

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v Pardubickém kraji

Lucie Vejdová

**Bakalářská práce
2014**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie Vejdová**
Osobní číslo: **E10580**
Studijní program: **B6209 Systémové inženýrství a informatika**
Studijní obor: **Informatika ve veřejné správě**
Název tématu: **Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v Pardubickém kraji**
Zadávací katedra: **Ústav systémového inženýrství a informatiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce: porovnání bezpečnosti silničního provozu v Pardubickém kraji na základě zvolených ukazatelů s využitím vhodného softwarového nástroje pro zpracování dat a vizualizaci výsledků (Excel, Clementine, Modeler, Statistica, IBM SPSS Statistic atd.). Srovnání bude provedeno na úrovni okresů. Část dat dostane student k dispozici, část dat je třeba vyhledat ve vhodných volně dostupných databázích.

Obsah práce:

1. Základní pojmy
2. Charakteristika Pardubického kraje
3. Charakteristika vybraných ukazatelů
4. Zpracování dat a vizualizace výsledků

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- [1] CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0
- [2] MELOUN, M., MILITKÝ, J. Kompendium statistického zpracování dat. Metody a řešení úlohy. 2. vyd. Praha : Academia, 2006. ISBN 80-200-1396-2
- [3] TICHÝ, M. Ovládání rizika. Analýza a management. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 80-7179-415-5



Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Tomáš Kořínek

Ústav systémového inženýrství a informatiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. září 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.



prof. Ing. Jan Capek, CSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 30. září 2013

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 6. 2014

Lucie Vejdová

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce, panu inženýru Tomáši Kořínkovi za jeho odbornou pomoc, poskytnuté materiály a cenné rady, který mi byly při zpracování bakalářské práce nápomocny.

ANOTACE

Tato práce je zaměřena na problematiku bezpečnosti silničního provozu v Pardubickém kraji jako celku i v jednotlivých okresech v letech 2007 až 2013. Práce objasní také základní pojmy a legislativu, která toto téma vymezuje a charakterizuje Pardubický kraj a silniční dopravu v kraji.

KLÍČOVÁ SLOVA

Silniční doprava, dopravní nehoda, Pardubický kraj, bezpečnost silničního provozu

TITLE

Evaluation of road safety in Pardubice Region

ANNOTATION

This work will focus on issues of road safety in the Pardubice Region as a whole and in individual districts from 2007 to 2013. Work illustrates the basic concepts and legislation that the subject defines and characterizes the Pardubice Region and road traffic in the region.

KEYWORDS

Road traffic, traffic accident, Pardubice Region, road safety

OBSAH

SEZNAM TABULEK	7
SEZNAM GRAFŮ	8
SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM ZKRATEK	10
ÚVOD	11
1 ZÁKLADNÍ POJMY	12
1.1 DOPRAVA	12
1.1.1 Druhy dopravy	12
1.1.2 Struktura dopravy	12
1.2 SILNIČNÍ DOPRAVA	13
1.3 POZEMNÍ KOMUNIKACE	13
1.3.1 Druhy pozemních komunikací	13
1.4 DOPRAVNÍ NEHODA	14
1.4.1 Příčiny vzniku dopravních nehod v silniční dopravě	14
1.5 DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK (VOZIDLO)	15
1.6 ÚČASTNÍK DOPRAVNÍ NEHODY	15
1.7 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	16
1.7.1 BESIP	16
1.7.2 Ukazatele bezpečnosti silničního provozu	16
1.8 PŘÍSTUPY K HODNOCENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI	17
2 LEGISLATIVA A STRATEGICKÉ DOKUMENTY K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	19
2.1 SMĚREM K EVROPSKÉMU PROSTORU BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011–2020	20
2.2 NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011–2020	21
3 DLOUHODOBÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ČR	22
4 CHARAKTERISTIKA PARDUBICKÉHO KRAJE	23
4.1 SILNIČNÍ DOPRAVA V PARDUBICKÉM KRAJI	23
5 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH UKAZATELŮ	26
5.1 NÁSLEDKY NEHODY	26
5.2 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ NEHODĚ	26
5.3 DRUH NEHODY	26
5.4 CELKOVÁ HMOTNÁ ŠKODA	27
5.5 ROK VÝROBY VOZIDLA	27
5.6 STAV ŘIDIČE	27
6 ZPRACOVÁNÍ DAT A VIZUALIZACE VÝSLEDKŮ	28
6.1 NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD	33
6.2 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍCH NEHODÁCH	38
6.3 DRUH DOPRAVNÍ NEHODY	40
6.4 HMOTNÁ ŠKODA	41
6.5 ZPRACOVÁNÍ DAT O STAVU ŘIDIČE	46
6.6 HLAVNÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD	47
ZÁVĚR	49
POUŽITÁ LITERATURA	50
SEZNAM PŘÍLOH	52

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1: ABSOLUTNÍ POČTY DOPRAVNÍCH NEHOD A NÁSLEDKŮ NA ŽIVOTECH V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013	30
TABULKA 2: POČTY NEHOD A USMRCENÝCH OSOB NA 1000 OB. V LETECH 2007 AŽ 2013 V JEDNOTLIVÝCH OKRESECH	32
TABULKA 3: POČTY DOPRAVNÍCH NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013	34
TABULKA 4: POČTY LEHCE A TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB NA 1000 OBYVATEL V LETECH 2007 AŽ 2013 V PARDUBICKÉM KRAJI.....	37
TABULKA 5: PROCENTUÁLNÍ ROZLOŽENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD PODLE DNÍ V TÝDNU V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013	39
TABULKA 6: PROCENTUÁLNÍ ROZLOŽENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD PODLE DNÍ V TÝDNU V OKRESECH PARDUBICKÉHO KRAJE V LETECH 2007 AŽ 2013	39
TABULKA 7: PROCENTUÁLNÍ ROZLOŽENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD PODLE MĚSÍCŮ V ROCE V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013.....	40
TABULKA 8: DRUHY NEHOD V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013 (v %).....	41
TABULKA 9: HMOTNÉ ŠKODY V ČESKÉ REPUBLICE PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V LETECH 2007 AŽ 2013	42
TABULKA 10: HMOTNÉ ŠKODY V PARDUBICKÉM KRAJI PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V LETECH 2007 AŽ 2013	43
TABULKA 11: HMOTNÉ ŠKODY V OKRESECH PARDUBICKÉHO KRAJE V LETECH 2007 AŽ 2013..	45
TABULKA 12: PROCENTUÁLNÍ ROZDĚLENÍ STAVU ŘIDIČE PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013.....	47
TABULKA 13: PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD A NÁSLEDKY NA ŽIVOTECH V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2010 AŽ 2013	48

SEZNAM GRAFŮ

GRAF 1: POČTY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČESKÉ REPUBLICE V LETECH 2007 AŽ 2013.....	28
GRAF 2: POČTY NEHOD V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013.....	29
GRAF 3: POČTY USMRCENÝCH OSOB V PARDUBICKÉM KRAJI	35
GRAF 4: POČTY USMRCENÝCH OSOB V OKRESECH PARDUBICKÉHO KRAJE V LETECH 2007 AŽ 2013	36
GRAF 5: POČTY LEHCE A TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013	37
GRAF 5: POČTY LEHCE A TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB NA 1000 OBYVATEL V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2007 AŽ 2013	38
GRAF 6: PRŮMĚRNÁ VÝŠE HMOTNÉ ŠKODY NA 1 NEHODU V ČR A PARDUBICKÉM KRAJI	44
GRAF7: PRŮMĚRNÉ HMOTNÉ ŠKODY OKRESŮ PARDUBICKÉHO KRAJE (V KČ) V LETECH 2007 AŽ 2013	46

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1: ÚZEMNÍ ROZDĚLENÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA OKRESY	23
OBRÁZEK 2: SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ V PARDUBICKÉM KRAJI.....	25
OBRÁZEK 3: VÝVOJ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 1990 AŽ 2013	33

SEZNAM ZKRATEK

BSP	Bezpečnost silničního provozu
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
DN	dopravní nehoda
EU	Evropská unie
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
NUB	Nepřímé ukazatele bezpečnosti
Sb.	Sbírka zákonů
PUB	Přímé ukazatele bezpečnosti
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

ÚVOD

Silniční doprava a přeprava je neodmyslitelnou součástí každodenního života každého z nás. Každý z nás využívá dopravu, ať už osobní či hromadnou, sotva vyjde z domu. Někteří se snaží využívat hromadnou dopravu kvůli snížení finančních výdajů, jiní dávají přednost osobní přepravě kvůli rychlejší dopravě do potřebného místa. Právě rychlost a také nervozita ale přináší riziko ohrožování bezpečnosti silniční dopravy a to vede k nehodovosti. Ta se stala hrozbou společnosti nejen u nás, ale i po celém světě. Každý den se setkáváme v médiích se zprávami o dopravních nehodách, ať už menších, kde dochází především k hmotným škodám, až po ty vážnější, které bohužel přináší také ztráty na životech. I když dopravních nehod neustále ubývá, pořád je to velmi diskutované a probírané téma dnešní společnosti.

Hlavním cílem práce je rozbor a vizualizace vybraných ukazatelů, které se zaznamenávají při dopravních nehodách. V práci jsou zároveň vysvětleny nejdůležitější pojmy, kterých se silniční provoz týká a vymezena legislativa, která téma silniční dopravy zakotvuje. Také je zde charakterizován Pardubický kraj a silniční doprava v kraji.

Pro zpracovávání dat je také třeba nadefinovat vybrané ukazatele, se kterými budu pracovat. Tyto ukazatele se zaznamenávají ve formuláři o dopravní nehodě a data z nich jsou dále počítačově zpracovávána. Rozbory jsou prováděny především pro data zaznamenaná od roku 2007 až po rok 2013 v Pardubickém kraji. Pro některé ukazatele je provedena analýza také v rámci České republiky (ČR), aby bylo možné porovnat stav v rámci celé republiky a stav v rámci Pardubického kraje.

1 ZÁKLADNÍ POJMY

Pro potřeby této práce je potřeba definovat několik základních pojmů, se kterými práce úzce souvisí a které budou nadále používány.

1.1 Doprava

Dopravou rozumíme proces přemístování věcí nebo osob z jednoho místa na druhé, která jsou od sebe prostorově odlišná. K přemístování dochází na dopravní cestě pomocí dopravního prostředku. Dopravním prostředkem může být automobil, loď, letadlo, vlak, zvíře, či vlastní chodidla a dopravní cestou je chápána pozemní komunikace, železniční trať, či řeka. [20]

1.1.1 Druhy dopravy

Dopravu lze rozdělit do tří základních typů [20]:

- pevninská – železniční, silniční, vnitrozemská plavba, speciální,
- námořní,
- vzdušná – letecká.

Jednotlivé typy dopravy se liší po stránce technické, operační, environmentální a ekonomické.

V práci bude nadále pracováno jen s typem pevninským – se silniční dopravou.

1.1.2 Struktura dopravy

Doprava je velmi rozmanité odvětví, proto je velmi mnoho kritérií, podle kterých lze dopravu členit. Za základní rozdělení dopravy se považuje dělení dle následujících hledisek [20]:

- Z hlediska přepravovaného nákladu:
 - osobní nebo nákladní,
 - individuální nebo hromadná.
- Dle pohonu:
 - motorizovaná nebo nemotorizovaná.
- Dle charakteru poskytovatele a služeb:
 - veřejná nebo soukromá.

- Dle charakteru dopravních svazků:
 - městská, vnitrostátní, mezinárodní nebo tranzitní.
- Dle prostředí, ve kterém se doprava provozuje:
 - pozemní, podzemní, vzdušná nebo vodní.

1.2 Silniční doprava

Pro potřeby práce bude třeba nadefinovat především pojem silniční doprava, kterého se celá týká.

Silniční dopravou rozumíme činnosti, kterými se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, a dále také přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [4]

Rozlišuje dva druhy silniční dopravy, a to silniční dopravu pro vlastní potřeby a pro cizí potřeby, které lze definovat takto [4]:

- Silniční dopravou pro vlastní potřeby se zajišťuje podnikatelská činnost, ke které je osoba provozující silniční dopravu oprávněna a při níž nedochází ke vznikům závazkových vztahů, jejichž předmětem by byla přeprava osob, zvířat nebo věcí.
- Silniční dopravou pro cizí potřeby se zajišťuje doprava, při které vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba je uspokojována, závazkový vztah, kde předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

1.3 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a zvláštními vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Kdo se pohybuje na pozemní komunikaci, je účastníkem provozu na pozemních komunikacích. [6]

1.3.1 Druhy pozemních komunikací

V České republice můžeme rozlišit následující druhy pozemních komunikací [6]:

- Dálnice - pozemní komunikace, která je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. V ČR je přístupná pouze pro silniční motorová vozidla, jejich konstrukční rychlost je vyšší jak 80 km/h.

- Silnice - veřejně přístupná pozemní komunikace, která je určena k používání silničními, zvláštními vozidly a chodci. Dělí se do následujících tříd: silnice I. třídy, silnice II. třídy, silnice III. třídy.
- Místní komunikace - veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží k místní dopravě. Místní komunikace může být vystavěna jako místní rychlostní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům.
- Účelová komunikace - pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí, nebo ke spojení s ostatními pozemními komunikacemi, nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelová pozemní komunikace se dělí na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné.

1.4 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda (DN) je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě, a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek. [20]

Zákon vymezuje dopravní nehodu jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. [5]

Pro účely počítačové evidence nehod se za nehodu nepovažují případy, dojde-li k poškození vozidla, usmrcení nebo zranění osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, chodcem, zvířetem nebo pevnou překážkou (např. poškození při opravě vozidla, nakládce nebo vykládce apod.).

1.4.1 Příčiny vzniku dopravních nehod v silniční dopravě

Nejprve je třeba se zaměřit na hlavní příčiny, proč vlastně dopravní nehody vznikají. Mezi hlavní vlivy, které mají za následky vznik dopravních nehod v silniční dopravě, jsou uváděny tyto příčiny [20]:

- Technický stav vozidla - příčiny DN z hlediska technického charakteru většinou spočívají v zanedbání technického stavu vozidla vlastníkem, uživatelem nebo řidičem vozidla. Většinou se jedná o benevolentní přístup k údržbě vozidla, podceňování drobných závad nebo oddalování termínu opravy.

- Dopravní prostředí - tyto příčina DN spočívá jak ve špatném stavu pozemní komunikace, kde jako typickou příčinu lze uvést neoznačenou překážku silničního provozu nebo v zimním období špatnou údržbu pozemní komunikace, tak i situaci v provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka provozu na pozemní komunikaci, například hustota provozu, povětrnostní situace či špatná viditelnost.
- Selhání člověka - selhání člověka při řízení dopravního prostředku může mít fatální následky. K nejnebezpečnějším však patří právní selhání člověka v podobě porušení konkrétních podmínek v provozu na pozemních komunikacích, které je všeobecně považováno za základní příčinu dopravní nehody.
- Ostatní subjektivní příčiny - psycho-fyziologické faktory (fyzická indispozice řidiče, dlouhá a pomalá jízda v koloně, ...), momentální zdravotní stav apod.

