



UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
3. LÉKAŘSKÁ FAKULTA



Ústav epidemiologie, KPL

David Buka

*Dopad legislativních změn na dopravní
nehodovost v ČR, 1990-2007*

Impact of legislative changes on traffic
accidents frequency in Czech Republic,
1990-2007

Diplomová práce

Praha, 2009

Autor práce: David Buka

Studijní program: Všeobecné lékařství s preventivním
zaměřením

Vedoucí práce: **doc. MUDr. Alexander Martin Čelko,**
CSc.

Pracoviště vedoucího práce: **Ústav epidemiologie**

Datum a rok obhajoby: 17. 6. 2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu. Současně dávám svolení k tomu, aby tato diplomová práce byla používána ke studijním účelům.

V Praze dne 1.června 2009

David Buka

Obsah

ÚVOD	5
1. Historie a výchozí stav v r.1990	6
1.1. Počátky pravidel silničního provozu	6
1.2. Stav a změny po 2. světové válce	6
1.3. Výchozí stav v roce 1990	7
2. Zákon č. 12/1997 Sb.	8
3. Novelizační vyhláška č. 223/1997 Sb.	10
3.1. Snížení maximální dovolené rychlosti v obci na 50 km/h	10
3.2. Zvýšení maximální dovolené rychlosti jízdy na dálnicích na 130 km/h	12
4. Zákon č. 361/2000 Sb.	13
4.1. Přednost chodců na přechodech pro chodce	13
4.2. Cyklistická přilba	16
5. Novela 411/2005 Sb.	18
5.1. Dětské autosedačky	19
5.2. Celodenní celoroční svícení	20
5.3. Zákaz telefonování za jízdy	21
5.4. Bodový systém	22
6. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu	26
7. Preventivní programy – The Action	28
DISKUZE	30
ZÁVĚR	33
SOUHRN	35
SUMMARY	37
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	39
PŘÍLOHY	40

Úvod

Téma své diplomové práce Dopad legislativních změn na dopravní nehodovost v ČR v letech 1990-2007 jsem si vybral z důvodu zvláštní propletenosti společensko-legislativní oblasti pravidel a zákonů s důsledky jejich existence v podobě zraněných, trvale invalidních či mrtvých osob na českých komunikacích. Jejich počty dosahují hodnot, které jsou často mnohasetkrát větší, než-li kdejaký zdánlivě nebezpečný mediálně vděčný problém. Každým rokem přichází Česká Republika o městečko s přibližně tisíci obyvateli, a to ve většině případů v produktivním věku, kteří zemřou na českých silnicích. Desetitisíce dalších se musí delší či kratší dobu uzdravovat z následků těchto nehod. Mnozí z nich se již nikdy zcela nezotaví. Zajímavé jistě je, zda změnou zákonů a pravidel je možné ovlivnit množství takových tragedií, a to samozřejmě nejlépe k nižším hodnotám. Z jednoduché premisy, že nejmírnější následky má ta nehoda, která se nestane, je jasné, že prim ve snaze snížit množství nehod hraje prevence jejich vzniku. Ohlédnutí zpět k proběhlým legislativním změnám týkajících se dopravy či k preventivním programům spolu s historií statistik dopravní nehodovosti nám poskytne obraz toho, jaký vliv změny měly, a poskytne nám i návod k tomu, jaké další změny zavést pro co nejpříznivější čísla ve statistikách budoucích.

1. Historie a výchozí stav v r.1990

1.1. Počátky pravidel silničního provozu

S objevením se nových strojů v 19. století používaných k silniční dopravě vznikla i nová potřeba určení pravidel pro užití takových vozidel. První úpravou v českých zemích byla vyhláška o jízdě silničními parostroji z roku 1875 a dále na ni navazující místodržitelské nařízení – to určovalo požadavky na vozidla a jejich označení, jednoduchá pravidla bezpečného řízení a jízdy. Rychlost jízdy v uzavřené obci nesměla být větší než rychlost koně v čerstvém klusu. V platnost vstoupilo 29.1.1900. Během 19. století a na počátku 20. následovalo mnoho zemských nařízení, která upravovala jízdu v různých speciálních situacích. V roce 1935 došlo k omezení rychlosti jízdy v uzavřených obcích na 35 km/h a o tři roky později byl vydán zákon o dopravních značkách pro silniční dopravu. Bohužel se z těchto dob nezachovaly jakékoliv záznamy o počtu nehod či dokonce o jejich následcích, takže vliv jednotlivých právních úprav na nehodovost objektivně určit nelze. Dá se však předpokládat, že tato první pravidla zavedla alespoň základní mantinely pro provoz nových strojů a zabránila chaosu, který by nastal při neexistenci těchto regulí.

1.2. Stav a změny po 2. světové válce

První změnou byl zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích. Ten však vyjmenovával pouze obecné zásady, nikoliv konkrétní pravidla provozu. V roce 1951 byly poprvé zavedeny vložky do řidičského průkazu s deseti útržky, o které řidič mohl za přestupky přijít. Po ztrátě všech deseti přicházel o řidičský

průkaz. Byla to obdoba bodového systému a první preventivní opatření v péči o rozvoj motorismu, jak byla tato vyhláška i nazvána. Během let následovalo mnoho vyhlášek, které dále provoz na pozemních komunikacích upravovaly. Zmiňme např. vyjmenování míst, kde musí řidič jet „mírnou rychlostí“, tedy do 15 km/h z roku 1953, povinnost být mimo obce připoután bezpečnostním pásem z roku 1967, změny související s otevřením první dálnice v roce 1971, rychlost v obci od 5 do 23 hodin omezena do 60 km/h v roce 1976, atd. Opět ale není možné zjistit, kolik se v těchto letech událo dopravních nehod či ke kolika úmrtím a zraněním na českých komunikacích došlo. Každá změna ale byla reakcí na nový problém, nově vzrůstající počty nehod z dané příčiny, takže i zde se dá předpokládat, že efekt byl kladný.

1.3. Výchozí stav v roce 1990

Legislativní normou v roce 1990 byla vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu). V tomto roce byl celkový počet nehod zaznamenaných policií na území ČR 94 664, při kterých bylo usmrceno celkem 1 173 osob, těžce zraněno 4 519 osob, lehce zraněno 23 371 osob a celková hmotná škoda činila 606 mil. Kč. Uvedený celkový počet nehod je nejnižší v celé sledované historii let 1990-2007, zároveň tak hodnota hmotné škody. To se dá vysvětlit podstatně nižší frekvencí silniční dopravy, stavem a hodnotou vozového parku a celkově nižším počtem motorových vozidel na českých komunikacích. V roce 1990 byly v České republice registrovány přibližně 4 miliony motorových vozidel, do roku 2006 se tento počet zvýšil o 40% na 5,6 mil. Množství

osobních automobilů se dokonce zvětšilo o 67% z 2,4 mil. na 4,1 mil.

2. Zákon č. 12/1997 Sb.

Zákon č. 12/1997 Sb. O bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích, vešel v platnost 21. 2. 1997 a reagoval na signifikantní nárůst počtu nehod v roce 1995 a 1996, každý rok o přibližně 25 000 (z původních 156 242 nehod v r. 1994 na 201 697 nehod v r. 1996). Počet usmrcených osob v r. 1994 (1473), v r.1995 (1384) a v r.1996 (1386) i v letech předchozích zůstával na velmi podobných číslech (*viz. tab. 1.*), dokonce v relaci k počtu nehod se poměr usmrcených osob na jednu nehodu snižoval. Přesto však odborníci v oblasti dopravy a zákonodárci museli reagovat na zhoršující se nehodovost, kontinuálně se zvyšující počty lehce zraněných, těžce zraněných a zvyšující se hodnoty materiálních škod.

