v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených touto složkou, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 13 - Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s usmrcením člověka	80	93	76	62	68
Náklady v Kč	8.854.480	10.293.333	8.411.756	6.862.222	7.526.308

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

zdroj: Ročenky Českého statistického úřadu – dne 19. 9. 2011

Ústav zdravotnických informací a statistiky – dne 19. 9. 2011

Česká asociace pojišťoven – dne 19. 9. 2011

Tabulka č. 14 uvádí souhrn finančních prostředků v uvedených letech na všechny dopravní nehody motocyklistů, které byly vynaloženy zdravotnictvím České republiky.

Tabulka č. 14 Souhrn finančních prostředků v letech 2006 - 2010

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Náklady vynaložené na zdravotní péči (v Kč)	595.519.939	546.181.018	474.950.804	492.755.188	320.739.999

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

zdroj: Ročenky Českého statistického úřadu – dne 19. 9. 2011

Ústav zdravotnických informací a statistiky – dne 19. 9. 2011

Česká asociace pojišťoven – dne 19. 9. 2011

6.3 Hmotné škody

Pro výpočet přímých škod jsou použitý údaje České asociace pojišťoven. Zahrnuty jsou výsledky likvidací událostí zejména pro tyto druhy pojištění:¹⁷

- Havarijní pojištění vozidel
- Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Plnění ze strany pojišťoven, tzv. „likvidace škody“ zahrnuje následující:

- Škoda na vozidle
- Škoda na veřejně prospěšném zařízení
- Škoda zařízení a předmětech zúčastněných osob
- Škoda na zdraví zúčastněných osob
- Náhrada za použití náhradního dopravního prostředku
- Jiné výdaje zúčastněných osob

V dalších kategoriích jsou již uvedeny statistické údaje k nehodám s účastí motocyklu a motocyklistů, průměr vynaložených finančních plnění pojišťoven na jednu dopravní nehodu v letech 2006 – 2010.

Nehody s lehkým zraněním.

U těchto nehod je v průměru vyčíslena hmotná škoda na jednu dopravní nehodu ve výši 139 510,- Kč. Následující tabulka č. 15 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 15 – Součet vynaložených finančních prostředků likvidací pojišťoven

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s lehkým zraněním	924	1311	1142	1197	782
Náklady v Kč	128.907.240	182.897.610	159.320.420	166.993.470	109.096.820

Pozn.: vlastní zpracování dne 19. 9. 2011

Zdroj: [Česká asociace pojišťoven \(ČAP\)](#) -- dne 5.8.2011

¹⁷ Zdroj: [Česká asociace pojišťoven \(ČAP\)](#) -- dne 5.8.2011

Nehody s těžkým zraněním.

U nehod s těžkým zraněním je v průměru vyčíslen náklad likvidace pojistné události na jednu dopravní nehodu ve výši 178.966,-Kč. Následující tabulka č. 16 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 16 - Součet vynaložených finančních prostředků likvidací pojišťoven

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s těžkým zraněním	597	494	430	447	287
Náklady v Kč	106.842.702	88.409.204	76.955.380	79.997.802	51.363.242

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: [Česká asociace pojišťoven \(ČAP\)](#) -- dne 5.8.2011

Nehody s usmrcením člověka.

U skupiny s nejzávažnějšími následky je v průměru vyčíslen náklad k likvidaci škody na jednu dopravní nehodu ve výši 314993,-Kč. Následující tabulka č. 17 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků vynaložených, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 17 - Součet vynaložených finančních prostředků likvidací pojišťoven

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s usmrcením člověka	80	93	76	62	68
Náklady v Kč	25.199.440	29.294.349	23.939.468	19.529.566	21.419.524

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: [Česká asociace pojišťoven \(ČAP\)](#) -- dne 5.8.2011

Tabulka č. 18 uvádí souhrn finančních prostředků v uvedených letech na všechny dopravní nehody motocyklistů, které byly vynaloženy k likvidaci hmotných škod způsobené následky dopravních nehod.

Tabulka č. 18 Souhrn finančních prostředků v letech 2006 - 2010

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Náklady vynaložené na likvidaci škod (v Kč)	260.949.382	300.601.163	260.215.268	266.520.838	181.879.586

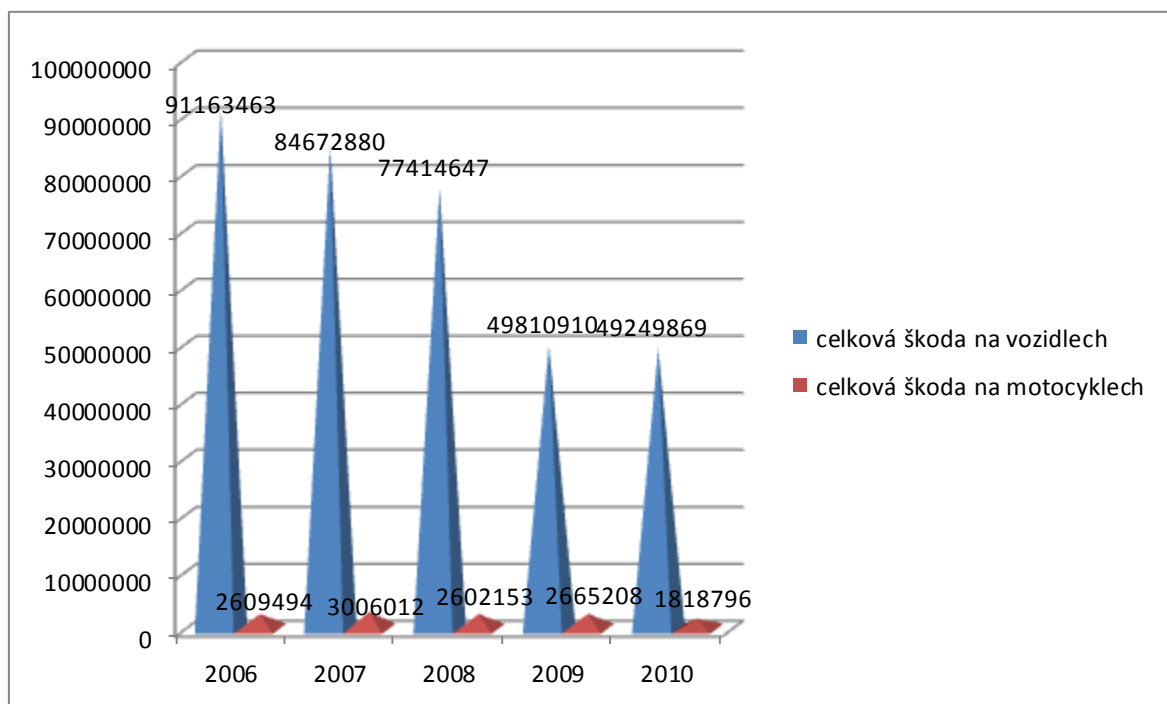
Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: [Česká asociace pojišťoven \(ČAP\)](#) -- dne 5.8.2011

Zde je nutné připomenout již zmíněné, že motocyklisté se v tomto období podíleli na dopravních nehodách v průměru 2,6 % celkového počtu dopravních nehod.

Porovnání s ostatními účastníky, kteří se podíleli v jednotlivých letech na dopravní nehodě a přispěli tak do celkového počtu hmotných škod, znázorňuje graf č. 15

Graf č. 15 – Celkové hmotné škody vzniklé při dopravních nehodách a škody na motocyklech v letech 2006 – 2010 v České republice. (x 100,-Kč)



Zdroj: [Česká asociace pojišťoven \(ČAP\)](#) -- dne 5.8.2011

Česká asociace pojišťoven zahrnuje celkem 32 jednotlivých pojišťoven, které se mimo jiné, těmito druhy pojištění zabývají. V tabulce č. 19 pro příklad uvádím statistické údaje, jedné z pojišťoven se silným postavením na domácím trhu, kde jsem osobně zjistil přesné výčty finančních nákladů vynaložených v letech 2007 – 2010. Tabulka uvádí počet motocyklů, tedy těch, které byly účastny na dopravní nehodě a celkový souhrn škod v jednotlivých letech vyplacených pojišťovnou Kooperativa pojišťovna a.s.

Tabulka č. 19 – Vynaložené prostředky Kooperativa pojišťovna a.s. k likvidaci pojistných událostí motocyklů v letech 2007 – 2010.