1.5 Dopravní prostředek (vozidlo)

Vozidlem rozumíme mechanický dopravní prostředek, který je určen k provozu na pozemních komunikacích nebo k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, kde se pohybuje jen výjimečně, jeho pohon je zabezpečen vlastní nebo cizí motorickou silou, lidskou nebo zvířecí silou a jeho pojezdové ústrojí je v přímém styku s pozemní komunikací. Rozlišujeme vozidlo motorové a nemotorové. Jejich definice zní takto [4]:

- Motorové vozidlo je poháněné motorickou silou a jedná se o vozidlo nekolejové.
- Nemotorové vozidlo se pohybuje pomocí lidské nebo zvířecí síly (např. cyklista, jezdec na zvířeti, osoba táhnoucí nebo tlačící ruční vozík širší jak 0,6 m apod.).

1.6 Účastník dopravní nehody

Mezi účastníky DN patří zejména řidiči a další osoby zúčastněné při dopravní nehodě (cyklista, chodec apod.). Účastníci dopravní nehody jsou povinni učinit taková opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost dalších osob při provozu na komunikaci a navzájem si prokázat svou totožnost a sdělit údaje o vozidle (popř. vozidlech), které mělo na dopravní nehodě účast. Dále musí oznámit zranění, poskytnout první pomoc, popřípadě zraněným přivolat záchrannou zdravotnickou službu. [5]

Účastníci DN jsou povinni neprodleně umožnit obnovení provozu na místě dopravní nehody, zejména provozu hromadné dopravy osob a nahlásit Policii ČR případné poškození

pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo. [5]

1.7 Bezpečnost silničního provozu

Definice pojmu bezpečnost silničního provozu (BSP) je v současné době problém. Odborníci nejsou jednotní v definování problematiky tohoto pojmu, protože je chápána především ve smyslu následků silničních nehod, které poškozují a ohrožují společnost. Jediné v čem jsou odborníci za jedno je fakt, že BSP představuje pro pochopení a porozumění velmi složitý systém.

1.7.1 BESIP

Řešení problematiky BSP se na mezinárodní i národní úrovni věnují mnohé vládní i nevládní instituce a organizace. Rozvojem BSP zejména formou prevence a osvěty je pověřeno oddělení Ministerstva dopravy ČR zvané BESIP (neboli zkráceně bezpečnost silničního provozu). Mezi hlavní témata, na které se BESIP aktuálně zaměřuje, patří [21]:

- používání bezpečnostních pásů,
- použití dětských autosedaček,
- dodržování maximální povolené rychlosti,
- dodržování bezpečné vzdálenosti,
- ohled na rozvíjející se cyklistickou dopravu,
- viditelnost,
- dopravní výchova.

V ČR je v současné době prováděna dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol. Zaměřena je na problematiku bezpečné chůze a orientaci v provozu na pozemních komunikacích. Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky v době mimo vyučování, například díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. [21]

1.7.2 Ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Ukazatele bezpečnosti silničního provozu rozlišujeme na přímé a nepřímé.

Přímé ukazatele

Přímé ukazatele bezpečnosti (PUB) přímo reflektují BSP na základě počtu a závažnosti následků dopravních nehod. Hlavními ukazateli jsou:

- počet nehod,
- následky nehod (počet smrtelných, těžkých a lehkých zranění),
- ekonomické ztráty (velikost hmotné škody).

Vzhledem k úpravám legislativy v oblasti povinnosti hlášení nehody Policii ČR nad určitý limit hmotných škod je vhodnější ke srovnání využívat údaje o DN, při kterých došlo ke zranění.

Každou silniční DN je možné ohodnotit z hlediska ekonomických ztrát. Principem je schopnost finančně ocenit lehká, těžká a smrtelná zranění a připočíst vzniklou hmotnou škodu. Takto vypočtená finanční částka představuje celospolečenskou ekonomickou ztrátu z dopravní nehodovosti. [8]

Nepřímé ukazatele

Nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB) se zabírají okolnostmi a jevy, kterými lze posuzovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a odhadovat její další vývoj, aniž by bylo nutné mít k dispozici údaje o dopravní nehodovosti. Vycházejí z experimentálně ověřených vztahů mezi chováním a bezpečností provozu. Jedná se například o [9]:

- měření rychlosti,
- sledování používání bezpečnostních pásů,
- svícení apod.

Od roku 2000 začal sílit tlak na vývoj dalších ukazatelů BSP, především nepřímých. Nepřímé ukazatele BSP lze považovat za míry, které jsou v příčinné souvislosti s nehodami či zraněními a používají se (kromě údajů o nehodách nebo zraněních) za účelem indikace efektivity bezpečnostních opatření a pochopení procesů, které vedou k nehodám.

Nepřímé ukazatele jsou v ČR sledovány Národní observatoří BSP, která byla vytvořena v rámci projektu Senzor. Nepřímé ukazatele jsou sledovány od roku 2005 na celkem 91 referenčních bodech základní sítě podle Metodiky sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. [9]

1.8 Přístupy k hodnocení dopravní nehodovosti

Přístupy k hodnocení DN jsou posuzovány především z mikro a makro pohledu. [22]

- Makro pohledy:
 - agregovaná data – údaje o nehodovosti (absolutní data),

- agregovaná normalizovaná data – srovnávací studie o nehodovosti (počet DN/1000 ob., počet DN/100 km silnic apod.).
- Mikro pohledy:
 - lokalizace dopravních nehod,
 - údaje o jednotlivých nehodách,
 - prostorové analýzy skupin nehod,
 - vztažení jednotlivých nehod na silniční síti k objemu dopravy (intenzitě, dopravnímu výkonu),
 - vyjádření míry rizika silniční sítě.

V práci jsou zpracovávána data především z makro pohledů, a to jak agregovaná data, tak i data agregovaná normalizovaná.

2 LEGISLATIVA A STRATEGICKÉ DOKUMENTY K BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Legislativa je v ČR zakotvena ve sbírce zákonů a má celostátní působnost. Základní ustanovení obsahují zákony, vymezující práva a povinnosti subjektů. Důležitou součástí jsou také právní předpisy územních samosprávných celků - obecně závazné vyhlášky a nařízení.

Základní právní předpisy, ve kterých je zakotvena legislativa, týkající se silniční dopravy [19]:

- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v platném znění obsahuje Smlouvu o přepravě osob, Smlouvu o přepravě nákladu dále pak Společná ustanovení ke smlouvě o přepravě.
- Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění obsahuje Smlouvu o uložení věci, Smlouvu o skladování, Smlouvu zasílatelskou, Smlouvu o přepravě věci, Smlouvu o nájmu dopravního prostředku, Smlouvu o provozu dopravního prostředku.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na po zemních komunikacích a změnách některých zákonů v platném znění vymezuje problematiku práv a povinnosti účastníků na pozemních komunikacích a pravidla provozu na pozemních komunikacích.
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a o změnách některých zákonů v platném znění vymezuje provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, přepravu nebezpečných věcí v silniční přepravě, provozování mezinárodní silniční dopravy a dopravy na území ČR a státní správu a státní odborný dozor v silniční dopravě.
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění řeší problematiku podmínek provozu silničních vozidel, přípojných vozidel a zvláštních vozidel na pozemních komunikacích.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění.
- Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v platném znění.

Mezi nejdůležitější strategické dokumenty lze zařadit na úrovni Evropské unie (EU) projekt Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v

oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 a v rámci ČR se jedná o projekt Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020.

2.1 Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu 2011–2020

I když dřívější programy EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu zaznamenaly řadu úspěchů, evropské silnice stále nejsou bezpečné. V roce 2009 zahynulo při dopravních nehodách 35 000 osob a více než 1,7 milionu lidí utrpělo zranění.

Hlavním cílem projektu jsou opatření obsažená v nových pokynech k bezpečnosti silničního provozu v EU je snížit do roku 2020 počet úmrtí na evropských silnicích o 50 %.
[23]

Mezi hlavní opatření by patřila tato [23]:

- vytvoření evropské strategie pro vzdělávání a výcvik v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která by přiměla účastníky silničního provozu řídit bezpečněji,
- sjednocení předpisů v oblasti silničního provozu na úrovni EU, díky čemuž by se při jejich porušení zacházelo se státními příslušníky všech zemí stejně,
- doporučení zemím EU, aby bezpečnostní normy, které platí pro hlavní tahy a tunely, používaly i pro komunikace nižších tříd,
- vzájemné uznávání výsledků technických kontrol vozidel v rámci EU (tzn., že technická kontrola vašeho vozidla, která byla provedena v Česku, by automaticky platila i v ostatních zemích Unie),
- zvyšování bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků silničního provozu (zejména motocyklistů) tak, že se zlepší komunikace mezi orgány a účastníky silničního provozu a zavede se pravidelná kontrola motocyklů, mopedů aj.,
- zdokonalení nástrojů, které slouží ke sběru a analýze údajů o nehodách, což by zlepšilo sledování pokroku dosaženého v oblasti bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých zemích EU a poskytlo přesnější informace pro nová opatření v této oblasti.

EU se rozhodla jednat a zároveň také chce navázat na úspěchy, kterých bylo dosaženo programem bezpečnosti silničního provozu v období 2001–2010 a bylo zachráněno více než 78 000 životů. Problémy bezpečnosti silničního provozu jsou společné všem zemím EU. Ta tak může členské státy podpořit v jejich spolupráci a při výměně informací. [23]

2.2 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 je samostatný projekt Ministerstva dopravy. Vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v ČR. [25]

Hlavním cílem tohoto projektu je snížení do roku 2020 počtů usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.

Strategie vytváří podmínky pro širší zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Cestou k tomu je nalezení společných charakteristik zúčastněných subjektů, návazně na ně vymezení jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a adresná specifikace jejich činností v příslušném akčním programu.

K tomu, aby se nová strategie stala pro příští dekádu skutečně efektivním nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je třeba účinným způsobem zapojit nejen veškeré zainteresované subjekty, ale především všechny další účastníky silničního provozu.

Tato strategie byla schválena usnesením Vlády ČR ze dne 10. srpna 2011 č. 599. [25]

3 DLOUHODOBÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ČR

Od roku 1970 do roku 2011 se v ČR snížil počet úmrtí o 61% a počet zranění nehod přibližně o 22%. V tomto období se více než zdvojnásobil počet vozidel. V poslední dekádě (2000–2011) se snížil počet úmrtí o 48%. Počet těžce zraněných se snížil v posledních letech v podobném poměru jako počty úmrtí. [24]

Ve vývoji dopravní nehodovosti lze pozorovat následující čtyři období [24]:

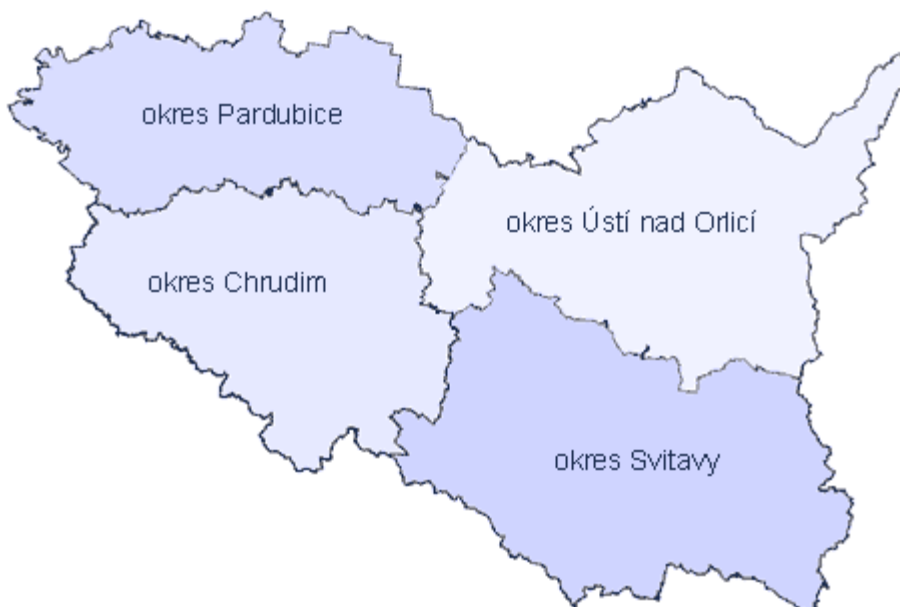
- 1) V letech 1970 až 1986 se počet úmrtí snížil a na nejnižší úrovni byl v roce 1986. V tomto roce byl počet úmrtí na milion obyvatel v tehdejší Československu srovnatelný s nejméně úspěšnými evropskými státy. Tento pozitivní vývoj byl vysvětlen následujícími faktory:
 - zavedení prvních rychlostních limitů ke dni 1. července 1979 (osobní automobily 90 km/h, těžká vozidla 70 km/h, motocykly 80 km/h),
 - provádění nařízení, kdy docházelo k pozastavování řidičských průkazů řidičů, kteří nejsou schopni platit pokuty za své dopravní přestupky,
 - intenzivní rozvoj dálniční sítě byl zahájen na konci roku 1960 (v roce 1980 byla otevřena dálnice mezi Prahou a Brnem),
 - rychlejší rozvoj a modernizace vozového parku.
- 2) 1986–1996: Počet úmrtí se začal po roce 1986 mírně zvyšovat, rychleji se zvyšoval po roce 1989 a vrcholu dosáhnul v roce 1994. Lze to vysvětlit především nárůstem motorizace a zvyšování počtu vozidel ve státě.
- 3) 1997–2003: Počet usmrcených osob se pohyboval v určitém rozmezí. První výrazně pozitivní změnou bylo snížení omezení rychlosti v obcích na 50 km/h dne 15. října 1997. Dne 1. ledna 2001 bylo zavedeno povinné denní svícení v zimním období a prioritní pro chodce u přečhodů pro chodce.
- 4) 2004–2011: Pozitivní trend zrychlil po roce 2003 v souvislosti s realizací Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Práce policie byla v těchto letech intenzivnější. Nejvíce pozitivních výsledků bylo dosaženo v roce 2006 - nejlepších od roku 1990. Po zavedení bodového systému v červenci 2006 bylo také dosaženo lepších výsledků v silniční dopravě.

4 CHARAKTERISTIKA PARDUBICKÉHO KRAJE

Pardubický kraj je devátým největším krajem ČR, co se rozlohy týče a leží jak na území Čech, tak i na území Moravy. [1] Kraj se rozprostírá na ploše o rozloze 4 519 m² a celkový počet obyvatel v kraji k 31. 12. 2013 činil 515 956 obyvatel, přičemž průměrná hustota 112 obyvatel na 1 km². Sídlním městem je město Pardubice, kde žije 89 467 obyvatel. V čele kraje je hejtman JUDr. Martin Netolický, Ph.D. [3]

Kraj se dále dělí na čtyři okresy (obrázek 1), a to okres Pardubice, okres Chrudim, okres Ústí nad Orlicí a okres Svitavy. V kraji je celkem 451 obcí, a toho 15 obcí s rozšířenou působností a 26 obcí s pověřeným obecním úřadem. [2]

Rozdělení Pardubického kraje na okresy



Obrázek 1: Územní rozdělení Pardubického kraje na okresy

Zdroj: [18]

4.1 Silniční doprava v Pardubickém kraji

V Pardubickém kraji se stejně jako v celé republice nachází rozsáhlá silniční síť (celá silniční síť PK je vyobrazena na obrázku 2). K 1. 1. 2014 je v Pardubickém kraji evidováno celkem 3 598,4 km silnic a jejich rozdělení je následující [7]:

- dálnice: 8,8 km (0,2 %),
- rychlostní silnice: 3,1 km (0,1 %),
- silnice I. třídy: 454,9 km (12,6 %),

- silnice II. třídy: 913,4 km (25,4 %),
- silnice III. třídy: 2 218,8 km (61,6 %).

Celková délka silniční sítě v okrese Pardubice je 786 km a z toho [7]:

- dálnice: 8,8 km,
- rychlostní silnice: 3,1 km,
- silnice I. třídy: 125,4 km,
- silnice II. třídy: 139,4 km,
- silnice III. třídy: 509,2 km.

Délka silniční sítě v okrese Chrudim je 999,5 km a z toho [7]:

- silnice I. třídy: 88,1 km,
- silnice II. třídy: 246,8 km,
- silnice III. třídy: 664,6 km.

Délka silniční sítě v okrese Ústí nad Orlicí činí 895,2 km a z toho [7]:

- silnice I. třídy: 127,1 km,
- silnice II. třídy: 269,1 km,
- silnice III. třídy: 499 km.

Délka silniční sítě v okrese Svitavy je 917,8 km a z toho [7]:

- silnice I. třídy: 114,3 km,
- silnice II. třídy: 258,1 km,
- silnice III. třídy: 545,3 km.

K množství dopravních nehod dochází také při přejíždění železničních přejezdů. V kraji se nachází 158 železničních přejezdů a 122 podjezdů. V okrese Pardubice je celkem 22 železničních přejezdů, v okrese Chrudim 60, v okrese Ústí nad Orlicí celkem 38 a v okrese Svitavy také 38 železničních přejezdů. [7]



Obrázek 2: Silniční a dálniční síť v Pardubickém kraji

Zdroj: [10]

5 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH UKAZATELŮ

Ze všech ukazatelů, které se zaznamenávají ve formuláři o dopravní nehodě (viz. Příloha A), jsem si zvolila několik ukazatelů, se kterými budu dále pracovat. Jsou to:

- časové údaje o dopravní nehodě,
- lokalita nehody,
- druh nehody,
- charakter nehody,
- celková hmotná škoda,
- stav řidiče.

5.1 Následky nehody

Při určování následků nehody se určují počty osob usmrcených, počty osob s lehkým a počty osob s těžkým zraněním.

Počty se do formuláře uvádí vždy dvojciferně podle skutečnosti zjištěné do 24 hodin po nehodě. Pokud nedojde při nehodě k usmrcení nebo poranění osob, vyplňuje se tato položka nulami. Pokud osoba zúčastněná dopravní nehody zemře od 24 hodin do 30 dnů po dopravní nehodě, musí být provedena změna pomocí tzv. formuláře změn.

5.2 Časové údaje o dopravní nehodě

Do časových údajů o dopravní nehodě se zaznamenává den, měsíc, rok, hodina a minuta dopravní nehody dvojciferným číslem.

V údajích hodina se uvádí kódy 00 – 24. Pokud nelze hodinu, kdy se dopravní nehoda stala, zjistit, uvede se kód 25.

V údajích minuta se zapisuje kód 00 – 59. V případě, že nelze minutu dopravní nehody určit, uvede se kód 60.

5.3 Druh nehody

Druhem nehody se určuje, s jakou překážkou došlo ke střetu. Jednotlivé druhy srážek se označují kódem:

- kód 1 - srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem,
- kód 2 - srážka s vozidlem zaparkovaným či odstaveným,
- kód 3 - srážka s pevnou překážkou,

- kód 4 - srážka s chodcem,
- kód 5 - srážka s lesní zvěří,
- kód 6 - srážka s domácím zvířetem,
- kód 7 - srážka s vlakem,
- kód 8 - srážka s tramvají,
- kód 9 - havárie,
- kód 0 - jiný druh nehody.

5.4 Celková hmotná škoda

Celková hmotná škoda se uvádí ve stokorunách (určující je odhad policie na místě nehody). Jedná se o škodu na všech zúčastněných vozidlech, nákladu, zařízení komunikace a na objektech (např. ploty, budovy apod.) poškozených při nehodě.

5.5 Rok výroby vozidla

U roku výroby se uvádí poslední dvojčíslí roku výroby motorového vozidla. V případě, že rok výroby nelze zjistit (např. vozidlo z ciziny či vozidlo bez dokladů), uvede se kód „XX“.

5.6 Stav řidiče

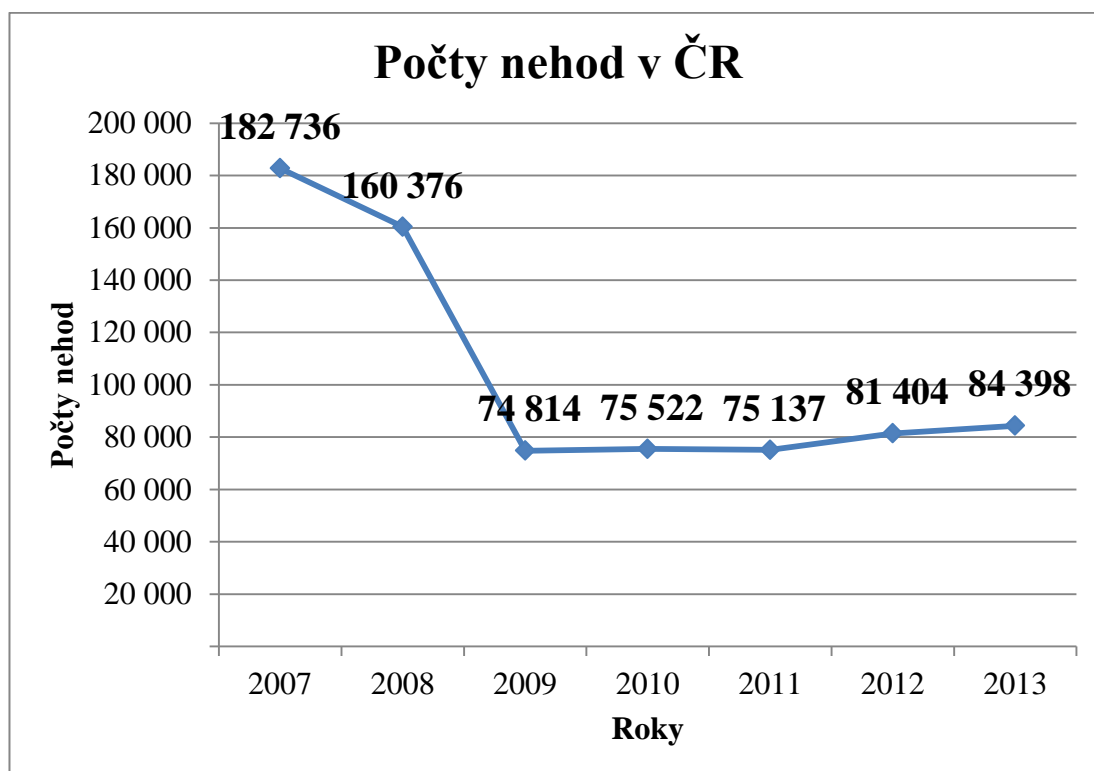
Tento ukazatel posuzuje stav řidiče při způsobení dopravní nehody. Jednotlivé stavy jsou opět opatřeny kódy:

- kód 1 - dobrý, žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny,
- kód 2 - unaven, usnul, náhlá fyzická indispozice,
- kód 3 - pod vlivem léků, narkotik,
- kód 4 - pod vlivem alkoholu, obsah alkoholu v krvi do 0,99 ‰,
- kód 5 - pod vlivem alkoholu obsah alkoholu v krvi 1 ‰ a více,
- kód 6 - nemoc, úraz apod.,
- kód 7 - invalida,
- kód 8 - řidič při jízdě zemřel (infarkt apod.),
- kód 9 - pokus o sebevraždu, sebevražda,
- kód 0 - jiný nepříznivý stav.

6 ZPRACOVÁNÍ DAT A VIZUALIZACE VÝSLEDKŮ

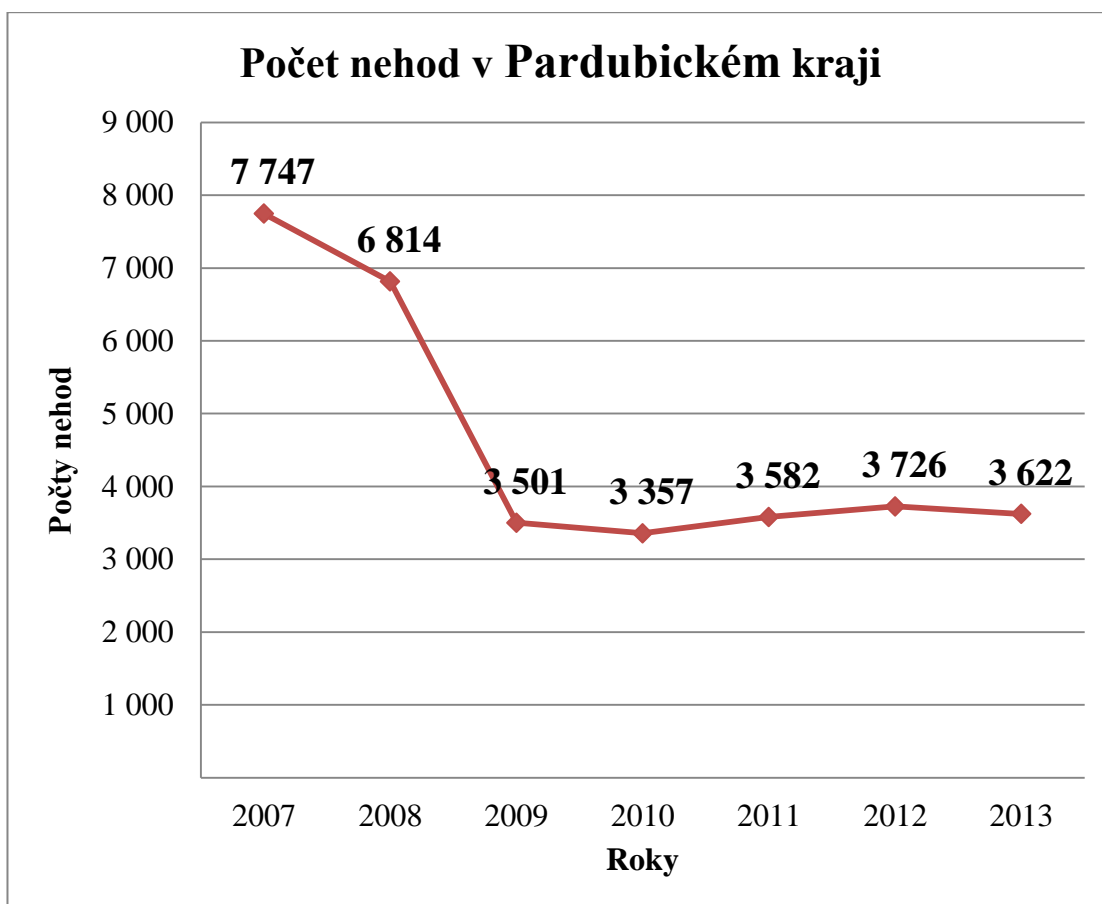
Pro zpracovávání dat byla používána data získaná ze statistických ročenek PČR a z dat Českého statistického úřadu.

Do grafů jsem zpracovala údaje o absolutních počtech dopravních nehod v celé ČR (graf 1) a v Pardubickém kraji (graf 2) v letech 2007 až 2013. Z grafů je patrné, že mezi lety 2008 a 2009 došlo k razantnímu úbytku jak u počtů dopravních nehod v ČR, tak i v Pardubickém kraji. Tento úbytek byl způsoben především z toho důvodu, že v roce 2009 došlo ke změně legislativy a snížil se počet ohlášených dopravních nehod. Nový zákon, který vešel v platnost k 1. 1. 2009, totiž posouvá výši hranice, kdy je povinné nahlásit dopravní nehodu z 50 000 Kč na 100 000 Kč.



Graf 1: Počty dopravních nehod v České republice v letech 2007 až 2013

Zdroj: vlastní zpracování



Graf 2: Počty nehod v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013

Zdroj: vlastní zpracování

Pro lepší přehlednost jsem si nejprve zpracovala data v tabulce 1. Jedná se o absolutní počty nehod, počty usmrcených osob a počty usmrcených připadajících na 1000 nehod v jednotlivých okresech ve vybraných letech. V tabulce si můžeme všimnout, že počty dopravních nehod neustále klesají a klesají také počty usmrcených osob, ale tím, že nehody klesají rychleji než počty nehod, zaznamenáváme velké výkyvy v počtech usmrcených na 1000 nehod. V roce 2011 v okrese Svitavy sledujeme téměř 30 usmrcených osob na 1000 nehod. Můžeme si také všimnout, že okres Pardubice má vždy nízký počet usmrcených na 1000 nehod, což je způsobeno tím, že v okrese Pardubice, především v samotných Pardubicích je velmi rozšířená doprava a denně tudy projede velké množství vozidel ať už osobní či hromadné dopravy. S rozšířenou dopravou ve městech je spojeno také množství nehod, při kterých dochází především k hmotným škodám a ne k újmám na životech. Nejvyšší počet usmrcených osob je zaznamenán v roce 2007 a nejnižší naopak v roce 2013. U okresů dochází k výkyvům v jednotlivých letech.

Tabulka 1: Absolutní počty dopravních nehod a následků na životech v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013

ROK	Okres	Počet nehod	Počet usmrcených osob	Počet usmrcených připadajících na 1000 nehod
2007	Chrudim	1 566	18	11,5
	Pardubice	3 300	18	5,5
	Svitavy	1 254	13	10,4
	Ústí nad Orlicí	1 627	17	10,4
	Pardubický kraj	7 747	66	8,5
2008	Chrudim	1 374	15	10,9
	Pardubice	2 900	10	3,4
	Svitavy	980	17	17,3
	Ústí nad Orlicí	1 560	13	8,3
	Pardubický kraj	6 814	55	8,1
2009	Chrudim	699	10	14,3
	Pardubice	1 487	19	12,8
	Svitavy	558	7	12,5
	Ústí nad Orlicí	757	11	14,5
	Pardubický kraj	3 501	47	13,4
2010	Chrudim	629	7	11,1
	Pardubice	1 439	24	16,7
	Svitavy	531	14	26,4
	Ústí nad Orlicí	758	15	19,8
	Pardubický kraj	3 357	60	17,9
2011	Chrudim	729	7	9,6
	Pardubice	1 488	13	8,7
	Svitavy	536	16	29,9
	Ústí nad Orlicí	829	12	14,5
	Pardubický kraj	3 582	48	13,4
2012	Chrudim	791	4	5,1
	Pardubice	1 437	16	11,1
	Svitavy	572	13	22,7
	Ústí nad Orlicí	926	9	9,7
	Pardubický kraj	3 726	42	11,3
2013	Chrudim	737	5	6,8
	Pardubice	1 297	11	8,5
	Svitavy	596	9	15,1
	Ústí nad Orlicí	992	10	10,1
	Pardubický kraj	3 622	35	9,7

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce 2 jsou zaznamenány počty nehod a počty usmrcených osob přepočítané na 1000 obyvatel. V tabulce je patrné, že k nejvyššímu počtu dopravních nehod dochází každoročně v okrese Pardubice, kde se v roce 2007 vyšplhal počet dopravních nehod dokonce přes 20 na 1000 obyvatel. Nejvíce nehod se ve všech okresech, mimo Ústí nad Orlicí, stalo v roce 2007. V Ústí nad Orlicí byl kritičtější rok následující, tedy rok 2008. Nejméně nehod se každoročně stává v okrese Svitavy. V roce 2010 to bylo pouze 5 nehod na 1000 obyvatel. Nejmenší počet nehod, opět mimo okresu Ústí nad Orlicí, zaznamenal rok 2010. V okrese Ústí nad Orlicí byl nejmenší počet nehod zaznamenán v roce 2009.

V případě počtů usmrcených osob bylo v rámci Pardubického kraje usmrceno nejvíce osob při nehodách v roce 2007 a nejméně usmrcených osob bylo v roce 2013. Pro okres Chrudim byl nejtragičtější rok 2007, pro okresy Ústí nad Orlicí a Svitavy to byl rok 2008 a pro okres Pardubice to byl rok 2012. Nejméně usmrcených osob bylo u okresu Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí v roce 2013 a v okrese Chrudim to byl rok předcházející, tedy rok 2012.

**Tabulka 2: Počty nehod a usmrcených osob na 1000 ob. v letech 2007 až 2013
v jednotlivých okresech**

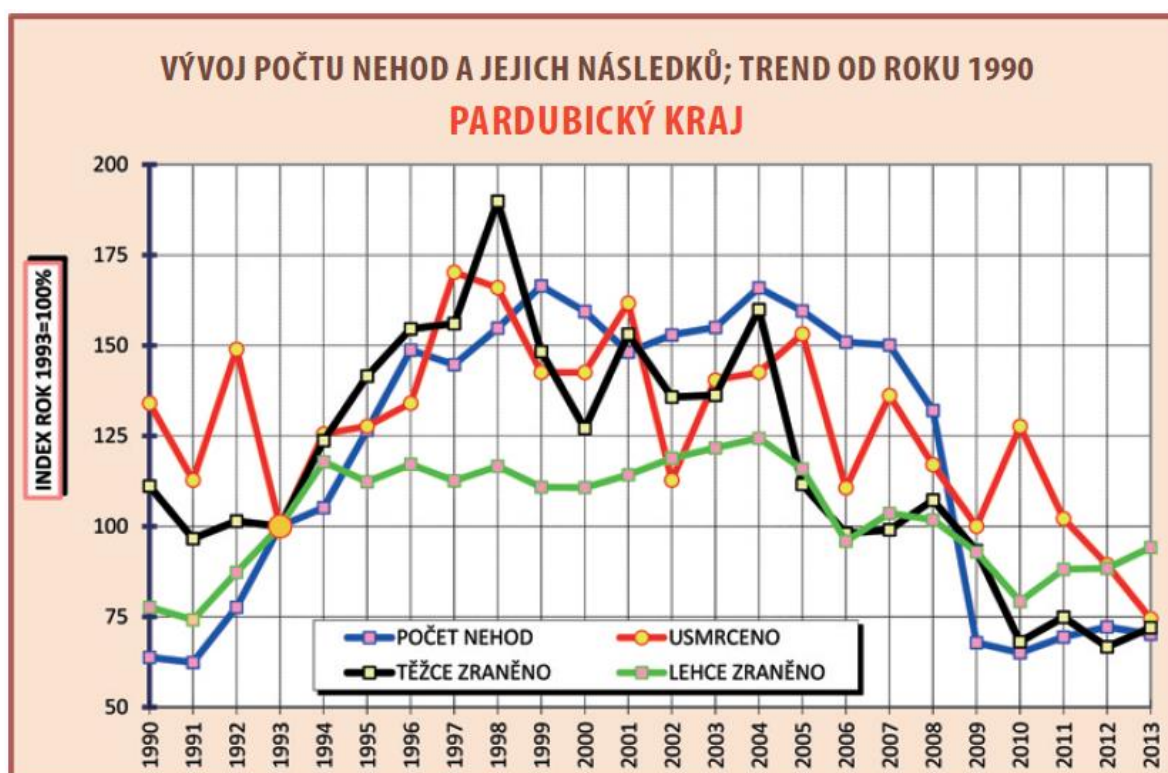
ROK	Okres	Počet nehod	Počet nehod na 1000 ob.	Počet usmrcených osob	Počet usmrcených na 1000 ob.
2007	Chrudim	1 566	15,08	18	0,173
	Pardubice	3 300	20,13	18	0,110
	Svitavy	1 254	11,97	13	0,124
	Ústí nad Orlicí	1 627	11,72	17	0,122
	Pardubický kraj	7 747	15,15	66	0,129
2008	Chrudim	1 374	13,17	15	0,144
	Pardubice	2 900	17,42	10	0,060
	Svitavy	980	9,39	17	0,163
	Ústí nad Orlicí	1 560	14,87	13	0,124
	Pardubický kraj	6 814	13,23	55	0,107
2009	Chrudim	699	6,70	10	0,096
	Pardubice	1 487	8,88	19	0,113
	Svitavy	558	5,30	7	0,067
	Ústí nad Orlicí	757	5,44	11	0,079
	Pardubický kraj	3 501	6,78	47	0,091
2010	Chrudim	629	6,03	7	0,067
	Pardubice	1 439	8,54	24	0,142
	Svitavy	531	5,05	14	0,133
	Ústí nad Orlicí	758	5,45	15	0,108
	Pardubický kraj	3 357	6,49	60	0,116
2011	Chrudim	729	6,97	7	0,067
	Pardubice	1 488	8,80	13	0,077
	Svitavy	536	5,09	16	0,152
	Ústí nad Orlicí	829	5,95	12	0,086
	Pardubický kraj	3 582	6,91	48	0,093
2012	Chrudim	791	7,59	4	0,038
	Pardubice	1 437	8,54	16	0,154
	Svitavy	572	5,45	13	0,124
	Ústí nad Orlicí	926	6,66	9	0,086
	Pardubický kraj	3 726	7,21	42	0,081
2013	Chrudim	737	7,08	5	0,048
	Pardubice	1 297	7,69	11	0,065
	Svitavy	596	5,69	9	0,086
	Ústí nad Orlicí	992	7,15	10	0,072
	Pardubický kraj	3 622	7,02	35	0,068

Zdroj: vlastní zpracování

6.1 Následky dopravních nehod

Z údajů ve statistických ročenkách PČR jsem zpracovala údaje o následcích dopravních nehod. Jedná se především o údaje o usmrcených osobách a osobách s těžkým či lehkým zraněním.

Na obrázku 3 můžeme sledovat vývoj počtu nehod a jejich následků od roku 1990 až do roku 2013. Z grafu je patrné, že až do roku 1996 počty nehod stoupají a poté se drží na přibližně stejné výši. Mezi lety 2008 a 2009 dochází k razantnímu snížení dopravních nehod a k udržování této výše až do roku 2013. V roce 2012 došlo k mírnému nárůstu dopravních nehod, ale v roce 2013 došlo k opětovnému snížení tohoto počtu.



Obrázek 3: Vývoj počtu nehod a jejich následků v Pardubickém kraji v letech 1990 až 2013

Zdroj: [17]

Do tabulky 4 jsou zpracovány údaje o absolutních počtech dopravních nehod a počtech usmrcených, lehce a těžce zraněných osob v Pardubickém kraji. Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, počet DN v Pardubickém kraji klesá. Stejně je to i u počtu usmrcených, lehce i těžce zraněných osob, kde dochází také k postupnému snižování těchto čísel. Nejvyšší čísla tedy zaznamenáváme v letech 2007 a 2008.

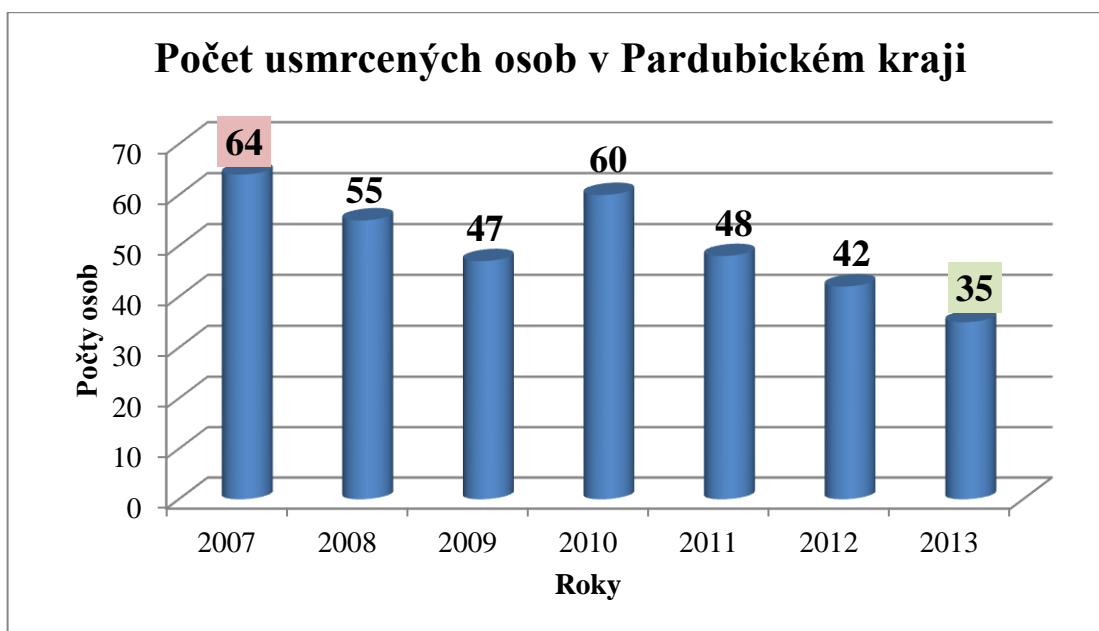
Nejnižší počet lehce zraněných osob je z roku 2010, těžce zraněných v roce 2012 a nejméně usmrcených osob bylo v roce 2013. Bohužel v roce 2013 však zaznamenáváme opět mírný nárůst jak u těžce, tak i u lehce zraněných osob.

Tabulka 3: Počty dopravních nehod a jejich následků v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013

Rok	Celkový počet nehod	Počet usmrcených osob	Počet těžce zraněných osob	Počet lehce zraněných osob
2007	7 747	64	205	1 492
2008	6 814	55	222	1 466
2009	3 501	47	193	1 338
2010	3 357	60	141	1 141
2011	3 582	48	155	1 269
2012	3 726	42	138	1 273
2013	3 622	35	149	1 356

Zdroj: vlastní zpracování

V grafu 3 jsou zpracována data o absolutních počtech usmrcených osob při dopravních nehodách v Pardubickém kraji. Lze si všimnout, že počet usmrcených každoročně naštěstí klesá a v loňském roce se počet usmrcených osob dostal na dlouhodobě nejnižší počet. Výkyvu si můžeme všimnout v roce 2010, kdy oproti předešlému roku došlo k výraznému nárůstu počtu usmrcených osob. V následujících letech poté dochází opět ke snižování těchto počtů.

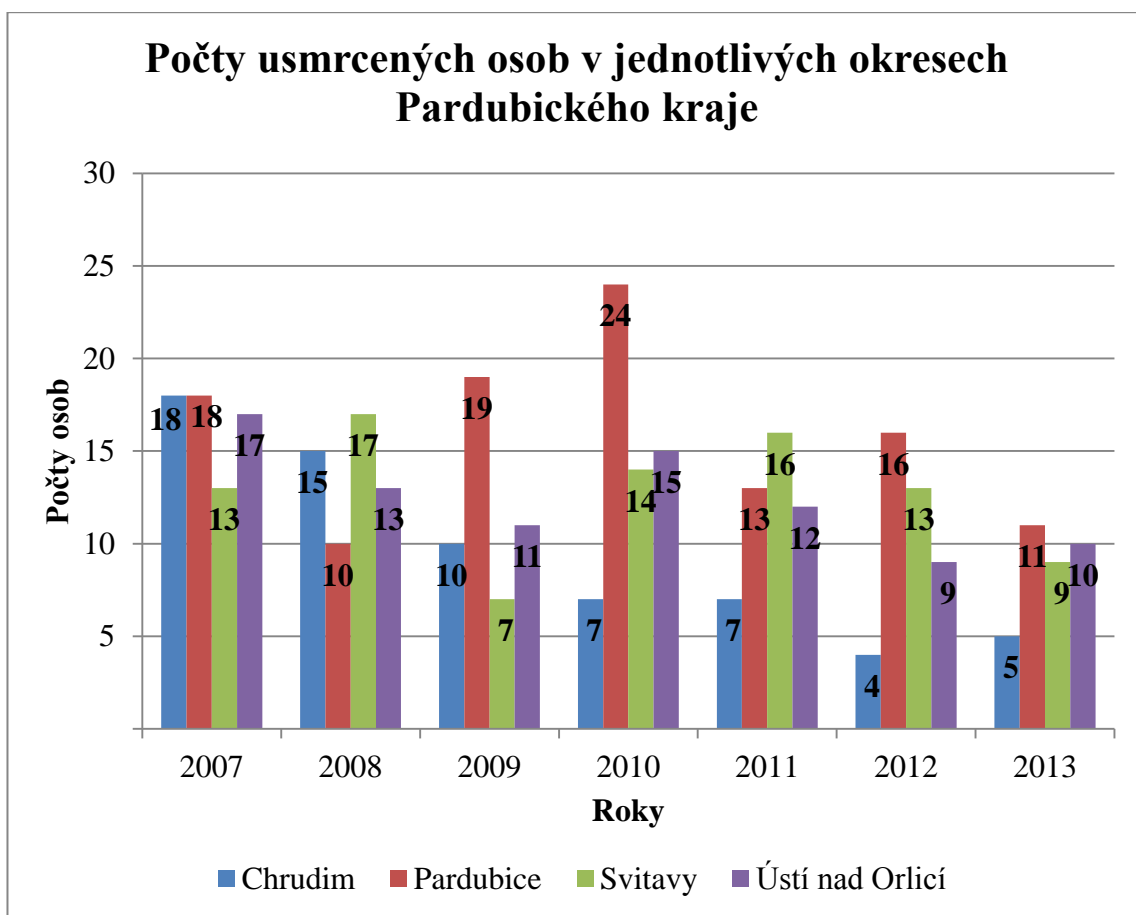


Graf 3: Počty usmrcených osob v Pardubickém kraji

Zdroj: vlastní zpracování

V grafu 4 jsou zaznamenány absolutní počty usmrcených osob pro jednotlivé okresy v Pardubickém kraji. V grafu je patrné, že v okrese Chrudim byl zaznamenán nejvyšší počet usmrcených osob v roce 2007 a stejně tomu bylo i v okrese Ústí nad Orlicí. Okres Svitavy zaznamenal nejvyšší počet usmrcených v roce 2008 a v okrese Pardubice je to rok 2010.

Nejnižší počty usmrcených osob byly pro okres Chrudim i Ústí nad Orlicí zaznamenány v roce 2012, pro okres Svitavy byl nejméně tragický rok 2009 a pro okres Pardubice rok 2008.

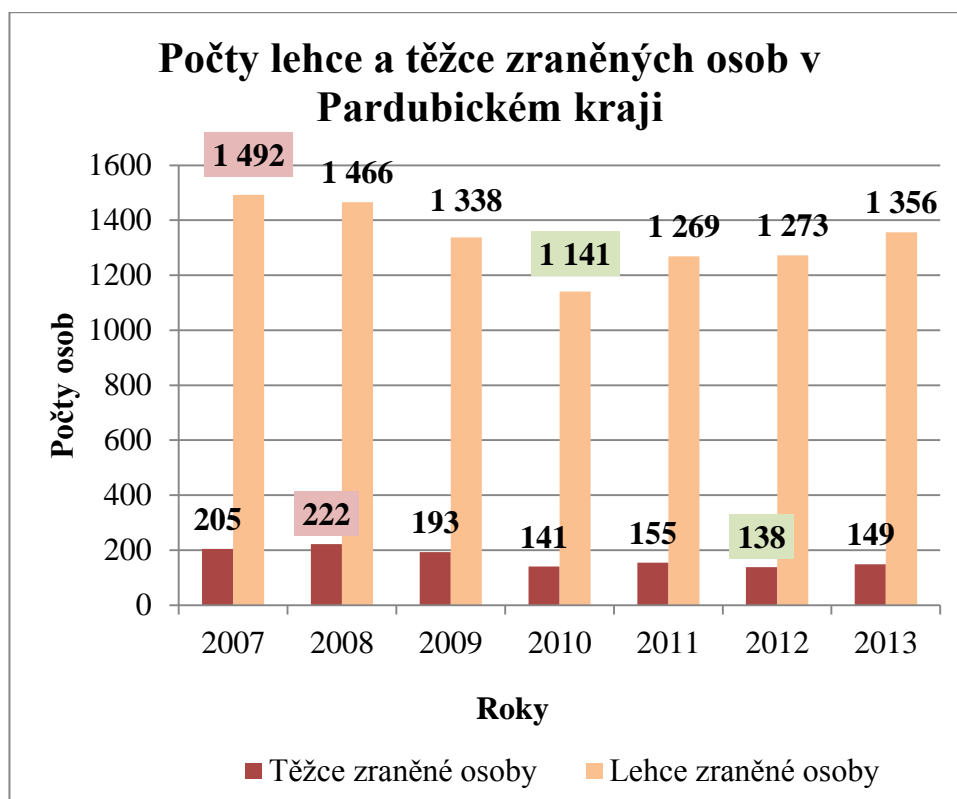


Graf 4: Počty usmrcených osob v okresech Pardubického kraje v letech 2007 až 2013

Zdroj: vlastní zpracování

V grafu 5 jsou zaznamenány počty lehce a těžce zraněných osob v PK. Z grafu je patrné, že nejnižší počty u lehce zraněných osob jsou z roku 2010. Po tomto roce dochází u počtů lehce zraněných osob k nárůstům. U těžce zraněných osob je nejnižší hodnota u roku 2012. I v roce 2013 dochází u těžce zraněných osob oproti předešlému roku k nárůstu.

Nejvyšší počty u těžce i lehce zraněných zaznamenávají roky 2007 a 2008. V dalších letech tato čísla naštěstí oproti rokům předešlým klesají, ale po roce 2010 opět přichází mírný nárůst hodnot.



Graf 5: Počty lehce a těžce zraněných osob v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013

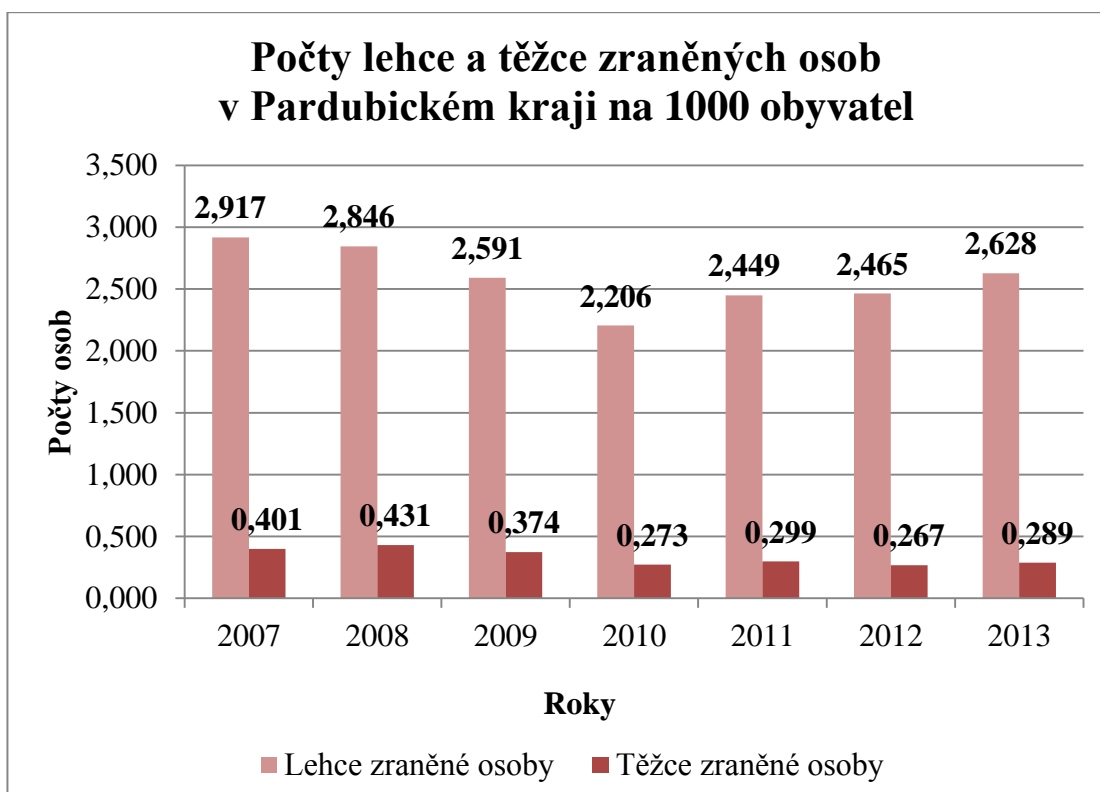
Zdroj: vlastní zpracování

Do tabulky 5 jsou zpracovány údaje o počtech těžce a lehce zraněných osob na 1000 obyvatel. Z tabulky je zřejmé, že nejvyšší počet zraněných těžce byl v roce 2008 a lehce v roce 2007 a nejmenší počty jak lehce, tak i těžce zraněných jsou zaznamenány v roce 2010.

Tabulka 4: Počty lehce a těžce zraněných osob na 1000 obyvatel v letech 2007 až 2013 v Pardubickém kraji

Rok	Celkový počet nehod	Počet těžce zraněných osob	Počet těžce zraněných na 1000 obyvatel	Počet lehce zraněných osob	Počet lehce zraněných na 1000 obyvatel
2007	7 747	205	0,401	1 492	2,917
2008	6 814	222	0,431	1 466	2,846
2009	3 501	193	0,374	1 338	2,591
2010	3 357	141	0,273	1 141	2,206
2011	3 582	155	0,299	1 269	2,449
2012	3 726	138	0,267	1 273	2,465
2013	3 622	149	0,289	1 356	2,628

Zdroj: vlastní zpracování



**Graf 5: Počty lehce a těžce zraněných osob na 1000 obyvatel v Pardubickém kraji
v letech 2007 až 2013**

Zdroj: vlastní zpracování

6.2 Časové údaje o dopravních nehodách

Za pomoci statistických údajů Policie ČR jsem zpracovala do tabulek časové údaje o dopravních nehodách v PK, a to z hlediska dnů v týdnu a z hlediska měsíců v roce.

Tabulka 5 zpracovává údaje o rozložení dopravních nehod mezi dny v týdnu v PK. Z tabulky je patrné, že k největšímu počtu dopravních nehod dochází v pátek, kdy se lidé vrací domů z prací a odjíždí pryč na víkendy. Je však zajímavé, že nejméně dopravních nehod se stává v neděli, kdy se lidé často vrací z víkendů a studenti odjíždí do škol. I soboty zaznamenávají ve všech letech nízké počty nehod oproti ostatním dnům. Ostatní dny v týdnu se pohybují ve všech letech okolo 15% a nedochází zde k žádným větším výkyvům.

Tabulka 5: Procentuální rozložení dopravních nehod podle dní v týdnu v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pondělí	16,34	16,14	15,41	15,56	15,82	14,71	15,63
Úterý	15,12	15,02	14,61	14,39	13,96	14,43	15,61
Středa	15,47	15,93	14,90	14,77	15,38	15,10	14,79
Čtvrtek	15,54	15,06	15,27	14,99	15,47	15,86	15,03
Pátek	17,44	17,54	16,64	17,63	16,49	16,85	16,79
Sobota	11,19	11,16	12,45	12,57	12,52	12,37	12,10
Neděle	8,89	9,16	10,73	10,08	10,38	10,68	10,05

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 6 zpracovává opět údaje o rozložení dopravních nehod mezi dny v týdnu, tentokrát pro jednotlivé okresy PK. V tabulce je patrné, že v jednotlivých okresech je trend stejný jako u tabulky v PK.

Tabulka 6: Procentuální rozložení dopravních nehod podle dní v týdnu v okresech Pardubického kraje v letech 2007 až 2013

	Chrudim	Pardubice	Svitavy	Ústí nad Orlicí
Pondělí	14,48	11,11	11,56	11,43
Úterý	14,97	16,03	13,56	14,63
Středa	18,09	16,85	16,03	15,3
Čtvrtek	15,18	16,95	14,67	15,61
Pátek	19,47	20,17	19,06	18,07
Sobota	17,81	18,88	15,63	15,49
Neděle	8,52	9,49	9,49	9,47

Zdroj: vlastní zpracování

Do tabulky 7 jsem zpracovala údaje o dopravních nehodách v Pardubickém kraji dle jednotlivých měsíců v roce. Z tabulky je patrné, že ve všech měsících se počty dopravních nehod pohybují okolo 8%, tedy roční období se příliš nepodepisuje na počtech dopravních nehod. Vyšší počty dopravních nehod můžeme zaznamenat zejména na začátku zimy, tedy v měsících říjen, listopad a prosinec. Zajímavé je, že v roce 2010 je nejvyšší procento počtu DN oproti ostatním rokům v červnu, tedy v letním období. Pod 8% se nehody dostávají především v měsících únor, březen a duben.

**Tabulka 7: Procentuální rozložení dopravních nehod podle měsíců v roce
v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
LEDEN	7,69	8,45	9,75	8,00	7,84	8,07	8,11
ÚNOR	6,34	7,36	7,02	6,72	6,39	7,52	7,67
BŘEZEN	7,80	8,40	6,92	7,92	6,95	7,44	7,33
DUBEN	8,14	8,19	7,85	7,45	7,74	7,65	7,41
KVĚTEN	8,84	8,39	8,19	8,62	8,67	8,63	8,78
ČERVEN	8,62	8,44	8,13	8,99	8,82	8,71	8,65
ČERVENEC	8,45	8,24	8,47	8,46	8,30	8,18	8,41
SRPEN	8,56	8,05	8,36	8,89	8,76	8,60	8,46
ZÁŘÍ	8,70	8,41	8,25	8,72	8,99	8,45	8,79
ŘÍJEN	8,85	9,22	9,46	8,45	9,47	9,45	9,57
LISTOPAD	9,83	8,73	8,45	8,98	8,67	8,31	8,59
PROSINEC	8,17	8,10	9,16	8,81	9,41	8,98	8,25

Zdroj: vlastní zpracování

6.3 Druh dopravní nehody

Tabulka 8 zpracovává údaje o druhu dopravní nehody. Jedná se o procentuální poměr z celkového počtu dopravních nehod v Pardubickém kraji. Můžeme si všimnout, že nejvyšší procento ve všech okresech je u srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, tedy střed dvou a více vozidel. Takové nehody se stávají především z důvodů nepřiměřené rychlosti, nesprávného předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávném způsobu jízdy a v neposlední řadě jsou to také technické závady.

Nejnižší procento je u srážky s tramvají, jelikož v Pardubickém kraji se s tramvají nesetkáme. Zajímavé je, že nízké procento nehod se objevuje každoročně také u srážky s vlakem. I když se v médiích často setkáváme se zprávami o srážce vozidel s vlakem a dalších nehodách na železničních přejezdech, tak oproti celkovému počtu dopravních nehod je počet těchto nehod minimální.

Tabulka 8: Druhy nehod v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013 (v %)

Druh nehody	Počet % z celkového počtu DN			
	Chrudim	Pardubice	Svitavy	Ústí nad Orlicí
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	44,1	56,7	44,2	44,5
Srážka s odstaveným vozidlem	15,1	14,2	14,5	13,8
Srážka s pevnou překážkou	17,7	13,6	20,9	23,4
Srážka s chodcem	2,7	2,0	3,1	3,1
Srážka s lesní zvěří	6,0	5,4	5,8	4,5
Srážka s domácím zvířetem	0,5	0,4	0,3	0,3
Srážka s vlakem	0,4	0,1	0,1	0,1
Srážka s tramvají	0,0	0,0	0,0	0,0
Havárie	12,1	5,5	6,4	8,4
Jiný druh nehody	1,4	2,2	1,7	1,6

Zdroj: vlastní zpracování

6.4 Hmotná škoda

Podle dat získaných ze statistických ročenek Policie ČR byla zpracována tabulka 9 zaznamenávající škody jak celkové, tak i průměrné v letech 2007 až 2013 na území České republiky. Z tabulky je zřejmé, že celkový počet nehod i celková hmotná škoda meziročně klesá, ale naopak stoupá průměrná hmotná škoda na jednu dopravní nehodu. Nejvyšší počet dopravních nehod je zaznamenán v roce 2007 a nejnižší v roce 2009. Hmotná škoda je nejvyšší také v roce 2007 a nejnižší je uvedena v roce 2011. U průměrné hmotné škody se nejvyšší hodnota vyšplhala přes 66,5 tisíce Kč v roce 2009 a naopak nejnižší hodnota je zaznamenána v roce 2007. Můžeme si tedy všimnout, že s tím, jak klesá počet dopravních nehod a celková výše hmotné škody, se naopak zvyšují hodnoty u průměrných hmotných škod.