Tab. 1. nehodovost a následky 1990 - 1997

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	Hmotná škoda v mil. Kč
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	606,0
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014,2
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,2
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,3
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	4 262,9
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,2
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 054,4
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5 981,6

Zákon byl označován za tzv. překlenovací, jelikož se již v době jeho tvorby počítalo s komplexnější normou, která jej nahradí. Určoval zejména hierarchii státní správy zodpovídající za věci týkající se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Zákon jmenuje Ministerstvo vnitra jako toho, kdo vyhláškou dále určí pravidla silničního provozu. Dále vymezuje kompetence a povinnosti okresních a krajských policejních zastupitelstev, stejně tak i oprávnění policistů. Těm umožňuje nejen zastavovat a kontrolovat řidičské a technické průkazy, ale také jim nově dává možnost řidičské průkazy na místě zadržet. Tento zákon byl ve většině paragrafů nahrazen zákony 361/2000 Sb. a 320/2002 Sb.

Efektem této právní normy byla velmi mírně snížená celková nehodovost na českých komunikacích v roce 1997. Oproti roku 1996 (201 697 nehod) klesla o 3266 nehod, avšak ten samý rok zemřelo na silnicích o 25 osob více, celkově 1 411 osob, což bylo druhé nejvyšší číslo od roku 1990. Zároveň počet těžce zraněných byl velmi vysoký (6 632), nejvyšší od roku 1990. Počet lehce zraněných a výše hmotné škody byly srovnatelné s rokem 1996. V roce 1997 se tedy podařilo zastavit strmý vzestup počtu nehod, alespoň těch nahlášených, ale celkové následky těchto nehod byly dokonce v mnoha ukazatelích horší, než-li rok předešlý. Tento zákon tedy nijak nepřispěl ke snížení mrtvých a zraněných na českých komunikacích, ale připravoval legislativní cestu pro větší změny, které se chystaly.

3. Novelizační vyhláška č. 223/1997 Sb.

Novelizační vyhláškou č. 223/1997 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, účinnou od 1. října 1997, byla rychlost v obci snížena ze 60 na 50 km/h a rychlost na dálnici mimo obec zvýšena ze 110 na 130 km/h. Motocykly byly postaveny na roveň ostatním motorovým vozidlům do 3500 kg.

3.1. Snížení maximální dovolené rychlosti jízdy v obci na 50 km/h

Vyhláška měla markantně pozitivní efekt na policejní statistiky nehodovosti, a to zejména díky tomu, že k 70% veškerých nehod docházelo právě na území obcí. Cílem této vyhlášky bylo chránit zranitelné účastníky silničního provozu, zejména chodce, cyklisty, staré lidi a děti, dále snížit neúnosný počet dopravních nehod a zejména jejich následků v obci. Argumenty pro zavedení této změny byly snížení brzdné dráhy automobilu na suchém asfaltu z 35m při 60 km/h o 20 % na 28m při 50 km/h a dále větší šance chodců na přežití či mírnějších následků při nárazu automobilu při nižších rychlostech (*viz. tab. 2.*).

Tab.2. Důsledky střetu osobního automobilu s chodcem

60 km/h	téměř každý chodec umírá (84 %)
50 km/h	cca polovina chodců umírá (45 %)
30 km/h	každý 20. chodec umírá (5 %)

Důkazem úspěšnosti této vyhlášky je dramatická změna počtu nehod a jejich následků v obci – ještě v roce 1997, na jehož konci zákon vešel v platnost, zemřelo v obci při dopravních nehodách 583 osob, o rok později v r. 1998 to bylo již 464 osob a jednalo se tak o největší snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v obci v celé historii statistik nehodovosti let 1990-2007, a to o téměř 20 %. O rok později, v r. 1999 se ale trend obrátil a v obci bylo usmrceno 507 osob, další rok 2000 již 520 osob. I tak však ale zůstávaly počty usmrcených osob při dopravních nehodách v obci pod úrovní hodnot z let před zavedením této změny. Vliv této legislativní úpravy v čase ilustruje častý vývoj dopadů legislativních změn na nehodovost na českých komunikacích. Po zavedení změny dochází k rapidnímu snížení nehodovosti a jejich důsledků, avšak po jednom roce až dvou letech, kdy se řidiči takzvaně "otrkají", dochází k obratu trendu a počet nehod a jejich následků začne opět stoupat. Zvyšující se čísla usmrcených lze však přičíst i narůstající hustotě dopravy, a tak zůstává pozitivní efekt snížení maximální rychlosti jízdy na 50 km/h na nehodovost bezpochyb zachován. Stejně zkušenosti mají i jiné evropské státy, kde snížení maximální rychlosti v obci na 50 km/h vždy vedlo k značnému snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách v obci během jediného roku (*viz. tab. 3.*).

Tab. 3. Rok zavedení max. povolené rychlosti v obci 50 km/h

Stát	Rok zavedení	Snížení počtu usmrcených
Švýcarsko	1984	10 %
Dánsko	1985	24 %
Francie	1990	15 %
Maďarsko	1993	15 %

3.2. Zvýšení maximální dovolené rychlosti jízdy na dálnicích na 130 km/h

Vyhláška také upravovala maximální povolenou rychlost na dálnicích z původních 110 km/h na 130 km/h. To přineslo za srovnatelné období, kdy poklesly počty mrtvých v obci, zvýšení o 31,1% usmrcených na dálnicích, tedy o 14 osob. Jízda za větších rychlostí po dálnici má svá specifika a klade větší nároky na řidičovu fyzickou i psychickou připravenost. Zužuje se zorné pole řidiče, zhoršuje se odhad bezpečných vzdáleností a neočekávaných provozních podmínek. Vyšší povolená rychlost samozřejmě vyžaduje i daleko důslednější dodržování pravidel. Zapomínat se nesmí ani na to, že návrhová konstrukční rychlost našich dálnic je 120 km/h. Často nepřipravení řidiči tak zvýšili počty usmrcených a zraněných na dálnicích po zavedení této změny. Státy s nejnižšími počty mrtvých na 100 000 obyvatel mají rychlostní limity na svých dálnicích uvedeny v *tab. 4*.

Tab. 4. Rychlostní limity na dálnicích, státy s nejnižší úmrtností na sinicích

Velká Británie	115 km/h
Nizozemí	120 km/h
Švédsko	110 km/h

V omezování, či spíše v neomezování maximální rychlosti na dálnicích je často zmiňována Spolková Republika Německo, kde maximální limit není určen a přesto ve statistikách nehodovosti a usmrcených osob na dálnicích patří mezi evropskou špičku (ve smyslu nejnižších počtů usmrcených a zraněných). To, že 130

km/h je tam pouze doporučeno, znamená podle současných stanovisek německých soudů, že řidič, který při nedodržení tohoto doporučení zavíní kolizi, bude obviněn z nedodržení rychlosti přiměřené. Zároveň jsou zcela běžné místní úpravy na 100 km/h na všech úsecích, které byly pro tuto rychlost kdysi budovány, jejichž současný stav rychlejší jízdu nedovoluje, na vozovce mokré či jakkoliv nevhodné pro jízdu rychlejší. Není tak tedy pravdou, že se němečtí řidiči prohání po dálnicích neomezenou rychlostí.

