

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ANALÝZA PŘÍČIN A NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH
NEHOD JÍZDNÍCH SOUPRAV SLOŽENÝCH
Z NÁKLADNÍHO VOZIDLA A NÁVĚSU NA DÁLNICI
D1 V KRAJI VYSOČINA ZA ÚČASTI TUZEMSKÝCH
A ZAHRANIČNÍCH ŘIDIČŮ.**

Autor práce: Lukáš Skořepa, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Dušan Hason

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDÍÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Lukáš Skořepa, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Analýza příčin a následků dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v kraji Vysočina za účasti tuzemských a zahraničních řidičů.

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Analysis of the causes and consequences of accidents involving combinations of vehicles consisting of a truck and a semi-trailer on the D1 motorway in the Vysočina region with the participation of domestic and foreign drivers.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Ing. Dušan Hasoň

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2020

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce bude zjištění poměru počtu dopravních nehod za účasti tuzemských a zahraničních řidičů jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v kraji Vysočina a jejich vazba na četnost provozu těchto vozidel na sledovaném úseku. Vedlejším cílem bude na základě zjištěných skutečností navrhnout možná preventivní opatření k předcházení DN.

Student: Lukáš Skořepa, DiS.	22. 11. 20 datum	LS podpis
Vedoucí práce: Ing. Dušan Hasoň	22. 11. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23. 11. 20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s ustanovením § 47 písm. b) zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Dušanu Hasoňovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

SKOŘEPA, L. *Analýza příčin a následků dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v Kraji Vysočina za účasti tuzemských a zahraničních řidičů: bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021.57 s. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Dušan Hasoň

Klíčová slova: dálnice D1, dopravní nehoda, jízdní souprava, následek, příčina

ABSTRACT

SKOŘEPA, L. *Analysis of the causes and consequences of accidents involving combinations of vehicles consisting of a truck and a semi-trailer on the D1 motorway in the Vysočina region with the participation of domestic and foreign drivers.*

České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 57 p.

Supervisor: Ing. Dušan Hasoň

Key words: D1 highway, accident, articulated vehicle, result, reason

Obsah

Úvod.....	9
1.1 Cíle bakalářské práce.....	10
2 Specifikace dopravní nehody jízdní soupravy složené z nákladního vozidla a návěsu.....	11
2.1 Dopravní nehoda	11
2.1.1 Základní znaky dopravních nehod	12
2.1.2 Základní druhy dopravních nehod	13
2.1.3 Druhy dopravních nehod z hlediska nehodového jednání	14
2.2 Jízdní souprava složená z nákladního vozidla a návěsu.....	15
2.3 Podmínky pro udělení řidičského oprávnění pro skupinu C+E	16
2.3.1 Věk	17
2.3.2 Zdravotní způsobilost.....	18
2.3.3 Odborná způsobilost	18
2.4 Zákonné podmínky pro výkon funkce řidiče profesionála.....	19
2.4.1 Profesní způsobilost řidiče	19
2.4.2 Pravidelné lékařské prohlídky a dopravně psychologické vyšetření	19
2.4.3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006	20
3 Příčiny dopravních nehod.....	21
3.1 Subjektivní příčina dopravní nehody	21
3.1.1 Právní aspekty	22
3.1.2 Psychologické aspekty	24
3.1.3 Osobnost řidiče	26
3.2 Objektivní příčina dopravní nehody	27
4 Následky dopravních nehod	28
5 Opatření ke snižování dopravních nehod a jejich následků	30
5.1 Lidský faktor	30
5.2 Dopravní prostředek	32

5.3	Dopravní prostředí.....	34
6	Dopravní nehody jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v kraji Vysočina.....	35
6.1	Dálnice D1	35
6.2	Příčiny dopravních nehod.....	35
6.3	Dopravní nehody v okresech Kraje Vysočina	42
6.4	Dopravní nehody dle národnosti řidiče	43
7	Průzkum zaměřený na četnost řidičů jízdních souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina a na podmínky řidičů těchto souprav	45
8	Výsledek průzkumu.....	48
8.1	Navrhovaná řešení ke snížení nehodovosti jízdních souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina	48
9	Závěr.....	51
	Seznam použitých zdrojů	52
	Seznam tabulek a grafů	54
	Seznam obrázků	55
	Příloha	56

Úvod

Téma této bakalářské práce bylo vybráno hned z několika důvodů. Jedním z důvodů je to, že dopravní nehody jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu jsou často řešeny v médiích. Při těchto dopravních nehodách dost často, alespoň dle médií, dochází k těžkým zraněním osob. Byla tak položena otázka, co za těmito dopravními nehodami stojí, kdo a z jaké příčiny je zavíní.

Dalším důvodem, proč bylo toto téma v práci vybráno, je zjištění zavinění dopravních nehod tuzemskými řidiči, či řidiči ze zahraničí v návaznosti četnosti těchto řidičů na dálnici D1 v Kraji Vysočina. To naráží na druhé velmi oblíbené téma, a to na řidiče jízdních souprav polské národnosti.

CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

1.1 Cíle bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zjištění poměru počtu dopravních nehod za účasti tuzemských a zahraničních řidičů jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na úseku dálnice D1 v Kraji Vysočina a jejich vazba na četnost provozu těchto vozidel na sledovaném úseku.

Dalším cílem je na základě zjištěných skutečností navrhnout preventivních opatření k předcházení dopravních nehod výše uvedených jízdních souprav.

2 Specifikace dopravní nehody jízdní soupravy složené z nákladního vozidla a návěsu

2.1 Dopravní nehoda

Silniční dopravní nehody jsou nedbalostní delikty a jedny z nejdůležitějších přestupků vůbec. Pachatelé dopravních nehod jsou osoby různého věku, sociálního postavení či povolání. Ve většině případů jsou pachatelé dopravních nehod bez trestné minulosti, proto lze očekávat, že na místě dopravní nehody budou citlivě reagovat na jednání zasahujících policistů. Při řešení dopravních nehod lze očekávat ve větší míře než u jiných trestných činů účelovou obhajobu a snahu vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu. S tímto se můžeme velmi často setkat u vážných dopravních nehod, při kterých došlo k těžkému zranění či úmrtí osob.¹

Dopravní nehody můžeme také považovat za nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni účastníci silničního provozu. Můžeme tak v této souvislosti hovořit o tzv. „potenciální deliktní situaci“²

Přesnou definici dopravní nehody vymezuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to v ustanovení § 47 odst. 1. Jedná se tedy o událost během provozu na pozemní komunikaci, například o havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.³

¹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 6-7, MV-50082-1/VO-2011.

² KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1. vyd. Praha: Linde, 2002, s. 29. ISBN 80-7201-321-1.

³ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. a SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 60/2001 Sb., zákonem č. 478/2001 Sb., zákonem č. 62/2002 Sb., zákonem č. 3*. Praha: Venice Music Production, 2005, s. 100, ISBN 80-902948-2-0.

2.1.1 Základní znaky dopravních nehod

- **Neočekávanost** – Neočekávanost lze také nazvat jako moment překvapení. O dopravních nehodách tak můžeme mluvit jako o událostech neočekávaných a náhlých, u kterých však vzhledem k jednání účastníka nebo účastníků silničního provozu můžeme očekávat, že k těmto událostem dojde. Myšleno tím je, že lze předvídat způsobení dopravní nehody účastníkem silničního provozu, který svou riskantní jízdou v nepřehledném úseku a v hustém provozu způsobí dopravní nehodu. Zda k dopravní nehodě tohoto účastníka dojde, je dílem „náhody“. Vznik takové dopravní nehody s sebou přináší i moment překvapení, který je závislý ve značné míře na psychické dispozici konkrétní osoby, ale také na stupni předvídatelnosti vzniku dopravní nehody. Právě předvídatelnost je důležitým znakem z hlediska trestně právního, neboť předvídatelnost se nachází v subjektivní stránce trestného činu v tzv. nedbalosti nepřímé „nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl“.
- **Provoz na pozemní komunikaci** – Provoz na pozemní komunikaci je druhým základním znakem. Aby se jednalo o dopravu, musí se jednat o pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravním prostředkem je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, povoz nebo kolo. Z tohoto můžeme vydedukovat, že aby se jednalo o dopravní nehodu, musí být dopravní prostředek v pohybu na dopravní cestě. O dopravní nehodu se tak nejedná v případě, že na stojící vozidlo či jiný prostředek spadne např. větev či sníh ze střechy.
- **Způsobená škoda na životě nebo zdraví osoby, nebo vzniklá škoda na majetku.** Vznik škody je třetím základním znakem dopravní nehody. Škodou se míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nevznikne škoda na životě nebo zdraví osoby nebo škoda na majetku nejedná se o dopravní nehodu.⁴

⁴ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998, s. 6-7. ISBN neuvedeno.

2.1.2 Základní druhy dopravních nehod

- **Havárie** – Za havárii je považována dopravní nehoda za účasti pouze jednoho silničního vozidla. Nezáleží na tom, zda toto silniční vozidlo je motorové či nemotorové. Při havárii však nesmí dojít k následnému střetu tohoto vozidla s jiným vozidlem, s pevnou překázkou, chodcem, zvěří či zvířetem, neboť by se už jednalo o srážku, nikoli o havárii. Za havárii je například považováno, když vozidlo dostane smyk, vyjede mimo komunikaci, kde se převrátí na střechnu nebo jinou svoji část.⁵

Obrázek č. 1 – Havárie jízdní soupravy⁶



- **Srážky** – Jedná se o druhý základní druh silničních dopravních nehod, při kterých dojde ke střetu dvou a více silničních vozidel, nebo dojde ke střetu silničního vozidla s chodcem, se zvěří, se zvířetem nebo ke střetu silničního vozidla s pevnou překázkou. Srážky jsou čelní, boční, z boku a zezadu.⁷

..

⁵ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 9, MV-50082-1/VO-2011.

⁶ *Dopravní inspektorát Jihlava, č. j. KRPJ-666/DNJI-2020-KOP*

⁷ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 9, MV-50082-1/VO-2011.

Obrázek č.2 – Srážka motorových vozidel⁸



- **Jiné nehody** – Jiné nehody jsou třetím základním druhem silničních dopravních nehod. Tyto silniční dopravní nehody nemůžeme zařadit ani do havárie, ani do srážky. Jako příklad jiné dopravní nehody můžeme uvést vypadnutí předmětu z vozidla za jízdy, jako je například kamení z korby nákladního vozidla. Dalším příkladem je upadnutí cestujícího za jízdy v hromadném dopravním prostředku, které bylo zapříčiněno zaviněným jednáním jiného účastníka, který porušil pravidla silničního provozu. V takovýchto případech je nutno zjistit, zda přepravovaná osoba neporušila přepravní řád, kterým se cestující po nastoupení do dopravního prostředku musí řídit.⁹

2.1.3 Druhy dopravních nehod z hlediska nehodového jednání

- **Subjektivní nehodové jednání** – Nehodové jednání je závislé na jednání subjektu, pachatele dopravní nehody, který svým jednáním porušil zákon. Za tato jednání jsou považována například jízda nepřiměřenou rychlostí, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem, jízda po nesprávné straně vozovky či jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

⁸ Dopravní inspektorát Jihlava, č. j. KRPJ-665/DNJI-2020-MI

⁹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 10, MV-50082-1/VO-2011.

- **Objektivní nehodové jednání** – Do kategorie objektivního nehodového jednání můžeme zařadit špatný technický stav pozemní komunikace nebo nepředvídatelnou událost. Za nepředvídatelnou událost můžeme považovat situaci, kdy při jízdě v zalesněné oblasti dojde vlivem silného poryvu větru k vyvrácení stromu, který spadne na projíždějící vozidlo.
- **Dopravní nehody zaviněné** – Za zaviněné silniční dopravní nehody považujeme takové nehody, kdy účastník silničního provozu poruší platné právní normy a toto jednání vede přímo ke vzniku dopravní nehody.
- **Dopravní nehody nezaviněné** – Za nezaviněné silniční dopravní nehody považujeme takové nehody, které mohly vzniknout z objektivních příčin. Mezi nezaviněné dopravní nehody patří například výše uvedený vyvrácený strom padlý na projíždějící vozidlo či střet se zvěří.¹⁰

2.2 Jízdní souprava složená z nákladního vozidla a návěsu

Specifikaci jízdní soupravy nám upravuje zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, a to v ustanovení § 2 písm. i), kdy *jízdní souprava je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel*.¹¹

Nákladní vozidla se označují jako motorová vozidla konstruovaná a vyrobená zejména na přepravu nákladu. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel, zařadila nákladní motorová vozidla do kategorie N a rozdělila tuto kategorii do tří podkategorií, a to na N1, N2 a N3. Do podkategorie N1 patří nákladní motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny. Do podkategorie N2 patří nákladní motorová vozidla s maximální hmotností vyšší než 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun. Do podkategorie N3 patří nákladní motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun.

Přípojná vozidla patří do kategorie O a dělí se do čtyř podkategorií. Do podkategorie O1 jsou zařazena přípojná vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny. Do podkategorie O2 jsou zařazena přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující

¹⁰ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 10, MV-50082-1/VO-2011.

¹¹ ČESKO. *Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Vydání: sedmnácté. Praha: ArmexPublishing, 2016, Edice kapesních zákonů, s. 7. ISBN 978-80-87451-44-1.