Tabulka 9: Hmotné škody v České republice při dopravních nehodách v letech 2007 až 2013

Rok	Celkový počet nehod	Celková hmotná škoda (v Kč)	Průměrná hmotná škoda na 1 nehodu (v Kč)
2007	182 736	8 467 288 000	46 336
2008	160 376	7 741 464 700	48 271
2009	74 814	4 981 091 000	66 579
2010	75 522	4 924 986 900	65 213
2011	75 137	4 628 080 800	61 595
2012	81 404	4 875 417 400	59 892
2013	84 398	4 938 173 400	58 511

Zdroj: vlastní zpracování

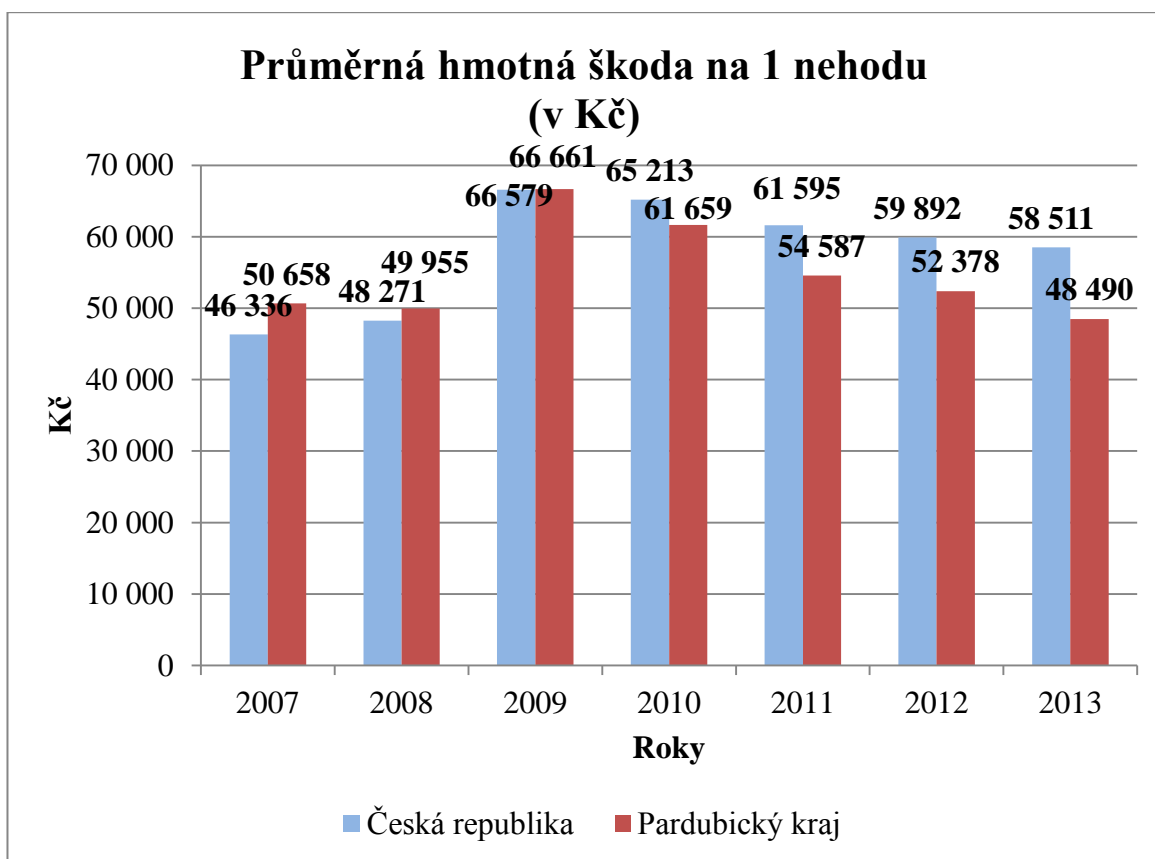
Statistické ročenky Policie ČR dále zaznamenávají celkové škody v jednotlivých letech v krajích. Podle těchto údajů je vypracovaná tabulka 10 a dopočítaná průměrná hmotná škoda v jednotlivých letech. Z tabulky je patrné, že stejně jako v tabulce 9 s údaji celé republiky, klesají počty nehod i celková hmotná škoda, ale v případě průměrné hmotné škody nedochází kromě let 2009 a 2010 k vyšším výkyvům. Nejvyšší počty nehod jsou zaznamenány v roce 2007 a stejně je to i s nejvyšší celkovou hmotnou škodou. U průměrné hmotné škody je nejvyšší hodnota, stejně jako u celé ČR, v roce 2009. U této položky můžeme zaznamenat oproti předešlému roku obrovský nárůst. Nejnižší počet DN byl zaznamenán v roce 2010 a k nejnižším celkovým hmotným škodám i průměrným hmotným škodám došlo v roce 2013.

Tabulka 10: Hmotné škody v Pardubickém kraji při dopravních nehodách v letech 2007 až 2013

Rok	Celkový počet nehod	Celková hmotná škoda (v mil. Kč)	Průměrná hmotná škoda na 1 nehodu (v Kč)
2007	7 747	392,45	50 658
2008	6 814	340,39	49 955
2009	3 501	233,38	66 661
2010	3 357	206,99	61 659
2011	3 582	195,53	54 587
2012	3 726	195,16	52 378
2013	3 622	175,63	48 490

Zdroj: vlastní zpracování

Do grafu 5 byla vybrána data zaznamenávající průměrnou výši hmotné škody na jednu dopravní nehodu. Graf srovnává data celorepubliková a data, která vymezují pouze PK. Z tabulky je patrné, že výše hmotných škod v PK byla až do roku 2009 vyšší oproti celorepublikovému průměru, ale v dalších letech výše hmotných škod PK čím dál více klesá oproti datům ČR. V roce 2013 už činil rozdíl výše průměrné hmotné škody mezi celorepublikovými hodnotami a hodnotami PK více než 10 tis. Kč.



Graf 6: Průměrná výše hmotné škody na 1 nehodu v ČR a Pardubickém kraji

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 11 zaznamenává údaje o hmotných škodách celkových a průměrných na 1 nehodu v jednotlivých okresech Pardubického kraje. Z tabulky je patrné, že nejnižší průměrná hmotná škoda je každoročně v okresech Chrudim a Ústí nad Orlicí a nejvyšší naopak v okresech Pardubice a často i v okrese Svitavy. V roce 2013 se dokonce průměrná hmotná škoda na jednu nehodu v okrese Ústí nad Orlicí dostala pod hranici 35 tis. Kč.

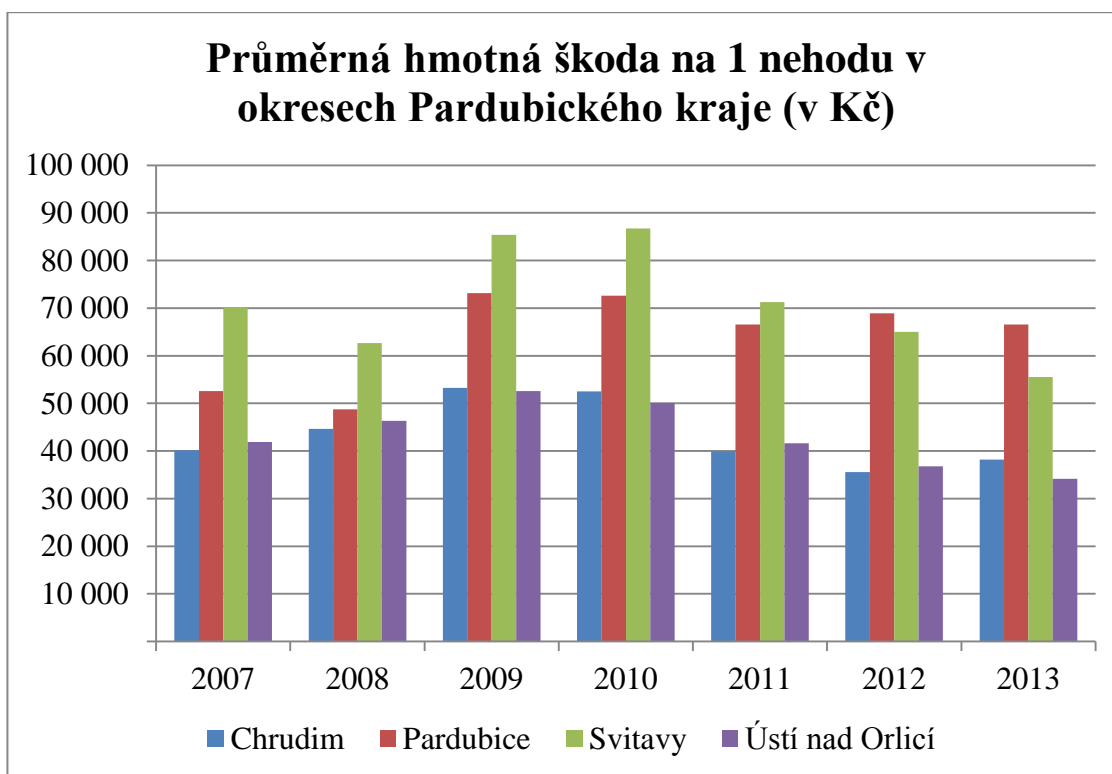
Údaje o průměrné hmotné škodě na 1 nehodu z tabulky 11 jsou vyobrazeny v grafu 7. Zde jsou patrné rozdíly ve výši průměrných hmotných škod u okresů Pardubice a Svitavy a u okresů Chrudim a Ústí nad Orlicí.

Tabulka 11: Hmotné škody v okresech Pardubického kraje v letech 2007 až 2013

Rok	Chrudim		Pardubice	
	Hmotná škoda	Průměrná hm. škoda na 1 nehodu	Hmotná škoda	Průměrná hm. škoda na 1 nehodu
2007	62 870 300	40 147	173 417 800	52 551
2008	61 324 000	44 632	141 377 000	48 751
2009	37 202 100	53 222	108 731 800	73 122
2010	33 011 800	52 483	104 503 700	72 622
2011	29 130 200	39 959	99 027 300	66 551
2012	28 109 400	35 537	99 013 900	68 903
2013	28 129 300	38 167	86 309 300	66 545

Rok	Svitavy		Ústí nad Orlicí	
	Hmotná škoda	Průměrná hm. škoda na 1 nehodu	Hmotná škoda	Průměrná hm. škoda na 1 nehodu
2007	88 041 600	70 209	68 120 900	41 869
2008	61 419 200	62 673	72 255 700	46 318
2009	47 657 300	85 407	39 790 200	52 563
2010	46 073 200	86 767	37 982 300	50 109
2011	38 203 700	71 276	34 508 400	41 627
2012	37 209 200	65 051	34 083 400	36 807
2013	33 103 400	55 543	33 910 200	34 184

Zdroj: vlastní zpracování



Graf7: Průměrné hmotné škody okresů Pardubického kraje (v Kč) v letech 2007 až 2013

Zdroj: Vlastní zpracování

6.5 Zpracování dat o stavu řidiče

Rozhodujícím ukazatelem při šetření dopravních nehod je stav řidiče (zpracováno v tabulce 12). Ve většině případů je stav řidiče dobrý bez žádných nepříznivých okolností, které by ho omezily v řízení.

Je už však zcela na denním pořádku, že PČR testuje řidiče na alkohol v krvi, ať už při běžných silničních kontrolách, tak i při dopravních nehodách. Stále se však setkáváme s vysokým procentem u ukazatele stavu s obsahem alkoholu v krvi.

U ostatních ukazatelů se setkáme pouze s desetinnými místy. Zajímavé je, že za posledních šest let nedošlo k žádné dopravní nehodě, při které by bylo zjištěno, že se při ní řidič vozidla pokusil o sebevraždu a pouze v pár případech je zaznamenáno, že řidič v čase dopravní nehody zemřel (např. na infarkt).

Tabulka 12: Procentuální rozdělení stavu řidiče při dopravních nehodách v Pardubickém kraji v letech 2007 až 2013

Stav řidiče	Počet % z celkového počtu DN				
	Chrudim	Pardubice	Svitavy	Ústí nad Orlicí	Pardubický kraj
Dobry -žadné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny	90,75	92,99	90,13	87,56	90,36
Pod vlivem alkoholu, obsah alkoholu v krvi do 0,99 ‰	8,45	5,1	8,41	9,89	7,96
Unaven, usnul, náhlá fyzická indispozice	0,26	1,2	0,64	0,79	0,72
Pod vlivem alkoholu obsah alkoholu v krvi 1 ‰ a více	0,1	0,24	0,26	0,14	0,18
Jiný nepříznivý stav	0,35	0,2	0,47	1,33	0,59
Pod vlivem léků, narkotik	0,03	0,12	0,09	0,06	0,07
Invalida	0,03	0,05	0,00	0,14	0,06
Řidič při jízdě zemřel (infarkt apod.)	0,00	0,1	0,00	0,09	0,05
Nemoc, úraz apod.	0,03	0,00	0,00	0,00	0,01
Pokus o sebevraždu, sebevražda	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Zdroj: vlastní zpracování

6.6 Hlavní příčiny dopravních nehod

Pokud je vždy téměř 90% řidičů při způsobení dopravní nehody v dobrém zdravotním stavu a nejsou zjištěny žádné nepříznivé okolnosti na zdraví řidiče, je na místě otázka, co je tedy hlavní příčinou DN?

Tabulka 13 zaznamenává hlavní příčiny nehod a jejich následky na životech v Pardubickém kraji od roku 2010 (území ČR rozděleno na 14 krajů). Z tabulky je patrné, že nejvyšší procenta nehod se každoročně stávají především z důvodu nesprávného způsobu

jízdy a nejvyšší počet usmrcených osob je při nepřiměřené rychlosti. Zde jsou následky na životech opravdu vysoké.

Tabulka 13: Příčiny dopravních nehod a následky na životech v Pardubickém kraji v letech 2010 až 2013

ROK	Nepřiměřená rychlost				Nesprávné předjíždění			
	Počet nehod	v %	Počet usmrcených	v %	Počet nehod	v %	Počet usmrcených	v %
2010	751	39,4	21	45,7	49	2,6	2	4,3
2011	399	24,2	13	40,6	34	2,1	2	6,3
2012	762	24,7	18	46,2	117	3,8	4	10,3
2013	792	26,4	11	64,7	82	2,7	0	0,0

ROK	Nedání přednosti				Nesprávný způsob jízdy			
	Počet nehod	v %	Počet usmrcených	v %	Počet nehod	v %	Počet usmrcených	v %
2010	214	11,2	5	10,9	894	46,9	18	39,1
2011	287	17,4	9	28,1	930	56,4	8	25,0
2012	435	14,1	2	5,1	1776	57,5	15	38,5
2013	349	11,6	3	17,6	1780	59,3	3	17,6

Zdroj: vlastní zpracování

ZÁVĚR

Hlavním cílem práce bylo provést rozbor dat u vybraných ukazatelů, které se zaznamenávají ve formuláři o dopravní nehodě v případě, že se dopravní nehoda stane. Rozbor dat byly provedeny především pro Pardubický kraj v časovém období od roku 2007 do roku 2013.

V teoretické části této práce byly vysvětleny nejdůležitější pojmy, kterých se silniční doprava týká, např. co je to vůbec silniční doprava, kdo je účastníkem silničního provozu, co je dopravní nehoda a jaká máme vozidla, co je bezpečnost silničního provozu a jaké existují ukazatele bezpečnosti silničního provozu a další důležité pojmy, které byly v práci využívány, a také byly uvedeny základní legislativní dokumenty a strategické dokumenty, které odvětví silniční dopravy v České republice vymezují. Práce také charakterizuje Pardubický kraj a silniční dopravu v Pardubickém kraji, kde jsou přehledně rozepsány také druhy a délky jednotlivých silnic, které na území Pardubického kraje můžeme nalézt.

V praktické části byly prováděny rozbor ukazatelů a také vizualizace zjištěných výsledků. Některá data byla zpracována v rámci celé republiky, aby bylo možné porovnat stav celorepublikový a stav v Pardubickém kraji. Pro některé ukazatele bylo možné data získat i pro jednotlivé okresy, proto bylo možné udělat rozbor dat i v rámci jednotlivých okresů. Pro lepší přehlednost byla data zpracována do tabulek a grafů. Bylo zjištěno, že mezi lety 2008 a 2009 došlo k výraznému úbytku dopravních nehod. Tato skutečnost je způsobena především změnou legislativy, kdy vstoupil v platnost zákon, který zvednul hranici pro povinné hlášení dopravní nehody z 50 000 Kč na 100 000 Kč. Naštěstí dochází také k neustálému snižování počtů dopravních nehod, kdy k menšímu výkyvu došlo pouze v roce 2010, jinak se počty usmrcených osob snižují a doufejme, že tomu tak bude i nadále. V práci také bylo zjištěno, že nejčastější příčinou dopravních nehod byly srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, srážka s pevnou překážkou a havárie a že nejtragičtějším dnem v týdnu je pátek. Také bylo zjištěno, že v naprosté většině dopravních nehod byl stav řidiče dobrý a nebyly zjištěny žádné okolnosti, které by měly vést k dopravní nehodě. Hlavní příčinou pak byly především nesprávný způsob jízdy, který má za následek vždy více než 50% dopravních nehod a také nepřiměřená rychlost, při které dochází k největším ztrátám na životech.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Česká republika. CZREGION: Celostátní informační portál [online]. 2014 [cit. 2014-01-16]. Dostupné z: <http://www.czregion.cz/ceska-republika>
- [2] O kraji. Pardubický kraj [online]. 2014 [cit. 2014-01-16]. Dostupné z: <http://www.pardubickykraj.cz/o-kraji-/27654?managepreview=ok&language=1&chapter=1174>
- [3] Úvodní strana. Pardubický kraj [online]. 2014 [cit. 2014-01-16]. Dostupné z: <http://www.pardubickykraj.cz/uvodni-strana>
- [4] Zákon č. 111/1994 Sb. Ze dne 26. dubna 1994, o silniční dopravě v platném znění
- [5] Zákon č. 361/2000 Sb. Ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- [6] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2
- [7] Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. *Silniční a dálniční síť: Délky a další data komunikaci* [online]. [cit.2014-06-26]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>
- [8] DAŇKOVÁ Alena. *Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2007.
- [9] AMBROS, Jiří, Milan DONT a Radim STRIEGLER. *Metodika sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2008.
- [10] Soubor map - kraje. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2014 [cit. 2014-07-12]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/mapy/soubor-map---kraje>
- [11] *Statistická ročenka PČR 2007: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2008.
- [12] *Statistická ročenka PČR 2008: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2009.
- [13] *Statistická ročenka PČR 2009: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2010.

- [14] *Statistická ročenka PČR 2010: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2011.
- [15] *Statistická ročenka PČR 2011: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2012.
- [16] *Statistická ročenka PČR 2012: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2013.
- [17] *Statistická ročenka PČR 2013: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, 2014.
- [18] O kraji. *Pardubický kraj* [online]. 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.pardubickykraj.cz/o-kraji-/27654?managepreview=ok&language=1&chapter=1174>
- [19] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2
- [20] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-02 Road transport. *Europa: Summarie of Europe Legislation: Transport* [online]. [cit.2014-07-15]. Dostupné z: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/
- [21] Bezpečnost silničního provozu. *Turistika* [online]. 2013 [cit. 2014-07-14]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/Turistika/Doprava/Auto/Bezpecnost-silnicniho-provozu>
- [22] DONT, Milan, Ing. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i. *Hodnocení rizik dopravních nehod*. Praha: Karolinum, 2009.
- [23] *Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020*. Praha, 2010.
- [24] *Road Safety Annual Report 2013*. France: International Transport Forum 2 rue André Pascal 75775 Paris Cedex 16 France T +33 (0)1 45 24 97 10 F +33 (0)1 45 24 13 22 Email: itf.contact@oecd.org Web: www.internationaltransportforum.org Road Sa, 2013, 458 s.
- [25] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. *BESIP* [online]. 2011 [cit. 2014-07-17]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Formulář evidence nehod v silničním provozu

Příloha A: Formulář evidence nehod v silničním provozu

FORMULÁŘ EVIDENCE NEHOD V SILNIČNÍM PROVOZU

razítko útvaru

01																																																																																			
=																																																																																			
kraj			okr.			útv.			rok			poř. číslo																																																																							
02						03																																																																													
A						B																																																																													
den		měs.		rok		hod.		min		den		měs.		hod.																																																																					
04																																																																																			
B																																																																																			
kraj			okr.			útv.			05a			06		07		08																																																																			
05b																																																																																			
kód obce																																																																																			
09				10				11				12				13a		b		c		14		←-----																																																											
C																																																																																			
usmr. t. zr. l. zr. škoda celkem ve 100 Kč																																																																																			
15						16						17						18						19						20						21						22						23						24						27						28																	
D																																																																																			
29														30														31														32														33																											
E														c														d														e														f														g													

30 STAV CHODCE

- 1 dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
- 2 nepozornost, roztržitost
- 3 pod vlivem léků, narkotik
- 4 pod vlivem alkoholu
- 5 fyzická indispozice (nemoc, nevolnost, snížená pohyblivost apod.)
- 6 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 7 invalida
- 8 jiný neuvedený stav
- 0 nezjištěno

31 CHOVÁNÍ CHODCE

- 1 správné, přiměřené
- 2 špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla
- 3 náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice
- 4 náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělicího ostrůvku
- 5 zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání
- 6 náhlá změna směru chůze
- 7 náraz do vozidla z boku
- 8 hra dětí na vozovce
- 0 žádné z uvedených

32 SITUACE V MÍSTĚ NEHODY

- 01 vstup chodce na signál VOLNO
- 02 vstup chodce na signál STÚJ
- 03 vstup chodce do vozovky v blízkosti přechodu (cca do 20 m)
- 04 přecházení po vyznačeném přechodu
- 05 přecházení těsně před nebo za vozidlem stojícím v zastávce
- 06 přecházení těsně před nebo za parkujícím vozidlem
- 07 chůze, stání na chodníku
- 08 chůze po správné straně
- 09 chůze po nesprávné straně
- 10 přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)
- 00 jiná situace

33 NÁSLEDKY NA ŽIVOTECH A ZDRAVÍ CHODCŮ

- c) pohlaví osoby:
 - 1 muž
 - 2 žena
 - 3 chlapec (do 15 let)
 - 4 dívka (do 15 let)
- d) rok narození chodce (poslední dvojčíslí roku)
- e) státní příslušnost (stát)
- f) poskytnutí první pomoci:
 - 1 nebylo třeba poskytnout
 - 2 poskytnuta osádkou vozidla zúčast. na nehodě
 - 3 jinou osobou
 - 4 leteckou záchrannou službou
 - 5 vozidlem RZP
 - 6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout
- g) následky:
 - 1 usmrčen
 - 2 těžké zranění
 - 3 lehké zranění
 - 4 bez zranění

VYPLNIL DNE

Kontroloval DNE

NA SEO KONTROLOVAL DNE

DO DĚROVNY DOŠLO DNE

DĚROVÁNO DNE

34 POČET ZÚČASTNĚNÝCH VOZIDEL
uvádí se skutečný počet vozidel

35 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY

- 00 mimo křižovatku
- 10 na křižovatce, jedná-li se o křižení silnic 3. tř., místních, účelových komunikací
- 11-18 uvnitř zóny 1-8 předmětné křižovatky
- 19 na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
- 22-28 na vjezdové nebo vjezdové části větve při mimoúrovňovém křížení
- 29 mimo zónu 11-19 a 22-28

36 DRUH POZEMNÍ KOMUNIKACE

- 0 dálnice
- 1 silnice 1. třídy
- 2 silnice 2. třídy
- 3 silnice 3. třídy
- 4 uzel (= křižovatka sledovaná ve vybraných městech)
- 5 komunikace sledovaná (ve vybraných městech)
- 6 komunikace místní
- 7 komunikace účelová - polní a lesní cesty atd.
- 8 komunikace účelová - ostatní (parkoviště apod.)

37 ČÍSLO POZEMNÍ KOMUNIKACE

- vypuljuje se zleva
- dálnice - čísla 01 až 99
- silnice 1. tř. - čísla 01 až 99
- silnice 2. tř. - čísla 101 až 999
- silnice 3. tř. - čtyř- šestmístná

38 KILOMETR NEHODY

- na dálnici, silnici 1. až 3. třídy (na 2 desetinná místa), místa před číslem se doplní nulami

39 DRUH KŘÍŽUJÍCÍ KOMUNIKACE

- 1 silnice 1. třídy
- 2 silnice 2. třídy
- 3 silnice 3. třídy
- 6 místní komunikace
- 7 účelová komunikace
- 9 větve mimoúrovňové křižovatky

40,41 ČÍSLO UZLU

- uvádí se čtyřmístné číslo sledované křižovatky

44 DRUH VOZIDLA

- 00 moped
- 01 malý motocykl (do 50 ccm)
- 02 motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)
- 03 osobní automobil bez přívěsu
- 04 osobní automobil s přívěsem
- 05 nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)
- 06 nákladní automobil s přívěsem
- 07 nákladní automobil s návěsem
- 08 autobus
- 09 traktor (i s přívěsem)
- 10 tramvaj
- 11 trolejbus
- 12 jiné motorové vozidlo (zemědělské, stavební atd.)
- 13 jízdní kolo
- 14 povoz, jízda na koni
- 15 jiné nemotorové vozidlo
- 16 vlak
- 17 nejištěno, řidič ujel
- 18 jiný druh vozidla

45a VÝROBNÍ ZNAČKA MOTOROVÉHO VOZIDLA

- | | |
|---------------|-----------------------|
| 01 ALFA-ROMEO | 26 MERCEDES |
| 02 AUDI | 27 MITSUBISHI |
| 03 AVIA | 28 MOSKVIČ |
| 04 BMW | 29 NISSAN |
| 05 CHEVROLET | 30 OLTCIT |
| 06 CHRYSLER | 31 OPEL |
| 07 CITROEN | 32 PEUGEOT |
| 08 DACIA | 33 PORSCHE |
| 09 DAEWOO | 34 PRAGA |
| 10 DAF | 35 RENAULT |
| 11 DODGE | 36 ROVER |
| 12 FIAT | 37 SAAB |
| 13 FORD | 38 SEAT |
| 14 GAZ,VOLHA | 39 ŠKODA |
| 15 HOLDEN | 40 STEYR-DAIMLER-PUCH |
| 16 HONDA | 41 SUBARU |
| 17 HYUNDAI | 42 SUZUKI |
| 18 IFA | 43 TATRA |
| 19 IVECO | 44 TOYOTA |
| 20 JAGUAR | 45 TRABANT |
| 21 JEEP | 46 VAZ |
| 22 LANCIA | 47 VOLKSWAGEN |
| 23 LAND ROVER | 48 VOLVO |
| 24 LIAZ | 49 WARTBURG |
| 25 MAZDA | 50 ZASTAVA |

79 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného v ČR

- 80 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného mimo ČR
- 85 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného v ČR
- 86 jiná výrobní značka náklad.automobilu vyrobeného mimo ČR
- 88 autobus vyrobený v ČR
- 89 autobus vyrobený mimo ČR
- 90 moped vyrobený v ČR
- 91 moped vyrobený mimo ČR
- 92 motocykl (včetně malého motocyklu) vyrobený v ČR
- 93 motocykl (vč. malého motocyklu) vyrobený mimo ČR
- 00 žádná z uvedených (v pol. 44 je kód 09 až 18).

45b ÚDAJE O VOZIDLE

- v této položce se uvádí :
 - u motocyklů a osobních automobilů zdvihový objem válců v litrech
 - u nákladních automobilů celková hmotnost v tunách
 - u autobusů obsaditelnost (počet míst k sezení)
 - u ostatních druhů vozidel se nevyplňují
 - nelze-li zjistit, napište nulu

46 STÁTNÍ POZNÁVACÍ ZNAČKA

- u vozidel registrovaných v ČR - SPZ
- u vozidel registrovaných mimo území ČR - MPZ

47 ROK VÝROBY VOZIDLA

- poslední dvojčíslí roku výroby vozidla

48a CHARAKTERISTIKA VOZIDLA (vlastník vozidla)

- 01 soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
- 02 soukromé, využívané k výdělečné činnosti
- 03 soukromá organizace (podnikatel, s.r.o. atd.)
- 04 veřejná hromadná doprava
- 05 městská hromadná doprava
- 06 mezinárodní kamionová doprava
- 07 TAXI
- 08 státní podnik, státní organizace
- 09 registrované mimo území ČR
- 10 zastupitelský úřad
- 11 ministerstvo vnitra
- 12 policie ČR
- 13 městská, obecní policie
- 14 soukromé bezpečnostní agentury
- 15 ministerstvo obrany
- 16 jiné
- 17 odcizené
- 00 nejištěno

48b DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE O VOZIDLE

- 1 přeprava nebezpečných nákladů - pevných
- 2 přeprava nebezpečných nákladů - kapalných
- 3 přeprava nebezpečných nákladů - plyných
- 4 přeprava nadměrných nákladů
- 5 jízda se zvláštním výstražným znamením (oranžové)
- 6 jízda s právem přednosti (modré)
- 0 žádná z uvedených

49 SMYK

- 1 ano
- 0 ne

50a VOZIDLO PO NEHODĚ

- 1 nedošlo k požáru
- 2 došlo k požáru
- 3 řidič ujel - zjištěn
- 4 řidič utekl - nejištěn, ale vozidlo zůstalo
- 0 žádná z uvedených

50b ÚNIK PROVOZNÍCH, PŘEPRAVOVANÝCH HMOT

- 1 došlo k úniku pohonných hmot, oleje, chladicího média apod., z vlastního vozidla
- 2 došlo k úniku jiných nebezpečných látek - pevných
- 3 došlo k úniku jiných nebezpeč. látek - kapalných
- 4 došlo k úniku jiných nebezpeč. látek - plyných
- 0 žádná z uvedených

51 ZPŮSOB VYPROŠTĚNÍ OSOB Z VOZIDLA

- 1 nebylo třeba užít násilí
- 2 použitím páčidel apod.
- 3 použitím speciální vyprošťovací techniky

52 SMĚR JÍZDY NEBO POSTAVENÍ VOZIDLA

- 01 jedoucí - ve směru staničení na komunikaci
- 02 odstavené - ve směru staničení na komunikaci
- 03 jedoucí - proti směru staničení na komunikaci
- 04 odstavené - proti směru staničení na komunikaci
- 05 vozidlo jedoucí - na komunikaci bez staničení
- 06 vozidlo odstavené, parkující - na komunikaci bez staničení
- 10 - 99 zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce

53 ŠKODA NA VOZIDLE

- ve stokorunách , vyplň zprava

54 RODNÉ ČÍSLO ŘIDIČE

- pouze u řidičů ČR, u cizinců se uvede datum narození a za lomítkem písmeno C

55a KATEGORIE ŘIDIČE (uvedte nejvyšší skupinu)

- 1 s řidičským oprávněním skupiny A
- 2 s řidičským oprávněním skupiny B
- 3 s řidičským oprávněním skupiny C
- 4 s řidičským oprávněním skupiny D
- 5 s řidičským oprávněním skupiny T
- 6 s řidičským oprávněním skupiny A - do 50 ccm
- 7 bez příslušného řidičského oprávnění
- 8 ostatní řidiči vozidel (cyklista, vozka apod.)
- 9 nejištěno, řidič místo nehody opustil
- 0 nejištěno (příp. u cizinců)

55b NEJVYŠŠÍ UKONČENÉ VZDĚLÁNÍ

- 1 základní škola
- 2 učňovská škola
- 3 střední škola
- 4 vysoká škola
- 0 nejištěno

56 DÉLKA ŘIDIČSKÉ PRAXE V ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA

- (v letech, s příslušným druhem vozidla)

57 STAV ŘIDIČE

- 1 dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
- 2 unaven, usnul
- 3 pod vlivem léků, narkotik
- 4 pod vlivem alkoholu
- 5 náhlá fyzická indispozice
- 6 nemoc, úraz apod.
- 7 invalida
- 8 řidič při jízdě zemřel (infarkt apod.)
- 9 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 0 jiný nepříznivý stav

58 VNĚJŠÍ OVLIVNĚNÍ ŘIDIČE

- 1 řidič nebyl ovlivněn
- 2 oslněn sluncem
- 3 oslněn světlomety jiného vozidla
- 4 ovlivněn jedním jiným účastníkem sil. provozu
- 5 ovlivněn při vyhýbání zvěři, domácímu zvířectvu
- 0 jiné ovlivnění

59 NÁSLEDKY VE VOZIDLE

- a) označení osoby
 - 1 řidič
 - 2 spolucestující na předním sedadle vedle řidiče nebo cestující na motocyklu, jízdním kole
 - 3 spolucestující na zadním sedadle
 - 4 ostatní spolucestující
- b) bližší označení osoby
 - 1 s přílbou (pouze u motocyklů, cyklistů)
 - 2 bez přílby (pouze u motocyklů, cyklistů)
 - 3 připoutaná bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)
 - 4 nepřipoutaná bezpečnostními pásy
 - 5 sedící v dětské sedačce
 - 6 vozidlo nevybaveno dětskou sedačkou
 - 7 bezpečnostní vak (air bag) v činnosti
- c) pohlaví osoby
 - 1 muž
 - 2 žena
 - 3 chlapec (do 15 let)
 - 4 dívka (do 15 let)
- d) rok narození (poslední dvojčíslí roku)
- e) státní příslušnost (stát)
- f) poskytnutí první pomoci
 - 1 nebylo třeba poskytnout
 - 2 poskytnuto osádkou vozidel zúčastněných na nehodě
 - 3 jinou osobou
 - 4 leteckou záchrannou službou
 - 5 vozidlem RZP
 - 6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout
- g) následky
 - 1 usmrcení
 - 2 těžké zranění
 - 3 lehké zranění
 - 4 bez zranění

34	35	36
F		

37	----->	38	39
G			
č.silnice		km	m

40	41
II	
č.uzlu	č.uzlu

44	45		46		47	48		50		51	52	53	<-----
	a	b				a	b	a	b				
V	A	SPZ										škoda na voz.	

54		55		57	58	59							
		a	b			a	b	c	d	e	f	g	
R	rodné číslo řidiče												

VOZIDLO „A“

44	45		46		47	48		50		51	52	53	<-----
	a	b				a	b	a	b				
V	B	SPZ										škoda na voz.	

54		55		57	58	59							
		a	b			a	b	c	d	e	f	g	
R	rodné číslo řidiče												

VOZIDLO „B“

44	45		46		47	48		50		51	52	53	<-----
	a	b				a	b	a	b				
V	C	SPZ										škoda na voz.	

54		55		57	58	59							
		a	b			a	b	c	d	e	f	g	
R	rodné číslo řidiče												

VOZIDLO „C“

Vysvětlivky :
 <----- vyplňuje se ve směru šipky (zprava doleva)

01 IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO

zpracovatele nehody a pořadové číslo

02 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ NEHODĚ

03 DATUM NAHLÁŠENÍ NEHODY

pouze u dodatečně nahlášených (za 12 a více hodin)

04 ÚZEMNÍ MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY

kraj, okres, útvar místa nehody

05a LOKALITA NEHODY

1 v obci (vyplní se i pol. 05b)

2 mimo obec

05b KÓD OBCE (číselný kód obce)

06 DRUH NEHODY

- 1 srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem
- 2 srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným
- 3 srážka s pevnou překážkou
- 4 srážka s chodcem
- 5 srážka s lesní zvěří
- 6 srážka s domácím zvířetem
- 7 srážka s vlakem
- 8 srážka s tramvají
- 9 havárie
- 0 jiný druh nehody

07 DRUH SRÁŽKY JEDOUCÍCH VOZIDEL

- 1 čelní
- 2 boční
- 3 z boku
- 4 zezadu
- 0 nepřichází v úvahu, nejde o srážku jedoucích voz.

08 DRUH PEVNÉ PŘEKÁŽKY

- 1 strom
- 2 sloup - telefonní, veřejné osvětlení, el. vedení apod.
- 3 odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.
- 4 svodidlo
- 5 překážka vzniklá provozem jiného vozidla
- 6 zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.
- 7 závoje železničního přejezdu
- 8 překážka vzniklá staveb. činností (přenos, dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)
- 9 jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)
- 0 nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev. překážkou

09 CHARAKTER NEHODY

- 1 nehoda s následky na životě nebo zdraví
- 2 nehoda pouze s hmotnou škodou

10 ZAVINĚNÍ NEHODY

- 1 řidičem motorového vozidla
- 2 řidičem nemotorového vozidla
- 3 chodcem
- 4 lesní zvěří, domácím zvířectvem
- 5 jiným účastníkem silničního provozu
- 6 závadou komunikace
- 7 technickou závadou vozidla
- 0 jiné zavinění

11 ALKOHOL U VINÍKA NEHODY PŘÍTOMEN

- 1 ano
- 2 ne
- 0 nejištěno

12 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHODY

100 nezávinná řidičem

NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST JÍZDY

- 201 nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu
- 202 nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda na tlumená světla apod.)
- 203 nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu
- 204 nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokry povrch apod.)
- 205 nepř. rychlosti dopravní technickému stavu vozovky (zatačka, klesání, stoupání, šifka apod.)
- 206 překročení předepsané rychl.stanovené pravidly
- 207 překročení rychlosti stanovené dopravní značkou
- 208 nepř. rychlosti bočnímu, nárazovému větru (i při míjení, předjíždění vozidle)
- 209 jiný druh nepřiměřené rychlosti

NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ

- 301 předjíždění vpravo
- 302 předjíždění bez dostatečného bočního odstupu
- 303 předjíždění bez dostatečného rozhledu (v napřehledné zatáčce nebo její blízkosti, před vrcholem stoupání apod.)
- 304 při předjíždění došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetému vozidlu)
- 305 při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče (vynucované zařazení, předjížděný musel prudce brzdit, měnit směr jízdy apod.)
- 306 předjíždění vlevo vozidla odbojujícího vlevo
- 307 předjíždění v místech, kde je zakázáno dopr. značkou
- 308 při předjíždění přejeta podélná čára souvislá
- 309 bránění v předjíždění
- 310 nepřehlednutí již předjíždějího souběžně jedoucího vozidla
- 311 jiný druh nesprávného předjíždění

NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ

- 401 jízda na „červené světlo“ 3barevného semaforu
- 402 proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST
- 403 proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST
- 404 vozidlu při jíždějího zprava
- 405 při odbočování vlevo
- 406 tramvaji která odbočuje
- 407 protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky
- 408 při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání
- 409 při vjíždění na silnici
- 410 při otáčení nebo couvání
- 411 při přejíždění z jednoho pruhu do druhého
- 412 chodci na vyznačeném přechodu
- 413 při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu
- 414 jiné nedání přednosti

NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY

- 501 jízda po nesprávné straně, vjezd do protisměru
- 502 vyběhání bez dostatečné boční vůle
- 503 nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- 504 nesprávné otáčení nebo couvání
- 505 chyby při udání směru jízdy
- 506 bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda
- 507 náhlá bezdůvodně snížení rychlosti jízdy
- 508 řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- 509 samovolné rozjetí nezajištěného vozidla
- 510 vjezd na nezapevněnou krajnici
- 511 nezvládnutí řízení vozidla
- 512 jízda (vjezd) jednosměrnou ulicí, silnicí v protisměru
- 513 nehoda v důsledku použití (policii) prostředků k násilnému zastavení (zastavovací pásy atd.)
- 514 nehoda v důsledku použití služební zbraně
- 515 nehoda při provádění služebního zákroku
- 516 jiný druh nesprávného způsobu jízdy

TECHNICKÁ ZÁVADA VOZIDLA

- 601 závada řízení
- 602 závada provozní brzdy
- 603 neúčinná nebo nefungující parkovací brzda
- 604 opotřebení běhounu pláště pod stanovenou mez
- 605 defekt pneumatiky způsobený průrazem nebo náhlým únikem vzduchu
- 606 závada osvětlovací soustavy vozidla (neúčinná, chybějící, znečištěná apod.)
- 607 nepřipojená nebo poškozená spojovací hadice brzdění přípojného vozidla
- 608 nesprávné uložení nákladu
- 609 upadnutí, ztráta kola vozidla (i rezervního)
- 610 zablokování kol v důsledku mechanické závady (zadržovaný motor, převodovka, spadlý řetěz apod.)
- 611 lom závěsu kola, pružiny
- 612 nezajištěná, poškozená bočnice (i u přívěsu)
- 613 závada závěsu pro přívěs
- 614 utržená spojovací hřídel
- 615 jiná technická závada

13 NÁSLEDKY NEHODY - stav do 24 hod.

- a) usmrceno osob
- b) těžce zraněno osob
- c) lehce zraněno osob

14 CELKOVÁ HMOTNÁ ŠKODA

ve stokorunách vyplň zprava

15 DRUH POVRCHU VOZOVKY

- 1 dlažba
- 2 žvíce
- 3 beton
- 4 panely
- 5 štěr
- 6 jiný nezapevněný povrch
- 0 žádný z uvedených (písek, dřevo atd.)

16 STAV POVRCHU VOZOVKY V DOBĚ NEHODY

- 1 povrch suchý, neznečištěný
- 2 povrch suchý, znečištěný (písek, listí, štěr atd.)
- 3 povrch mokry
- 4 na vozovce je bláto
- 5 na vozovce je náledí, ujetý sníh - posypané
- 6 na vozovce je náledí, ujetý sníh - neposypané
- 7 na vozovce je rozlitý olej, nafta apod.
- 8 souvislá sněhová vrstva, rozředěný sníh
- 9 náhlá změna stavu vozovky (námrza na mostu, místní náledí apod.)
- 0 jiný stav povrchu vozovky v době nehody

17 STAV KOMUNIKACE

- 01 dobrý, bez závad
- 02 podélný sklon vyšší než 8%
- 03 nesprávně umístěná, znečištěná, chybějící dopravní značka
- 04 zvlněný povrch v podélném směru
- 05 souvislé výtluky
- 06 nesouvislé výtluky
- 07 trvalé zúžení vozovky
- 08 příčná stružka, hrbol, vystouplé, propadlé koleje
- 09 neoznačená nebo nedostatečně označená překážka na komunikaci
- 10 přechodná uzavírka jednoho jízdního pruhu
- 11 přechodná uzavírka komunikace nebo jízdního pásu
- 12 jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace

18 POVĚTRNOSTNÍ PODMÍNKY V DOBĚ NEHODY

- 1 neztížené
- 2 mlha
- 3 na počátku deště, slabý déšť
- 4 déšť
- 5 sněžení
- 6 tvoří se námraza, náledí
- 7 nárazový vítr (boční, víchřice apod.)
- 0 jiné ztížené

19 VIDITELNOST

- 1 ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
- 2 ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)
- 3 ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.)
- 4 v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
- 5 v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)
- 6 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
- 7 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)

20 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

- 1 dobré
- 2 špatné vlivem okolní zástavby (budovy, plně zábradlí, lešení apod.)
- 3 špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace apod.)
- 4 špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)
- 5 špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)
- 6 výhled zakryt stojícím vozidlem
- 0 jiné špatné

21 DĚLENÍ KOMUNIKACE

- 1 dvoupřuhová
- 2 třípruhová
- 3 čtyřpruhová s dělicím pásem
- 4 čtyřpruhová s dělicí čarou
- 5 vícepruhová
- 0 žádná z uvedených

22 SITUOVÁNÍ NEHODY NA KOMUNIKACI

- 1 na jízdním pruhu
- 2 na odstavném pruhu
- 3 na krajnici
- 4 na odbočovacím, přípojovacím pruhu
- 5 na pruhu pro pomalá vozidla
- 6 na chodníku nebo ostrůvku
- 7 na kolejích tramvaje
- 8 mimo komunikaci
- 9 na stezce pro cyklisty
- 0 žádná z uvedených

23 ŘÍZENÍ PROVOZU V DOBĚ NEHODY

- 1 policistou nebo jiným pověřeným orgánem
- 2 světelným signalizačním zařízením
- 3 místní úprava (vyplní se pol. 24)
- 0 žádný způsob řízení provozu

24 MÍSTNÍ ÚPRAVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ

- 1 světelná signalizace, přerušovaná žlutá
- 2 světelná signalizace mimo provoz
- 3 přednost vyznačena dopravními značkami
- 4 přednost vyznačena přenosnými dopravními značkami nebo zařízením
- 5 přednost nevyznačena - vyplývá z pravidel
- 0 žádná místní úprava

27 SPECIFICKÁ MÍSTA A OBJEKTY V MÍSTĚ NEHODY

- 01 přechod pro chodce
- 02 v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)
- 03 železniční přejezd nezabezpečený
- 04 železniční přejezd zabezpečený
- 05 most, nadjezd, podjezd, tunel
- 06 zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástup. ostrůvkem
- 07 zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ostrůvku
- 08 výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol. 36 = 7,8)
- 09 čerpací pohonných hmot
- 10 parkoviště přiléhající ke komunikaci
- 00 žádná nebo žádná z uvedených

28 SMĚROVÉ POMĚRY

- 1 přímý úsek
- 2 přímý úsek po projetí zatáčky (do vzdálenosti cca 100 m od optického konce zatáčky)
- 3 zatáčka
- 4 křižovatka průsečná - čtyřramenná
- 5 křižovatka styková - tříramenná
- 6 křižovatka pěti a vícearmenná
- 7 kruhový objezd

29 KATEGORIE CHODCE

- 1 muž
- 2 žena
- 3 dítě (do 15 let)
- 4 skupina dětí
- 5 jiná skupina (včetně, kdy chodec utekl)