4. Zákon č. 361/2000 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, neboli zákon o silničním provozu, je komplexní právní normou upravující mnoho oblastí a pravidel. Vešel v platnost k 1. 1. 2001 a během následujících let byl několikrát novelizován (zákon 411/2005 Sb. a zákon 226/2006 Sb.). Jeho vznik byl motivován stále stoupajícími čísly ve statistikách dopravní nehodovosti a byly do něj vkládány velké naděje na zvrácení nepříznivých trendů.

4.1. Přednost chodců na přechodech pro chodce

Novinkou pro české řidiče velmi nezvyklou bylo zavedení faktické přednosti chodců na přechodech pro chodce. Tímto opatřením se Česká republika po dlouhém otálení v této oblasti legislativně zařadila mezi státy s velmi odpovědným přístupem k bezpečnosti silničního provozu. Tato novinka však ale neznamenala, jak bylo často mylně pochopeno, absolutní

přednost chodců při přecházení vozovky. Chodcům stále zůstává povinnost určená V § 54, odstavci 3, kde je psáno, že chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Dále se uvádí, že chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Pro řidiče je v zákoně tato nová povinnost definována jako umožnění chodci, který je na přechodu pro chodce, nebo se ho zřejmě snaží použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky. Zároveň nařizuje snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, učiní-li tak i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem. Úmysl více zabezpečit bezpečnost chodců na přechodech byl jistě dobrý, ale výklad tohoto zákona mnohými médii a nedostatečná osvěta veřejnosti ze strany policie a úřadů zapříčinily pravý opak. Tato novinka byla prezentována jako absolutní přednost pro chodce na přechodech a nebyly výjimkou případy, kdy se starší lidé pomalým krokem sunuli přes přechod, ačkoliv měli červenou, v čisté víře, že mají přednost danou zkrátka tím, že jsou na přechodu. Nepochopení či správněji nedostatečné vysvětlení tohoto pravidla se silně otisklo v množství a následcích nehod, které se na přechodech o rok později a v letech dalších udály. Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci („nedání přednosti chodci“), přecházejícímu po vyznačeném přechodu pro chodce, zahynulo v roce 2000, tedy před zavedením této změny, celkem 7 chodců a 131 bylo těžce zraněno. O rok později, v roce 2001, v roce zavedení změny, se počet mrtvých v těchto situacích více než zčtyřnásobil (30 mrtvých) a počet těžce zraněných vylétl na 210

osob. Podrobnější porovnání je uvedeno v následující tabulce (tab. 5.).

Tab. 5. Nehody z důvodu nedání přednosti chodci

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
počet nehod	496	938	893	758	869	846	816
usmrceno osob	7	30	32	19	20	21	16
těžce zraněno	131	210	234	182	210	192	197
lehce zraněno	374	736	658	592	677	651	639
nezraněno	8	15	16	14	17	23	17

Z uvedených čísel vyplývá, jak tragické následky mohou mít nesprávně uplatněná a veřejnosti chybně prezentovaná pravidla. V dalších letech se začaly snižovat alespoň počty mrtvých, ale ostatní ukazatele zůstaly prakticky stabilní a zatím se ani vzdáleně nevracejí do hodnot, které byly před r. 2001. Přesto se nepočítá s rušením této úpravy, což by se mohlo vykládat jako krok zpět a ústupek motorové dopravě. Postupná výchova řidičů a jejich adaptace na to, že je zkrátka "normální" dávat na přechodech chodcům přednost a být obezřetný v jejich blízkosti se zdá být cestou, jak v budoucnu dále snižovat počty mrtvých a zraněných na přechodech. Nezanedbatelnou roli zde hraje i technický stav přechodů a pravidla pro jejich uspořádání. Ve většině států Evropské Unie platí s minimálními odchylkami následující pravidla upravující přechody a jejich okolí.

- nejvyšší dovolená rychlost nesmí být vyšší než 50 km/h,
- chodec nesmí bez přerušení přecházet více než dva jízdní pruhy, a to ještě s podmínkou, že nesmějí být stejného

směru jízdy (s výjimkou řadicích pruhů na vedlejších větvích křižovatek),

- délka přechodu bez přerušení může činit nejvýše 7 metrů,
- musí být zajištěn optický kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost pro zastavení,
- maximální používání stavebních prvků pro usnadnění přecházení (ochranné ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, zúžení, rampy, apod.), a to na všech typech komunikací.

Po zavedení těchto úprav, které by měly zajistit Ministerstvo dopravy společně s Ředitelstvím silnic a dálnic či s obcemi, společně s výchovou řidičů, o což by se měla postarat policie ČR nejlépe formou mediálních kampaní, lze očekávat pozitivní trend ve sledovaných statistikách.

4.2. Cyklistická přilba

Dne 1. 1. 2001 nabytím účinnosti tzv. silničního zákona (č. 361/2000 Sb.) přišla povinnost používat cyklistickou přilbu pro všechny cyklisty do 15ti let, bez ohledu na povrch silnice, kde cyklista jede – tedy jak na běžné silnici, tak i na polní či lesní cestě i cyklostezce. Zde všude platí povinnost za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě. Od 1. 7. 2006 se novelizační vyhláškou 411/2005 rozšířila tato povinnost i pro cyklisty mladší 18ti let. Statistiky ukazují, že při polovině všech pádů cyklisty s úrazem dochází k poranění hlavy, která je tedy nejohroženější částí těla cyklisty. Vzhledem k tomu, že cyklistu nechrání žádné prvky pasivní bezpečnosti typu

karoserie, je význam ochrany přilbou veliký. Přilba výrazně snižuje procento poranění hlavy při nehodě. Podle studií je riziko úmrtí pro cyklistu s přilbou téměř dvacetkrát nižší, mnohem méně hrozí i další zranění hlavy: fraktur je jen pětina, poškození mozku polovina a stejně tak měkkých částí hlavy. Poranění hlavy mívají navíc závažné důsledky – mohou zanechat trvalé následky (epilepsii, poškození mozku, trvalé bolesti hlavy, poruchy rovnováhy, potíže se soustředěním, agresivitu). O významu této bezpečnostní pomůcky hovoří ještě jedno číslo : 75% všech úmrtí cyklistů způsobí zranění hlavy! Užití cyklistické přilby je samozřejmě doporučeno pro všechny cyklisty, nejlepším příkladem pro děti v jejich používání jsou pak samozřejmě rodiče. Všeobecné rozšíření jejich používání vede ke kontinuálnímu poklesu množství těžce i lehce zraněných cyklistů při dopravních nehodách od roku 2000, s výkyvem v letech 2002 a 2003 se stejně tak snižují i počty mrtvých cyklistů (viz tab. 6.).