0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny. Do podkategorie O3 jsou zařazena přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun a do podkategorie O4 jsou zařazena přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 10 tun.¹²

Návěsem se rozumí přípojně nemotorové vozidlo, které se v přední části připojí k tahací, na nějž se tímto přenesou značná část hmotnosti návěsu. Návěsy můžeme rozdělit na nákladní, speciální nákladní, speciální a autobusové návěsy. Nákladní návěsy jsou určeny pro přepravu různého druhu zboží. Mezi speciální nákladní návěsy řadíme takové návěsy, které jsou určeny pouze pro přepravu určitého druhu zboží. Do této kategorie řadíme například cisternové, kontejnerové či chladírenské návěsy. Speciální návěs se užívá pouze při specifických činnostech, jako jsou například hasičské návěsy či návěs s kompresorem. Autobusové návěsy jsou určeny pouze pro přepravu osob a jejich zavazadel.¹³

2.3 Podmínky pro udělení řídičského oprávnění pro skupinu C+E

Aby mohla osoba řídit jízdní soupravu složenou z nákladního vozidla a návěsu, musí být držitelem řídičského oprávnění skupiny C+E. Do skupiny C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg a počet přepravovaných osob je maximálně 8 kromě řidiče. Do skupiny C+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla skupiny C a přípojně vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.¹⁴

Aby mohla osoba dostat řídičské oprávnění, musí splnit hned několik podmínek. Tyto podmínky jsou také vymezeny v zákoně č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích, a to v ustanovení § 82 a ustanovení § 83. Základními podmínkami jsou:

¹² ČESKO. *Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel*, Příloha 2.

¹³ ADMIN. *Slovník pojmů*. www.logex.cz [online]. Dostupné z <https://www.logex.cz/slovník-pojmu> [cit. 19.12.2020].

¹⁴ ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*, § 80a/1h, m.

- osoba dosáhla věku stanoveného zákonem,
- osoba je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- osoba je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- osoba má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,
- osoba splnila další podmínky stanovené zákonem,
- osoba není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nemá pozastavené řidičské oprávnění exekucí nebo nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,
- osoba nesmí být držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem,
- osoba není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel během zkušební doby.

Zákon dále zakazuje řidičské oprávnění udělit osobě, jejíž řidičské oprávnění bylo v jiném členském státu pozastaveno nebo odejmuto, nebo jí byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, tedy pokud této osobě již neuplynula lhůta pro opětovné udělení řidičského oprávnění.¹⁵

2.3.1 Věk

Aby mohla osoba získat skupinu C+E řidičského oprávnění, musí dosáhnout věku 21 let. Existují však výjimky. Řidičské oprávnění pro skupinu C+E lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let. Toto řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele do dosažení věku 21 let k řízení:

- V rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu
- Osobě profesně způsobilé k podrobení se vstupního školení podle zvláštního právního předpisu v rozšířeném rozsahu.¹⁶

¹⁵ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 82.

¹⁶ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 83.

2.3.2 Zdravotní způsobilost

Pojmem zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel. Posudek o zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a jiných potřebných odborných vyšetření. Osoba není zdravotně způsobilá, pokud má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách dle posudku zdravotní způsobilosti.¹⁷

2.3.3 Odborná způsobilost

Aby mohlo být řídičské oprávnění žadateli uděleno, musí získat odbornou způsobilost podle zvláštního právního předpisu. Zvláštním právním předpisem se v tomto ohledu rozumí zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Odbornou způsobilost žadatel získá u provozovatele autoškoly. Tato způsobilost se dělí na základní výuku a výcvik, sdruženou výuku a výcvik, rozšiřující výuku a výcvik, výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu a doplňovací výuku a výcvik. Provozovatel autoškoly dbá na to, aby žadatel o řídičské oprávnění získal výukou a výcvikem teoretické znalosti a praktické dovednosti tak, aby byl schopen řídit motorové vozidlo v souladu s platnými předpisy, ovládat toto vozidlo tak, aby nevytvářel nebezpečné situace a přiměřeně reagoval na jejich vznik, žadatel by měl dále rozpoznat provozní nebezpečí a jeho závažnost a dokázat na tyto situace včas a správně reagovat. Dále by měl rozpoznat u vozidla technickou závadu, která by představovala ohrožení bezpečnosti v silničním provozu, měl by se naučit reagovat na faktory ovlivňující jednání při řízení vozidla a uchovat si schopnosti potřebné pro bezpečné řízení tohoto vozidla a poskytnou první pomoc zraněným při dopravní nehodě.¹⁸

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 84.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 14.

2.4 Zákonné podmínky pro výkon funkce řidiče profesionála

Aby mohl držitel řidičského oprávnění skupiny C+E vykonávat závislou práci pro zaměstnavatele nebo podnikat na území ČR, musí být držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče. Dále se pak musí podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám a je povinen podrobit se dopravně psychologickému vyšetření.

2.4.1 Profesní způsobilost řidiče

Zda je řidič profesně způsobilý rozhodne, na základě jeho žádosti obecní úřad s rozšířenou působností. Pokud jeho žádosti vyhoví, vydá o tom rozhodnutí. Aby bylo žadateli vyhověno, musí obecnímu úřadu s rozšířenou působností doložit, že úspěšně vykonal zkoušku v období 6 měsíců před podáním žádosti, nebo se podrobil výuce v rámci pravidelného školení v plném rozsahu, a dále pak, že vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo podniká na území České republiky.¹⁹

Pravidelné školení se provádí formou výuky a výcviku. Řidič se musí zúčastnit pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu, anebo do data uplynutí platnosti průkazu profesní způsobilosti řidiče. To samé platí pro řidiče, který přestal vykonávat tuto činnost a platnost profesní způsobilosti mu vypršela.²⁰

2.4.2 Pravidelné lékařské prohlídky a dopravně psychologické vyšetření

Vstupní lékařské prohlídce je držitel řidičského oprávnění skupiny C+E povinen podrobit se již před zahájením výkonu činnosti. Pravidelné lékařské prohlídky je povinen se podrobit každé dva roky před dovršením věku 50 let a po dovršení věku 50 let je pak řidič povinen podrobovat se pravidelné lékařské prohlídce každoročně.²¹

Dopravně psychologickému vyšetření je pak řidič povinen podrobit se před zahájením výkonu činnosti a dále pak nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let věku.

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 52c.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 48.

²¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 87.

Po dovršení věku 50 let je pak řidič povinen podrobovat se dopravně psychologickému vyšetření každých 5 let.²²

2.4.3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Každý, kdo vykonává výdělečnou činnost související s řízením jízdní soupravy složené z nákladního vozidla a návěsu, se musí držet nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2000. To platí jak pro řidiče všech členských států Evropské unie, tak pro řidiče třetích zemí jedoucích po komunikacích Evropské unie. Nařízení Evropského parlamentu se též vztahuje na Švýcarsko, které je smluvní stranou tohoto nařízení. Pokud se však uskutečňuje jízda i mimo oblast společenství, musí řidič dodržovat dohodu AETR. Dohoda AETR je totožná s nařízením Evropského parlamentu. Nařízení upravuje jak doby řízení, doby odpočinku a přestávky, tak i odpovědnost dopravce.

Doby řízení podle nařízení Evropského parlamentu jsou uvedeny v článku 5. Je zde uvedeno, že denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin. Dvakrát do týdne je však povolena výjimka, a to na 10 hodin denní činnosti. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě jdoucích týdnů. Tyto doby řízení zahrnují celkovou dobu řízení na území Společenství nebo třetích zemí. Řidič je povinen zaznamenávat doby řízení zápisem, který provede ručně na záznamový list, výtisk nebo který zadá ručně do záznamového zařízení.²³

Nařízení Evropského parlamentu a Rady dále krom jiného ukládá povinnost dopravci organizovat práci řidiči tak, aby byl schopen dodržovat toto nařízení. Pokud se zjistí porušení, odpovídá za něj právě dopravce. Dále dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci anebo by podněcovaly k porušování nařízení Evropského parlamentu.²⁴

²² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 87a.

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 čl. 6.

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 čl. 10.

3 Příčiny dopravních nehod

Jako každá událost, tak i dopravní nehoda vznikne z nějaké příčiny. Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří samotné chování účastníků silničního provozu, agresivita účastníka silničního provozu, zhoršený technický stav vozidla či povětrnostní podmínky. Tyto příčiny spolu s narůstající hustotou provozu či uspěchanější dobou s tím související agresivitou řidičů mohou mít za následek dopravní nehodu.

Příčiny dopravních nehod můžeme dělit na příčinu subjektivní a příčinu objektivní. Subjektivní příčinu dopravní nehody můžeme obecně charakterizovat jako konkrétní pochybení řidiče. Jedná se například o nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem, rychlou jízdou či nedáním přednosti v jízdě.

Naopak u objektivní příčiny dopravní nehody nenajdeme konkrétní pochybení řidiče vozidla. Jedná se o takzvanou nepředvídanou událost v silničním provozu, jako je uplatnění technické závady či uplatnění komunikační závady na pozemní komunikaci. Aby mohl řidič uplatnit technickou závadu jako příčinu dopravní nehody, musí být technická závada náhlá a nečekaná. Před samotnou jízdou by muselo být vozidlo v perfektním technickém stavu a muselo by tedy dojít k náhlé poruše řízení či brzdového systému.²⁵ Uplatněná technická závada jako příčina dopravní nehody se zjišťuje při důkladném ohledání silničního prostředku znalcem po dopravní nehodě. Aby se jednalo o objektivní příčinu dopravní nehody způsobenou komunikační závadou, musela by tato závada vzniknout také náhle a bezprostředně. Nejedná se tedy o najetí vozidlem do označených výtluků či výmolů na komunikaci, jak se mnozí řidiči domnívají.

3.1 Subjektivní příčina dopravní nehody

Jak již bylo zmíněno, subjektivní příčiny dopravních nehod jsou založeny na chování účastníků silničního provozu a zejména pak na porušení pravidel silničního provozu. Dle policejních statistik patří již několik let mezi nejčastější subjektivní příčiny dopravních nehod nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, vjetí do protisměru, nepřizpůsobení rychlosti vozidla a hlavní subjektivní příčinou dopravních nehod je to, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla.

²⁵ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehody*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020, s. 7. ISBN neuvedeno.

Tyto subjektivní příčiny dopravních nehod jsou nejčastějšími jak u řidičů osobních motorových vozidel, tak u řidičů jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu.

Další subjektivní příčinou dopravních nehod je bezesporu samotné chování řidiče, samotná osobnost řidiče a jeho psychologické aspekty.

3.1.1 Právní aspekty

Dopravní nehoda jako přeštek není uvedena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ani v žádném jiném zákoně. V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, však najdeme porušení povinností účastníků silničního provozu přímo směřující ke vzniku nehodové situace, případně ke vzniku samotné dopravní nehody. Tyto přeštky jsou blíže specifikované v ustanovení §125c odst. 1 ve výše uvedeném zákoně. Nejčastějšími příčinami dopravních nehod jsou:

- **Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti** – Jak nám ukládá ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu, je řidič povinen dodržovat takovou bezpečnostní vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem, aby byl schopen reagovat na vzniklou situaci vyvolanou právě vozidlem jedoucím před ním a nedošlo tak k jejich vzájemnému střetu a tím vzniku dopravní nehody.
- **Nesprávné otáčení nebo couvání** – Při otáčení nebo couvání nesmí řidič ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, a pokud to okolnosti vyžadují, například nedostatečný rozhled kvůli přepravě dlouhého nákladu, musí řidič pomocí způsobile a náležitě poučené osoby zajistit bezpečné otočení nebo couvání.
- **Vjetí do protisměru** – Řidič je povinen jet vpravo při pravém okraji komunikace. Pokud řidič z nějakého důvodu vjede do protisměrného jízdního pruhu a dojde následně ke střetu s jiným vozidlem, jsou častými následky této dopravní nehody zranění nebo usmrcení osob. Tato subjektivní příčina dopravních nehod se řadí k nejčastějším příčinám tragických dopravních nehod.
- **Nepřizpůsobení rychlosti vozidla** – Nejvyšší dovolenou rychlost vozidla v obci, mimo obec, na silnici pro motorová vozidla a dálnici nám ukládá ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) body 2, 3, 4 zákona č. 361/2000 Sb. Toto ustanovení nám dále ukládá, že musíme přizpůsobit rychlost vozidla dopravně technickému stavu komunikace, povětrnostním podmínkám, vlastnostem vozidla

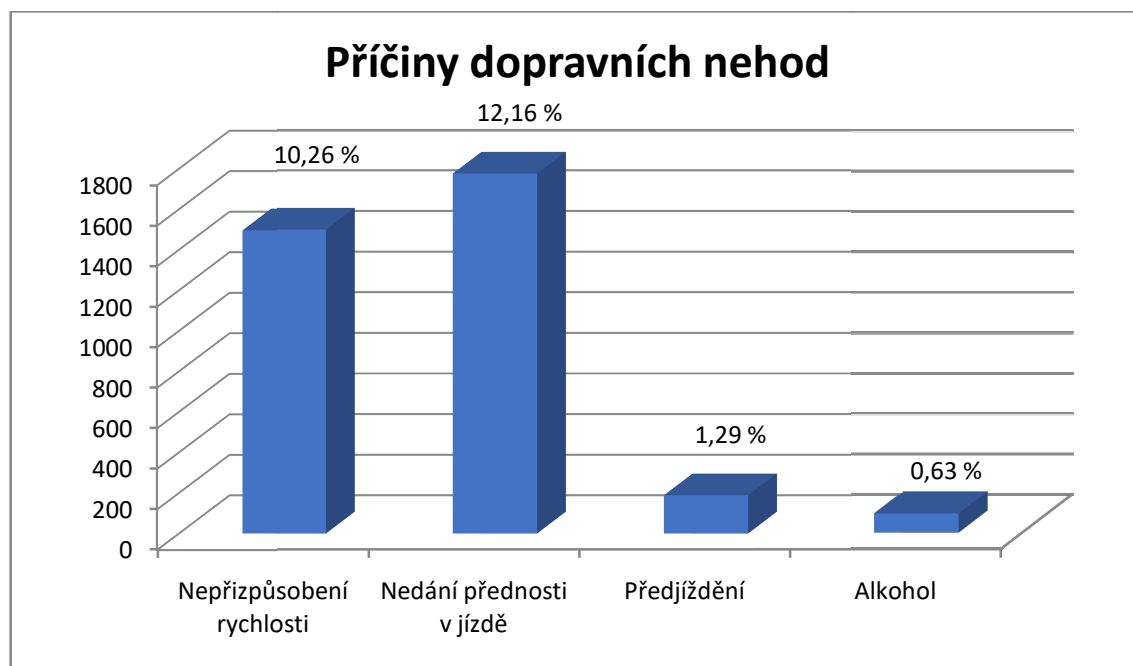
a nákladu a zejména schopnostem řidiče. Nepřizpůsobení rychlosti vozidla tak bývá častou příčinou dopravních nehod při zhoršených klimatických podmínkách, zejména deštěm či námrazou, jelikož při těchto podmínkách dochází ke snížení adheze, a tudíž k tomu, že řidič nepřizpůsobí rychlost vozidla vlastnostem vozidla a svým schopnostem, kdy následně uvede vozidlo do smyku a způsobí tak dopravní nehodu nebo havárii.