Rok	Počet motocyklů (událostí)	Celková škoda (Kč)
2007	974	76.574.709
2008	1346	88.164.425
2009	1279	71.761.075
10	915	41.817.501

Pozn.: Vlastní zpracování– dne 5. 8. 2011

Zdroj: Kooperativa pojišťovna a.s.– dne 14.5..2011

Uvedené počty událostí a souhrn celkové škody obsahuje pouze škody týkající se přímo vozidla (motocyklu), bez zdravotních a jiných výdajů uvedené pojišťovny k dílčí či souhrnné nehodovosti.

6.4 Ztráta na produkci

„Ztráty na produkci v důsledku usmrcení či zranění osob při dopravních nehodách tvoří z ekonomického pohledu nejvyšší položky nepřímých nákladů. Z tohoto hlediska je třeba věnovat způsobu výpočtů maximální pozornost a snahu o co nejpřesnější výsledky. Ty však závisí na stupni propracovanosti a podrobnosti statistických přehledů o nehodovosti v silničním provozu na celém území České republiky“.¹⁸

¹⁸ Ing. Zdeněk Koňárek (Centrum dopravního výzkumu Brno), březen 2006 – online 8.9.2011

Pro výpočty ztrát na produkci se používá výše hrubého domácího produktu (HDP) v běžných cenách, která je uváděna Českým statistickým úřadem. Pro určení HDP na 1 obyvatele je směrodatný střední stav počtu obyvatel v produktivním věku tj. muži ve věku 15 – 62 let a ženy ve věku 15 – 60 let.

Hrubý domácí produkt na jednoho obyvatele v produktivním věku je tedy poměr hrubého produktu v běžných cenách HDP_{bc} a střední stav počtu obyvatel v produktivním věku $st.st.P_p$

Pro účely určení ztrát na produkci jsou stanoveny věkové skupiny v souladu s věkovými skupinami ve statistice dopravních nehod. Ke každé věkové skupině je vypočítán průměrný počet let předpokládané produktivní činnosti.

Do ekonomických ztrát jsou zahrnuty nejen doby produktivní činnosti člověka, ale i snížená možnost výdělku (tedy i produkce), vyplývající z následků dopravní nehody.

Nehody s lehkým zraněním.

U těchto nehod je v průměru vyčíslena ztráta na produkci k jedné dopravní nehodě ve výši 61188,- Kč. Následující tabulka č. 20 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků ve ztrátě, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 20 – Součet ztráty na produkci

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s lehkým zraněním	924	1311	1142	1197	782
Ztráta v Kč	56.537.712	80.217.468	69.876.696	73.242.036	47.849.016

Pozn.: vlastní zpracování dne 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrsso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Nehody s těžkým zraněním.

U nehod s těžkým zraněním je v průměru vyčíslena ztráta na produkci k jedné dopravní nehodě, ve výši 1.175.404,-Kč. Následující tabulka č. 21 uvádí součet

v jednotlivých letech, finančních prostředků ve ztrátě, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 21 - Součet ztráty na produkci

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s těžkým zraněním	597	494	430	447	287
Ztráta v Kč	701.716.188	580.649.576	505.423.720	525.405.588	337.340.948

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Nehody s usmrcením člověka.

U skupiny s nejzávažnějšími následky je v průměru vyčíslena ztráta na produkci k jedné dopravní nehodě náklad ve výši 7.640.309,-Kč. Následující tabulka č. 22 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků ve ztrátě, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 22 - Součet ztráty na produkci

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s usmrcením člověka	80	93	76	62	68
Náklady v Kč	611.224.720	710.548.737	580.663.484	473.699.158	519.541.012

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Tabulka č. 23 uvádí souhrn finančních prostředků ve ztrátě na produkci v uvedených letech na všechny dopravní nehody motocyklistů, které byly způsobené následky dopravních nehod.

Tabulka č. 23 Souhrn finančních prostředků ve ztrátě na produkci, v letech 2006 - 2010

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Ztráta na produkci (v Kč)	1.369.478.620	1.371.415.781	1.155.963.900	1.072.346.782	904.730.976

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

6.5 Sociální výdaje

Do této oblasti důležité pro výpočet sociálních výdajů v důsledku dopravní nehodovosti se započítávají následující položky nepřímých nákladů:

- Dávky nemocenského pojištění
- Vdovské a vdovecké důchody
- Sirotčí důchody
- Invalidní důchody

Výpočet dávek nemocenského pojištění, vychází z průměrného měsíčního platu, uvedený Českým statistickým úřadem.

Na vdovské a vdovecké důchody vzniká nárok po smrti jednoho z manželů po určitou dobu, v souvislosti existence nezaopatřených dětí a s ohledem na věkovou skupinu oprávněného.

Na sirotčí důchod má nárok nezaopatřené dítě, zemře-li rodič či osoba, která převzala péči rodičů

Na invalidní důchod má nárok osoba tělesně postižená, dle zdravotní klasifikace a hodnocení zdravotní komise v součinnosti Sociální péče.

Nehody s lehkým zraněním.

U těchto nehod je v průměru vyčíslena částka na sociální výdaje státu, k jedné dopravní nehodě, ve výši 23.271,- Kč. Následující tabulka č. 24 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 24 – Součet sociálních výdajů

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s lehkým zraněním	924	1311	1142	1197	782
Sociální výdaje v Kč	21.502.404	30.508.281	26.575.482	27.855.387	18.197.922

Pozn.: vlastní zpracování dne 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Nehody s těžkým zraněním.

U nehod s těžkým zraněním je v průměru vyčíslena částka na sociální výdaje státu, k jedné dopravní nehodě, ve výši 624.080,-Kč. Následující tabulka č. 25 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 25 - Součet sociálních výdajů

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s těžkým zraněním	597	494	430	447	287
Sociální výdaje v Kč	372.575.760	308.295.520	268.354.400	278.963.760	179.110.960

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Nehody s usmrcením člověka.

U skupiny s nejzávažnějšími následky je v průměru vyčíslena částka na sociální výdaje státu, k jedné dopravní nehodě, ve výši 857.654,-Kč. Následující tabulka č. 26 uvádí součet v jednotlivých letech, finančních prostředků, při dopravních nehodách motocyklistů.

Tabulka č. 26 - Součet sociálních výdajů

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod s usmrcením člověka	80	93	76	62	68
Sociální výdaje v Kč	68.612.320	79.761.822	65.181.704	53.174.548	58.320.472

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrsso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Tabulka č. 27 uvádí souhrn finančních prostředků vynaložených na sociální výdaje státu, v uvedených letech na všechny dopravní nehody motocyklistů, které byly způsobené následky dopravních nehod.

Tabulka č. 27 Souhrn finančních prostředků na sociální výdaje, v letech 2006 - 2010

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Sociální výdaje (v Kč)	462.690.484	418.565.623	360.111.586	359.993.695	255.629.354

Pozn.: vlastní zpracování dne: 19. 9. 2011

Zdroj: <http://www.czrsso.cz/> – dne 15. 9. 2011

Všechny výše uvedené výdaje přímé a nepřímé, spolu tvoří nedělitelnou součást finančních prostředků, respektive nákladů státního rozpočtu, které jsou vynaloženy pro záchranu lidských životů, šetření dopravních nehod a v neposlední řadě, k likvidaci jejich následků.

Jen za rok 2010, bylo v průměru celkem vynaloženo 1,66 miliardy Kč k událostem tohoto charakteru, v nehodovosti motocyklistů v České republice. Pro porovnání uvádím, že plánovaný rozpočet města Pardubice bez městských obvodů je plánován pro rok 2011 ve výši 1,9 milionu korun¹⁹

7. Předpokládaný vývoj nehodovosti

7.1 Preventivní úloha státu

Přijetím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v dubnu 2004, vláda ČR jednoznačně potvrdila svůj záměr podniknout účinné kroky k zastavení nehodovosti v silniční dopravě a přiblížit se státům EU. V souladu s nosnými pilíři evropské dopravní politiky, vytyčenými EU v Bílé knize²⁰, se vláda ČR připojila k závazku, snížit počet usmrcených osob v silničním provozu do roku 2010 na 50 % úrovně roku 2002, tedy celkově na 650 osob.

Dnem 1. 7. 2006 vstoupil v platnost tzv. „Bodový systém“²¹, který měl za úkol tento cíl naplnit. V prvních měsících se rapidně nehodovost snížila a však po různém zpochybňování a porušování i vládních činitelů nehodovost opět stoupla. Nic méně na

¹⁹ Statutární město Pardubice rozpočet města Pardubice na rok 2011, ZmP 14. 12. 2010

²⁰ Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout (European Transport Policy for 2010: Time to Decide, COM (2001) 428

²¹ Česká republika. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů*. 2000, 123b, 361, s. 123b-123f.

konci roku 2006, přispěl tento systém ke snížení usmrcených osob pod hranici 1000 osob. V průběhu roku a v závěrečném statistickém hodnocení na konci uvedeného roku byla nehodovost v ČR ještě vyšší o 17,6 % porovnání s rokem 2006. V září 2008 vláda provádí revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 se zjištěním, že původní cíl o snížení usmrcených osob o 50 % nesplní.

Česká republika se v souvislosti s Evropskou unií²² zavázala a přijala Národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 – 2020.

Další rozvoj aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu je rovněž akcentován v programovém prohlášení vlády České republiky ze 4. srpna 2010: „Vláda bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže. Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojitmu možnému výkladu. Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů. Vláda bude podporovat a rozvíjet inovační technologie, zejména návazné systémy družicové navigace pro řízení dopravního provozu a pro organizaci a zajištění mobility vedoucí ke zvýšení efektivity a bezpečnosti dopravy a lepší informovanosti jednotlivých skupin uživatelů dopravy.“

Pro snížení obrovských zbytečných ztrát způsobených dopravní nehodovostí jsou hledána řešení na světové i evropské úrovni. Organizace spojených národů (OSN) se na svém zasedání v říjnu 2009 v Moskvě usnesla a na zasedání v březnu 2010 v New Yorku potvrdila své vyhlášení dekády 2011-2020 jakožto Dekády akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve světě. Dekáda akcí by měla pomoci zlepšit řízení bezpečnosti silničního provozu, zvýšit bezpečnost vozidel i infrastruktury a působit na chování účastníků silničního provozu. Obdobně zareagovaly i orgány Evropské unie vydáním Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti

²² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020. - KOM (2010)389 v konečném znění z 20. 7. 2010

silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020, publikovaném v červenci 2010 a přijetím Závěrů Rady k tomuto Sdělení na prosincovém jednání Rady ministrů pro dopravu. 28. března 2011 Evropská komise zveřejnila Bílou knihu: Plán jednotného evropského dopravního prostoru na vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Cílem EK v oblasti bezpečnosti je do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu a do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Zásadní obsah Knihy vyžadující důkladné prostudování ze strany příslušných odborníků nemohl být s ohledem na datum její publikace zpracován do nové Strategie. V každém případě budou navrhované zásady brány v potaz při tvorbě dalších strategických materiálů.

K tomu, aby se nová strategie v České republice stala pro příští dekádu skutečně nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, byly již ve stadiu přípravy osloveny všechny subjekty (kraje, obce s rozšířenou působností, autoškoly, dopravci, dopravní podniky, velké firmy i soukromé subjekty, nevládní organizace a občanská sdružení), které mohou svými aktivitami ke snížení nehodovosti přispět. Cílem je, aby tato strategie reflektovala jejich potřeby, možnosti i nezbytné podmínky potřebné k realizaci nápravných opatření a vytvořily se podmínky pro její naplnění:

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 – 2020, se zabývá:

- analýzou vývoje nehodovosti v České republice
- analýzou vývoje nehodovosti v zahraničí
- evropským plánem bezpečnosti silničního provozu

Národní strategie se zejména zaměřuje na závažné dopravní přestupky v silničním provozu. Zejména na:

- snížení počtu nehod vlivem nepřiměřené rychlosti
- snížením počtu nehod vlivem nedáním přednosti v jízdě
- snížením počtu nehod zaviněných pod vlivem návykových látek
- snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systému
- zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu
- vytváření bezpečného dopravního prostoru

- zlepšení opatření bezprostředně po nehodě
- dopravní výchova
- zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

Pro preventivní činnost je zaměřen pohled směrem k účastníkům silničního provozu, zejména v oblasti intenzity a efektivity kontroly Policie České republiky. Dalším krokem je využívání technických prostředků v silniční dopravě a to zejména v kamerovém dozoru a automatizovaném způsobu kontroly.

V Německu byl vyvinut přístroj, speciálně pro kontrolu motocyklistů, jejich rychlosti po pozemní komunikaci. Tento přístroj umožňuje fotografovat měřený motocykl současně zezadu a zepředu. Podstata těchto fotografií spočívá v tom, že je zadokumentována registrační značka motocyklu a současně tvář motocyklisty. Současná měřicí technika toto neumožňovala a motocyklistovi nemohl být dodatečně prokázán přestupek v silniční dopravě. Cílem je snížení počtu nehod motocyklistů vlivem nepřiměřené rychlosti.

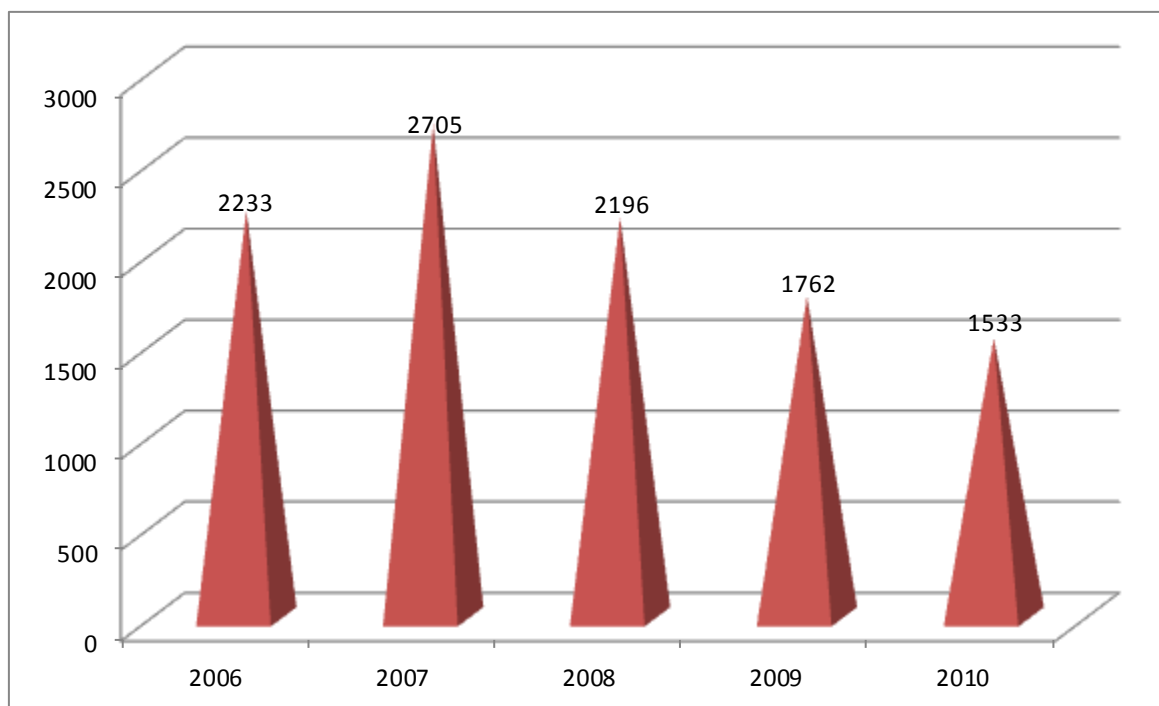
Stát v prevenci zastává jednu z nejdůležitějších rolí v rámci silniční dopravy. První úlohu, jak již bylo řečeno sehrává v oblasti legislativy, tedy právních norem a opatření. Jedním z kroků na úseku motocyklistů je zvýšení hranice věku žadatele, potřebného k získání oprávnění pro nejvyšší výkonovou kategorii motocyklů. Zpřísnění absolvování a závěrečné zkoušky v autoškolách.

7.2 Předpoklad vývoje nehodovosti motocyklistů

Na grafu č. 16 je patrný vývoj nehodovosti v letech 2006 – 2010. Od roku 2007 má tento vývoj mírně klesající tendenci směrem ke snížení dopravních nehod zaviněných motocyklisty. Průměrně tedy v letech 2007 – 2010 klesl podíl zaviněných dopravních nehod motocyklisty o 390 nehod. Pokud budeme vycházet z průměrných dat, v dalším

období tedy v roce 2011, by klesl podíl motocyklistů na zaviněných dopravních nehodách na číslo 1143 dopravních nehod.

**Graf č. 16 - Počet dopravních nehod zaviněných motocyklisty v letech 2006 – 2010
v České republice.**

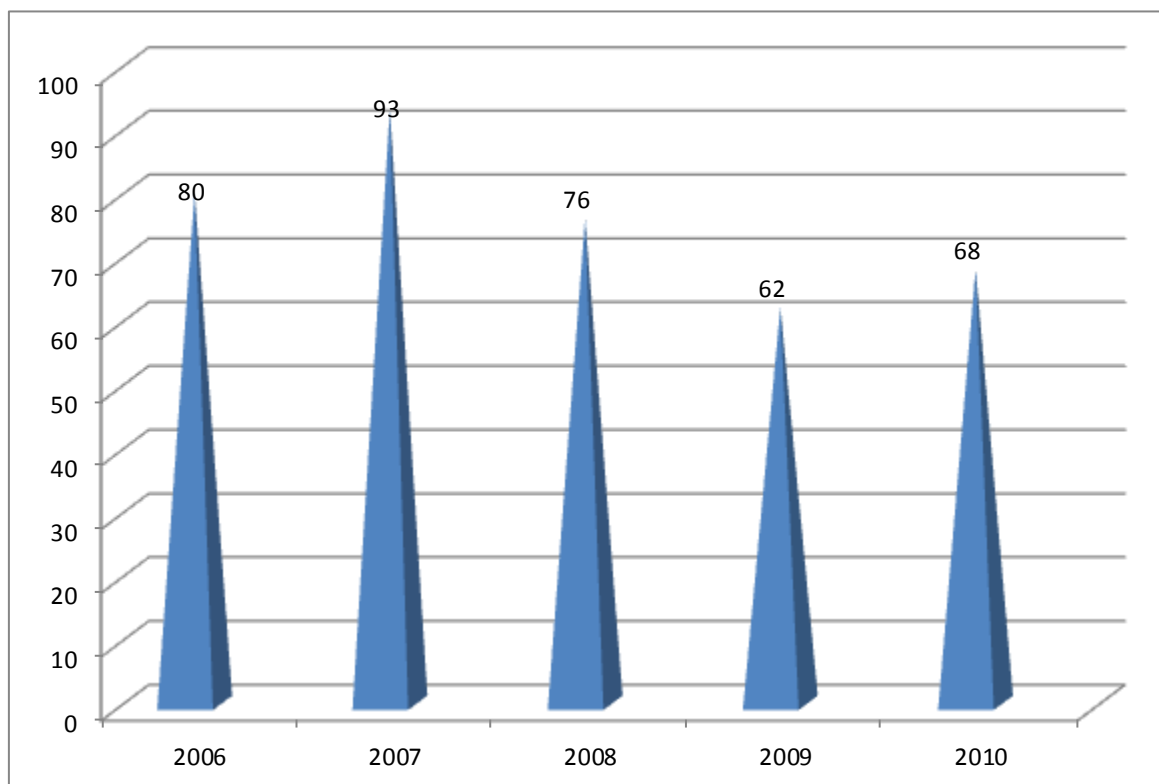


pozn. vlastní zpracování ze dne: 1. 5. 2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

Prognóza dopravních nehod s úmrtím v dalších letech je na základě předchozího období těžko odhadnutelná. S přihlédnutím ke Strategickému plánu vlády ČR, jeho cílům a odhodlanosti k plnění tohoto plánu je možné předvídat zlepšení situace v tomto směru. S ohledem na statistická čísla porovnaná v grafu č. 17, byl vývoj v letech 2007 – 2009 klesající s průměrnou hodnotou úbytku počtu úmrtí 15 osob. A však v roce 2010 již stoupl oproti roku 2009 počet úmrtí při dopravních nehodách motocyklistů vlastní vinou o 6 osob.

Graf č. 17 - Počet úmrtí motocyklistů při dopravních nehodách v letech 2006 – 2010 v České republice.



pozn. vlastní zpracování ze dne: 1. 5. 2011

Zdroj: <http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Policie České republiky-dne 2. 3. 2011

7.3 Celkový pohled na předpokládaný vývoj nehodovosti.

Nejen Česká republika, ale i EU hledá různé cesty ke zlepšení situace na pozemních komunikacích.

Česká republika byla již třikrát prostřednictvím CDV zapojena do rozsáhlých průzkumů postojů a chování řidičů, jejichž cílem je osvětlit příčiny, které vedou k vysoké úrovni nehodovosti v silničním provozu. Zapojením do mezinárodních průzkumů SARTRE 1, 2 a 3 (postoje a chování evropských řidičů vzhledem k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích) a IRTAD (používání bezpečnostních pásů) byla vytvořena možnost porovnání postojů a chování řidičů u nás a v zahraničí.

Pro oblast prevence je zapotřebí vyčlenit dostatečné prostředky na přípravu kvalitních mediálních kampaní, přípravu nových metodik výuky, tisk materiálů určených pro výchovu a ovlivňování chování účastníků silničního provozu. Vložené finanční prostředky se pak vrátí formou snížení nehodovosti a následně i snížením výše celospolečenských ztrát.

Příloha 1 znázorňuje i veselejší formu prevence a to pomocí komiksových letáků, obsahujících chování motocyklisty v určitých složitějších dopravních situacích. Distribuce těchto naučných letáků je pomocí internetu, při školeních řidičů, autoškolách, a jiných preventivních dopravních akcí.

7.4 Dotazníkové šetření

Během měsíců března až srpna 2011, jsem provedl dotazníkové šetření pro zjištění postojů motocyklistů k úpravám legislativy v České republice. Dotazník je zaměřen k dopravnímu prostředku motocykl, druh užívání respondentů, kategorií, nehodovost, postoj k bodovému systému a v neposlední řadě alkoholu ve spojení s motocyklem.

Stejně šetření jsem provedl u řidičů motocyklů v Německu, vyjma bodového systému, který jsem situoval pro Německého motocyklistu při jízdě do České republiky. Pro srovnání obou zemí jsem záměrně oslovil stejný počet motocyklistů, tedy na obou stranách 44 osob. V příloze č. 2 je dotazník určený pro motocyklisty z České republiky a v příloze č. 3,4 je přiložen dotazník v Německé verzi a přeložený do Českého jazyka.

Výsledek otázky č. 1,2,3 je znázorněn v grafu č. 18, kde je porovnán poměr mezi oběma zeměmi, co se týče vlastnictví motocyklu týče, užívání motocyklu a obsahu motoru vlastněného motocyklu.

Na otázku č. 1, Styl motocyklu: odpovědělo z motocyklistů:

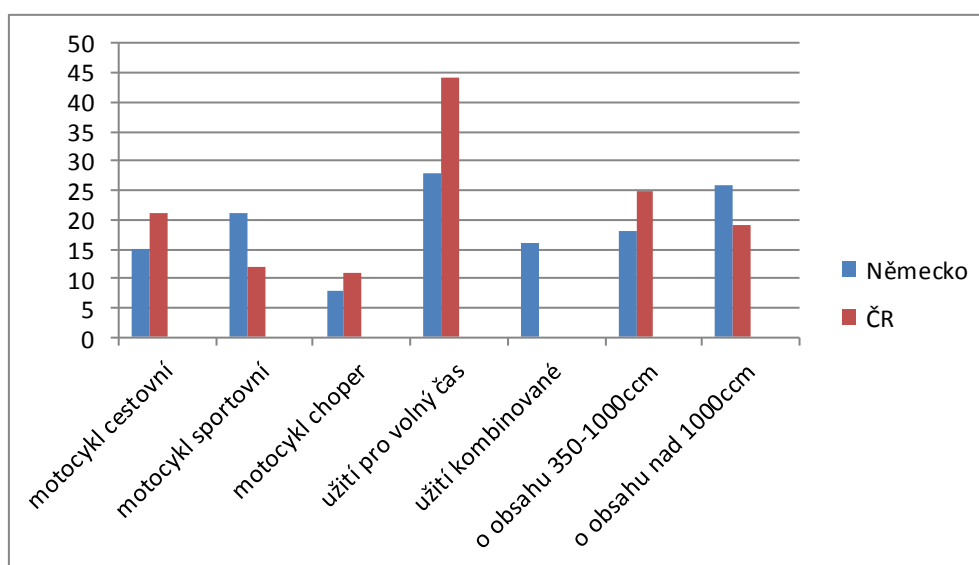
	ČR	Německo
Enduro	0	0
Cestovní	21	15
Sportovní	12	21
Chopper	11	8

U otázky č. 2 došlo k zajímavému výsledku, neboť s osloveného počtu osob z ČR, plný počet užívá motocykl pro volnou chvíli, tedy motocykl vlastní pouze ze zájmových důvodů. Z Německé strany je tento důvod z 28 případů. Zbylých 16 mimo volného času používá motocykl i k dopravě do zaměstnání apod..

Otázka č. 3 směřovala k obsahu motoru vlastněného motocyklu. Zde je nutné vyzvednout, že nikdo z dotázaných nevlastní motocykl nižší než o obsahu motoru 500 ccm, tedy všichni používají motocykl v kategorii nejrizikovější, co se výkonové třídy týče.

	ČR	Německo
350 – 1000ccm	25	18
Nad 1000 ccm	19	26

Graf č. 18: Porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázek 1,2,3



Pozn.: vlastní zpracování – dne 15. 9. 2011

Výsledek otázky č. 4,5,6 je znázorněn v grafu č. 19, kde je porovnán poměr mezi oběma zeměmi, v zaviněné a nezaviněné dopravní nehodě při jízdě na motocyklu a styl jízdy jednotlivých respondentů.

Otázka č. 4 zjišťovala u respondentu zda zavinili dopravní nehodu při jízdě na motocyklu:

	ČR	Německo
Zaviněná:	2	4
Nezaviněná	42	40

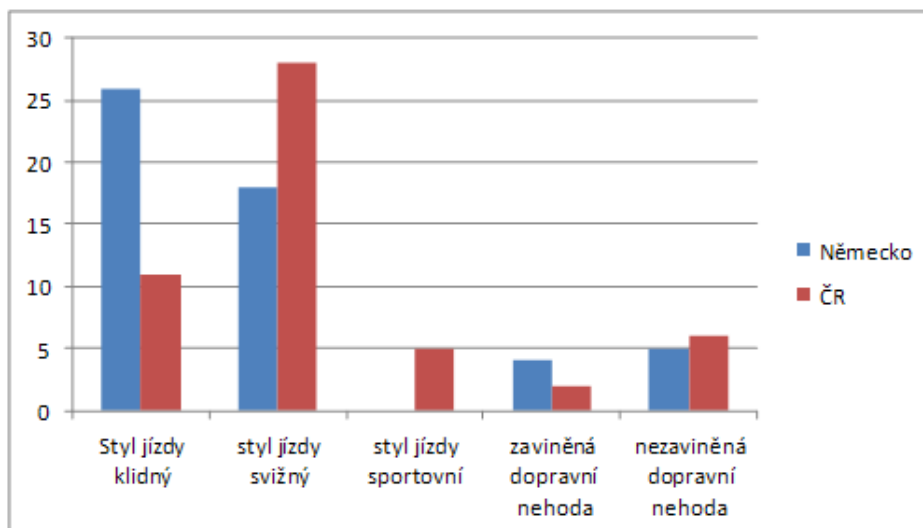
Otázka č. 5 zjišťovala zavinění dopravní nehody při jízdě na motocyklu s vlastní účastí na dopravní nehodě

	ČR	Německo
Ano	6	5
Ne	38	39

Otázka č. 6 zjišťovala u respondentu vlastní styl jízdy na motocyklu. Výsledky této otázky jsou více subjektivní, než objektivní, neboť každý hodnotil sebe ze svého pohledu.

	ČR	Německo
Klidný (výletní)	11	26
Svižný (bezpečný)	28	18
Rychlý (sportovní)	5	0

Graf č. 19: Porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázek 4,5,6



Pozn.: vlastní zpracování– dne 15. 9. 2011

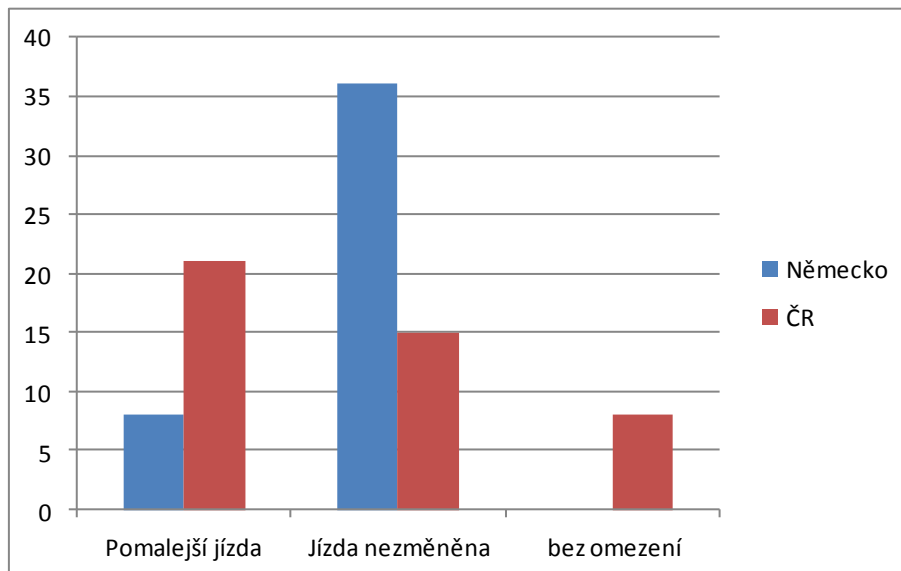
Zde lze konstatovat, že řidiči motocyklu v Německu jsou mírně ukázněnější a méně v silničním provozu riskují.

Výsledek otázky č. 7 je znázorněn v grafu č. 20. Cílem této otázky bylo zjistit chování řidičů v uvedených zemích na zavedený tzv. „Bodový systém“ v České republice. Zda tento systém oslovené řidiče ovlivnil, či nikoliv. Oslovené respondenty Německých motocyklistů, se tato otázka dotýká mírnější formou, jelikož jimi spáchaný dopravní přestupek na území České republiky není postihován odebráním příslušného počtu bodů v evidenci řidičů ČR, ale udělením finanční pokuty. Nicméně jsem v tomto případě zjistil, při předkládání dotazníků, že zavedený Bodový systém má na cizince mírný psychologický účinek, neboť cítí zpřísnění postihů za dopravní přestupek v ČR.

Otázka tedy byla položena: Zavedený bodový systém v ČR tě přinutil:

	ČR	Německo
K pomalejší jízdě	21	8
Bez změn	15	36
Rychlejší jízda	0	0
Bez omezení	8	0

Graf č. 20: Porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 7



Pozn: vlastní zpracování– dne 15. 9. 2011

Výsledek této otázky a hlavně ze strany českých motocyklistů je zcela patrný. „Bodový systém“ zavedený v České republice s účinností od 1. 7. 2006²³, téměř polovinu oslovených motocyklistů přinutil k pomalejší a bezpečnější jízdě na motocyklu.

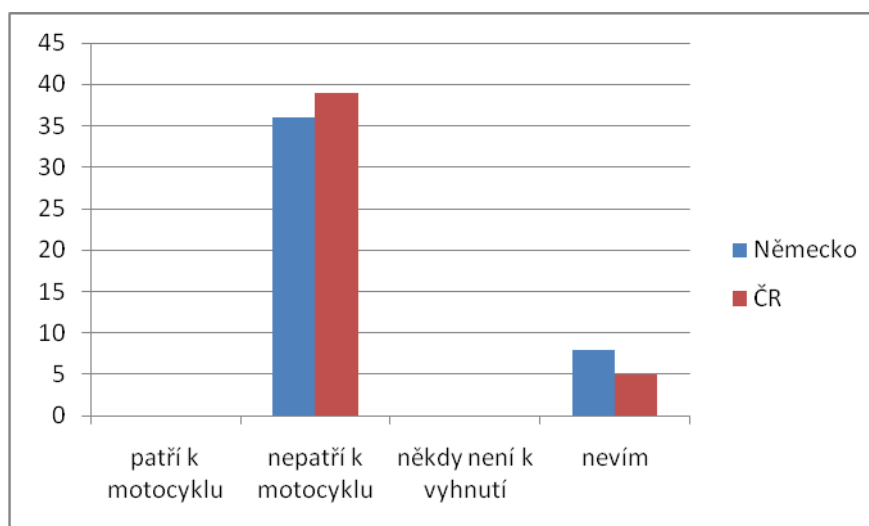
Zmíněné odečítání bodů bylo obsahem otázky č. 8 pro řidiče České republiky, kde z dotázaných mělo odebráno do 4 bodů 18 řidičů a do 8 bodů 5 řidičů. Výsledek koresponduje s otázkou předchozí a to v počtu pomalejší jízdy, kdy se tedy vzájemně potvrzují účinky systému. K Německým řidičům byla otázka č. 8 položena jinou formou, a to co do počtu návštěvnosti České republiky po zavedení systému. Bohužel, odpovědělo 28 dotázaných, že navštěvují ČR méně a 6 vůbec.

Výsledek otázky č. 9 je znázorněn v grafu č. 21. Zde bylo cílem zjistit postoj jednotlivých oslovených osob k alkoholu v souvislosti s řízením motocyklu. Ani u této

²³ Česká republika. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbirka zákonů*. 2000, 123b, 361, s. 123b-123f.

otázky není na místě počítat s objektivní reakcí, neboť každý popravdě neuvede, že požije alkohol a usedne za říditka motocyklu. Nicméně je zde zjištěno samotné vědomí o případném porušení zákona²⁴ a že alkohol do provozu na pozemních komunikacích nepatří. Pokud se podíváme na počet odpovědi v možnosti „nevím“, je zde nasnadě, že tento počet oslovených se s požitím alkoholu a následné jízdě na motocyklu již někdy setkali, či mají přímo vlastní zkušenost.

Graf č. 21: Porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 9



Pozn.: vlastní zpracování – dne 15. 9. 2011

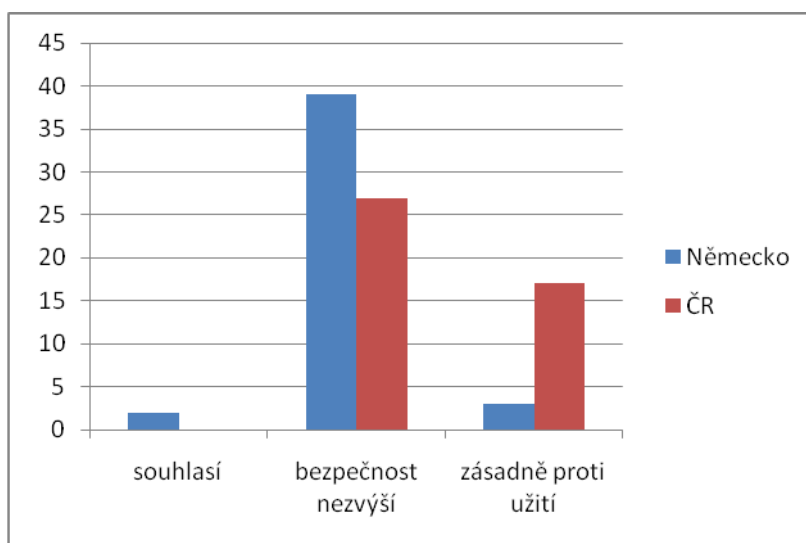
Výsledek otázky č. 10 je znázorněn v grafu č. 22. Cílem této otázky bylo zjistit názor na případné zavedení reflexní vesty, či jiného oblečení do provozu motocyklů na veřejné komunikaci. Zda povinné užití vesty nejen dle názoru oslovených přinese větší bezpečnost jízdy na motocyklu, ale i zda v případné povinnosti budou tuto vestu oslovení používat.

²⁴ Česká republika. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbirka zákonů*. 2000,

Velmi zajímavý výsledek přináší oslovení respondenti Německa, kde motocyklový provoz je velmi rozšířen a s daleko bohatší praxí a hustotou provozu, než v České republice.

	ČR	Německo
Souhlasím se zavedením	0	2
Bezpečnost nezvýší	27	39
Zásadně proti užití	17	3

Graf č. 22: Porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 10



Pozn.: Vlastní zpracování – dne 15. 9. 2011

7.4.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Výsledky tohoto průzkumu mohou sloužit jako podklad pro vyhodnocení a zvážení změn legislativy hlavně v oblasti nových povinností řidičů motocyklů.

Důležité je vědět, že někteří motocyklisté na uvedenou problematiku pohlíží účelově, ale je zde i neopomenutelný fakt, že tito řidiči mají ohromnou praxi v silničním provozu za říditky motocyklu, nepoužívají motocykl jen jako dopravní prostředek, ale více pro volnou chvíli. Z tohoto pramení bohaté zkušenosti v silničním provozu oproti automobilům, a ostatním vozidlům, které jsou používány více účelově a tedy méně často.

Porovnání výsledků s řidiči motocyklů v Německu dává vědět, že i oni mají svůj názor, ale hlavně podstatně větší zkušenosti než řidiči v ČR a jejich stávající legislativa je zpracována s co největšími ohledy na všechny účastníky silničního provozu.

Pozn.: V minulosti řidiči automobilů na území Německa měli povinnost ve dne, užívat zapnutá potkávací světla, tak jak je tomu u nás, ale později tato povinnost pominula, aby nedocházelo k přehlédnutí motocyklisty, který naopak mít zapnutá světla musí.

Výsledek dotazníku na další z bodů a to reflexní vesta, je též opodstatněný, což ukazuje i vývoj nehodovosti motocyklistů a charakter nejčastějších dopravních nehod s účastí motocyklisty. To už dále v závěru celé práce.

Stránka alkoholu ve výsledku dotazníku, jak už bylo řečeno je velmi subjektivní. Řidiči však vědí, že užívat jej před a během jízdy nemají a případná legislativa o zavedení povolené mírné hladiny alkoholu je nesmyslná. Samotní současní uživatelé jsou dnes na hranici možné budoucí povolené hladiny, která však, když bude hranicí legální, uživatelé si svou, posunou o stupeň výše.

8. Závěr

Cílem diplomové práce bylo:

zda nehodovost motocyklistů je vyšší než ostatních motorových vozidel a dle sdělovacích prostředků a jejich všeobecné kritiky motocyklistů stran bezohlednosti a nehodovosti, tuto skutečnost vyvrátit.

Vývoj nehodovosti ve shora uvedených číslech jednoznačně podíl motocyklistů oproti ostatním účastníkům silničního provozu zcela vyvrací. V první řadě je nutné připomenout, že motocyklů je evidováno v České republice 12,91 % z celkového počtu registrovaných

motorových vozidel. Nejnebezpečnější společensky nežádoucí jev, tedy úmyslná trestná činnost, byla v souvislosti s provozem dopravního prostředku, z celkového počtu kriminálních činů v roce 2010 pouze v 0,2 % všech dopravních prostředků. Naopak se dopustil trestné činnosti vůči motocyklistům pachatelé, v roce 2010, kdy bylo odcizeno 760 jednostopých motorových vozidel.

Dopravní nehody se motocyklisté v období let 2006 – 2010 dopustili v silniční dopravě ve výši 2,6 % z celkového počtu dopravních nehod motorových vozidel.

Nehodovost motocyklistů klesla od roku 2006 do roku 2010 o 1091 dopravních nehod.

Vysoký podíl nehodovosti motocyklistů v silničním provozu se nepotvrdil.

Statistickým porovnáním nehodovosti motocyklistů v letech 2006 – 2010 a porovnáním vývoje v rámci Evropské unie, se podařilo beze zbytku. Statistické údaje vývoj nehodovosti zcela popisují a přináší výsledek stran motocyklistů, že podíl nehodovosti je v rámci Evropské unie téměř shodný. Trestná činnost motocyklistů je v České republice na nejnižší úrovni oproti některým evropským státům.

Vyšší podíl nehodovosti motocyklistů v ČR než v EU se nepotvrdil.

K problematice zaměření, zda veškeré úsilí vlády ČR směřuje k naplnění úkolu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu přijaté ze dne 28. 4. 2004, č. 394 a dále z dokumentu EU s též cílem: White Paper on European transport policy, schváleným Evropskou komisí dne 12. září 2001, se potvrdila.

Zavedený „bodový systém“ v České republice, s účinností dnem 1. 7. 2006 nepřinesl snížení počtu dopravních nehod. Po uvedeném datu výrazně klesla nehodovost, ale pouze na krátké období. Očekávaný přínos ke snížení počtu dopravních nehod, nebyl naplněn. Snížení dopravních nehod zavedením „bodového systému“ se nepotvrdil.

Zavedení reflexního oblečení, v budoucím období pro motocyklisty, vzhledem k charakteru dopravních nehod, nepovede k výraznému snížení dopravních nehod s účastí motocyklu, což vyplývá ze statistiky dopravních nehod.

Charakter zaviněných dopravních nehod, nepotvrzuje, že použití reflexního oblečení povede ke snížení nehodovosti motocyklistů.

Vzhledem k výše uvedeným přestupkům v silniční dopravě páchanými motocyklisty, ale i ostatními účastníky silničního provozu, nic nenasvědčuje, že reflexní oblečení by případné nehodě zabránilo. Motocykl je vpředu povinně i za dne osvětlen reflektorem, tedy je již z velké dálky viditelný. Náraz do motocyklu ze zadní části jiným vozidlem je velmi, co do počtu nehod výjimečný a náraz do motocyklu z boční strany, kdy by reflexní oblečení bylo viditelné, je zpravidla pozdě pro druhého účastníka provozu a tedy reflexní oděv neúčelný.

9. Seznam použitých zdrojů

9.1 Seznam tabulek

Tabulka č. 1 : Brzdná dráha motocyklu

Tabulka č. 2 : Užívání alkoholu muži, ženy podle věku v procentech

Tabulka č. 3 : Komplexní údaje nehodovosti v období 2006 – 2010

Tabulka č. 4 : Nehody motocyklistů s ochrannou přilbou a bez přilby pod vlivem
Alkoholu

Tabulka č. 5 : Přehled nehod podle věku řidiče (viníka) v počtu a v procentech
v roce 2010

Tabulka č. 6 : Nehody motocyklistů s ochrannou přilbou a bez přilby, včetně ostatních
Účastníků dopravní nehody

Tabulka č. 7 : Součet vynaložených finančních prostředků Policie ČR

Tabulka č. 8 : Součet vynaložených finančních prostředků Policie ČR

Tabulka č. 9 : Součet vynaložených finančních prostředků Policie ČR

Tabulka č. 10: Souhrn finančních prostředků v letech 2006 – 2010

Tabulka č. 11: Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Tabulka č. 12: Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Tabulka č. 13: Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Tabulka č. 14: Souhrn finančních prostředků v letech 2006 – 2010

Tabulka č. 15: Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Tabulka č. 16: Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Tabulka č. 17: Součet vynaložených finančních prostředků zdravotnictvím

Tabulka č. 18: Souhrn finančních prostředků v letech 2006 – 2010

Tabulka č. 19: Vynaložené prostředky Kooperativa pojišťovna a.s. k likvidaci pojistných
Událostí motocyklů, v letech 2007 – 2010

Tabulka č. 20: Součet ztráty na produkci

Tabulka č. 21: Součet ztráty na produkci

Tabulka č. 22: Součet ztráty na produkci

Tabulka č. 23: Souhrn finančních prostředků ve ztrátě na produkci, v letech 2006-2010

Tabulka č. 24: Součet sociálních výdajů

Tabulka č. 25: Součet sociálních výdajů

Tabulka č. 26: Součet sociálních výdajů

Tabulka č. 27: Souhrn finančních prostředků na sociální výdaje, v letech 2006-2010

9.2 Seznam grafů

Graf č. 1 : Prodejní statistiky motocyklů v České republice v letech 2006 – 2010

Graf č. 2 : Složení trhu nových motocyklů v roce 2010

Graf č. 3 : Počet zaregistrovaných motorových vozidel v ČR do konce roku 2010

Graf č. 4 : Prodejní statistiky motocyklů v České republice v letech 2006 – 2010

Graf č. 5 : Procentuální změna v počtu usmrcených osob, v letech 2006 – 2010 ve státech Evropské unie

Graf č. 6 : Počet usmrcených osob při dopravních nehodách ve státech EU v roce 2008

Graf č. 7 : Pyramida externích faktorů

Graf č. 8 : Cílová pyramida bezpečnosti silničního provozu

Graf č. 9 : Cílová pyramida bezpečnosti silničního provozu transformována do řetězce

Graf č. 10: Celkový počet dopravních nehod všech motorových vozidel, s porovnáním s nehodami motocyklistů v letech 2006 – 2010 v České republice

Graf č. 11: Počet dopravních nehod s účastí motocyklisty a jeho zaviněním v letech 2006 – 2010 v České republice

Graf č. 12: Počet dopravních nehod s účastí motocyklisty a jeho zaviněním v letech 2006 – 2010 pod vlivem alkoholu v České republice

Graf č. 13: Počet zaviněných dopravních nehod podle roku výroby motocyklu viníka

Graf č. 14: Počet úmrtí motocyklistů a celkový počet úmrtí při dopravních nehodách v letech 2006 – 2010 v České republice

Graf č. 15: Celkové hmotné škody při dopravních nehodách a škody na motocyklech V letech 2006 – 2010 v České republice

Graf č. 16: Počet dopravních nehod zaviněných motocyklisty v letech 2006 – 2010 V České republice

Graf č. 17: Počet úmrtí motocyklistů při dopravní nehodě v letech 2006 – 2010 V České republice

Graf č. 18: porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 1,2,3

Graf č. 19: porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 4,5,6

Graf č. 20: porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 7

Graf č. 21: porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 8

Graf č. 22: porovnané výsledky dotazníkového šetření, otázka č. 10

9.3 Seznam obrázků

Obrázek č. 1 : Bicykl poháněný motorovou silou

Obrázek č. 2 : Motorová dvoukolka

Obrázek č. 3 : Slavie

Obrázek č. 4 : Indian

Obrázek č. 5 : Harley – Davidson

Obrázek č. 6 : Motocykl Jawa

Obrázek č. 7 : Chopper

Obrázek č. 8 : Sportovní motocykl

Obrázek č. 9 : Cestovně sportovní

Obrázek č. 10: Cestovní motocykl

Obrázek č. 11: Klasický motocykl

Obrázek č. 12: Enduro

Obrázek č. 13: Čtyřkolka

Obrázek č. 14: Tříkolový motocykl

Obrázek č. 15 :Označení člena klubu MC

Obrázek č. 16: Označení člena klubu Hells Angels

Obrázek č. 17: Ilustrační fotografie dopravní nehody motocyklisty

9.4 Seznam použitých zkratk

Zkratka	Originální název	Český název	Vysvětlení
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development	Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci	Mezinárodní organizace sledující bezpečnost silničního provozu
IRTAD	Internacional Traffic Safety Data and Analysis Group	Mezinárodní databáze bezpečnosti dopravy a analytická skupina	Databáze pro sledování a evidování dopravní nehodovosti a podrobná analýza důvodů vzniku dopravních nehod
IERTAD	Internacional European Traffic Safety Data and Analysis Group	Evropská mezinárodní databáze bezpečnosti dopravy a analytická skupina	Databáze pro sledování a evidování dopravní nehodovosti a podrobná analýza důvodů vzniku dopravních nehod
ETSC	European Transport Safety Council	Evropská rada pro bezpečnost dopravy	Zabývá se problematikou snižování usmrcených osob vlivem dopravní nehodovosti
CARE	Community database on Accidents on the Roads in Europe	Evropská databáze silniční nehodovosti	Eviduje údaje o usmrcených a zraněných osob vlivem dopravní nehodovosti po pozemních komunikacích
BESIP		Bezpečnost silničního provozu	Evidenční, statistická a preventivní činnost pro motoristickou veřejnost České republiky
ÚAMK		Ústřední auto – moto klub	Sdružuje řidiče motorových vozidel, sportovních a podobných klubů, informační a preventivní činnost
PČR		Policie České republiky	
ČSSR		Československá socialistická republiky	Označení republiky do 17. Zář 1989
HA	Hells Angels	Pekelní andělé	Označení motocyklové klubu v USA
KSČ		Komunistická strana Československa	Vládní politická strana s totalitní moci do 17. Zář 1989

9.5 Seznam použité literatury

BARGER, Ralph, Sonny. *Freedom*. Spojené státy americké, 2006. 231 s. ISBN: 80-7197-286-X

GARSON, Paul. *Born to be wild*. Spojené státy americké, 2010. 311 s. ISBN: 978-80-904365-7-2.

HENDRICH, Vladimír. *Easy Rider – Rebelové*. Spojené státy americké. 1999. 120 s. ISBN: 8086013057

MAJTÁNOVÁ, Anna, DAŇHEL, Jaroslav, DUCHÁČKOVÁ, Eva, KAFKOVÁ, Eva. *Pojišťovnictví-Teorie a praxe*. Praha: Vydavatelství Ekopress, 2006. ISBN 80-86929-19-1.

MOLDAN, Bedřich. *Světový summit o trvale udržitelném rozvoji*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2003. 168 s. ISBN: 80-7212-234-7

ŘEZÁČ, František. *Marketingové řízení komerční pojišťovny*. Brno: Vydavatelství Masarykova univerzita, 2009. ISBN: 978-80-210-4799-0.

KOLEKTIV, autorů časopisu Motorrad. *Dokonalá jízda na motocyklu*. Německo. 2008. 208 s. ISBN: 80-7232-347-4.

Zákon číslo 361Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Praha, 2000.

Zákon číslo 140Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů. Praha 1961.

<http://slovník-cizich-slov.abz.cz>

<http://www.mfcr.cz>

<http://www.vlada.cz>

<http://www.mvcr.cz>

<http://www.tipmoto.com>

<http://www.motorkari.cz>

<http://www.besip.cz>

<http://www.czrso.cz>

<http://www.policie.cz>

<http://www-fars.nhtsa.dot.gov>

<http://www.quido.cz>

<http://regiony.impuls.cz>

<http://www.blackdogscz.com>

<http://www.cdv.cz>

<http://www.cap.cz>

<http://www.studionord.fr>

<http://edn.pcr.cz/nehody/statistiky> - Intranet Policie České republiky

9.6. Seznam příloh

Příloha 1: Druh preventivní osvěty pro bezpečnost motocyklové dopravy

Příloha 2: Formulář dotazníku pro řidiče motocyklu Česká republika

Příloha 3: Formulář dotazníku pro řidiče motocyklu Německo

Příloha 4: Formulář dotazníku pro řidiče motocyklu Německo (překlad)

Příloha 2: Formulář dotazníku pro řidiče motocyklu Česká republika

DOTAZNÍK

Kontaktní informace

Jméno a příjmení (nepovinné)

Vaše emailová adresa (nepovinné)

Město (nebo okres)

Otázky:

1. Vlastníš motocykl, uveď styl?

- Enduro
- Cestovní
- Sportovní (superbike)
- Choper

2. Pro jakou potřebu motocykl využíváš?

- účelově (doprava do zaměstnání apod.)
- k trávení volného času
- pouze sportovní využití
- kombinované

3. Uveď kategorii (obsah motoru v cm) motocyklu, který vlastníš

- do 50 cm
- od 50 do 350 cm
- od 350 do 1000cm
- nad 1000 cm

4. Měl jsi někdy na motocyklu z Tvé strany ZAVINĚNOU dopravní nehodu?

- Ano
- Ne

5. Měl jsi někdy na motocyklu z Tvé strany NEZAVINĚNOU dopravní nehodu?

- Ano
- Ne

6. Tvůj styl jízdy je:

- Klidný - výletní
- Svižný - bezpečný
- Rychlý – sportovní

7. Zavedený bodový systém v ČR Tě přinutil:

- k pomalejší jízdě – dodržování zákona
- jízdu jsem nezměnil, jezdím srovnatelně
- jezdím rychleji, než před zavedením bodového systému
- nijak mě to neomezuje, jezdím dle nálady

8. Kolik bodů Ti již bylo odebráno?

- žádný
- do 4 bodů

- do 8 bodů
- do 12 bodů

9. Alkohol a motocykl?

- patří k sobě
- za řídka motocyklu nepatří
- někdy se společnému užití vyhnout nelze
- nevím

10. Případné zavedení povinného užití reflexní vesty při jízdě na motocyklu:

- souhlasím a budu ji používat
- z pohledu řidiče i automobilu, nic nepřinese a bezpečnost nezvýší
- jsem zásadně proti užití reflexní vesty a používat ji nebudu

Příloha 3: Formulář dotazníku pro řidiče motocyklu Německo

FRAGEBOGEN

Kontakt Information

Name und Familienname (optional)

Ihre E-Mail-Adresse (optional)

Die Stadt (Stadtbezirke)

Fragen:

1. Besitzen Sie ein Motorrad, geben Sie Stil?

- Enduro
- Reise
- Sports (Superbike)
- Choper

2. Denn was brauchen für Motorräder?

- Zweck (das Recht auf Arbeit etc.)
- für die Freizeit
- nur den sportlichen Einsatz
- kombiniert

3. Geben Kategorie (Hubraum in cm) Motorrad, das zu besitzen

- bis 50 cm
- 50 bis 350 cm

- 350 bis 1000 cm
- oberhalb von 1000 cm

4. Haben Sie schon einmal auf deiner Seite des Motorrad-Unfall SHULTHAFT?

- Ja
- Nein

5. Haben Sie schon einmal auf deiner Seite des Motorrad-Unfall WIDERRECHTLICHEN?

- Ja
- Nein

6. Ihr Fahrstil ist:

- Ruhig - Lust
- Geschmeidig - Sicher
- Schnell - Sport

7. Wurde ein Punkte-System in der Czech Republik gezwungen Sie:

- langsamer fahren - Strafverfolgung
- Ich wusste nicht ändern reiten, reiten vergleichsweise
- Ich fahre schneller als vor der Einführung eines Punktesystems
- schränkt nicht mir, ich fahre nach Stimmung

8. Sobald das Punkte-System in der Czech Republik finden Sie auf der Republik:

- verhältnismäßig/gleich
- selten (weniger)
- mehrere
- überhaupt

9. Alkohol-und Motorrad?

- zusammengehören
- Motorrad-Lenker nicht
- manchmal gemeinsame Nutzung kann nicht vermieden werden
- ich weiß nicht

10. Mögliche Einführung der obligatorischen Verwendung von reflektierenden Westen, wenn ein Motorrad fahren:

- Ich bin damit einverstanden, und ich werde es nutzen
- aus der Perspektive der Fahrer und Auto, wird nichts bringen Sicherheit und erhöhen
- Ich bin grundsätzlich gegen die Verwendung von reflektierenden Westen und verwenden Sie es nicht

Příloha 4: Formulář dotazníku pro řidiče motocyklu Německo (překlad)

DOTAZNÍK /Německo/

Kontaktní informace

Jméno a příjmení (nepovinné)

Vaše emailová adresa (nepovinné)

Město (nebo okres)

Otázky:

11. Vlastníš motocykl, uveď styl?

- Enduro
- Cestovní
- Sportovní (superbike)
- Choper

12. Pro jakou potřebu motocykl využíváš?

- účelově (doprava do zaměstnání apod.)
- k trávení volného času
- pouze sportovní využití
- kombinované

13. Uveď kategorii (obsah motoru v cm) motocyklu, který vlastníš

- do 50 cm
- od 50 do 350 cm
- od 350 do 1000cm

- nad 1000 cm

14. Měl jsi někdy na motocyklu z Tvé strany ZAVINĚNOU dopravní nehodu?

- Ano
- Ne

15. Měl jsi někdy na motocyklu z Tvé strany NEZAVINĚNOU dopravní nehodu?

- Ano
- Ne

16. Tvůj styl jízdy je:

- Klidný - výletní
- Svižný - bezpečný
- Rychlý – sportovní

17. Zavedený bodový systém v ČR Tě přinutil:

- k pomalejší jízdě – dodržování zákona
- jízdu jsem nezměnil, jezdím srovnatelně
- jezdím rychleji, než před zavedením bodového systému
- nijak mě to neomezuje, jezdím dle nálady

18. Po zavedení bodového systému v ČR, navštěvuji tuto republiku:

- srovnatelně
- výjimečně (méně)
- častěji
- vůbec

19. Alkohol a motocykl?

- patří k sobě
- za řídítka motocyklu nepatří
- někdy se společnému užití vyhnout nelze
- nevím

20. Případné zavedení povinného užití reflexní vesty při jízdě na motocyklu:

- souhlasím a budu ji používat
- z pohledu řidiče i automobilu, nic nepřinese a bezpečnost nezvýší
- jsem zásadně proti užití reflexní vesty a používat ji nebudu