Tab.6. Dopravní nehody s účastí cyklistů, následky, ČR

Rok	Celkový počet nehod s účastí cyklistů v ČR	Následky cyklistů		
		Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2000	5 679	151	667	3 645
2001	4 707	141	599	3 082
2002	5 084	159	589	3 341
2003	5 163	159	576	3 497
2004	4 850	131	558	3 229
2005	4 617	115	476	3 208
2006	4 185	110	480	2 848
2007	4 217	115	418	2 829

Jak velké jsou rozdíly v následcích nehod při použití a nepoužití cyklistické přilby výmluvně ilustrují následující čísla: V roce 2007 bylo 87 % usmrčených cyklistů bez cyklistické přilby, stejně tak ji neužilo 85 % těžce zraněných a 75 % zraněných lehce. Stejně tak jako v ostatních věkových kategoriích, kde je použití přilby volbou dobrovolnou, je nepochybný příznivý vliv povinnosti používat cyklistickou přilbu alespoň pro děti do 18ti let. Při používání cyklistických přileb všemi cyklisty by bylo možné zredukovat množství úmrtí a zranění cyklistů o desítky procent. Opět i zde by byla účinná mediální kampaň na jejich podporu, stejně tak i osvěta a propagace ve školách. Příspěvkem k rozšíření ochranných pomůcek ve sportu, nejčastěji pak právě cyklistických přileb, je finanční dotace pojištěncům od většiny zdravotních pojišťoven na jejich nákup. Dá se konstatovat, že trend v této oblasti je příznivý, ve společnosti se používání přileb dále rozšiřuje a dá se tak očekávat další zlepšení v černých cyklistických statistikách nehodovosti.

5. Novela 411/2005 Sb.

Tato novela vešla v platnost k 1. 7. 2006. Jedná se o soubor opatření, která mají vést ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010. To je součástí rámcové Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 dne 28. dubna 2004. Tato opatření ovlivňují jak vliv lidského činitele na množství dopravních nehod, tak i oblast dopravního prostředí a vlivy vozidel.

5.1. Dětské autosedačky

K 1. 7. 2006 zavedl tento zákon povinnost použití dětských zadržných systémů s výjimkou. Výjimka se týkala dětí, které jsou přepravovány vozidly zabezpečující přepravu dětí do mateřských nebo základních škol a na sportovní, kulturní a společenské akce, přičemž rychlost vozidla byla omezena na maximálně 70 km/h. Další výjimkou byla možnost přepravy dětí v případě, že počet přepravovaných dětí starších tří let přesahoval počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami. V tom případě mohl řidič na pozemních komunikacích, s výjimkou dálnic a rychlostních silnic, přepravovat na zadním sedadle větší počet dětí, než je počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami bez použití zadržného systému. Konec těchto výjimek nastal až k 1. květnu 2008. Od roku 2000 se počty usmrcených dětí jako spolujezdců na českých komunikacích příliš neměnily (*viz. tab. 7.*). Počty zraněných dětí jako spolujezdců si byly ve zmiňovaných letech také velmi podobné (3 503 dětí v r. 2000, 3 401 dětí v r. 2003). Výraznější změna nastala až v roce 2006, kde zapůsobil několikerý vliv – zaprvé povinnost užití dětských autosedaček, dále pak zavedení bodového systému a dalších změn. Ačkoliv k tomuto zavedení došlo až k 1. 7., efekt se pozitivně projevil ještě v roce 2006 (*viz. tab. 7., obr. 1.*). Užívání zadržných systému pro děti se ale mezi českými řidiči rozšiřuje velmi pozvolna. Například v roce 2002 bylo z celkového počtu nehod s účastí dětí v době nehody jen 17,6% dětí v dětském zadržném systému. O rok později se tento podíl zvýšil pouze na 19,3% a v roce zavedení povinnosti používání dětských autosedaček zákonem se vyšplhal na 37,5%. V porovnání se zeměmi OECD je tento podíl ale stále značně nízký (např. v USA

je to přes 70%). V roce 2007 nebylo v zádržném systému pro děti 6 dětí z celkových 16 zemřelých (téměř 40%). Postupné zvykání si českých řidičů na dětské autosedačky je tedy velmi pomalé a lze očekávat, že při širším dodržování této normy budou čísla v policejních statistikách mnohem příznivější. V této záležitosti je nyní třeba silnější osvěty a účinnějšího tlaku na rozšíření zádržných systémů, a to jak kampaněmi na jejich propagaci, tak i represemi při jejich nepoužívání.

Tab. 7. Počet usmrcených dětí jako spolujezdců

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
usmrceno	23	20	25	17	18	22	14	16

5.2. Celodenní celoroční svícení

Až do 1. 7. 2006 měli řidiči povinnost celodenního svícení pouze během tzv. zimního času. V roce 2006 skončila tato povinnost k 26. 3. Od 1. 7. 2006 začala platit novela, která praví, že motorové vozidlo musí mít za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla, nebo světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního právního předpisu. Problematika a prospěšnost tohoto nařízení je laiky často diskutována a někteří ji i kritizují s odvoláním na větší spotřebu vozidel či horší viditelnost neosvětlených účastníků silničního provozu. Odborníci se však shodují, že celoroční svícení i za dne přináší motoristovi řadu výhod. Především je protijedoucí vozidlo lépe vidět, a to znamená, že řidiči dřív a včas zaznamenají vůz v protisměru. Podle zkušeností z jiných zemí bylo očekáváno, že po zavedení povinného svícení se velmi pravděpodobně sníží počet

nejvážnějších nehod (čelní nárazy mimo obec, srážky při odbočování vlevo), u že u řady dalších se mohou zmírnit jejich následky. Odhady odborníků pravily, že počet těžkých nehod s nejméně vážnými následky by mohl klesnout dokonce až o 10 až 15 procent. Přesná čísla, jak tato změna zapůsobila v letech 2006 a 2007 na nehodovost ale neexistují, příspěvek celodenního celoročního svícení na snížení počtu nehod zaniká v množství dalších změn, které vešly ke stejnému datu v platnost.

5.3. Zákaz telefonování za jízdy

Od 1. 7. 2006 řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce (nebo jiným způsobem) telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Problém telefonování za jízdy se objevil až s širším rozšířením mobilních telefonů během devadesátých let. Identifikovali ho všechny vyspělé státy a postupně zavedly různá opatření. Během let průzkumy ukázaly, že největším problémem telefonování za jízdy není samotné držení telefonu, ale že je to zejména ztráta a omezení soustředění na jízdu. Řidič ztrácí koncentraci a je tak psychicky i fyzicky mnohem méně připraven na řešení nenadálých situací. Bylo prokázáno, že se jeho reakční čas (doba, za kterou řidič zareaguje na nenadálou situaci) se prodlužuje až o 1,5 vteřiny, což představuje prodloužení brzdné dráhy o desítky metrů, v závislosti na rychlosti vozidla. Podle psychologů také nesoustředění řidiči přehlížejí dopravní značky a častěji nedávají přednost v jízdě. Různé průzkumy prokázaly, že telefonování za jízdy zvyšuje riziko nehody obdobně jako například alkohol – riziko se zvyšuje na čtyřnásobek. Tato změna, společně s mnoha dalšími, které novela 411/2005 obsahuje, byla dalším příspěvkem k radikálnímu snížení nehodovosti a snížení počtu mrtvých a zraněných na českých

komunikacích v letech 2006 a 2007 oproti letům předchozím. Přesná čísla evidující za kolik nehod mohlo používání mobilního telefonu při řízení však neexistují, a tak nelze přesně objektivizovat vliv jen a pouze této legislativní změny. Odborná i laická veřejnost se ale shoduje na tom, že telefonování za volantem bez použití hands-free sady přispívá k větší nehodovosti, a tak je nejlepší se mu při jízdě vyhnout.