- **Nevěnování se řízení** – Hned několik příčin může způsobit, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla. Nevěnování se řízení může způsobit únava, rušení vnějšími jevy, duševní stav řidiče nebo nevhodné návyky. Toto porušení je základním článkem statisticky evidované příčiny dopravních nehod, a to způsob jízdy.

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod řidičů jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu jsou nepřizpůsobení rychlosti vozidla, nebezpečné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a způsob jízdy. Do samotného způsobu jízdy můžeme zařadit nevěnování se řízení, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti či nesprávné otáčení nebo couvání. Dále pak předjíždění, které jde v rámci statistik ruku v ruce s vjetím do protisměru. Ve statistikách Policie ČR bylo zjištěno, že za sledované období v letech 2015, 2016, 2017, 2018 a 2019 zavinili tito řidiči na 14 581 dopravních nehod. Pokud budeme analyzovat přesnou příčinu dopravních nehod těchto řidičů, pak zjistíme, že nejčastější příčinou dopravních nehod je způsob jízdy, který má na svědomí 76,26 %. Druhou nejčastější příčinou s podílem 12,16 % je nedání přednosti v jízdě. Třetí nejčastější příčinou s podílem 10,26 % je nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla. Další evidovanou příčinou dopravních nehod je předjíždění s podílem 1,29 % a dopravní nehody, kdy je řidič jízdní soupravy pod vlivem alkoholu s podílem 0,63 %.²⁶

²⁶ ADMIN. *Statistika nehodovosti*. www.policie.cz [online]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx> [cit. 2020-12-28].

Graf č. 1 – Příčiny dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019²⁷



Samotní řidiči výše uvedených jízdních souprav měli ve sledovaných letech podíl na nehodovosti v České republice celých 3,47 %. Toto číslo se zdá být vcelku malé, ale je třeba si uvědomit, že při dopravních nehodách zaviněných řidičem motorového vozidla zemřelo ve výše uvedeném období celkem 2587 osob, z toho 97 právě při dopravních nehodách zaviněných řidiči výše uvedených jízdních souprav. Z toho lze vyčíst, že při každé 162. dopravní nehodě zaviněné řidičem motorového vozidla zemře osoba, zatímco při každé 150. nehodě zaviněné řidičem jízdní soupravy složené z nákladního vozidla a návěsu zemře osoba. V celkovém počtu dopravních nehod jsou dále zahrnuty dopravní nehody řidičů samotných nákladních vozidel a řidičů jízdních souprav složených z nákladního vozidla a přívěsu. Dopravní nehody za účasti nákladního vozidla jsou vždy s většími následky, jak pokud jde o hmotnou škodu, tak jde o škodu na zdraví a životech osob.

3.1.2 Psychologické aspekty²⁸

Počet dopravních nehod stále roste, a proto je snaha o jejich snížení společensky velmi žádaná. Bezpečnost v silniční dopravě je jednou z hlavních starostí obyvatel Evropy. Dle statistik jsou nejohroženější věkovou skupinou v Evropě osoby ve věku

²⁷ Statistiky Policie ČR

²⁸ CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 149-151. ISBN 978-80-7380-211-0.

14 až 25 let, u kterých je dopravní nehoda v silničním provozu nejčastější příčinou úmrtí. V silničním dopravním systému proti sobě působí bezpečnost a mobilita. Pokud klesá mobilita, zvyšuje se bezpečnost, např. snížení rychlosti a naopak. Mezi činitele, které jsou známé svým významným vlivem na nehodové jednání, patří také to, jak řidič vnímá rizika během jízdy a jak na ně reaguje. Můžeme tak rozlišovat různé typy chyb:

- **Kiks** – Kiks nastane, jestliže se řidič snaží provádět určitou činnost správně, ale udělá je nesprávně.
- **Opomenutí** – Jedná se o vnitřní událost obvykle s výpadkem paměti.
- **Omyl** – Omyl je chybou, která se stane, když řidič provede nesprávnou akci.
- **Vědomé porušení** – Jedná se o porušení pravidel učiněné záměrně. Řidiči mají v úmyslu pouze porušit pravidlo stanovené zákonem, ale ne strpět možné důsledky. Tento druh chyb je nejenom těžce potlačitelný, ale je také nejčastější a bývá častou příčinou dopravních nehod.

Psychologie v dopravě se zabývá především zkoumáním psychologických projevů při různých činnostech osob, při řízení dopravního prostředku, zjišťování jejich závislosti na individuálních vlastnostech osob, na metodách výcviku a výchovy. Výzkumem bylo také zjištěno, že specifické reakce nebo selhání se projevuje u jednotlivců opakovaně. Můžeme tak hovořit o tom, že určití jedinci mají náchylnost k dopravním nehodám, agresivnímu řízení vozidla a nedostatku specifických dovedností a zkušeností.

Z hlediska rizikovosti se řidiči identifikují podle čtyř způsobů chování. Prvním typem chování je preventivní. Preventivní chování by mohlo zabránit vzniku nehodové situace. Druhým typem je defenzivní chování. Defenzivní chování může umožnit řidiči, aby se vyhnul nehodové situaci. Třetím typem chování je úhybné chování. Úhybné chování dovoluje řidiči vyváznout z hrozící nehody. A čtvrtým typem chování je kooperativní chování. Kooperativní chování obsahuje iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí obtížné situace vzniklé provozem. Bylo také zjištěno, že bezpečné chování řidiče je úzce závislé na výkonových možnostech člověka, na jeho temperamentových vlastnostech a zodpovědnosti, na připravenosti na vzniklé situace získané znalostmi a zkušenostmi a dále na tělesných a duševních předpokladech. Odborná literatura dále uvádí, že zkušený řidič je schopen současně vnímat šest až osm podnětů zároveň.

3.1.3 Osobnost řidiče²⁹

Je známo, že osobnost člověka lze dělit na čtyři základní temperamentní typologie osobnosti: na sangvinika, flegmatika, cholerika a melancholika. Jelikož k řízení dopravního prostředku nevyhnutelně patří získání základních a nevyhnutelných odborných vědomostí a psychických schopností vykonávat náročnou činnost spojenou s řízením dopravních prostředků na pozemní komunikaci, je víc než jisté právě to, že typologie osobnosti při řízení hraje velkou roli. Nyní bychom si mohli připomenout typové vlastnosti jednotlivých osobností a pohlédnou na ně jako na možné řidiče.

- **Sangvinik** – Sangvinik je typem osobnosti projevující se mnohotvárností, prudkostí, různorodými zájmy a pružným myšlením. Sangvinik bývá optimistický, veselý, snášenlivý, společenský. Naopak nemá rád jednotvárnost. Jako řidič je sangvinik aktivní, iniciativní, disciplinovaný, pozorný, rychle si osvojuje zvyky a návyky a má dobré sebeovládání.
- **Flegmatik** – Flegmatik bývá klidný, vyrovnaný, produktivní, disciplinovaný, důsledný a trpělivý. Řidiči flegmatici bývají klidní, na vnější podněty reagují volně a přesně. Problém však může nastat, pokud by měl měnit své návyky a zvyky.
- **Cholerik** – Jak známo, cholericci bývají výbušní, rychle a silně reagují na vzniklé situace. Typickým projevem cholerika je velká živost až nezkrotnost, bývají veselí a zábavní. Jako řidiči bývají impulzivní, málo disciplinovaní, těžko se přizpůsobují platným normám a pravidlům. Výhodou však u tohoto typu osobnosti je to, že jsou schopni vykonávat nejen namáhavou a monotónní práci, ale také zodpovědnou činnost za předpokladu, že budou vedeni spíše přesvědčovacími metodami než příkazy.
- **Melancholik** – Melancholik je osoba, která má úzké zájmy, bývají často pasivní a málo přizpůsobiví. Ve většině událostí vidí nebezpečí, jeví se jako nedostatečně koncentrovaní. Řidič melancholik se velmi problémově vyrovnává s novými situacemi a s náročnými požadavky silniční dopravy. Projevuje se u nich nerozhodnost a nedostatek aktivity. V přiměřených podmínkách však pracují velmi spolehlivě a disciplinovaně.

²⁹ CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 162. ISBN 978-80-7380-211-0.

3.2 Objektivní příčina dopravní nehody

Objektivními příčinami dopravní nehody bývají takové příčiny, které vznikly nezávisle na vůli řidiče. Objektivními příčinami jsou zdravotní potíže řidiče, situace vzniklé silničním provozem, špatný stav pozemní komunikace a příčiny technického charakteru. Objektivní příčiny dopravní nehody můžeme také nazvat jako nezaviněné dopravní nehody.³⁰

Aby se mohlo hovořit o objektivní příčině z důvodu zdravotních obtíží řidiče, musí se tyto obtíže projevit náhle a nečekaně. Řidič před započítím jízdy nesmí mít žádné příznaky, které by mohly vést ke zdravotním obtížím. V tomto případě se jedná například o infarkt, glykemický šok, epileptický nebo jiný druh záchvatu. Pokud by se však řidič před započítím jízdy necítil zdravotně v pořádku, nesmí zahájit jízdu a pokud tak učiní a dojde ke zdravotním obtížím, nejedná se o objektivní příčinu. Pokud však dojde k dopravní nehodě následkem zhoršeného zdravotního stavu, záleží na vyjádření odborného lékaře, zda k těmto obtížím došlo náhle a nečekaně. Dále pak na samotném vyjádření řidiče.

Pokud se jedná o objektivní příčinu dopravní nehody zaviněnou situací vzniklou silničním provozem, musí se jednat o okolnosti bez přímého vlivu jakéhokoli účastníka silničního provozu. Jedná se například o vyvrácení stromu nebo spadlé větve důsledkem silného poryvu větru přímo a bezprostředně do jízdní dráhy řidiče. Pokud by však vyvrácený strom či spadlá větev ležela na komunikaci a řidič tak mohl zabránit střetu s touto překážkou, nejedná se už o objektivní příčinu dopravní nehody. Dalším příkladem objektivní příčiny dopravní nehody zaviněné situací vzniklou silničním provozem je střet ze zvěří. Aby se jednalo o objektivní příčinu, musí zvěř náhle vběhnout do jízdní dráhy vozidla. Tento druh dopravní nehody je jedním z nejčastějších příčin dopravní nehody. Podle policejních statistik měl v roce 2019 střet se zvěří podíl na necelých 15 % z celkového počtu dopravních nehod.

Špatný stav pozemní komunikace jako objektivní příčina dopravní nehody. Jedná se o neoznačenou překážku v silničním provozu, výmol nebo výtluk. Aby se jednalo o objektivní příčinu dopravní nehody, musí být tato překážka neoznačená a musí být v místě, kde není předpoklad, že by se tato překážka mohla vyskytovat. Pokud se výtluk

³⁰ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehody*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020, s. 7. ISBN neuvedeno

či výmol, byť neoznačený, nachází v místě, kde lze zabránit vjetí do této překážky, nejedná se už o objektivní příčinu dopravní nehody.

Posledním typem objektivní příčiny dopravní nehody je objektivní příčina technického charakteru. Pokud je příčinou dopravní nehody náhlá a neočekávaná technická závada na vozidle, jako je např. závada v řízení nebo v brzdovém systému, jedná se o objektivní příčinu. Můžeme se pak bavit o uplatnění technické závady jako příčině dopravní nehody. Samotný technický stav vozidla a uplatnění technické závady musí tuto závadu prověřit znalec a na základě znaleckého posudku určí, zda se jednalo o technickou závadu náhlou a neočekávanou, nebo zda bylo vozidlo ve špatném technickém stavu už před samotnou nehodovou situací. Pokud by vozidlo bylo ve špatném technickém stavu a řidič by tak mohl očekávat, že dojde k technické závadě, a zabránit tak dopravní nehodě, nejedná se o objektivní příčinu dopravní nehody.

4 Následky dopravních nehod

Aby se o události mohlo mluvit jako o dopravní nehodě, musí dojít ke zranění nebo usmrcení osob anebo ke škodě na majetku. Následky dopravních nehod jsou tak statisticky evidované. Eviduje se lehké zranění, těžké zranění a usmrcení účastníků dopravní nehody. Dále se statisticky eviduje hmotná škoda. Hmotná škoda vzniká při dopravní nehodě nejen na zúčastněných silničních vozidlech, ale také na přepravovaných věcech, na nákladu či na jiných objektech, jako je například svodidlo, sloupy veřejného osvětlení, oplocení rodinných domů nebo samotné poškození komunikace.

Při pohledu do statistik dopravních nehod s jejich následky se dá říci, že počty dopravních nehod mají vlivem silného provozu narůstající tendenci, dále pak rostou hmotné škody na majetku. Dobrou zprávou však je to, že novými technologiemi, zejména zavedením nových prvků aktivní a pasivní bezpečnosti se automobilky snaží co nejvíce eliminovat následky pro životy a zdraví osádky jedoucí ve vozidle. Díky tomu jsou počty usmrcených a vážně zraněných osob rok od roku nižší. Vůbec nejhorším evidovaným rokem na českých silnicích byl rok 1969, kdy došlo celkem k 56 877 dopravních nehod a zemřelo při nich 1 758 osob. Prozatím nejlepším rokem v počtu

tragických dopravních nehod byl rok 2017. Při 103 821 dopravních nehodách zemřelo 502 osob. Toto zjištění je až neuvěřitelné. V roce 1969 zemřela osoba při každé 32. evidované dopravní nehodě, v roce 2017 pouze při každé 206. dopravní nehodě.³¹

Na následky dopravních nehod se můžeme podívat i z viktimologického hlediska. Každá dopravní nehoda má dopad na její účastníky nejenom z pohledu trestněprávního. V případě zranění nebo usmrcení i z pohledu zdravotnického, který přináší celospolečenské škody a projevuje se ve svých důsledcích i na snížení kvality života postižených a jejich příbuzných. Vyčíslit ve finančním vyjádření hmotnou škodu v souvislosti s dopravní nehodou jak na vozidle, tak na poškozených předmětech je snadné. Vyčíslení ztrát vyplývajících ze ztráty kvality života je o mnoho složitější. V roce 1995 provedla Evropská federace obětí nehod v silničním provozu celoevropský výzkum, který monitoruje dopad usmrcení nebo zranění při dopravní nehodě na snížení kvality života a životní úroveň rodin obětí a zraněných osob. Tento výzkum prokázal, že osoby zraněné při dopravní nehodě nebo jejich příbuzní často trpí po dopravní nehodě zdravotními nebo psychickými problémy, které do značné míry ovlivňují jejich život. Jejich zapojení do aktivního života bývá těžko realizovatelné a dokonce v některých případech až nemožné.

Kromě těchto problémů jsou účastníci vystaveni zcela novým situacím v podobě řešení různých záležitostí, se kterými se dříve nemuseli vůbec setkat. Jedná se o styky s úřady, soudy, policií, a pokud dojde při dopravní nehodě k usmrcení osoby, pak i s pohřební službou apod. Ve chvíli po dopravní nehodě je tak třeba v častých případech vyhledat odbornou pomoc, jakou je např. pomoc psychologa, psychiatra či právníka. Z těchto důvodů bylo v roce 2004 založeno České sdružení obětí dopravních nehod, které pomáhá lidem, kteří v důsledku dopravní nehody přišli o blízkou osobu nebo se sami stali obětí dopravní nehody. Toto sdružení pomáhá např. pozůstalým, kteří jsou kvůli následkům dopravní nehody zasaženi smutkem ze ztráty blízké osoby a musí činit příslušné kroky na úřadech. Pro tyto případy má toto sdružení k dispozici právní pomoc. Dále se sdružení snaží poskytovat komplexní pomoc obětem dopravních nehod a jejich rodinným příslušníkům včetně snahy o vytváření podmínek pro zlepšování jejich postavení ve společnosti.³²

³¹ STRAKA, J, PELEŠKOVÁ, ., *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2020, s 8. ISBN neuvedeno.

³² KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 18-19, MV-50082-1/VO-2011.

5 Opatření ke snižování dopravních nehod a jejich následků

Vzhledem k tomu, že se v celosvětovém měřítku hustota silničního provozu zvětšuje, je logické, že se vlády vyspělých zemí začaly zabývat snížením počtu silničních dopravních nehod a jejich následků. Snižování dopravních nehod lze rozdělit do tří základních skupin. První skupinou je eliminovat selhání lidského faktoru, druhou skupinou je úprava dopravních prostředků a třetí skupinou je přizpůsobit dopravní prostředí stále většímu provozu.

5.1 Lidský faktor

Eliminace selhání lidského faktoru platí pro všechny účastníky silničního provozu bez rozdílu věku či pohlaví a rozumí se tím porušení platných právních norem a zákonů směřujících k nehodové události či samotné dopravní nehodě. Vzhledem k tomu, že téměř 90 % dopravních nehod zavíní řidič motorového vozidla, jsou návrhy opatření k eliminaci počtu dopravních nehod a jejich následků zaměřeny na tuto nejvíce problémovou skupinu účastníků silničního provozu. Ve vztahu k selhávání lidského faktoru realizují jednotlivé státy různá opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, mezi které patří například řidičský průkaz na zkoušku.

Řidičský průkaz na zkoušku lze považovat za opatření preventivního charakteru. Smyslem řidičského průkazu na zkoušku je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Pokud má nezkušený řidič řidičský průkaz na zkoušku, vztahují se na něj různá omezení, a to po dobu dvou let po získání řidičského oprávnění. Mezi omezení patří kupříkladu omezení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec na 70 km/hod., řidič tohoto vozidla musí mít povinně označeno vozidlo, které řídí, aby ostatní účastníci silničního provozu věděli, že toto vozidlo řídí začínající řidič. Dalším opatření je zákaz řízení s přívěsem anebo přísnější postih za porušení platných právních norem, zejména jednání se o bodované přestupky. V Norsku či v některých státech USA je také zakázáno řízení vozidla začínajícími řidiči v zimním období, v noci nebo na dálnici. Řidičský průkaz na zkoušku dosud zavedly některé členské státy EU, a to například Belgie, Estonsko, Finsko, Francie, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Portugalsko, Rakousko, Irsko, Německo, Španělsko a Švédsko. Vzhledem k tomu, že i v České republice zavíní

začínající řidiči poměrnou část dopravních nehod, můžeme očekávat, že i v naší zemi se toto opatření zavede. V budoucnu můžeme očekávat i to, že toto opatření bude plošně zavedeno pro všechny členské státy EU.³³

Opatřením zaměřujícím se na mladé nezkušené řidiče může být také tzv. řízení s doprovodem. Toto opatření spočívá v řízení vozidla začátečníkem pod dohledem zkušeného řidiče, tzv. supervizora. Supervizorem se může stát osoba, která má řidičské oprávnění, ve většině případů skupiny B, po dosažení určitého věku. Ve Spolkové republice Německo může již 17letý řidič po absolvování výuky a praktického výcviku složit závěrečné zkoušky v autoškole. Po složení zkoušek smí rok jezdit jen v přítomnosti supervizora, kterého nahlásí příslušným úřadům. Supervizorů může být až pět. Požadavky na supervizora se ve státech EU liší. Průkopníkem tohoto typu opatření je Švédsko, které ho zavedlo již v roce 1993. Ve Švédsku se toto opatření osvědčilo, kdy ho z počátku využívalo okolo 45 – 50 % mladých řidičů, v dnešní době ho využívá až 90 % mladých řidičů. Supervizorem se ve Švédsku může stát osoba starší 24 let, která je držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění nejméně 5 let. Spolková republika Německo požaduje, aby supervizorem byl řidič starší 30 let a byl držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění nejméně 5 let a nemá v Centrálním registru řidičů více než tři trestné body. Naopak ve Francii může být supervizorem osoba starší 28 let a musí být držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění nejméně 3 roky. Dalšími státy EU, které toto opatření využívají, jsou například Španělsko, Estonsko, Lucembursko, Rakousko, Finsko, Francie, Belgie, Lotyšsko či Nizozemí.³⁴

Dalším opatřením je již známý bodový systém. Tento systém není preventivní jako výše uvedené systémy, ale jedná se o represivní opatření zaměřující se na neukázněné řidiče. V tomto ohledu se nejedná pouze o ty nezkušené, ale o všechny řidiče všech skupin řidičského oprávnění. Bodový systém je již zaveden téměř ve všech členských státech EU. V České republice máme bodový systém nastaven tak, že řidič může „nasbírat“ maximálně 11 trestných bodů. Po dosažení hranice 12 trestných bodů pak příslušný správní orgán vysloví řidiči zákaz řízení v délce jednoho roku a uloží mu peněžní trest. Aby mohl řidič opět požádat o vrácení řidičského průkazu, musí absolvovat psychologické vyšetření, výuku a výcvik v autoškole. Dále musí prokázat

³³ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 95. ISBN 978-80-260-3621-0.

³⁴ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 96. ISBN 978-80-260-3621-0.

odbornou způsobilost úspěšným testem z pravidel silničního provozu a úspěšnou praktickou zkouškou. Bodované přestupky jsou vymezeny v příloze zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

V Belgii vzniklo jako opatření ke snížení počtu dopravních nehod a jejich následků sdružení RED. Sdružení RED přišlo s novými efektivními iniciativami v oblasti silničního provozu, které zahrnují kurz obranného řízení. Kurz obranného řízení spočívá v tom, že se řidič naučí získat opětovnou kontrolu nad vozidlem během nouzového zastavování za mokra či správně sedět za volantem. Dalším opatřením sdružení RED je realizace alternativních opatření pro řešení dopravních přestupků ve spolupráci s ministerstvem spravedlnosti. V praxi to znamená, že řidič namísto zaplacení peněžité sankce či ztráty řidičského průkazu v případě jeho souhlasu podstoupí výchovný kurz bezpečného řízení vozidla tím, že pomáhá obětem silničních dopravních nehod, které se léčí z následků dopravní nehody ve speciálních institucích.³⁵

5.2 Dopravní prostředek

Opatřením ke snížení dopravní nehodovosti ve vztahu k dopravním prostředkům je myšleno přijímání určitých opatření v rámci EU, mezi které patří kvalitní konstrukce motorových vozidel, zejména prvky aktivní a pasivní bezpečnosti. Dalším opatřením je zavedení systému eCALL, vybavení vozidel černými skřínkami či častější a důkladnější kontroly technického stavu přímo v silničním provozu.³⁶

Jedním z nejúčinnějších prostředků ke snížení počtu dopravních nehod a zejména následků na životech či zdraví osob zúčastněných při dopravní nehodě jsou bezesporu prvky aktivní a pasivní bezpečnosti. Mezi prvky aktivní bezpečnosti patří veškeré asistenční systémy a mechanické součástky vozidla, které zabrání vzniku dopravní nehody, jako jsou například kvalitní brzdy, dobrý výhled z vozidla, kvalitní pneumatiky, přesné a spolehlivé řízení, protiblokovací systém ABS, protiprokluz ASR či elektronický systém stability jízdy ESP. Zajímavým prvkem aktivní bezpečnosti je

³⁵ ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠKOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, s. 218. ISBN 80-246-1096-5.

³⁶ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 98. ISBN 978-80-260-3621-0.

system detekce únavy, tzv. „Driver Attention System“, který byl vyvinut v roce 2006 pro řidiče nákladních vozidel, kteří často v důsledku únavy a monotónní jízdy na dálnici způsobí dopravní nehodu.³⁷ Jestliže prvky aktivní bezpečnosti zabraňují vzniku dopravní nehody, pak prvky pasivní bezpečnosti snižují následek již vzniklé dopravní nehody. Mezi prvky pasivní bezpečnosti pak řadíme bezpečnostní pásy, airbagy, opěrky hlavy, deformační zónu řidiče a jiné. Zajímavostí je to, že řidiči nákladních vozidel jsou ochuzeni o některé dnes samozřejmé prvky pasivní bezpečnosti. Jsou jimi airbag, nákladní vozidla postrádají také další důležitý prvek pasivní bezpečnosti, a tím je deformační zóna. Airbag totiž plní funkci zpomalování těla řidiče v návaznosti na postupnou deformaci vozidla, a tím je dosažení nižší pravděpodobnosti poškození vnitřních orgánů. Z toho lze vyvodit, že prvky pasivní bezpečnosti jsou vyvíjeny v návaznosti jednoho prvku na druhý.

Vozidla vybavená systémem eCALL mají v sobě zabudována zařízení umožňující sledovat polohu vozidla a současně zařízení umožňující komunikovat s datovou sítí. V praxi tento systém eCALL funguje tak, že pokud má vozidlo vybavené tímto systémem dopravní nehodu, je schopné automaticky přivolat na místo dopravní nehody záchranné složky, s nimiž mimo jiné naváže hlasovou komunikaci a odešle na operační středisko geografické souřadnice, tzv. GPS místa dopravní nehody a údaje o vozidle. Tento systém tak v první řadě urychlí příjezd záchranných složek na místo dopravní nehody a v druhé řadě dokáže navést záchranné složky přesně na místo dopravní nehody. Toto je velmi důležité zejména u dopravních nehod, ke kterým dojde na komunikacích nižších tříd. Velké uplatnění má systém eCALL také u dopravní nehody, kdy dojde k vyjetí vozidla mimo komunikaci a například kvůli výškovým rozdílům nemohou vozidlo vidět jiní účastníci silničního provozu.³⁸

Jedním z asistenčních systémů budoucnosti může být černá skříňka vozidla. V černé skříňce vozidla by byly uchovány údaje o vozidle před dopravní nehodou, které by sloužily ke zjištění příčin dopravních nehod, k zvýšení odpovědnosti řidičů za zaviněnou dopravní nehodu a také k urychlení soudních řízení. Tyto černé skříňky jsou v nynější době montovány pouze do luxusnějších vozidel, například u továrních značek Volvo, Mercedes-Benz či Volkswagen. Dle studie vypracované Centrem dopravního

³⁷ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 98. ISBN 978-80-260-3621-0.

³⁸ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 99. ISBN 978-80-260-3621-0.

výzkumu v Brně je, že řidiči, kteří si jsou vědomi toho, že mají ve vozidle zabudovanou černou skříňku, se chovají zodpovědněji a dodržují dopravní předpisy. O lidech je totiž známo, že modifikují své chování, pokud jsou nějakým způsobem monitorováni a jsou na tuto skutečnost upozorněni. Díky tomu by zabudování černých skříněk ve vozidlech bylo velkým přínosem ke snížení počtu dopravních nehod. Zajímavé je, že už na počátku 70. let chtěla americká automobilka General Motors ve spolupráci s Národním úřadem pro bezpečnost silničního provozu zabudovat černé skříňky z letadel do automobilů. To však bylo neúspěšné.³⁹

5.3 Dopravní prostředí

Ve vztahu k dopravnímu prostředí jsou přijímána určitá technická a legislativní opatření, která přispívají ke snížení dopravní nehodovosti. Jedná se zejména o vyhodnocení rizikových lokalit s vysokým počtem dopravních nehod. V rizikové lokalitě se pak mění dopravní prostředí tak, aby se snížila nehodovost. Může se jednat o budování zpomalovacích ostrůvků na vjezdech do obcí, ochranných ostrůvků na přechodech pro chodce, nasvícení přechodů pro chodce, budování středových dělicích ostrůvků, budování kvalitních komunikací a umístování dopravního zařízení, značení či signalizace. Dále o zvyšování bezpečnosti provozu na železničních přejezdech či o samotnou kontrolu a odstraňování případných závad v dopravním prostředí.⁴⁰

³⁹ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 100-101. ISBN 978-80-260-3621-0.

⁴⁰ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 104. ISBN 978-80-260-3621-0.

6 Dopravní nehody jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v kraji Vysočina

6.1 Dálnice D1

První zmínky o stavbě dálnice D1 byly už v roce 1938. Tehdy se počítalo s tím, že dálnice propojí Prahu s Podkarpatskou Rusí. Stavba byla zahájena dne 2. 5. 1938, ale netrvalo dlouho a došlo k ukončení stavby v důsledku 2. světové války.

Výstavba dálnice D1, jak ji dnes známe, začala dne 8. 9. 1967, kdy první otevřený dokončený úsek vedl z Prahy do Mirošovic. Úsek mezi Hlavním městem Prahou a Brnem byl dokončen 8. 11. 1980. Dle původního plánu měla vést dálnice D1 přes Slovensko k ukrajinským hranicím. Vzhledem k tomu, že došlo k rozdělení České republiky a Slovenska, došlo také ke změně úseku dálnice D1. Došlo tak k ukončení dálnice u obce Hulín a dále pak dálnice D1 pokračuje k Ostravě a následně k hranicím s Polskem. V současné době tak dálnice D1 vede přes Hlavní město Prahu, Středočeský kraj, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Kraj Vysočina. Celý úsek dálnice D1 je dlouhý 366 km.⁴¹

Krajem Vysočina vede 93 km dálnice D1. Začátek úseku v kraji Vysočina je u obce Hořice a konec u obce Velká Bíteš. Vede tedy okresy Jihlava, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod a Pelhřimov. Jediným okresem Kraje Vysočina, kterým nevede dálnice D1, je okres Třebíč.

6.2 Příčiny dopravních nehod

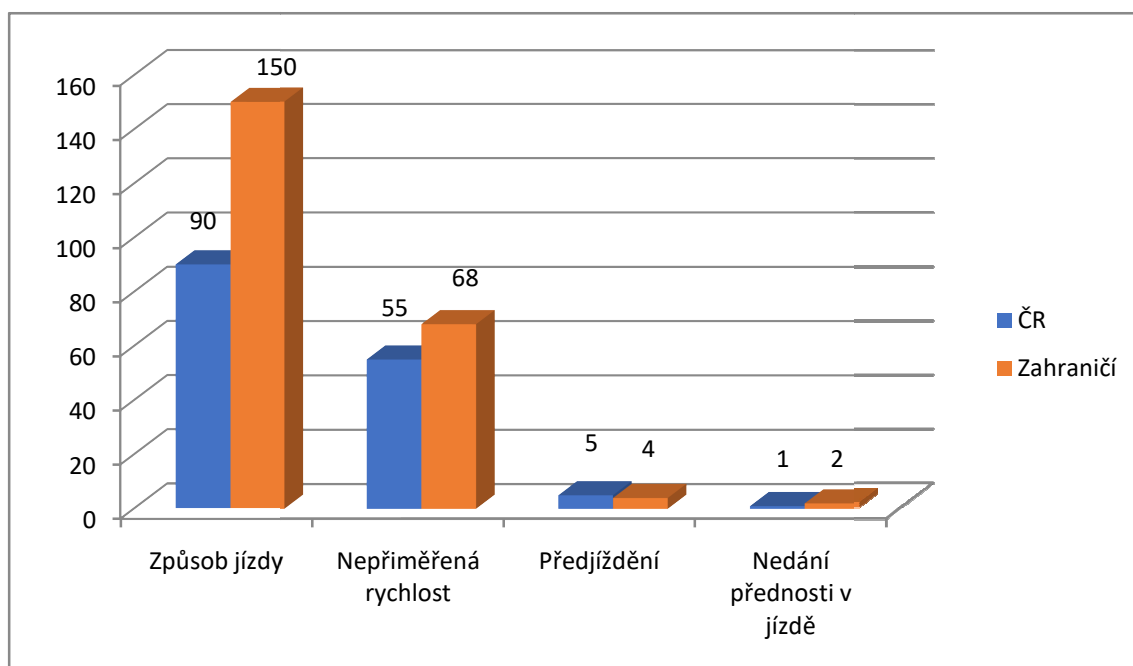
V Kraji Vysočina došlo za sledované roky 2015 – 2019 celkem k 2962 dopravním nehodám, při kterých zemřelo 22 osob, těžce se zranilo 65 osob a lehce zraněných bylo 400. Ve stejném sledovaném období došlo k 381 dopravním nehodám, které zavinili

⁴¹ ADMIN *Dálnice D1* www.ceskedalnice.cz [online]. Dostupné z ceskedalnice.cz/dalnice/d1/ [cit. 26.1.2021].

řidiči jízdní soupravy složené z nákladního vozidla a návěsu. Při těchto dopravních nehodách nezemřel ani jeden člověk, těžce zraněno bylo 8 osob a 41 osob bylo zraněno lehce.⁴² Řidiči jízdních souprav mají tak na svědomí necelých 13 % zavinění dopravních nehod na dálnici D1 v Kraji Vysočina. Při celkovém počtu dopravních nehod na území České republiky je to velký nárůst, řidiči jízdních souprav tak mají na svědomí celé 3 % dopravních nehod. Je to způsobeno tím, že řidiči těchto jízdních souprav využívají k dopravě převážně dálnice a silnice I. tříd.

Hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu byl způsob jízdy v celkovém počtu 240 dopravních nehod. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod bylo nepřizpůsobení rychlosti jízdy v počtu 123 dopravních nehod. Malou míru zavinění pak má předjíždění a ve výjimečných případech i nedání přednosti v jízdě. Pokud jde o zavinění dopravních nehod českými a zahraničními řidiči, mají čeští řidiči na svědomí 153 dopravních nehod a zahraniční řidiči 228 dopravních nehod.⁴³

Graf č. 2 – Příčiny dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina⁴⁴



⁴² pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

⁴³ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

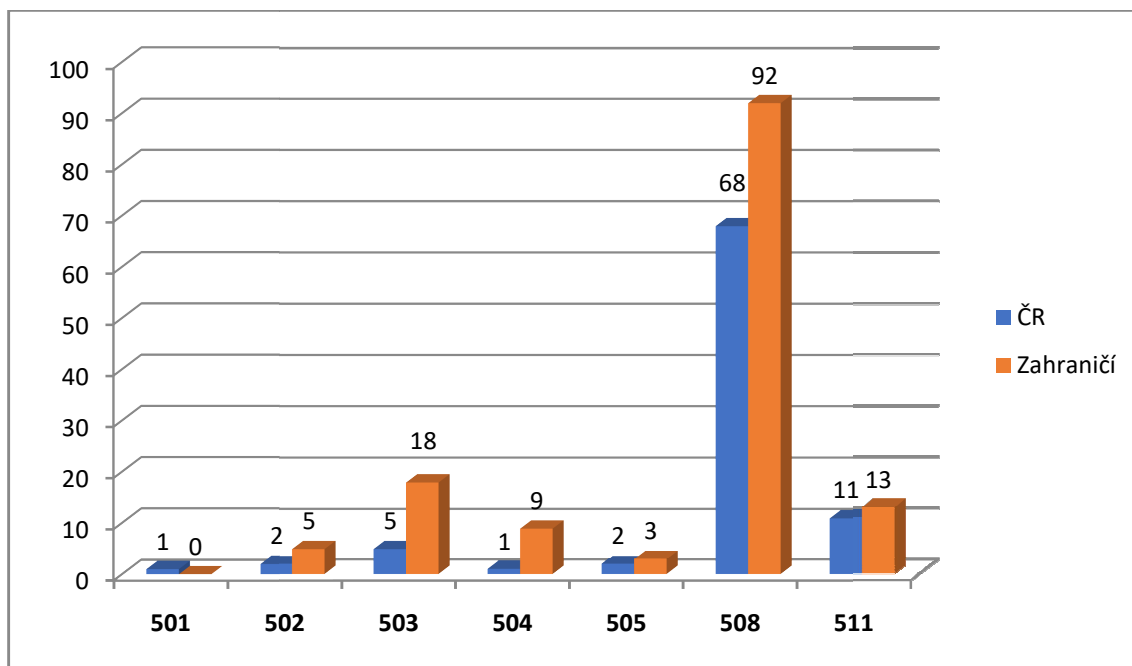
⁴⁴ Statistiky Policie ČR.

Způsob jízdy je nejčastější příčinou dopravních nehod nejen u řidičů jízdních souprav, ale jedná se o nejčastější příčinu dopravních nehod vůbec. Způsob jízdy jako příčina dopravních nehod se dále ve statistikách Policie ČR člení podle čísel do podkategorií:

- **501** – jízda po nesprávné straně vozovky neboli vjetí do protisměru
- **502** – vyhýbání vozidel bez dostatečného bočního odstupu
- **503** – nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem
- **504** – nesprávné otáčení či couvání
- **505** – chyby při udávání směru jízdy vozidla
- **506** – bezohledná, neohleduplná jízda
- **507** – bezdůvodné snížení rychlosti jízdy vozidla
- **508** – řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- **509** – samovolné rozjetí nezajištěného vozidla
- **510** – vjetí na nezpevněnou krajnici
- **511** – nezvládnutí řízení vozidla
- **512** – jízda jednosměrnou ulicí
- **513** – nehoda v důsledku použití Policií ČR prostředku k násilnému zastavení vozidla
- **514** – nehoda v důsledku použití služební zbraně
- **515** – nehoda při provádění služebního zákroku
- **516** – jiný druh nesprávného způsobu jízdy⁴⁵

⁴⁵ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

Graf č. 3 – Způsob jízdy vozidla jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina⁴⁶

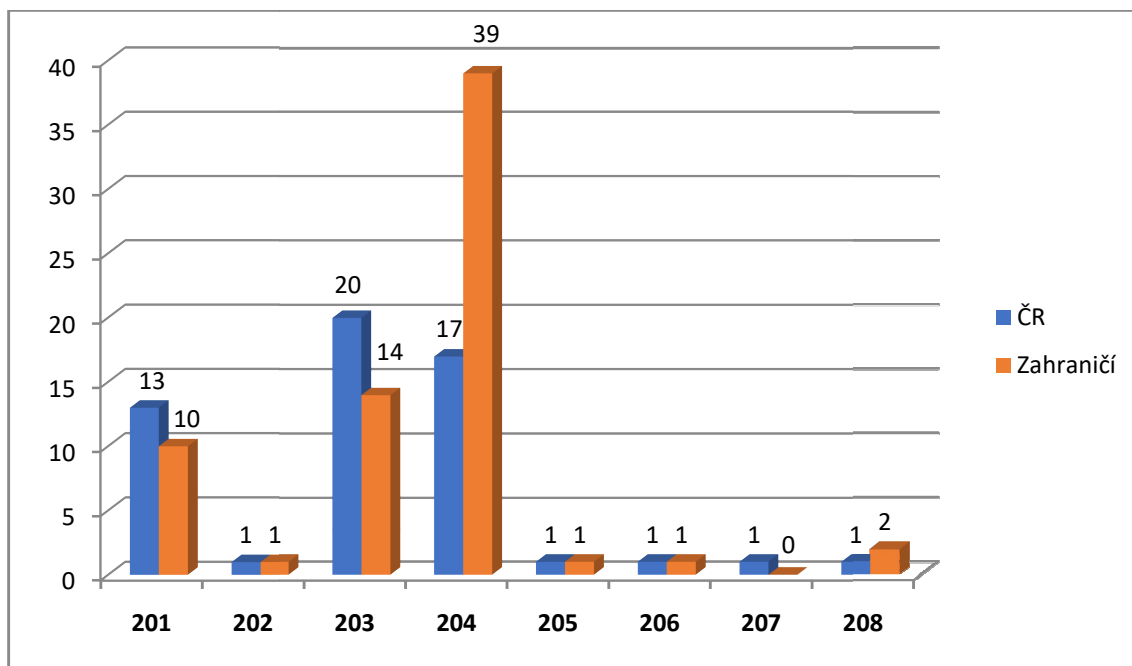


Nepřiměřená rychlost vozidla je druhou nejčastější příčinou dopravních nehod českých řidičů, ale i řidičů ze zahraničí. Nepřízpůsobení rychlosti jízdy vozidla, jako příčina dopravních nehod se také ve statistikách Policie ČR člení podle čísel do podkategorií:

- **201** – nepřizpůsobení rychlosti jízdy intenzitě (hustotě) provozu
- **202** – nepřizpůsobení rychlosti jízdy viditelnosti (mlha, soumrak, jízda v noci apod.)
- **203** – nepřizpůsobení rychlosti jízdy vlastnostem vozidla a nákladu
- **204** – nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky (náledí, výtluky, mokré povrch apod.)
- **205** – nepřizpůsobení rychlosti jízdy dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání apod.)
- **206** - překročení předepsané rychlosti jízdy stanovené pravidly silničního provozu
- **207** – překročení rychlosti jízdy stanovené dopravní značkou
- **208** – nepřizpůsobení rychlosti jízdy bočnímu či nárazovému větru
- **209** – jiný druh nepřizpůsobení rychlosti jízdy.⁴⁷

⁴⁶ Statistiky Policie ČR

Graf č. 4 – Nepřiměřená rychlosti jízdy vozidla jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina⁴⁸



Další častou příčinou dopravních nehod jízdních souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina je nesprávné předjíždění. I v této kategorii nalezneme rozdělení do konkrétních příčin způsobených nesprávným předjížděním. Jedná se o:

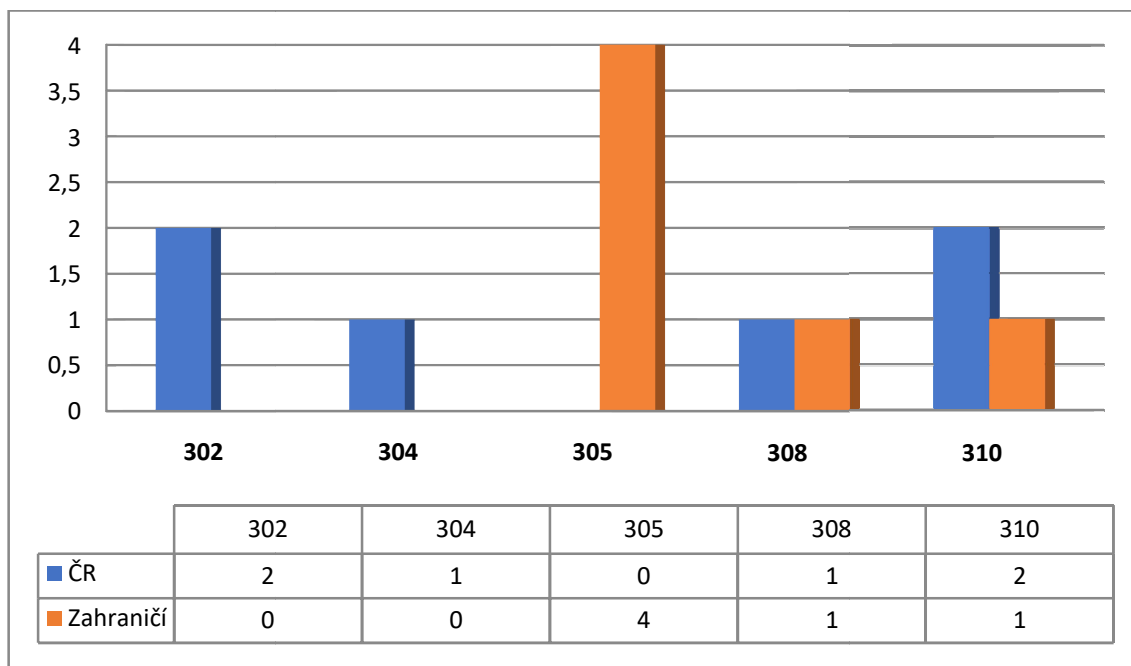
- 301 předjíždění vpravo
- 302 předjíždění bez dostatečného bočního odstupu
- 303 předjíždění bez dostatečného rozhledu (v nepřehledné zatáčce apod.)
- 304 při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče
- 305 při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče vozidla
- 306 předjíždění vozidlo vlevo, které odbočuje vlevo
- 307 předjíždění v místech, kde je to zakázáno dopravní značkou
- 308 při předjíždění byla přejetá podélná čára souvislá
- 309 bránění v předjíždění
- 310 přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla
- 311 jiný druh nesprávného předjíždění.⁴⁹

⁴⁷ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

⁴⁸ Statistiky Policie ČR.

⁴⁹ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

Graf č.5 – Nesprávné předjíždění jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina⁵⁰



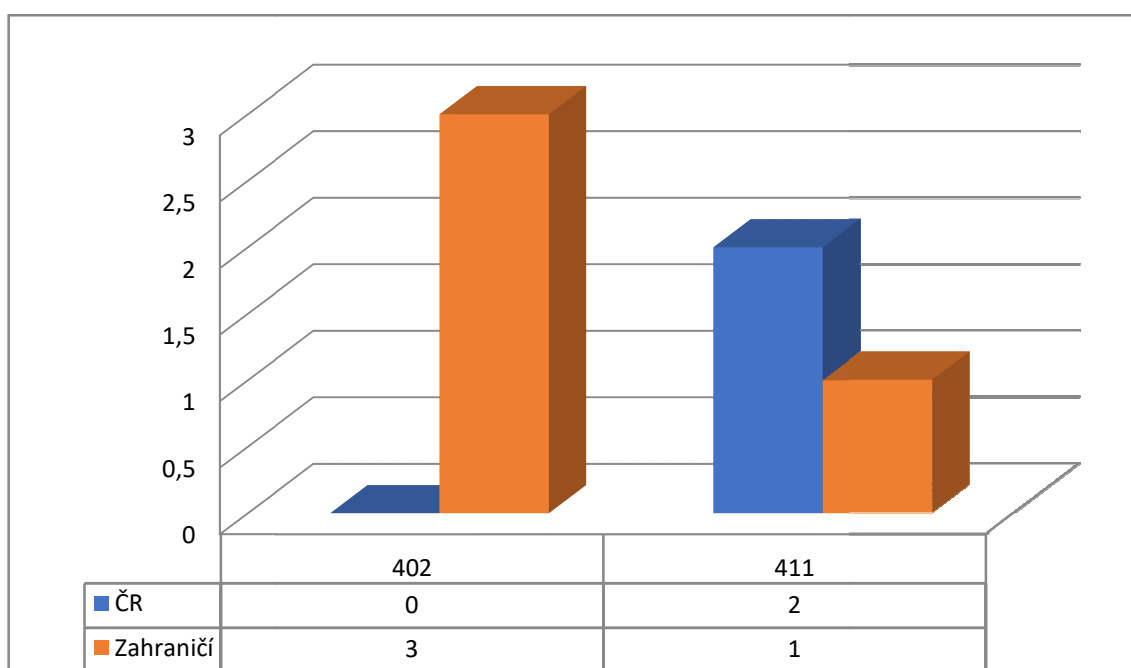
Poslední příčinou dopravních nehod je nedání přednosti v jízdě. Tato příčina se na dálnici objevuje zřídka, jelikož křížení silnic s dálnicí je mimoúrovňové. V posledních letech se s tímto jevem však můžeme setkat, a to zejména kvůli rekonstrukci dálnice, spojené s omezeními a přenosným či dočasným dopravním značením. Pokud na dálnici nedochází k rekonstrukci, nemůžeme zde mít např. příčinu dopravní nehody číslo 402 – řidič nedal přednost v jízdě proti příkazu dopravní značky Stůj dej přednost v jízdě! Mezi další podkategorie této příčiny dopravních nehod dále řadíme:

- 401 jízda křižovatkou v době, kdy na semaforu svítí červené světlo
- 402 jízda proti příkazu dopravní značky - STŮJ DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!
- 403 jízda proti příkazu dopravní značky - DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!
- 404 nedá přednost v jízdě vozidlu přijíždějícímu zprava
- 405 nedá přednost v jízdě vozidlu při odbočování vlevo
- 406 nedá přednost v jízdě tramvaji, která odbočuje
- 407 nedá přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu, které objíždí překážku
- 408 nedá přednost v jízdě při zařazování do proudu jedoucích vozidel
- 409 nedá přednost v jízdě při vjíždění na silnici z místa ležícího mimo komunikaci

⁵⁰ Statistiky Policie ČR.

- 410 nedá přednost v jízdě při otáčení nebo couvání
- 411 nedá přednost v jízdě při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého
- 412 nedá přednost v jízdě chodci na vyznačeném přechodu
- 413 nedá přednost v jízdě při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu
- 414 jiné nedání přednosti.⁵¹

Graf č.6 – Nedání přednosti v jízdě jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina⁵²



Nejčastější příčinou dopravních nehod je jednoznačně nevěnování se plně řízení vozidla. Tato příčina dopravních nehod má na svědomí celkem 41,99 % dopravních nehod. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod u českých řidičů je nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla, vlastnostem vozidla a nákladu. Tato příčina má na svědomí 5,24 % dopravních nehod. Následuje nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla hustotě provozu, kdy tato příčina vede k 3,41 % dopravních nehod.

U zahraničních řidičů je to však trochu jiné. Po nevěnování se řízení vozidla následuje nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu vozovky, kdy tato příčina je u 10,23 % dopravních nehod. Třetí nejčastější příčinou u zahraničních řidičů je nedodržení bezpečnostní vzdálenosti. Tato příčina má na svědomí celkem 4,72 % dopravních nehod jízdních souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina.

⁵¹ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

⁵² Statistiky Policie ČR.

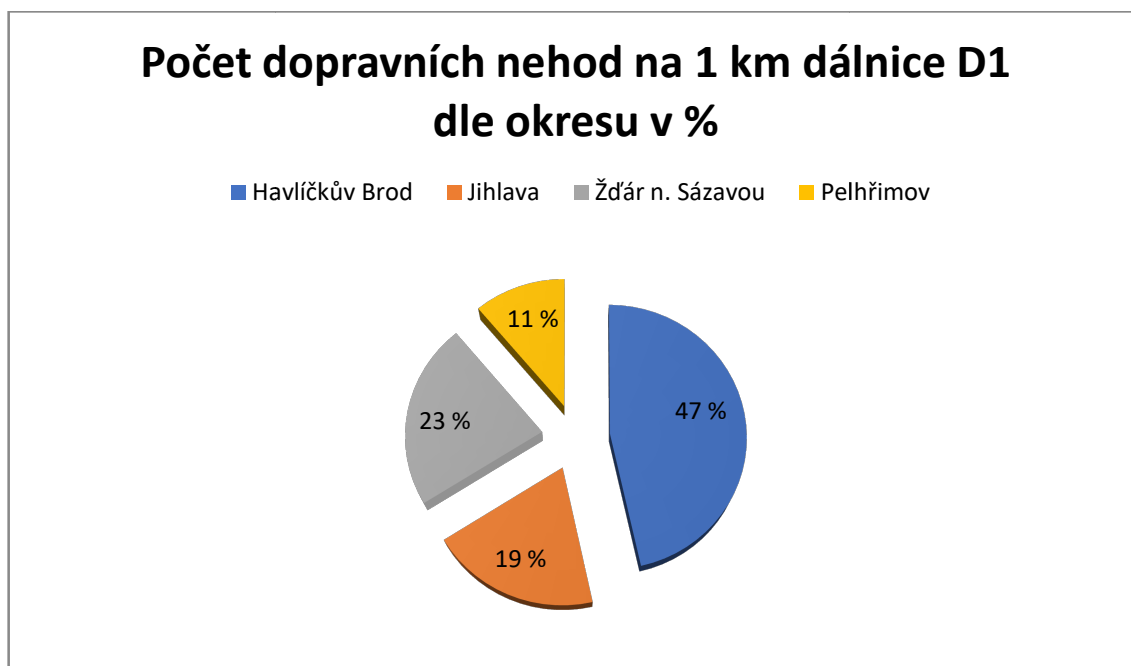
6.3 Dopravní nehody v okresech Kraje Vysočina

Jak je výše uvedeno, těleso dálnice D1 vede přes 4 okresy Kraje Vysočina v celkové délce 93 km. Vede okresem Jihlava v délce cca 23 km, okresem Žďár nad Sázavou v délce cca 39 km, okresem Havlíčkův Brod v délce cca 10 km a okresem Pelhřimov v délce cca 21 km.

Za sledované období mezi roky 2015-2019 došlo na dálnici D1 v okrese Jihlava k celkovému počtu 84 dopravních nehod. V okrese Žďár nad Sázavou došlo k 166 nehodám, v okrese Havlíčkův Brod k 87 nehodám a v okrese Pelhřimov k 44 nehodám.⁵³

Z těchto statistických údajů tak lze vyvodit, že úsek s největším počtem dopravních nehod na 1 km dálnice D1 v Kraji Vysočina vede přes okres Havlíčkův Brod. V okrese Havlíčkův Brod tak došlo ve sledovaném období k 8,7 dopravních nehod na každý km dálnice D1. Naopak úsek s nejmenším počtem dopravních nehod na 1 km dálnice D1 v Kraji Vysočina vede přes okres Pelhřimov v počtu 2,09 nehod na 1 km dálnice D1. V okrese Žďár nad Sázavou došlo na 1 km dálnice D1 k 4,25 dopravních nehod a v okrese Jihlava k 3,65 nehod na 1 km dálnice D1.

⁵³ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.



6.4 Dopravní nehody dle národnosti řidiče

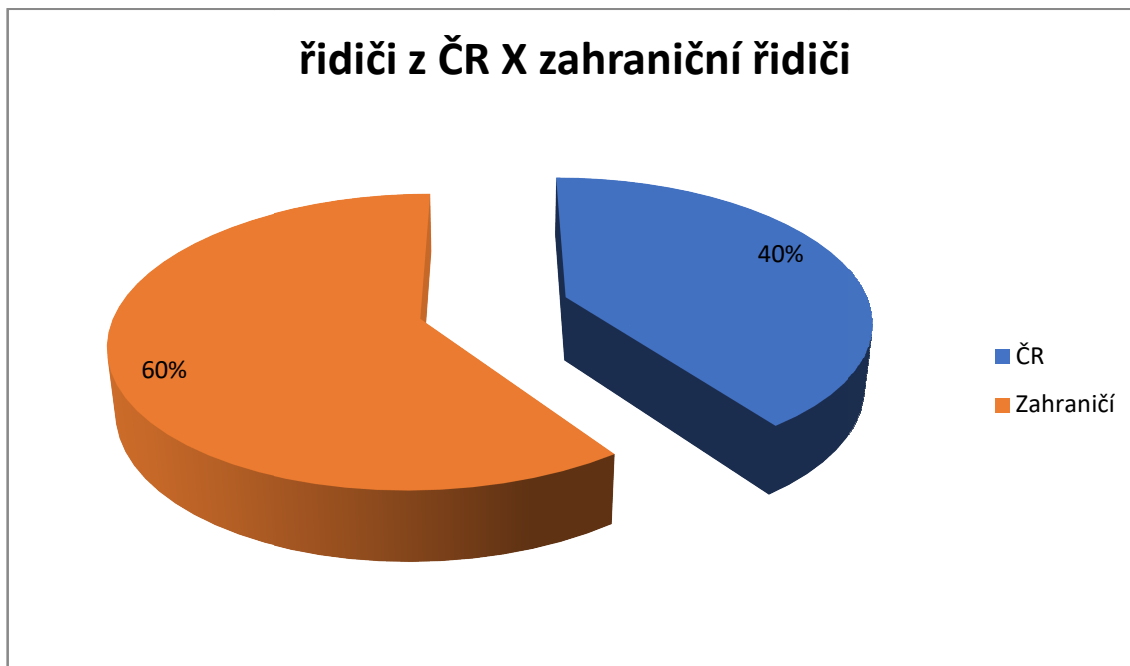
Dopravní nehody jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v Kraji Vysočina, měli na svědomí řidiči hned několika národností. Jedná se o řidiče z Česka, Slovenska, Ukrajiny, Bulharska, Maďarska, Polska, Rumunska, Bosny a Hercegoviny, Chorvatska, Makedonie, Srbska, Německa, Portugalska, Řecka, Estonska, Turecka, Lotyšska a Litvy. Nejčastějšími viníky dopravních nehod výše uvedených souprav ve sledovaném období měli v počtu 153 dopravních nehod řidiči z Česka.

Co se týče zahraničních řidičů, jsou nejčastějšími viníky dopravních nehod řidiči ze Slovenska v počtu 61 dopravních nehod. Druhými nejčastějšími viníky dopravních nehod řidičů ze zahraničí jsou řidiči z Rumunska v počtu 47 dopravních nehod. Třetími nejčastějšími zahraničními řidiči jsou řidiči z Maďarska v počtu 41 dopravních

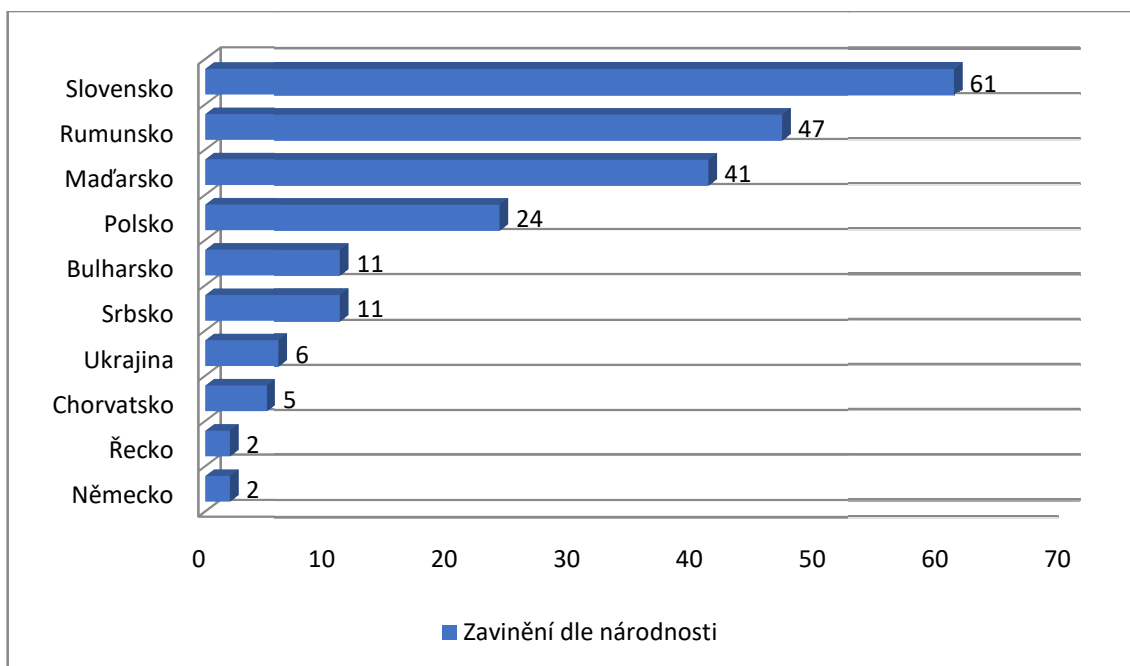
⁵⁴ Statistiky Policie ČR.

nehod za sledované období. Celkový počet dopravních nehod zaviněných zahraničními řidiči je 228 dopravních nehod.⁵⁵

Graf č. 8 – Počet dopravních nehod na dálnici D1 v porovnání českých řidičů se zahraničními řidiči⁵⁶



Graf č. 9 – Dopravní nehody zaviněné dle národnosti zahraničního řidiče⁵⁷



⁵⁵ pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

⁵⁶ Statistiky Policie ČR.

⁵⁷ Statistiky Policie ČR.

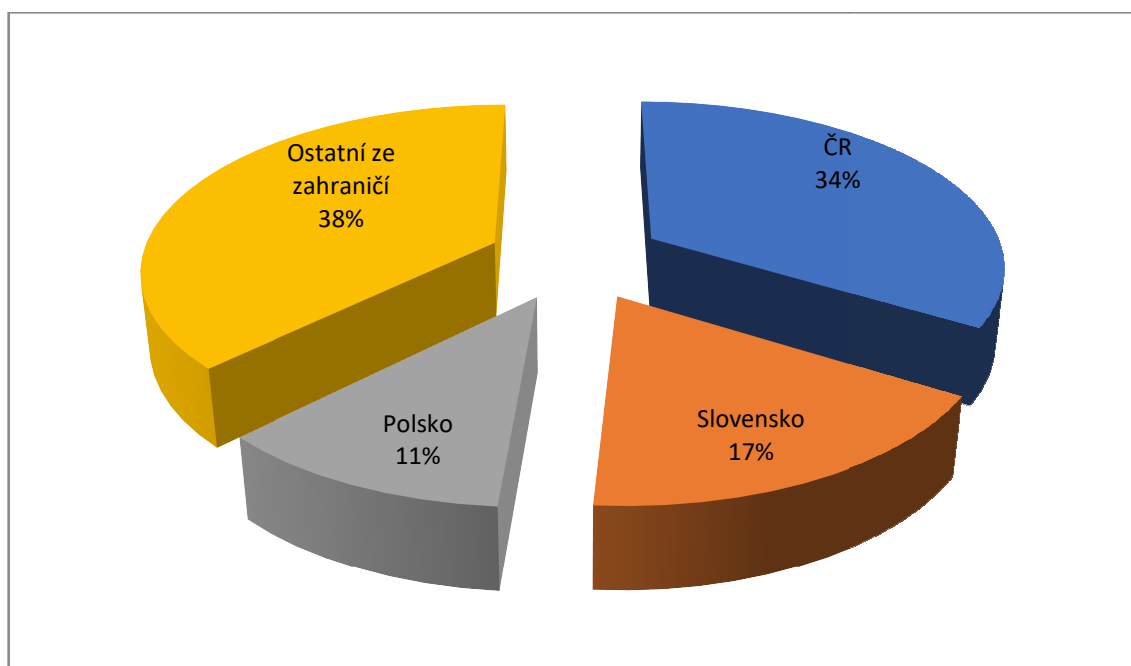
7 Průzkum zaměřený na četnost řidičů jízdních souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina a na podmínky řidičů těchto souprav

Tato část bakalářské práce je zaměřena na četnost jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v Kraji Vysočina, a to v poměru tuzemských a zahraničních řidičů.

Průzkum četnosti řidičů na sledovaném úseku byl proveden dne 10. 2. 2021 na kilometru 112 ve směru jízdy od Hlavního města Prahy k Brnu, a to v čase od 16:00 do 17:00 hod. Průzkum byl zaměřen zejména na sledování vytíženosti dálnice D1 a poměr jízdních souprav a jejich řidičů dle národnosti. Národnost samotných řidičů je pouze orientační z důvodu, že samotná konkretizace národnosti řidiče jízdní soupravy je v průzkumu uvedena dle státu, ve kterém byla jízdní souprava registrována. Přesný počet jízdních souprav ve sledovaném období na sledovaném úseku byl zaměřen zejména na české řidiče, řidiče ze Slovenska a následně řidiče ostatních států.

V průzkumu bylo zjištěno, že v daném úseku dálnice D1 ve směru jízdy od Hlavního města Prahy k Brnu projelo celkem 299 jízdních souprav. Z celkového počtu jízdních souprav projelo v daném úseku 101 českých jízdních souprav a 198 zahraničních. Ze 198 zahraničních jízdních souprav projelo v daném úseku 52 jízdních souprav ze Slovenska. Dále bylo zjištěno, že daným úsekem projelo celkem 34 jízdních souprav z Polska. Ostatní národnosti nebyly zjištěny vzhledem k tomu, že hustota provozu byla velká a také není možné pouhým pozorováním specifikovat všechny jízdní soupravy dle národnosti.

Graf č. 10 – Četnost jízdních souprav dle národnosti⁵⁸



Výše je uvedeno, že nejčastější příčinou dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v Kraji Vysočina je způsob jízdy. Konkrétně to, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla. Příčinou toho, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla, může být samotná únava řidiče z dlouhé cesty, můžou to však být i jiné faktory.

Další část průzkumu byla tedy zaměřena na to, zda řidiči výše uvedených jízdních souprav mají ve sledovaném úseku podmínky pro to, aby byli dostatečně odpočatí a dodržovali platné normy. Bylo tedy zkoumáno, zda je dostatečná kapacita parkovacích míst pro sledované jízdni soupravy.

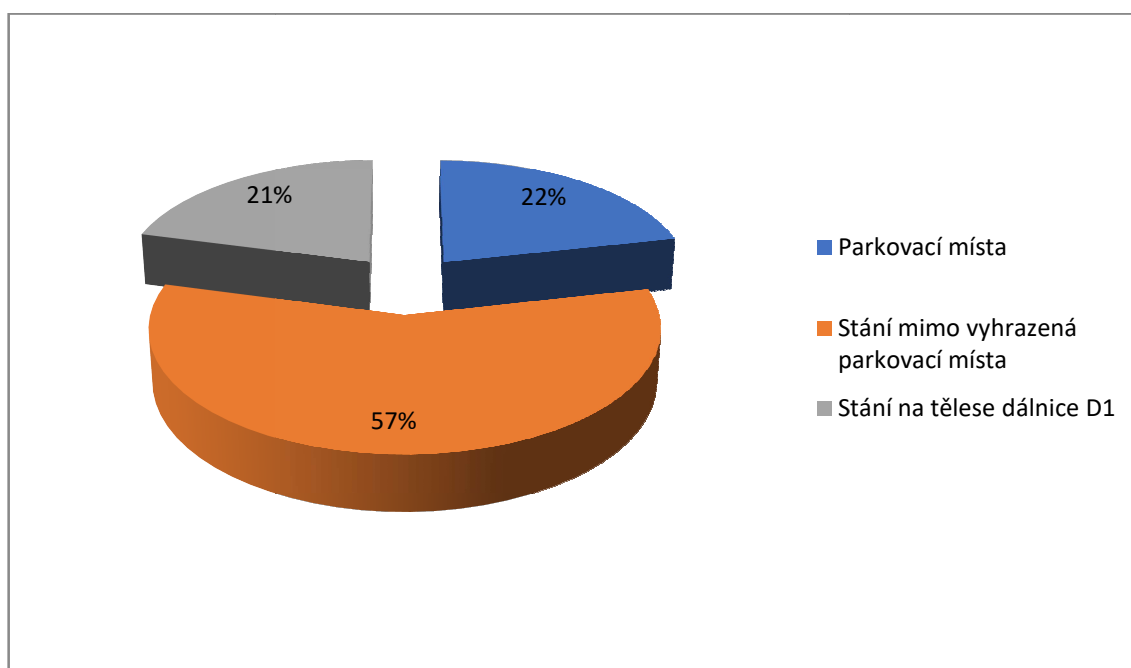
Průzkum byl proveden ve stejný den jako průzkum četnosti řidičů jedoucích po dálnici D1, a to ve 22:00 hod. Bylo zjištěno, že na kilometru 112 je pro oba jízdni směry zajištěno celkem 33 parkovacích míst pro řidiče nákladních vozidel s návěsem. Zarážející je však to, že ve 22:00 hod. parkovalo celkem 150 jízdních souprav. Z celkového počtu 150 jízdních souprav parkovalo mimo těleso dálnice D1 celkem 118 jízdních souprav. Přímo na tělesu dálnice D1 parkovalo 32 jízdních souprav.

⁵⁸ Autor

Řidiči, kteří parkovali mimo těleso dálnice D1, porušovali ustanovení § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., čímž se dopustili přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k).⁵⁹ Toto ustanovení hovoří o tom, že řidič nerespektuje dopravní značení. V tomto konkrétním případě řidiči nerespektovali vodorovné dopravní značení V10b – Stání kolmé a V10c – Stání šikmé.

Řidiči, kteří stáli přímo na tělese dálnice D1, porušili ustanovení § 36 odst. 1 písm. a). Tímto porušením se také dopustili přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k). V tomto ustanovení je dáno, že je řidiči zakázáno parkovat na dálnici jinde než na místech označených jako parkoviště.⁶⁰

Graf č. 11 – Parkování na dálnici D1⁶¹



⁵⁹ ČESKO. Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: sedmnácté. Praha: Armex Publishing, 2016, Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-44-1.

⁶⁰ ČESKO. Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: sedmnácté. Praha: Armex Publishing, 2016, Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-44-1.

⁶¹ Autor

8 Výsledek průzkumu

Z průzkumu této bakalářské práce bylo zjištěno, že pokud jde o poměr mezi četností jízdnic souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina a počtem dopravních nehod, ke kterým došlo v tomto úseku, si čeští řidiči vedou vůbec nejhůře ze všech zkoumaných národností. Celých 34 % všech jízdnic souprav jedoucích po dálnici D1 v Kraji Vysočina je registrováno v České republice. Počet dopravních nehod těchto souprav se však pohybuje okolo 40 %. Druhými nejčastějšími viníky dopravních nehod jsou řidiči ze Slovenska. Ti mají na svědomí celkem 16 % dopravních nehod, kdy četnost jízdnic souprav se pohybuje okolo 17 %. Tudíž z toho lze vyčíst, že mají ještě 1 % dopravních nehod k dobru. Stejně hodnoty platí i u řidičů jízdnic souprav ostatních národností, kde můžeme nalézt např. Rumunsko, Maďarsko, Německo, Srbsko a ostatní. Tito řidiči mají na svědomí 37 % dopravních nehod. Četnost těchto jízdnic souprav je 38 %.

Naopak řidiči z Polska si vedou vcelku dobře. Pokud jde o četnost polských jízdnic souprav, bylo zjištěno, že je to celých 11 %. Nehodovost však mají pouze okolo 7 %. Toto bylo velmi zajímavé zjištění, jelikož v našich médiích se často hovoří právě o řidičích z Polska. Nejsem si vědom, že by se tolik hovořilo o řidičích např. ze sousedního Slovenska, Rumunska nebo Maďarska.

8.1 Navrhovaná řešení ke snížení nehodovosti jízdnic souprav na dálnici D1 v Kraji Vysočina

Je třeba si uvědomit, že dopravní nehoda jako taková je nedbalostní skutek. K dopravním nehodám docházelo, dochází a docházet bude. Už jen z toho důvodu, že je rok od roku větší provoz. K samotnému snížení počtu dopravních nehod je potřeba využít několik opatření. Opatření mohou být technického nebo legislativního charakteru.

Jak je několikrát zmíněno v této bakalářské práci, nejčastější příčinou dopravních nehod jízdnic souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v Kraji Vysočina je nevěnování se řízení vozidla. Aby došlo ke snížení počtu

dopravních nehod z této příčiny, musí dojít ke zlepšení podmínek pro řidiče těchto jízdních souprav. Toto opatření bychom zařadili do technického charakteru. Aby se snížil počet dopravních nehod v důsledku nevěnování se řízení vozidla, musí dojít ke zvýšení počtu parkovacích míst. Pokud dojde ke zvýšení počtu parkovacích míst, nebudou řidiči vystaveni stresovým situacím způsobeným hledáním těchto parkovacích míst, kterých je, jak výzkum zjistil značný nedostatek. Dalším opatřením technického charakteru ke snížení počtu dopravních nehod musí dojít ze strany dopravních inženýrů Policie ČR. Ti vyhodnocují riziková místa a následně hledají kvalitní řešení ke snížení počtu dopravních nehod. Rozumíme tím kvalitní posazení dopravních značek, například ke snížení nejvyšší povolené rychlosti.

Legislativním charakterem rozumíme zpřísnění daných zákonů, zejména u mladých řidičů nebo u řidičů, kteří páchají velký počet přestupků či trestných činů v dopravě.

Dalším opatřením by mohla být spolupráce Policie ČR s organizací Ministerstva dopravy BESIP, který by vyhodnocené statistické údaje mohl dále užít v médiích, jako tomu bylo například v kampani „Nemyslíš, zaplatíš“. Neměli bychom také opomíjet vzdělávání mladých řidičů. Již v autoškole by se měli seznamovat s možnými následky dopravních nehod, jelikož tito řidiči si do jisté míry neuvědomují, jaké následky případná dopravní nehoda může ve skutečnosti mít.

Závěrem je nutno podotknout, že dopravní inženýři Policie ČR navrhli již několik opatření, která snížila počet dopravních nehod v rizikových úsecích, a to nejen na dálnici, ale i na jiných komunikacích. Kampaně, které jsou vysílány v médiích či na internetu, jistě vedly k tomu, aby se řidiči zamysleli, že by mohlo dojít k fatálním následkům při dopravních nehodách. Je však zarážející, že Česká republika není schopna zajistit dostatečný počet parkovacích míst pro tyto soupravy. Dopravci platí značné částky za užívání dálnic, ale není to nikde vidět. Je smutné, že jsou řidiči nuceni porušovat zákony jen proto, aby mohli dodržet bezpečnostní přestávky. A to, že nejsou zajištěny tyto základní potřeby řidičů, může mít za následek, že právě nevěnování se řízení vozidla je jednoznačně nejčastější příčinou dopravních nehod. Škoda jen, že nezajištění těchto základních věcí je především v České republice. Ve vyspělých zemích tento problém nebude tak drtivý. Jelikož se prozatím nová parkovací místa nestaví, můžeme předpokládat, že tento problém bude přetrvávat i v dalších letech.

Za zmírnování následků dopravních nehod také vděčíme konstruktérům vozidel. Vývojem prvků pasivní bezpečnosti ve vozidlech, které jsou zaměřeny nejen na ochranu osádky vozidel, ale také na ochranu chodců či cyklistů, zachránili možná miliony lidských životů.

9 Závěr

Závěrem této práce je třeba ohodnotit dosažení cílů, které si autor určil. Hlavním cílem bakalářské práce mělo být zjištění poměru počtu dopravních nehod za účasti tuzemských a zahraničních řidičů jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu na dálnici D1 v Kraji Vysočina a jejich vazby na četnost provozu těchto vozidel na sledovaném úseku. Analýzou policejních statistik a pozorováním četnosti řidičů jedoucích v těchto soupravách bylo zjištěno, že největší podíl dopravních nehod v poměru k četnosti jízdních souprav mají na svědomí řidiči z České republiky. Dalším zjištěním je fakt, že nejčastější příčinou dopravních nehod je nevěnování se řízení. To úzce souvisí s nezajištěním dostatečného sociálního zázemí pro řidiče jízdních souprav a jejich následnému hledání volného parkovacího místa pod tlakem.

Jako vedlejší cíl této bakalářské práce bylo určeno navrhnutí možného preventivního opatření k předcházení dopravních nehod. Hlavním návrhem autora je tak vybudování nových sociálních zázemí pro řidiče jak jízdních souprav, tak řidičů nákladní dopravy a autobusové dopravy. Pokud by se toto někdy podařilo, dojde zcela jistě k poklesu dopravních nehod zejména z důvodu nevěnování se řízení vozidla. Je třeba si uvědomit, že pokud chce stát v 21. století vybírat veškeré poplatky za užívání dálnic a vymáhat sankce za porušování zákona na řidičích, musí také přizpůsobit podmínky řidičům tak, aby tyto zákony byli vůbec schopni dodržet.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUŠTA, P, KNĚŽÍNEK, J. a SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 60/2001 Sb., zákonem č. 478/2001 Sb., zákonem č. 62/2002 Sb., zákonem č. 3.* Praha: Venice Music Production, 2005, ISBN 80-902948-2-0.
2. CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
3. CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod.* 1. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998, ISBN nevedeno.
4. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference.* Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, ISBN 978-80-260-3621-0.
5. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehody.* Praha: Ministerstvo vnitra, 2020, ISBN nevedeno
6. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod.* Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011. MV-50082-1/VO-2011.
7. KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi aneb projednávání dopravních přestupků ve správním řízení.* 1. vyd. Praha: Linde, 2002, ISBN 80-7201-321-1.
8. STRAKA, J, PELEŠKOVÁ, J. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019.* Praha: Ministerstvo vnitra, 2020, ISBN nevedeno.
9. ŠTIKAR, J. HOSKOVEC, J. ŠKOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod.* 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, ISBN 80-246-1096-5.

Elektronické zdroje

1. ADMIN *Dálnice D1* www.ceskedalnice.cz [online]. Dostupné z: ceskedalnice.cz/dalnice/d1/ [cit. 26.1.2021].
2. ADMIN. *Slovník pojmů*. www.logex.cz [online]. Dostupné z: <https://www.logex.cz/slovník-pojmu> [cit. 19.12.2020].
3. ADMIN. *Statistika nehodovosti*. www.policie.cz [online]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx> [cit. 2020-12-28].

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. *Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Vydání: sedmnácté. Praha: Armex Publishing, 2016, Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-44-1.
2. ČESKO. *Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel*, Příloha 2.
3. ČESKO. *Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů*.
4. ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*.
5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

Ostatní zdroje

1. pplk. Mgr. Jan Straka. Policejní prezidium ČR – Ředitelství služby dopravní policie – statistika DN.

Seznam tabulek a grafů

Graf č. 1 - Příčiny dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019.....	24
Graf č. 2 – Příčiny dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina.....	36
Graf č. 3 – Způsob jízdy vozidla jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina.....	38
Graf č. 4 – Nepřiměřená rychlosti jízdy vozidla jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina.....	39
Graf č.5 – Nesprávné předjíždění jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina.....	40
Graf č.6 – Nedání přednosti v jízdě jako příčina dopravních nehod jízdních souprav složených z nákladního vozidla a návěsu za roky 2015-2019 na dálnici D1 v Kraji Vysočina.....	41
Graf č. 7 – Počet dopravních nehod na 1 km dálnice D1 dle okresu v Kraji Vysočina.....	43
Graf č. 8 – Počet dopravních nehod na dálnici D1 v porovnání českých řidičů se zahraničními řidiči.....	44
Graf č. 9 – Dopravní nehody zaviněné dle národnosti zahraničního řidiče.....	44
Graf č. 10 – Četnost jízdních souprav dle národnosti.....	46
Graf č. 11 – Parkování na dálnici D1.....	47

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 - Havárie jízdní soupravy.....	13
Obrázek č. 2 – Srážka motorových vozidel	14

Příloha

Příloha zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů – Bodované přestupky

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5

ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h-1 a více v obci nebo o 30 km.h-1 a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h-1 a méně než 20 km.h-1 v obci nebo o více než 10 km.h-1 a méně než 30 km.h-1 mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2