5.4. Bodový systém

Bodový systém hodnocení řidičů (dále jen bodový systém) byl vnímán mnoha řidiči jako největší změna, kterou novela 411/2005 přinášela. Jedná se o zavedení systému přidělování bodů za různé dopravní přestupky s tím, že po dosažení 12ti bodů je řidiči odebrán řidičský průkaz. Pokud tomu nebrání jiné rozhodnutí, po uplynutí jednoho roku od odebrání může postihnutá osoba požádat o znovuvydání řidičského oprávnění, ale musí opět složit zkoušky k jeho vydání. Ve své legislativě ho mají přibližně 2/3 států Evropské Unie. Bodový systém je součástí celého souboru opatření zavedených k 1. 7. 2006. Jeho zavedením jsou sledovány zejména tyto tři cíle:

1) Předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, a to formou hrozby ztráty řidičského oprávnění. Ze zkušeností z jiných států Evropy vyplývá, že již po získání pouhých 2 bodů většina řidičů začala v mnohem větší míře dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích.

2) Eliminovat ze silničního provozu ty řidiče, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu a tím jsou pro ostatní nebezpeční.

3) Eliminace korupčního prostředí při udělování pokut, kdy za přestupek bylo víceméně pouze na policistovy, jaký postih řidiči udělí. Zavedením bodového systému byly přesně definovány postihy za jednotlivé přestupky (konkrétní přestupek - konkrétní počet bodů) – viz. příloha 1.

Dopad zavedení bodového systému byl alespoň v prvních týdnech a měsících po zavedení viditelný všude. Kázeň na silnicích byla doslova vzorná a výhledově se zdálo, že statistiky nehodovosti velmi významně a dlouhodobě klesnou. Po několika měsících se však dodržování pravidel začalo vracet do stavu před zavedením bodového systému. Viníkem této menší účinnosti jsou zaprvé samozřejmě řidiči samotní, ale hlavním selháním v dohledu nad dodržováním tohoto systému je selhání Policie ČR, bez jejíž přítomnosti na komunikacích opadly u řidičů obavy z postihu. Ze zpráv Evropské komise mimo jiné vyplývá, že samotné zavedení bodového systému může přinést snížení počtu usmrcených osob o 5 až 7 %, ale při důsledném vymáhání dodržování pravidel to může být až 25 %. Na statistikách nehodovosti se projevilo zavedení bodového systému společně s ostatními novelizačními opatřeními takto: v porovnání s rokem 2005 klesl počet všech základních statistických ukazatelů nehod – počet nehod klesl o 11 297 (-5,7%), počet usmrcených o 171 osob (-15,2%), počet těžce zraněných o 406 osob (-9,2%), počet lehce zraněných o 3 743 osob (-13,4%), odhad hmotné škody o 655 mil. Kč (-6,7%). Porovnání počtu nehod a usmrcených osob zobrazuje následující tabulka, kde je

evidentní markantní změna v měsíci zavedení bodového systému (tab. 8.).

Tab. 8. Počty nehod, usmrcení, jednotlivé měsíce let 2005 a 2006

Měsíc	Počet nehod		Počet usmrcených	
	ROK 2006	ROK 2005	ROK 2006	ROK 2005
LEDEN	17 395	16 961	64	79
ÚNOR	16 862	16 375	57	51
BŘEZEN	17 723	15 527	67	65
DUBEN	15 595	14 168	71	66
KVĚTEN	17 001	16 827	85	89
ČERVEN	18 011	16 707	90	118
ČERVENEC	<u>11 721</u>	15 937	<u>73</u>	120
SRPEN	13 566	17 065	79	103
ZÁŘÍ	13 878	16 536	94	103
ŘÍJEN	15 803	16 721	101	124
LISTOPAD	15 604	17 693	100	110
PROSINEC	14 806	18 745	75	99

Pozitivní přínos bodového systému byl nepochybný, i když v dalších měsících byl zaznamenán opětovný výraznější nárůst v počtu nehod. To bylo dáno jak již zmiňovaným "otrkáním" řidičů, tak i mimořádně mírnými povětrnostními podmínkami v zimě 2006/2007 a tím pádem i větší hustotou silničního provozu v zimních měsících. *Tabulka 9.* zobrazuje přehled základních statistických ukazatelů nehodovosti od roku 2000 do roku 2007.

Tab. 9. Vývoj nehodovosti a následků, 2000 - 2007

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	HMOTNÁ ŠKODA (mil.Kč)
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,3

Negativním trendem v roce 2007 oproti roku 2006 bylo opětovné zvýšení počtu usmrčených, a to o 167 osob (+17,5%), a lehce zraněných o 1 151 osob (+4,8%). Počet těžce zraněných, nehod a hmotné škody však nadále mírně klesal. I když usmrčených oproti roku předešlému přibylo, bylo v roce 2007 usmrceno na silnicích druhé nejnížší množství osob od roku 1990 (první nejnížší – rok 2006). Spolu se stále narůstajícím počtem motorových vozidel, kterých je každým rokem registrováno

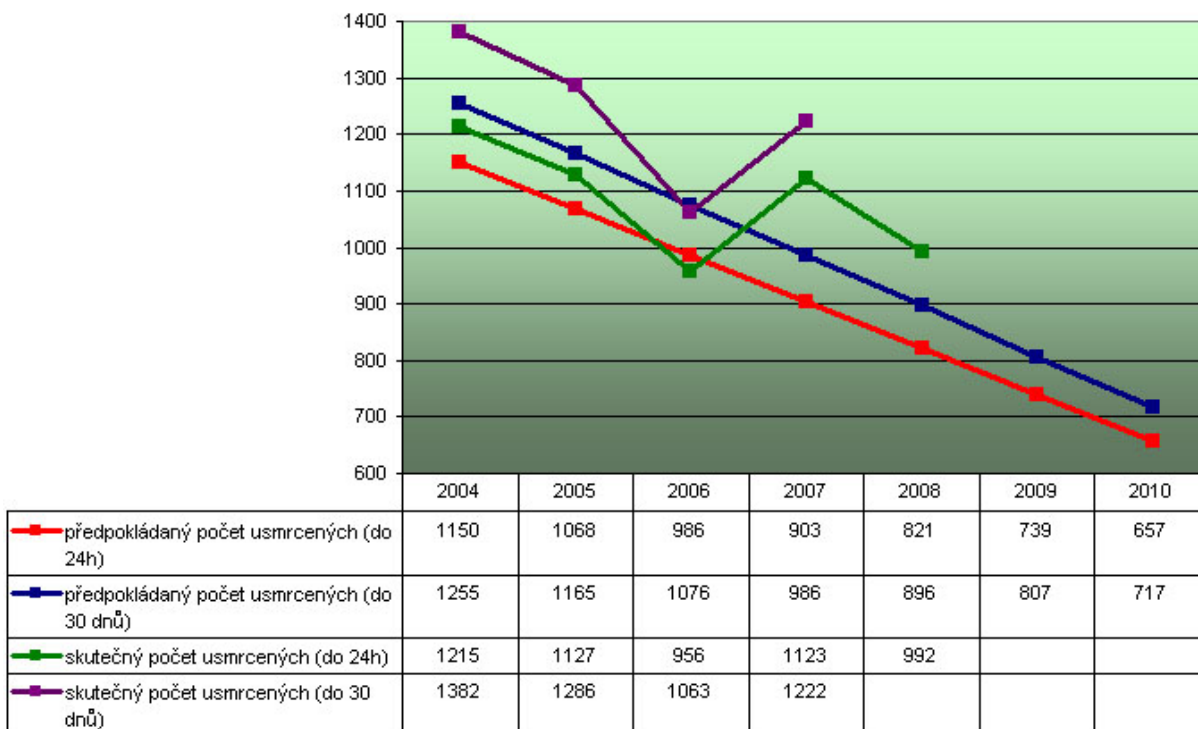
dalších 100tis., je zřejmé, že efekt bodového systému a na něj navázaných ostatních změn (celodenní celoroční svícení, dětské autosedačky, zákaz držení telefonu při jízdě) je bez pochyb pozitivní a jeho zavedení vedlo ke snížení tragických následků. Nyní je nutné zastavit nepříznivý trend ve zmíněných oblastech. Preventivní vliv má zákon sám o sobě, a tak nyní musí uplatnit svůj vliv zejména Policie ČR pomocí represivních nástrojů – postihů neukázněných řidičů. Jak je evidentní ze statistik, při dostatečné "obavě" z postihu jsou poklesy v nehodovosti velmi vysoké (červenec 2005 – 16 tis. nehod, 120 mrtvých, červenec 2006 – 11,7 tis. nehod, 73 mrtvých). Z těchto čísel vyplývá, že při dodržování pravidel silničního provozu může být na českých silnicích o mnoho méně nehod s tragickými následky, nutné je však vytvořit tlak právě na jejich dodržování.

6. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Tato strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 394 ze dne 28. 4. 2004. Jednalo se fakticky o připojení České republiky k iniciativě Evropské komise, k tzv. Bílé knize evropské dopravní politiky, která si dala v roce 2001 ambiciózní cíl snížit počet usmrcených na pozemních komunikacích do roku 2010 na 50% hodnot z roku 2000. Tato strategie je výsledkem práce mezíresortní pracovní skupiny složené ze zástupců státní správy i dalších odborníků a zástupců správy veřejné. Hlavním cílem této strategie v České republice bylo zredukovat počty mrtvých do roku 2010 na 50% hodnot roku 2002. Jedná se o dlouhodobý a otevřený dokument, který je každoročně vyhodnocován a

občasně aktualizován. Strategie je souborem prostředků k dosažení vytyčených cílů, koordinuje nástroje prevence a represe. Nedílnou součástí k dosažení úspěchu strategie je i přijetí některých legislativních změn upravujících provoz na pozemních komunikacích. Hlavní prostředky a opatření jsou uvedeny v příloze č. 2. Po třech letech existence této strategie se ukázal jak velký pozitivní přínos, tak i rezervy a nutnost dále vytrvale používat prostředky k jejímu naplňování. Vývoj plnění této strategie zobrazuje obrázek č. 2.

Porovnání skutečného počtu usmrcených s počtem předpokládaným podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (od r.2002 do roku 2010 pokles na polovinu)



zdroj: www.ibesip.cz/595_Porovnani-skutecneho-poctu-usmrcenych-s-poctem-predpokladanym-podle-Narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu se ukazuje jako správná cesta, která vede ke snížení mrtvých a těžce zraněných na pozemních komunikacích, ale jako je tomu u většiny ostatních opatření, je velmi důležité nepovolovat v jejím

plnění. V prvních letech po jejím zavedení byly trendy ve vývoji statistik nehodovosti příznivé, ale v roce 2007, kdy se řidiči opět přestali bát ve větší míře represí ze strany Policie ČR, jelikož jich na silnicích zřetelně ubylo, se trend obrátil. V roce 2007 tak realita pokulhává za vytyčenými cíly asi o 20% (počet reálně mrtvých a zraněných je asi o 20% vyšší, než byl cíl). Dodržením a využitím opatření a prostředků, které Národní strategie předkládá, se ale v budoucnosti dá očekávat příznivý vývoj.

7. Preventivní programy – The Action

Projekt The Action je původně Holandské produkce, do České republiky byl dovezen v roce 2004 agenturou EuroNet.CZ ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. První představení proběhlo 10. 12. 2004 a každoročně ho shlédne přibližně 20 000 diváků. Česká verze tohoto projektu byla po konzultacích s odborníky speciálně upravena tak, aby lépe odpovídala mentalitě a stylu mladých českých lidí a lépe je tak oslovila. Jde o první preventivní aktivitu, která pracuje s přesně danou cílovou skupinou obyvatelstva – projekt je zaměřený zejména na mladé a začínající řidiče. Zároveň prvně využívá v širším měřítku moderní komunikační prostředky. Projekt je neziskový a potřebné náklady jsou kryty částečně příspěvkem Ministerstva dopravy a částečně ze soukromých finančních zdrojů. Jedná se o specifický emotivní projekt, jehož hlavním cílem je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel. Dalšími cíly je boj proti nepřiměřeně rychlé a nebezpečné jízdě a dále je to důraz na používání bezpečnostních pásů. V podstatě se jedná o multimediální show, představení, trvající přibližně 60 minut, která má v divákovi nabudit dojem silného emotivního zážitku pomocí vtažení do děje

příběhů o tragických dopravních nehodách mladých řidičů a zobrazením všech jejich následků. A to nejen pro postiženou osobu samotnou, ale i pro její okolí. Cílem není určovat a přednášet jednotlivá pravidla chování v silničním provozu, cílem je, aby si závěry ze shlédnuté show udělal každý sám. Představení jsou organizována především pro studenty středních škol a pro žáky 9. tříd škol základních, vstupné je vždy zdarma.

Nehody mladých řidičů do 25ti let tvoří každý rok 15-20% z celkového množství dopravních nehod a mezi nejčastější příčiny těchto nehod patří již v úvodu této kapitoly zmíněná nepřiměřeně vysoká rychlost jízdy a užití alkoholu. Význam této akce a jí podobných je a bude zdá se veliký, což se dá usuzovat z výsledků průzkumu agentury STEM z konce roku 2008. Výzkum byl proveden na souboru 629 respondentů z 29 středních škol v rámci celé ČR. Cílem tohoto šetření bylo zjistit u cílové skupiny mladých lidí názory na představení The Action a dále to, zda-li a jakou paměťovou stopu v nich zanechalo. Z výsledků vyplynulo, že největší vliv na diváky měly skutečné příběhy, videa a fotografie skutečně postižených lidí dopravní nehodou, vyprávění konkrétních osob o jejich tragédiích. Také podpora podobným akcím byla velmi vysoká (94%) a celkově respondenti ohodnotili představení The Action školní známkou 1,5, což se dá hodnotit jako velmi dobré ohodnocení. Téměř všichni oslovení studenti si díky tomuto projektu podle svých slov více uvědomují nebezpečí dopravních nehod a důsledky nezodpovědného chování řidičů a tři ze čtyř oslovených studentů se domnívají, že zhlédnutí The Action bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastníků silničního provozu. Doufejme, že se výsledky průzkumu v budoucnu potvrdí v chování nové generace řidičů a tragických příběhů, které The Action sama popisuje, bude co nejméně.

DISKUZE

Sledováním vlivu jednotlivých právních úprav pravidel silničního provozu na nehodovost lze vypožorovat, že jednoznačně pozitivně (ve smyslu snížení počtu nehod) a nejvýznamněji působí každá úprava, která směřuje ke snížení rychlosti jízdy vozidel. Ať je to přímo snížení maximální povolené rychlosti (novelizační vyhláška č. 223/1997 Sb.), nebo větší postihy za její nedodržování (novela 411/2005, bodový systém). Tento předpoklad by ale vedl k tomu, že nejideálnější z pohledu snížení množství nehod by bylo snížit max. povolenou rychlost na minimum, např. 10 km/h. Je však ale evidentní, že o to lidé neusilují, chtějí co nejrychleji a zároveň i co nejbezpečněji dopravit sebe či zboží z místa A do místa B. A právě nalezení toho ideálního průsečíku množin bezpečnosti a rychlosti je úkolem pro odborníky z oblasti dopravy a silničního provozu. Ke kompromisu se musejí samozřejmě přidat i samotní provozovatelé silničních vozidel (můžeme je zde nazývat voliči) a finálně dají pravidlům svoji podobu zákonodárci v procesu schvalování zákona, který pravidla přesně formuluje. Dnes se zdá, že v Evropě je velká shoda na těchto "ideálních" povolených rychlostech – v obci 50km/h, mimo obec 90km/h, pro dálnice je rozptyl větší, kolem 110-130km/h. Je to výsledek poměrně dlouhého procesu pozorování a vyhodnocování silničního provozu a dopravních nehod, přizpůsobujícího se novým změnám, které během let přicházely. Nejen prevence a vedení řidiče k jeho "dobrovolnému" dodržování povolených rychlostí ale stačí k tomu, aby tyto rychlosti dodržoval. Na tomto má velký podíl represe, trestání a hrozba postihu neukázněných řidičů. Stále

platí, že obavy z postihu jsou leckdy účinnější, než doporučení a domluva. Ze statistik vyplývá, že po zavedení zdánlivě tvrdých pravidel, která hrozí tvrdou represí a hrozí vysokými pokutami, opravdu rapidně kleslo množství nehod a s nimi i počet mrtvých a raněných. Problém je však ten, že po měsíce tento stav a sestupný trend sice vydrží, avšak pokud chybí policisté, kteří dodržování pravidel na komunikacích vymáhají, řidiči se přestanou obávat svého postihu a opět začnou pravidla silničního provozu porušovat.

Přednost chodců na přechodech pro chodce je zvláštní kapitolou, kterou se Česká republika snaží přiblížit zemím na západ od ní. Tato změna měla vést k větší bezpečnosti chodců, a to aplikací standardního chování řidičů v zemích západní Evropy, kteří ve většině automaticky dávají chodcům na přechodu přednost. Tato úprava však u nás měla paradoxně právě opačný efekt a rok po zavedení (2001) se zvýšil počet usmrcených chodců na přechodech pro chodce na trojnásobek. Tak se nabízí otázka, zda-li má taková změna smysl a kde je chyba. Jako příčina byla identifikována nedostatečná informační kampaň o této změně a často její chybná interpretace, kdy se chodci vrhali po přechodu pro chodce bez rozhlédnutí do vozovky. Dodatečně informační kampaň proběhla a v letech následujících začaly počty takto usmrcených klesat. Dá se očekávat, že po zvyknutí si řidičů i chodců bude tento trend pokračovat.

Ostatní změny pravidel silničního provozu v této práci uvedené - povinnost používat cyklistickou přilbu pro děti do 18ti let, povinnost použití dětských zádržných systémů, celodenní celoroční svícení a zákaz telefonování za jízdy jsou jak odborníky, tak i laiky hodnoceny kladně a po jejich zavedení ve

sledovaných oblastech vždy klesly počty nehod či jejich následky. Často se však zavedení těchto změn termínově krylo se zavedením změn jiných (bodový systém), a tak se nedá přesně identifikovat jen a pouze vliv každé změny zvlášť. K jejich zavedení však nebylo a není prakticky námitek.

Stejně tak preventivní programy The Action mají širokou podporu jejich mladých účastníků i veřejnosti a dá se díky nim očekávat, že budoucí řidiči budou více opatrní a budou více domýšlet možné tragické následky nezodpovědného chování při řízení motorového vozidla.

ZÁVĚR

Dopravní nehody a jejich následky jsou problémem celé společnosti, smrt na silnicích, zranění osob a jejich léčba, trvalé následky, materiální škoda, ušlý národní důchod mrtvých a raněných, to vše se týká jak osob přímo postižených, tak všech ostatních, kdo platí daně a zdravotní pojištění. Někteří lidé bohužel, jako v mnoha jiných oblastech, nedokáží sami minimalizovat tyto negativní následky nehod svým chováním, svojí zodpovědností, a tak i v provozu na pozemních komunikacích se musela stanovit zákonem daná pravidla, jak se v provozu chovat, aby se černá čísla držela alespoň na nějaké uzdě. Důležité je najít kompromisní řešení, úpravu pravidel silničního provozu takovou, která bude co nejvíce minimalizovat počty dopravních nehod a jejich následků na jedné straně a na druhé straně bude zachovávat adekvátní podmínky pro realizaci dopravy. Ke snížení tragických čísel vede každá úprava, která snižuje maximální povolené rychlosti či zvyšuje postih jejího nedodržování, stejně tak pozitivní vliv mají i nařízení vedoucí k vyšší pasivní bezpečnosti účastníků silničního provozu (povinnost být připoután, dětské zádržné systémy, cyklistické přilby, celodenní celoroční svícení). Tak se významně projevilo snížení maximální povolené rychlosti v obci k 1. 10. 1997, stejně tak nástroj k větší represi i prevenci - bodový systém k 1. 7. 2006 spolu s ostatními změnami k tomuto datu navázanými. Od zavedení nejvýraznějších změn k 1. 7. 2006 zaznamenávají statistiky nejnižší čísla v hlavních statistických ukazatelích nehodovosti od roku 1990, ale pokud se nezvýší vymahatelnost práva při porušování těchto předpisů, trend se začne zřejmě opět obracet. Problém vymahatelnosti práva v této oblasti jde na vrub Policii ČR, která v nedostatečné míře uplatňuje své represivní

působení, a tím i působení preventivní. Na českého řidiče totiž stále nejvíce působí v dodržování pravidel právě obavy z postihu. Slibnou změnou do budoucna v tomto typu chování jsou iniciativy Ministerstva dopravy - programy pro mladé typu The Action, které drsnými příběhy o následcích nehod vedou mladé budoucí řidiče k větší zodpovědnosti při řízení motorových vozidel. Hlavním problémem je a zřejmě vždy bude chování samotných řidičů. Jejich postupnou edukací a zvykáním, že normální je být při řízení ohleduplný a opatrný, spolu s uplatňováním represivně - preventivních právních nástrojů lze zdá se časem docílit výraznějšího snižování počtu dopravních nehod i jejich následků.

Souhrn

Dopravní nehody a jejich následky jsou velkým socio-ekonomickým problémem současnosti. Jejich množství zejména v druhé polovině 20. století rapidně narůstalo v návaznosti na větší hustotu dopravy. Legislativní úpravy pravidel silničního provozu mají vést ke snížení těchto tragických čísel a tato práce měla ověřit, které z nich měly opravdu v tomto snažení úspěch. Od roku 1990 byl prvním větším zásahem zákon č. 12/1997 Sb., který reagoval na dramaticky se zvyšující čísla nehod úpravou kompetencí jednotlivých složek státní správy v dohledu na dodržování a úpravu pravidel silničního provozu. Efekt této změny ve statistikách však nebyl prakticky žádný. Další změnou byla novelizační vyhláška č. 223/1997 Sb., která snižovala max. povolenou rychlost v obci na 50 km/h. To se silně projevilo výrazným poklesem počtu usmrcených osob, zejména pak v obci. To potvrzuje zvýšení bezpečnosti provozu při nižších povolených maximálních rychlostech. Stále však každoročně umíralo na silnicích kolem 1200-1300 osob, a tak byl schválen nový zákon - č. 361/2000 Sb., který přinášel další změny – mimo jiné tzv. přednost chodců na přechodech pro chodce či povinnost cyklistické přilby pro nezletilé. Novelizace tohoto zákona (novelou 411/2005 Sb.) přinesla povinnost používat dětské autosedačky, dále svítit celoročně celý den, zakázala telefonování bez použití hands – free sady za jízdy a zavedla bodový systém trestání řidičů za jejich přestupky. Všechny tyto úpravy vedly k celkovému snížení dopravní nehodovosti i jejich následků, zejména bylo evidentní působení bodového systému. Obavy z postihu za jakékoliv porušení pravidel a připsání trestných bodů vedly k dramatickým poklesům černých čísel již v prvním měsíci po zavedení této novinky, dále pak ke snížení i

v celoročních statistikách (956 mrtvých v roce 2006). Nedostatečné vymáhání legislativních pravidel ze strany Policie ČR však opět vede k mírně se zvyšujícím číslům nehodovosti. V roce 2004 byla Vládou ČR schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která si vytýčila cíl snížit množství usmrcených při dopravních nehodách do roku 2010 na polovinu oproti roku 2004. Do roku 2007 statistiky naznačují, že i díky uvedeným legislativním úpravám se plán daří přibližně plnit. Ve výchově budoucích řidičů pak pozitivně působí preventivní programy typu The Action, které varují před důsledky nezodpovědného chování při řízení, a to multimediální formou.

Summary

Traffic accidents and their consequences are a big socio-economic problem of nowadays. Quantum of them have soared especially in the second half of 20th century in a sequence of traffic density. Legislative rules of road traffic should lead to reduction of this tragic numbers and this work is verifying, which ones of them were really successful in this effort. Since 1990, the first bigger intervention was a law number 12/1997 Sb., which has reacted to the dramatically soaring numbers of accidents by arrangement of jurisdiction of government organs in surveillance to abidance of road traffic rules. Effect of this change in statistics wasn't practically any. Next change was a amendment number 223/1997 Sb., which has reduced max. permitted speed inside a village to 50 km/h. It has a dramatic influence to reduction of the deads, especially inside the villages. It's confirming bigger safety of road traffic at lower max. permitted speed limits. But there was still about 1200 – 1300 of the deads on the streets every year, so there was ratified another law – number 361/2000 Sb., which has brought another changes – priority of passer-by on the pedestrian crossing, duty of wearing cycling helmet for underages, etc. Revision of this law n. 411/2005 Sb. has brought a duty of using special baby car-seats, then have a lights on all day during all the year, ban of using a cell-phone whitout using a hands – free set, and has set up point system of punishment. All these modifications has led to general decreasment in numbers of accidents and their consequences, especially there was obvious influence of point-system. Fear of recourse, comming for each broken rule, and

loosing the points led to significant decrease in black numbers even in the first month after establishment of these changes. The decrease was obvious also in all-year statistics (956 deaths in 2006). But insufficient enforcement of legislative rules from Police of CR is leading again to moderate accrual numbers of accidents. In 2004, there was ratified National strategy of safety of road traffic by government of CR, which has set up a goal to decrease the number of deaths in road accidents till 2010 to half against the year of 2004. Within 2007 statistics are showing, that even thanks to initiated legislative norms the plan is almost fulfilled. In the education of young drivers has positive influence preventive programmes as The Action programme, which are warning by multimedial instruments against the consequences of irresponsible behaviour.

Seznam použité literatury

Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR:
Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2003,
Praha 2004

Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR:
Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2004,
Praha 2005

Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR:
Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2005,
Praha 2006

Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR:
Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2006,
Praha 2007

Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR:
Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2007,
Praha 2008

Ministerstvo vnitra České republiky: Sbírka zákonů České republiky (on line),
dostupnost z www : <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/>

Přílohy

Příloha č. 1

Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb. - tabulka bodových pokut

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání.

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, 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	6
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6

při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na	3

některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 80 km.h ⁻¹	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1

porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
Porušení povinnosti vyplývající ze značky "Obytná zóna"nebo "Pěší zóna"	1
Porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Prostředky a opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Seznam prostředků zaměřených na konkrétní problémy

- A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí
- B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě
- C. Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog
- D. Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů .
- E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu
- F. Vytváření bezpečného dopravního prostoru
- G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě
- I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy
- J. Koordinování všech činností

Seznam opatření

- OPATŘENÍ A 1: Preventivní působení k snížení nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti
- OPATŘENÍ A 2: Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích
- OPATŘENÍ A 3: Zvýšení počtu měření rychlosti jízdy
- OPATŘENÍ B 1: Zvýšení přehlednosti křižovatek
- OPATŘENÍ B 2: Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů
- OPATŘENÍ B 3: Zvýšení počtu sledování jízdy a chůze na červenou na křižovatkách vybavených světelně signalizačním zařízením
- OPATŘENÍ B 4: Podpora ohleduplného chování všech účastníků silničního provozu
- OPATŘENÍ C 1: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a drog prostřednictvím výchovného působení
- OPATŘENÍ C 2: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu prostřednictvím intenzivnějšího dohledu PČR
- OPATŘENÍ D 1: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení
- OPATŘENÍ D 2: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR
- OPATŘENÍ E 1: Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích
- OPATŘENÍ E 2: Zvýšení právního vědomí chodců a cyklistů jako účastníků silničního provozu

OPATŘENÍ E 3: Zlepšení chování chodců a cyklistů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR

OPATŘENÍ F 1: Systematické zjišťování a odstraňování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod

OPATŘENÍ F 2: Kontrolování dodržování podmínek při silničních stavbách, zejména s ohledem na bezpečnost provozu

OPATŘENÍ G 1: Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci

OPATŘENÍ G 2: Zlepšení dosažitelnosti místa dopravní nehody subjekty Integrovaného záchranného systému

OPATŘENÍ I 1: Zvýšení účinnosti právní úpravy

OPATŘENÍ I 2: Zintenzivnění dohledu nad dodržováním právní úpravy

OPATŘENÍ I 3: Dokončení harmonizace právní úpravy ČR s EU, její průběžná novelizace

OPATŘENÍ I 4: Zvýšení účinnosti práce Policie ČR a správních úřadů

OPATŘENÍ J 1: Metodické řízení veřejné správy v rámci BESIP

OPATŘENÍ J 2: Zvýšení účinnosti práce Koordinační rady ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jejího sekretariátu

OPATŘENÍ J 3: Zajištění analytické a koncepční činnosti

OPATŘENÍ J 4: Zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích