

Efektivnost bodového systému ve Vsetíně

Veronika Pírková

*Bakalářská práce
2009*



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Vyšší odborná škola ekonomická
akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Veronika PÍRKOVÁ**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**

Téma práce: **Efektivnost bodového systému ve Vsetíně**

Zásady pro vypracování:

1. Prostudujte literaturu k danému bakalářskému tématu.
2. Na základě teoretických poznatků specifikujte bodový systém.
3. Charakterizujte činnost odboru správních agend.
4. Provedte analýzu efektivity bodového systému.
5. Zpracujte výsledky analýzy.
6. Vyhodnoťte efektivnost bodového systému.

Rozsah práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

[1] LEITNER, Milan, LUKÁŠEK, Vladimír, KOPECKÝ, Zdeněk. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisejí s komentářem. Praha: Linde, a. s., 2006. ISBN 80-7201-616-4.

[2] Kolektiv autorů. Autoškola 2007. 1. vyd. Český Těšín: František Beníšek, 2007. ISBN 978-80-903691-7-7.

[3] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

[4] Zákon 478/2001 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.


[5] www.ministerstvodopravy.cz

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Valerie Ondřejová**
EXT.

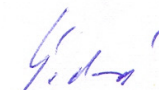
Datum zadání bakalářské práce: **10. října 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **12. prosince 2008**

Ve Zlíně dne 31. října 2008


PaedDr. Josef Rydlo
v zast. děkanka




Ing. Hana Šedová, Ph.D.
v zast. vedoucí katedry

ABSTRAKT

Ve své bakalářské práci se zaměřuji na nově zavedený bodový systém hodnocení řidičů, konkrétně jeho efektivností ve Vsetíně. Nejprve čtenáře seznamuji s obecným pojetím veřejné správy v České republice, jejím rozdělením a působnostmi jednotlivých institucí. Tím navazuji na správní delikty silničního provozu, se kterými úzce souvisí samotné bodové hodnocení. Zabývám se jeho právním zakotvením, cíly a hlavními změnami.

V praktické části zhodnotím efektivnost zavedeného bodového systému, a to na základě porovnání nehodovosti v letech, kdy ještě neměl bodový systém platnost a účinnost. Jako podklad pro zhodnocení efektivnosti z jiného úhlu využiji metodu rozhovoru a dotazníků.

Klíčová slova: Veřejná správa, Odbor správních agend ve Vsetíně, Správní delikt, Bodové hodnocení, Porovnání nehodovosti

ABSTRACT

My bachelor's thesis is focused on the subject of the new introduced point system of evaluation of drivers, concretely it's effectiveness in Vsetín. First of all I familiarize readers with the general conception of public administration in Czech Republic, it's division and activities of single institutions. By this I concur with the administrative torts of the traffic operations associated with that point system. It deals with it's juridical position, targets and main changes.

In the practical part I exaluate effectiveness of the new introduced point system on the basis of matching of accident frequency in last years, when the point system still wasn't valid and actual. I will take advantage of interview and questionaries as the base for exaluation of effectiveness.

Keywords: Public administration, Administrative department in Vsetín, Administrative torts, Point system, Matching of accident frequency

Tímto bych ráda poděkovala vedoucí své bakalářské práce paní Mgr. Valerii Ondřejové za cenné informace, odbornou pomoc, rady a připomínky, které mi při vypracování práce poskytla.

Dále bych chtěla poděkovat svému konzultantovi panu RNDr. Oldřichu Hájkovi za užitečné rady a obětovaný čas při zpracování bakalářské práce. A také pprap. Ondřeji Vaculíkovi, který byl ochotný mi poskytnout rozhovor.

V neposlední řadě bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům, kteří mi poskytli vhodné prostředí a pomoc při realizaci této práce.

OBSAH

ÚVOD.....	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 CÍLE A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	11
1.1 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	11
1.2 ROZHOVOR.....	11
1.3 FORMULACE HYPOTÉZ.....	12
2 VEŘEJNÁ SPRÁVA	13
2.1 STÁTNÍ SPRÁVA	13
2.2 SAMOSPRÁVA.....	13
3 STÁTNÍ SPRÁVA.....	14
3.1 PŮSOBNOST MINISTERSTEV, OBECNÍCH ÚŘADŮ OBCÍ S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ A POLICIE.....	14
3.1.1 Ministerstvo dopravy.....	14
3.1.2 Ministerstvo vnitra	14
3.1.3 Obecní úřad obce s rozšířenou působností.....	15
3.1.4 Policie.....	15
4 ODBOR SPRÁVNÍCH AGEND	16
4.1 SAMOSTATNÁ PŮSOBNOST.....	16
4.2 PŘENESENÁ PŮSOBNOST.....	16
4.2.1 Řidičské průkazy	16
5 SPRÁVNÍ DELIKTY V SILNIČNÍM PROVOZU	17
5.1 POJEM PŘESTUPEK.....	17
5.2 DRUHY SANKCÍ	17
6 BODOVÉ HODNOCENÍ	19
6.1 HLAVNÍ CÍLE BODOVÉHO SYSTÉMU	19
6.2 ZAPOČÍTÁVÁNÍ BODŮ	19
6.3 VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ	20
6.4 ODEČÍTÁNÍ BODŮ	20
6.5 DOBROVOLNÉ ŠKOLENÍ BEZPEČNÉ JÍZDY	21
6.6 TABULKA S PŘEHLEDEM POKUT A BODŮ (<i>VIZ PŘÍLOHA P I.</i>).....	21
7 HLAVNÍ ZMĚNY NOVÝCH PRAVIDEL.....	22
7.1 KLÍČOVÉ ZMĚNY	22
7.1.1 Celoroční svícení.....	22
7.1.2 Jízda pod vlivem drog a alkoholu	22
7.1.3 Dětské autosedačky	22

7.2	DOPLŇKOVÉ ZMĚNY	23
7.2.1	Zastavení a stání	23
7.2.2	Jízda po kruhovém objezdu.....	23
8	ZAČÁTKY SILNIČNÍHO PROVOZU.....	24
8.1	PRVNÍ AUTOMOBIL	24
8.2	SILNIČNÍ ZÁKONY V HISTORII.....	24
II	ANALYTICKÁ ČÁST	26
9	CELKOVÝ VÝVOJ POČTU USMRCENÝCH.....	27
9.1	ANALÝZA DOPADU VYHLÁŠKY Č. 223/1997 SB.....	28
9.2	ANALÝZA DOPADU ZÁKONA Č. 361/2005 SB.....	28
9.3	ANALÝZA PO VZNIKU NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	29
9.4	ANALÝZA DOPADU ZÁKONA Č. 411/2005	29
9.5	SROVNÁNÍ NEHODOVOSTI V LETECH 2005 - 2006.....	30
9.6	NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2006.....	32
9.6.1	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.....	33
9.6.2	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.....	33
9.6.3	Nesprávné otáčení nebo couvání.....	33
9.7	HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD V ROCE 2006.....	34
9.7.1	Nepřiměřená rychlost	34
9.7.2	Nesprávné předjíždění.....	34
10	DOPRAVNÍ NEHODY V ROCE 2008	35
10.1	DOPRAVNÍ NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY V ROCE 2007 - 2008.....	35
10.2	HLAVNÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2008	36
11	BODOVÝ SYSTÉM PO 2 LETECH JEHO ZAVEDENÍ.....	37
11.1	PODÍL JEDNOTLIVĚ OBODOVANÝCH PŘESTUPKŮ NA POČTU PŘESTUPKŮ.....	37
11.2	POČET BODOVANÝCH ŘIDIČŮ JEDNOTLIVÝMI BODY	38
11.3	POMĚR ŘIDIČŮ, KTERÝM BYLY ODEČTENY 4 BODY	39
11.4	POČET OBODOVANÝCH ŘIDIČŮ V JEDNOTLIVÝCH KRAJÍCH	40
12	MĚSTO VSETÍN.....	41
12.1	HISTORIE VSETÍNA	41
12.2	KULTURA VE VSETÍNĚ.....	42
12.3	LOKALIZACE MÍSTA A DOPRAVNÍ DOSTUPNOST.....	42
13	SHRNUTÍ EFEKTIVNOSTI BODOVÉHO SYSTÉMU	43
13.1	ČESKÁ REPUBLIKA PŘED A PO ZAVEDENÍ BS	43
13.1.1	Porovnání dopravních nehod.....	43
13.1.2	Porovnání smrtelných zranění.....	44
13.1.3	Porovnání počtu osob s těžkým zraněním.....	44

13.1.4	Porovnání počtu osob s lehkým zraněním.....	44
13.1.5	Celkové porovnání	45
13.2	VSETÍN PŘED ZAVEDENÍM BODOVÉHO SYSTÉMU.....	46
13.2.1	Počet dopravních nehod	46
13.2.2	Počet smrtelných zranění	46
13.2.3	Počet těžce zraněných osob.....	46
13.2.4	Počet lehce zraněných osob.....	47
13.3	VSETÍN PO ZAVEDENÍ BODOVÉHO SYSTÉMU.....	48
13.3.1	Počet dopravních nehod	49
13.3.2	Počet smrtelných zranění	49
13.3.3	Počet těžce zraněných osob.....	49
13.3.4	Počet lehce zraněných osob.....	50
13.3.5	Celkové porovnání	50
14	POČET BODOVANÝCH ŘIDIČŮ VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	52
14.1	Po 12 MĚSÍCÍCH ÚČINNOSTI BS	52
14.2	Po 29 MĚSÍCÍCH ÚČINNOSTI BS	53
15	METODY VÝZKUMU	55
15.1	ROZHOVOR.....	55
15.1.1	Interpretace výsledků.....	55
15.1.2	Shrnutí rozhovoru.....	57
15.2	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	57
15.2.1	Struktura vzorku.....	57
15.2.2	Výsledky šetření	58
15.2.3	Shrnutí šetření a doporučení.....	63
15.2.4	Verifikace hypotéz	64
	ZÁVĚR	66
	CONCLUSION	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	68
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	71
	SEZNAM OBRÁZKŮ	72
	SEZNAM TABULEK.....	73
	SEZNAM PŘÍLOH.....	74

ÚVOD

Jsem studentkou oboru Veřejná správa a svou praxi jsem absolvovala na Městském úřadě ve Vsetíně, na odboru správních agend. Téma „Efektivnost bodového systému ve Vsetíně“ jsem si zvolila na základě konzultace s vedoucí odboru, paní Mgr. Valerií Ondřejovou.

Domnívám se, že bodovým systémem je dotčen každý z nás, protože všichni jsme, ať už ve větší či menší míře, účastníky silničního provozu. O bodovém systému hodnocení řidičů se poslední dobou vede mnoho diskusí, otázkou zůstává, zda tento systém plní svůj účel, tedy zda pomáhá zvýšit bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích.

„Ne každý bod dává smysl.“ Myslím si, že není nikoho, kdo by si tuto frázi nespojil s novým silničním zákonem, který přinesl mnoho změn. Tou nejpodstatnější je bez další diskuse zavedení bodového systému. Spojení těchto dvou slov může být noční můrou pro nejednoho řidiče nebo jiného účastníka silničního provozu.

Z různých médií jsme ze všech stran zahrnutí mnoha subjektivními názory jak politiků, tak odborníků či novinářů, ale jaké skutečné následky přineslo zavedení bodového systému a zda se tento systém vůbec osvědčil, se pokusím shrnout v této práci.

Cílem mé práce je tedy analyzovat efektivnost bodového systému především ve Vsetíně, a to na základě statistik a informací získaných vlastními průzkumy. V teoretické části představím působnosti a pravomoci institucí, kterých se bodový systém určitým způsobem dotýká. Dále se budu věnovat správním deliktům silničního provozu, se kterými úzce souvisí přestupky a druhy sankcí. Ale především se budu zabývat definicí pojmu bodové hodnocení, systémem jeho fungování a možnostmi odečítání bodů získaných za porušování právních předpisů.

Na základě statistik z předešlých let budu porovnávat, zda zavedení bodového systému přispělo ke snížení nehodovosti, úmrtnosti a důsledků nehod na pozemních komunikacích, či je tomu naopak. Podstatou rozhovoru bude vyhodnocení efektivnosti bodového systému jak ve Vsetíně, tak v celé České republice. Nakonec chci prostřednictvím dotazníkového šetření dojít k závěru, zda jsou lidé s bodovým systémem spokojeni a zda jeho zavedení přineslo efektivní účinek.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je seznámit se s bodovým systémem, respektive jeho efektivností v oblasti města Vsetín. Výsledek efektivnosti je možné uskutečnit několika metodami, přičemž je každá z nich specifická, ať už svou přípravou, průběhem, technikou získání informací anebo jejich vyhodnocováním. Při volbě průzkumné metody je třeba dbát na objem dat a jejich povahu, finanční obtížnost a časový harmonogram.

1.1 Dotazníkové šetření

Dotazník je základní nástroj, který dává možnost oslovit libovolný počet respondentů, umožňuje položit jim více otázek a zaručuje jejich anonymitu. Slouží k získání a záznamu důležitých informací a naruší od jiných metod průzkumu, jako např. pozorování, osobní nebo telefonický rozhovor, mají dotazníky mnoho výhod. Dotazníkové šetření lze realizovat v podobě písemné, listinné nebo elektronické, dále osobním či telefonickým dotazováním. Při zkoumání míry spokojenosti respondentů se nejčastěji používá forma písemná. [1]

Při tvorbě dotazníku je důležité vymežit základní pravidla. „Ptát se přímo, užívat známý slovník, užívat jednovýznamová slova, ptát se konkrétně, užívat krátké otázky. Vyloučit zdvojené, sugestivní, zavádějící, nepříjemné, negativní a motivační otázky. Vyloučit odhady budoucnosti a podmíněných přání.“ [2]

1.2 Rozhovor

Rozhovor je efektivní metoda, která vede k získání kvalitativních informací a údajů. Jedná se o výzkumný průzkum, při němž je uskutečněn přímý komunikační styk se subjekty, které jsou vybrány jako cílová skupina rozhovoru.

Tento způsob dotazování je vhodnou metodou, protože umožňuje dotazujícímu okamžitou reakci na odpověď respondenta, ale poskytuje také možnost okamžitého přeformulování otázek během rozhovoru. Kladené otázky musí být přiměřené, logicky formulované, jasné, přehledné a snadno zodpověditelné. Nesmí mít dvojí význam a nesmí zkreslovat skutečnosti.

Individuální pohovory jsou oproti dotazníkům formou osobního setkání, které omezují počet respondentů. [3]

1.3 Formulace hypotéz

Při zkoumání problematiky prostřednictvím určité průzkumní metody, je nezbytné postupovat podle určité posloupnosti: „ ... vymezení zkoumaného souboru, vymezení zkoumaného problému, rozložení problému a vymezení vlastností, vytvoření a testování měřících nástrojů, vlastní empirické zjištění, statistické zpracování a interpretace výsledků a doporučení.“ [4]

Nejdříve jsem určila zkoumaný soubor, tedy řidiče motorových vozidel. Dále jsem stanovila zkoumaný problém, a to efektivnost bodového systému. Na základě daných parametrů jsem uspořádala otázky do dotazníku, který jsem distribuovala předem stanovené cílové skupině. Po vyplnění a návratu dotazníků jsem výsledky vyhodnotila a odvodila závěry dotazníkového šetření. V praktické části bakalářské práce budu výsledky publikovat a hypotézy verifikovat.

Stanovila jsem si následující hypotézy, které na základě výsledků vyvrátím nebo potvrdím.

- Řidiči motorových vozidel jsou dostatečně informováni o Zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
- Řidiči se snaží po zavedení bodového systému více dodržovat předpisy.
- Řidiči jsou spokojeni s bodovým systémem.
- Bodová ohodnocení přestupků jsou podle řidičů přiměřené.

2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Před několika lety byla veřejná správa používána spíše ve spojení se státní správou, což znamenalo starost o blaho národa. V současnosti je tento pojem chápán jako správa veřejných záležitostí a poskytování správních činností, které souvisí s poskytováním veřejných služeb. Tato správa je vykonávána ve veřejném zájmu subjekty, kterým je tato povinnost právem uložena.

Veřejná správa zasahuje do různých oblastí, jakými jsou např. administrativní, kontrolní, plánovací, ale také organizační činnost. Existuje také správa soukromá, týkající se záležitostí soukromých a je realizována soukromými subjekty.

Subjektem veřejné správy je organizační složka státu, která je současně účetní jednotkou. Dále je subjektem VS státní fond, státní příspěvková organizace, územní samosprávný celek, městská část hlavního města Prahy, příspěvková organizace územního samosprávného celku nebo městské části hlavního města Prahy a jiná právnická osoba určená k plnění úkolů veřejné správy nebo právnická osoba, která hospodaří s veřejnými prostředky, vytvořena na základě zvláštního právního předpisu. Veřejná správa je vázána zákony a ostatními obecně závaznými pravidly a v dnešní době je rozdělena na státní správu a samosprávu. [5]

2.1 Státní správa

Jedná se v podstatě o veřejnou správu, která je uskutečňována státem a je její nezastupitelnou součástí. V tomto významu se jedná o zvláštní druh společenského řízení, vykonávaného státem, který je považován za jádro a základ veřejné správy.

Státní správa je služba veřejnosti, která se zabývá řízením veřejného sektoru, jako např. školstvím, zdravotnictvím, bezpečností, životním prostředím, kulturou atd.

2.2 Samospráva

Samospráva je forma veřejné správy, která je vykonávána jiným subjektem, než je stát. Jedná se o samostatné obstarávání právem vymezených záležitostí, nezávisle na širším společenském organismu. Samospráva se člení na územní a zájmovou. Územní samospráva se zabývá správou určitého území menšího než je stát. Také zájmová samospráva působí na určitém území, ale její správa se týká pouze daného okruhu osob. [6]

3 STÁTNÍ SPRÁVA

3.1 Působnost ministerstev, obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a policie

Ústředním orgánem státní správy na úseku provozu na pozemních komunikacích je Ministerstvo dopravy, které vykonává státní správu ve věcech provozu. Dalšími orgány, které konají správu na tomto úseku, jsou Ministerstvo vnitra, jednotlivé krajské a obecní úřady obce s rozšířenou působností a policie. [6]

3.1.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je pověřeno vedením centrálního registru řidičů. Jedná se o informační systém veřejné správy, ve kterém jsou uvedeny údaje o řidičích. Tyto údaje jsou shromažďovány, zpracovány a dále poskytovány určitým subjektům, na základě specifických podmínek.

Dále schvaluje uskutečnění a užívání dopravních značek, akustických a světelných signálů, a zařízení pro provozní informace, na žádost výrobce nebo výhradního dovozce, který také hradí náklady.

Povinností ministerstva je také zabezpečení výroby a distribuce řidičských oprávnění, mezinárodních řidičských oprávnění a ostatních dokladů, které takto stanoví zákon.

Aktuální informace o situacích na pozemních komunikacích, které ovlivňují bezpečnost a plynulost provozu na silnicích, musí být zveřejněny. Policie, silniční správní úřady a Hasičské záchranné sbory jsou povinny poskytnout tyto informace ministerstvu, které je zodpovědné za jejich uveřejnění. [7]

3.1.2 Ministerstvo vnitra

Náplní práce Ministerstva vnitra, na úseku dopravy, je správa centrální evidence dopravních nehod, se kterými je spojena prevence, prováděna ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. [8]

3.1.3 Obecní úřad obce s rozšířenou působností

Obecní úřad obce s rozšířenou působností nemá takové pravomoci jako Ministerstvo dopravy. Tento úřad je pověřen

- a) udělováním, omezováním, odnímáním a vracením řidičských průkazů, zrušením podmínění nebo omezením řidičského oprávnění,
- b) vydáváním a vyměňováním řidičských průkazů, mezinárodních řidičských průkazů a jejich duplikátů,
- c) výměnou řidičského průkazu vydaného Evropským společenstvím nebo cizím státem,
- d) nařizováním přezkoumání zdravotní a odborné způsobilosti držitelů řidičského oprávnění,
- e) projednáváním přestupků provedených proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- f) vedením registru řidičů, do kterého se zaznamenává počet dosažených bodů a jejich odečet, v oblasti bodového hodnocení,
- g) rozhodováním ve věci záznamu o počtu dosažených bodů v bodovém hodnocení.

3.1.4 Policie

Hlavním úkolem tohoto orgánu je dohlížení na bezpečnost a plynulost provozu kontrolou, zda jsou řidičem dodržovány předpisy a pravidla.

Policie je pověřena vedením evidence dopravních nehod, které také objasňuje. Další činností je projednávání přestupků v blokovém řízení, které nebyly v souladu s bezpečností a plynulostí provozu. [9]

4 ODBOR SPRÁVNÍCH AGEND

4.1 Samostatná působnost

Na základě této působnosti zastupuje odbor správních agend město Vsetín v řízeních u příslušných soudů a jiných státních orgánů a poskytuje právní pomoc jednotlivým odborům Městského úřadu ve Vsetíně.

Dále vede odbor evidenci Sbírek zákonů a obecně závazných vyhlášek pro město Vsetín. Povinností tohoto odboru je plnění úkolů uložených zastupitelstvem města Vsetín a radou města Vsetín, dále ukládání pokut podle ustanovení § 58 z.č. 128/2000 Sb., mimo působnosti svěřené odboru životního prostředí.

4.2 Přenesená působnost

Výkon státní správy na úseku evidence obyvatelstva, matriky, legalizace a vidimace, občanských průkazů, cestovních dokladů, zajišťuje odbor správních agend, na základě přenesené působnosti. Dále obstarává výkon státní správy na úseku registru a registrace motorových vozidel, schvalování technické způsobilosti vyrobeného a dovezeného silničního vozidla, řidičského oprávnění a řidičských průkazů, získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

4.2.1 Řidičské průkazy

Řidičský průkaz je veřejná listina, která opravňuje vlastníka k řízení vozidla příslušné skupiny nebo podskupiny. Doposud platí na území ČR 7 typů řidičských průkazů.

Osobě, která žádá o řidičské oprávnění, může být řidičský průkaz udělen pouze v případě, že dosáhla věku, který je stanovený v zákoně, dále musí být odborně i zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel, na území ČR má trvalý nebo přechodný pobyt, v trvání minimálně 185 dní. Nesmí být ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti, který spočívá v zákazu řízení motorových vozidel a musí splňovat podmínky stanovené zákonem.

V případě, že osoba získá určitou skupinu řidičského oprávnění, je zmocněna i k řízení motorových vozidel, které jsou zařazeny do příslušné podskupiny. Pouze vlastník platného řidičského průkazu smí řídit motorové vozidlo, příslušné určité skupiny či podskupiny, na pozemních komunikacích. [10]

5 SPRÁVNÍ DELIKTY V SILNIČNÍM PROVOZU

Při důsledném dodržování předpisů o provozu se předpokládá, že provoz na pozemních komunikacích bude plynulý a bezpečný. Ten, kdo se dopustí protiprávního jednání, jemuž předchází nerespektování předpisů, musí počítat s právní odpovědností za své jednání. V tomto případě je za nejčastější delikt považován přestupek.

5.1 Pojem přestupek

Podle zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je pojem přestupek zaviněné počínání, které svým způsobem porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti. Za přestupek musí být označen v tomto nebo jiném zákoně, zda se nejedná o trestný čin nebo jiný správní delikt, který je postižitelný podle zvláštních právních předpisů.

Odpovědností za přestupek je považováno pouhé zavinění z nedbalosti. K tomu dochází tehdy, jestliže pachatel věděl, že takovým jednáním může porušit nebo ohrozit zájmy společnosti, ale spoléhal na to, že takové ohrožení nezpůsobí. To neplatí v případě, že se jedná o osobu, která v době spáchání přestupku nedovršila patnáctého roku svého věku.

5.2 Druhy sankcí

Za přestupek lze uložit tyto sankce:

- a) napomenutí – kdy se jedná o nejmírnější sankci za přestupek, které uloží oprávněný orgán. Nelze jej uložit spolu s pokutou, zákon ale dovoluje uložit napomenutí společně se sankcí propadnutí věci nebo zákazu činnosti.
- b) pokuta – kdy se jedná o typickou správní sankci, která způsobuje pachateli majetkovou újmu. Pokud zákon nepřipouští uložit pokutu vyšší, lze uložit pokutu do 1 000 Kč. Horní hranice pokuty je speciálně upravena, a lze ji uložit jak v blokovém, tak příkazním řízení.

Smyslem blokového řízení je zjednodušení řízení o přestupcích, kdy je pokuta uložena zpravidla na místě a bez dalšího jednání.

Smyslem příkazního řízení je zrychlení a usnadnění řízení o přestupcích, kdy se obviněný dopustil přestupku a věc nebyla vyřízena v blokovém řízení. Správní orgán tedy může vydat příkaz o uložení pokuty nebo napomenutí.

- c) zákaz činnosti – který lze uložit pouze za přestupky uvedené ve zvláštním úseku zákona o přestupcích, v případě, že se jedná o činnost, kterou pachatel vykonává v pracovním nebo obdobném poměru.

Lhůta zákazu činnosti je započítávána od okamžiku, ve kterém již řidič, na principu opatření s projednávaným přestupkem, nesměl tuto činnost vykonávat. Po uplynutí poloviny doby výkonu lze od této sankce upustit, v případě, že pachatel prokázal, že další výkon není potřebný.

- d) propadnutí věci – což je typická majetková sankce. Lze ji uložit samostatně, ale zpravidla je ukládána společně s pokutou. Věc musí náležet pachateli a být použita nebo určena ke spáchání přestupku. Vlastníkem věci se stává stát. [11]

6 BODOVÉ HODNOCENÍ

Jedním z mnoha opatření, které přispívají ke snížení agresivity, počtu a následků dopravních nehod v České republice, je bodový systém hodnocení řidičů. Ten zajišťuje sledování páčání přestupků nebo trestných činů, kterých se dopouští řidič motorového vozidla porušováním stanovených předpisů.

Bodový systém byl zaveden pod zákonem č. 411/2005 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Tento zákon byl připravován již od roku 1993 kvůli stupňující se agresivitě. 21. září 2005 byl přijat, účinnosti nabyl 1. července 2006. Je součástí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, jejíž hlavním cílem je snížení počtu usmrcených na silnicích, a to do roku 2010. [12]

6.1 Hlavní cíle bodového systému

Smyslem zavedení bodového systému není připravit řidiče v co nejkratší době o řidičské oprávnění, nýbrž

- a) snížit počet mrtvých na silnicích,
- b) předcházet porušování pravidel na silnicích, a to hrozbou ztráty řidičského průkazu,
- c) snížit počet těch řidičů, kteří se svým chováním opětovně dopouštějí závažných dopravních přestupků

6.2 Započítávání bodů

Obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává v registru řidičů určený počet bodů řidičům motorových vozidel, kteří se dopustili přestupku nebo trestného činu spadajícího do bodového hodnocení. Příslušný obecní úřad učiní v registru kompetentní záznam nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo rozhodnutí doručeno.

Tento systém bodového hodnocení se týká výhradně řidičů motorových vozidel. Není tedy možné uložit body např. cyklistovi, který pod vlivem alkoholu řídí jízdní kolo.

V případě, že se řidič jedním aktem dopustí více přestupků nebo trestných činů, které spadají do bodového systému, jsou mu zaznamenány body stanovené pouze pro ten nejzávažnější čin. Body se započítávají do 12 bodů, což je nejvyšší možný počet bodů.

Na žádost řidiče vydá příslušný obecní úřad výpis z registru řidičů, ve kterém je zaznamenáno bodové hodnocení. Pokud řidič nabyl celkového počtu 12 bodů, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností tento fakt bez prodlení řidiči písemně sdělí a vyzve jej, aby řidičský průkaz odevzdal. Řidičské oprávnění pozbude řidič motorového vozidla po uplynutí 5 pracovních dnů od okamžiku, kdy mu bylo doručeno toto sdělení.

6.3 Vrácení řidičského oprávnění

Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění získáním celkového počtu 12 bodů, může zažádat nejdříve po uplynutí jednoho roku o vrácení řidičského průkazu. V případě, že byl řidiči zabaven řidičský průkaz na základě uložení trestu nebo sankce zákazu řízení motorových vozidel, je oprávněn zažádat si o vrácení řidičského průkazu nejdříve po uplynutí lhůty, po kterou je tento zákaz činnosti uložen.

Řidič si písemně požádá o vrácení řidičského oprávnění u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, kdy musí také prokázat, že podstoupil přezkoušení z odborné způsobilosti. Ode dne vrácení řidičského průkazu je v registru řidičů odečteno všech 12 bodů, což znamená, že řidič začíná od začátku, s nula body.

6.4 Odečítání bodů

Bodový systém také obsahuje pravidla, které opravňují řidiče k odečítání bodů. Platí zde následující pravidla:

- a) Pokud se řidič nedopustí žádného přestupku, který je zařazen do bodového hodnocení, ve lhůtě po sobě jdoucích 12 kalendářních měsících, budou mu odečteny maximálně 4 body.
- b) Pokud ani v průběhu dalších 12 měsíců nespáchá žádný přečin, jsou mu odečteny další 4 body. To tedy znamená celkově 8 bodů za 24 měsíců ode dne, kdy mu byla naposledy uložena sankce a zároveň připočítány body.
- c) V případě, že řidič nespáchá žádný přestupek ani v dalším roce, má nárok na odečet zbývajících bodů, maximálně tedy 3 body. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností učiní záznam v registru řidičů, a to nejpozději do 3 pracovních dnů.

Po dobu, kdy je řidič ve výkonu trestu, spočívajícího v zákazu řízení vozidel, lhůta pro odečítání bodů se rozběhne až po skončení trestu. To znamená, že řidiči byl zabaven

řidičský průkaz na jeden rok a zároveň má 7 bodů. Tyto body se začnou odečítat až po uplynutí 1 roku. V případě, že byly řidiči zaznamenány body na základě rozhodnutí, které bylo později pravomocně zrušeno, tyto body se rovněž z registru řidičů odečtou. [13]

6.5 Dobrovolné školení bezpečné jízdy

Podle vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 156/2008 Sb. a zákona č. 374/2007 Sb., společnost Autodrom Most a.s. kolektivně s HCT.CZ a.s., od 5. září 2008, odborně školí ty řidiče, kteří mají zaznamenány body v registru řidičů a zažádají si o odpočet bodů.

Řidiči musí splňovat určité podmínky, aby se mohli zúčastnit tohoto semináře. Jedná se o řidiče, jejichž součet za porušování právních předpisů, od okamžiku podání žádosti, není více než 10 bodů a současně není žádný přestupek ohodnocen více jak 6-ti body. Školení se může zúčastnit každý řidič, pouze jednou za kalendářní rok.

Cílem výuky je získání a zdokonalení vědomostí, jakými jsou např. zásady bezpečné a plynulé jízdy, nebo předcházení nejčastějších příčin dopravních nehod. [14]

6.6 Tabulka s přehledem pokut a bodů (viz Příloha P I.)

7 Hlavní změny nových pravidel

Od 1. července 2006, kdy vešel v účinnost bodový systém, došlo v řadě právních předpisů k mnoha změnám. Tyto změny, které upravují zejména silniční provoz, mají zajistit vyšší bezpečnost na pozemních komunikacích a zamezit zvyšování četnosti dopravních nehod.

7.1 Klíčové změny

Jako klíčové jsou označovány ty změny, jejichž účelem je záchrana nejen lidského života. Jedná o změny, které je nutné dodržovat, aby nedocházelo k tragickým nehodám, jichž je na silnicích i tak mnoho.

7.1.1 Celoroční svícení

Nová pravidla silničního provozu s sebou přinesla povinnost celodenního a celoročního svícení. Důvodem je lepší viditelnost vozidel, což má přivodit snížení počtu nejvážnějších nehod a současné zmírnění jejich následků.

7.1.2 Jízda pod vlivem drog a alkoholu

Nejčastější příčinou, která vede k dopravním nehodám se značně vážnými důsledky, je řízení pod vlivem alkoholu nebo návykové látky. To způsobuje únavu, agresivitu za volantem a sníženou reakci řidiče.

Jízda pod vlivem alkoholu je nyní označována za trestný čin, který je pokutován vyššími sankcemi. Novelizace umožnila strážníkům obecní policie provádět orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu. Také policistům dovoluje v jistých situacích zadržet řidičský průkaz nebo zabránit v další jízdě.

7.1.3 Dětské autosedačky

Další povinností, která platí od 1. 7. 2006 na všech typech komunikací, je vybavení auta dětskou autosedačkou v případě, že je v něm převáženo dítě. Tyto sedačky mají velký význam, protože mohou zabránit zranění dítěte.

7.2 Doplnkové změny

Doplnkové změny jsou charakteristické tím, že by neměly závažnějším způsobem ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. Jedná se pouze o kompenzační změny, jejichž porušení je vykládáno jako mírný přestupek.

7.2.1 Zastavení a stání

Nyní je dovoleno parkovat nejen rovnoběžně s chodníkem, ale také kolmo i šikmo, i když to není označeno dopravní značkou. Musí zde ovšem zůstat alespoň jeden volný jízdní pruh, jehož šířka je minimálně 3 metry v každém směru jízdy.

Dále může řidič zastavit i na vyhrazeném parkovišti. Nesmí zde však parkovat déle než 3 minuty, a nesmí také omezit či ohrozit další účastníky silničního provozu. Výjimkou jsou parkoviště vyhrazené pro invalidy, kde je zakázáno zastavení i stání.

Nově je umožněno policistům i strážníkům obecní policie nechat odtáhnout na náklady řidiče ta vozidla, která stojí neoprávněně na jakémkoliv parkovišti.

7.2.2 Jízda po kruhovém objezdu

Stále častěji se mohou čeští řidiči setkat s kruhovými objezdy, které snižují následky dopravních nehod. Oproti vjezdu na kruhový objezd, kde řidič nepoužívá znamení o změně směru jízdy, při výjezdu, ale také přejíždění z jedno pruhu do druhého, je povinen toto znamení dát. [15]

8 ZAČÁTKY SILNIČNÍHO PROVOZU

8.1 První automobil

Za okamžik, který je obecně pokládán jako zrození automobilové historie, je považován listopad roku 1886. V tomto roce, konkrétně 29. ledna, totiž požádal Karl Benz o patent na svůj první vlastní automobil. V listopadu tedy získal říšský patent číslo 37435a na tříkolku, která byla poháněna pouze spalovacím motorem. Mnozí se pokoušeli sestavit něco podobného automobilu, ale Karl Benz je považován za konstruktéra, který vyrobil první benzínový automobil na světě. Do té doby nezbytná zvířata, která byla využívána především k přepravě, byla postupem času nahrazena novou, stále se zdokonalující technikou.

O 2 roky později, tedy roku 1888, byly zhotoveny 3 motorová vozidla. Za volant jednoho z nich si usedla manželka Karla Benze a vydala se se svými syny na stokilometrovou cestu, což vedlo k prodeji dalších hned několika kusů vozidel. Později byly tyto vozy označeny názvem Mercedes-Benz, které jsou používány dodnes. [16]

8.2 Silniční zákony v historii

V roce 1935 byl vydán Československý zákon, který nařizoval omezení rychlosti na 35 km/h s tím, že autobusy a nákladní automobily mohly jezdit rychlostí vyšší než 50 km/h.

Zákon č. 56/1950 stanovil omezení rychlosti do 25 km/h v případě husté mlhy. Na železničním přejezdu byla rychlost snížena na 15 km/h. O 11 let později, tedy roku 1961, se museli řidiči motorových vozidel přizpůsobit okolnostem, především viditelnosti na silnicích, hustotě provozu, stavu vozidla stejně jako stavu pozemní komunikace. Již v roce 1961 byla uzákoněna rychlost v obcích na 50 km/h, jakož je tomu i dnes, s tím, že dopravní značka mohla povolit i rychlost vyšší. V době od 23 do 5 hodin ráno se řidiči nemuseli řídit zákonem o povolené rychlosti v obci, stejně jako zákonem o omezení rychlosti dopravní značkou.

Roku 1967 museli řidiči respektovat dopravní značky i v noci. Nejvyšší dovolená rychlost v obci byla stanovena do 50 km/h. V blízkosti 30 m před železničním přejezdem museli řidiči zpomalit na 30 km/h, přičemž traktory, autobusy a nákladní automobily musely zastavit.

Od roku 1976 byla zvýšena rychlost v obci z původních 50 na 60 km/h, ale pouze v noci. Od roku 1990 byla tato rychlost zvýšena i ve dne. Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla byla uzákoněna nejvyšší povolená rychlost na 110 km/h pro vozidla a určité typy autobusů. V nově zavedené obytné a pěší zóně mohli jet řidiči rychlostí nanejvýš 20 km/h.

[17]

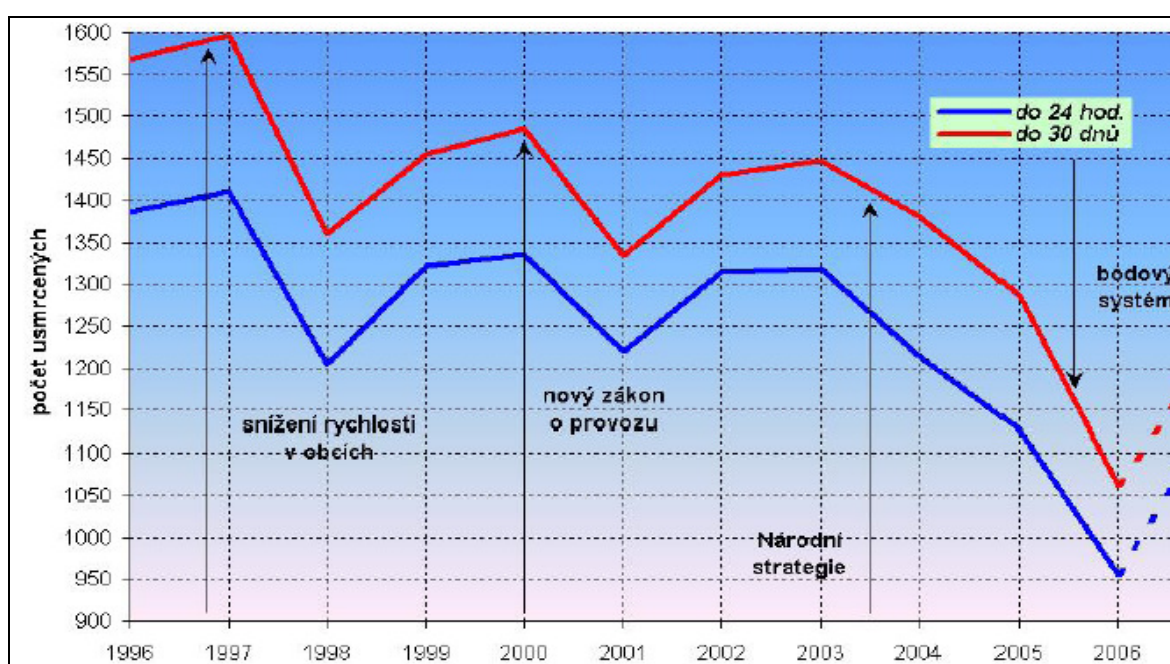
II. ANALYTICKÁ ČÁST

9 CELKOVÝ VÝVOJ POČTU USMRCENÝCH

Základním parametrem pro zhodnocení počtu dopravních nehod je počet usmrcených do 24 hodin, stejně jako do 30 dní po dopravní nehodě.

Graf (Graf 1) nám zobrazuje vývoj dopravních nehod od roku 1996 do roku 2007. Následkem těchto nehod bylo usmrcení osob do 24 hodin a do 30 dní. V grafu jsou rovněž vyznačeny důležité historické politické události, týkající se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v České republice. [18]

Graf 1: Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (1996 – 2007)



Zdroj: Policie ČR

Graf (Graf 1) je sestaven od roku 1996 do roku 2006, kdy byl zaveden bodový systém. Jak je patrné, každé zavedené opatření, které mělo snížit počet dopravních nehod, s sebou přineslo do určité míry efektivní účinek. Bohužel se většinou nejedná o opatření, které by mělo dlouhodobější trvání. Mnozí řidiči totiž po počátečním předpisovém chování přestali brát tato opatření vážně.

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let si prošla Česká republika velice nepříjemným obdobím v oblasti dopravní nehodovosti. Od roku 1986 – 1994 narostl počet usmrcených na silnicích o šokujících 83 %, čímž se zařadila mezi státy s nejhoršími důsledky dopravních nehod. Právě v roce 1994 bylo zaznamenáno neuvěřitelných 1637 obětí těchto nehod.

V letech 1998 – 2001 se podařilo tato čísla mírně snížit, ale o rok později, tedy v roce 2002 a 2003 měl tento ukazatel znovu sklon k růstu. Až roky 2004, 2005 a 2006 přinesly vzrůst bezpečnosti na silnicích, na základě různých opatření.

Poprvé od roku 1990 dochází v roce 2004 k význačnému snížení počtu usmrcených osob v intervalu 3 po sobě následujících letech. V podstatě se podařilo již v roce 2003 zastavit zvyšující se počet usmrcených osob, ale počet začal klesat až v následujícím roce.

9.1 Analýza dopadu vyhlášky č. 223/1997 Sb.

Jak můžeme vidět, graf (Graf 1) nám ukazuje, jak rapidně se snížil počet usmrcených po 1. říjnu roku 1997. Toho dne vešla v účinnost novelizační vyhláška č. 223/1997, která ustanovila snížení rychlosti v obci z původních 60 na 50 km/h. Na dálnici byla ale zvýšena povolená rychlost ze 110 na 130 km/h.

Hlavní příčinou snížení počtu usmrcených je tedy všeobecné zpomalení vozidel, ale také přísnější dodržování předpisů. Jak ukazují statistiky, nepřiměřená rychlost na silnicích je největší hrozbou, jejímž následkem je odpovědnost za tak vysoký počet smrtelných nehod.

Na druhé straně to znamená, že snížení rychlosti může zachránit nejvíce životů a zdraví, což se projevilo právě v roce 1997. Za první 3 měsíce účinnosti vyhlášky se prudce snížil počet dopravních nehod, celkově bylo tedy zachováno 35 životů, 256 těžce zraněných a 1429 lehce zraněných. Řidiči se začali chovat vzorněji, protože se snížil počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu a přibylo připoutaných řidičů i spolujezdců, což zachránilo nejméně jeden život.

9.2 Analýza dopadu zákona č. 361/2005 Sb.

Tento zákon je považován za první historický zákon České republiky, který vymezuje nejen pravidla provozu na silnicích, ale také pravidla v oblasti řídičských průkazů a oprávnění. Dříve byly stanoveny pouze vyhlášky na základě vládního nařízení o provozu na silnicích. Nezbytnost přijmout tento zákon měl také souvislost se snahou o přijetí České republiky do Evropského společenství.

Přijetím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, došlo v České republice k převratným změnám. Především se snížil počet dopravních nehod o více jak 12 % v porovnání

s předešlým rokem. Z původních 211 516 dopravních nehod, ke kterým došlo v roce 2000 na 185 664 nehod za rok 2001. Musíme brát ale také v úvahu, že došlo ke snížení dopravních nehod proto, že se v roce 2001 zákonně zvýšila hranice pro povinné nahlášení nehody na 20 000 Kč v případě, že nedošlo ke zranění nebo usmrcení. To jistým způsobem snížilo statistiku celkového počtu ohlášených nehod.

Pozitivem tedy zůstává skutečnost, že v roce 2001 bylo ušetřeno celkově 177 lidských životů a 32 těžce zraněných osob v porovnání s předešlým rokem 2000. Bohužel vzrostl počet lehce zraněných osob o 1 234.

9.3 Analýza po vzniku Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je opatření, zaměřené na změnu stavu na silnicích. Jelikož každoročně umíralo na následky dopravních nehod několik stovek lidí, bylo nutné napravit tuto skutečnost koordinovaným přístupem v oblasti represe a prevence. Strategie byla tedy přijata a schválena 28. dubna 2004 vládou. Hlavním cílem tohoto dokumentu je do roku 2010 snížit počet usmrcených na polovinu stavu z roku 2002, a to pomocí nejrůznějších opatření, jakými jsou preventivní programy, motivace účastníků provozu k bezpečné jízdě a zavedení dopravní výchovy především u dětí. [7]

Rok, ve kterém bylo zavedeno toto opatření přinesl určitá pozitiva. Sice v roce 2004 vzrostl počet dopravních nehod o 619 na 196 470, na druhou stranu se snížil počet usmrcených o 105, počet těžce zraněných o 374 a lehce zraněných o 776.

9.4 Analýza dopadu zákona č. 411/2005

Hlavním důvodem novelizace silničních pravidel byla opět nutnost zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích a dále snížit počet usmrcených a zraněných na silnicích, snížit vážnosti následků dopravních nehod a zvýšit motivaci a respekt účastníků silničního provozu k dodržování předpisů.

Proto dne 1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, kterým byl novelizován v současnosti platný zákon č. 361/2002 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. [18]

Ve srovnání s rokem 2005 tento zákon příznivě ovlivnil počet dopravních nehod. V roce 2006 došlo celkově k 187 965 nehodám, při kterých přišlo o život 956 osob, 3 990 jich bylo těžce zraněno a 24 231 osob si z nehody odneslo jenom lehké zranění. Z toho vyplývá, že došlo u všech základních ukazatelů nehod ke snížení

- | | | |
|-------------------------|---------------|-------------|
| • počtu nehod | o 11 297, | tj. o 5,7% |
| • počtu usmrcených | o 171 osob, | tj. o 15,2% |
| • počtu těžce zraněných | o 406 osob, | tj. o 9,2% |
| • počtu lehce zraněných | o 3 743 osob, | tj. o 13,4% |

Počet usmrcených osob je v roce 2006 nejnižší od roku 1990. Další příznivou informací je, že tento počet nepřevyšuje hranici 1 000 usmrcených osob. Počet těžce zraněných je taktéž od sledovaného roku nejnižší a nepřesahuje hranici 4 000 zraněných osob. [19]

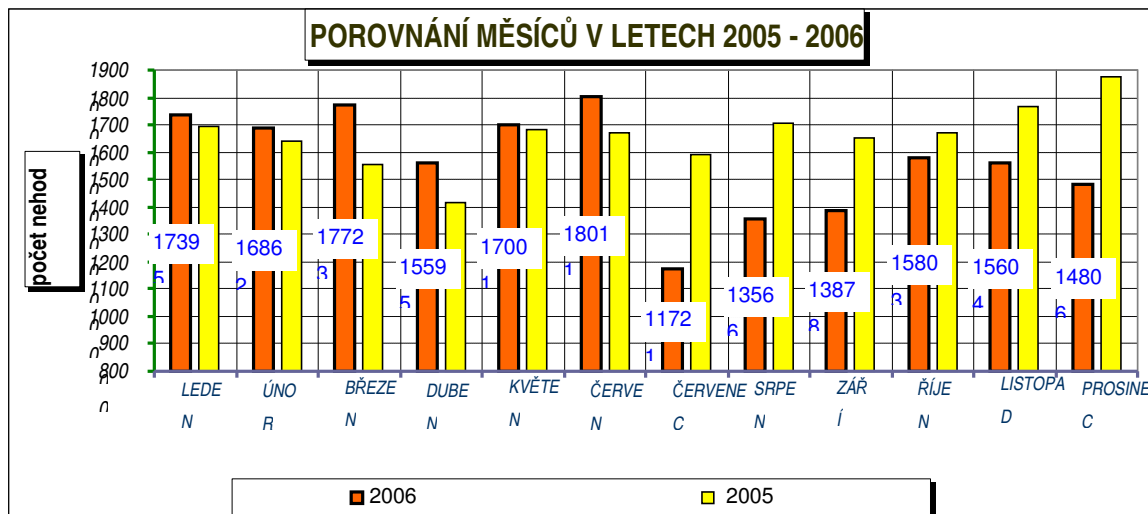
9.5 Srovnání nehodovosti v letech 2005 - 2006

Jak ukazuje graf (Graf 2), po zavedení bodového systému se počet nehod v červenci rapidně snížil o 6 290 oproti předešlému měsíci, tedy červnu. Po 30 dnech působnosti novely zákona došlo ke snížení počtu dopravních nehod o 27,2 %, počtu usmrcených osob o 48,7 % (Graf 3), počtu zraněných osob o rovných 33 % a také počtu nehod, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu o 30,2 %. Tyto statistiky vyplývají z porovnání července roku 2005 a 2006.

Předešlé informace jsou samozřejmě příznivé, bohužel nemají dlouhého trvání, protože jak můžeme vidět (Graf 2), počet dopravních nehod má v dalších měsících vzrůstající účinek. Zatímco v červenci byl zaznamenán počet nehod o 26,5 % nižší oproti srovnatelnému měsíci roku 2005, v říjnu už tomu bylo jen o 5,5 %. V listopadu a prosinci statistiky opět zaznamenaly zlepšení ve prospěch bodového systému.

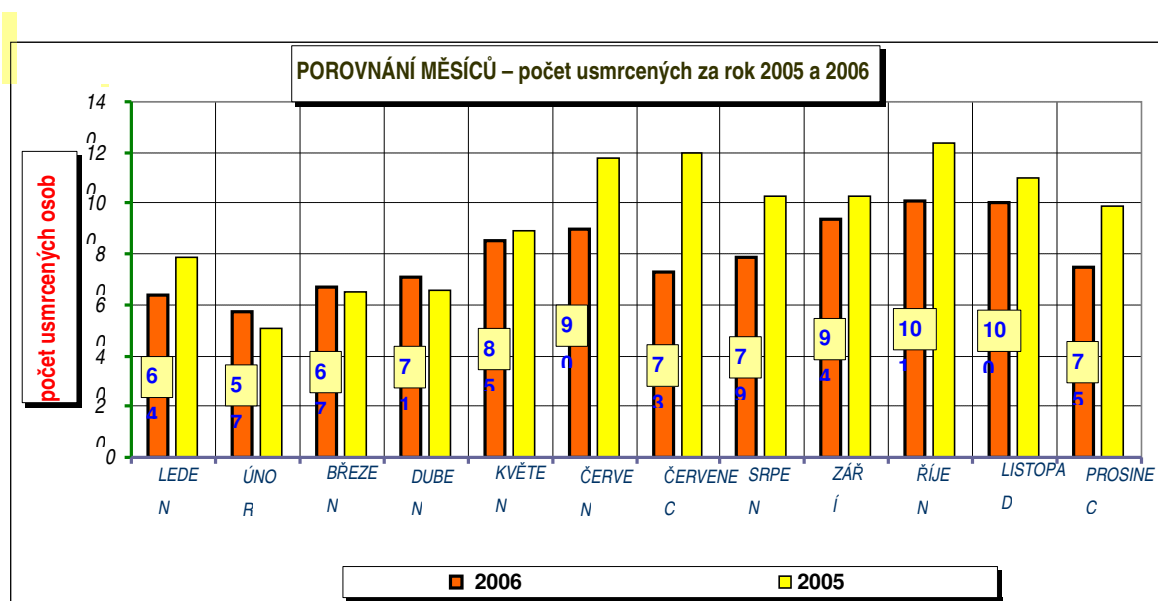
Je také patrné, že počet dopravních nehod ve druhé polovině je stále nižší, než v první polovině roku 2006, tedy před zavedením bodového hodnocení. [20]

Graf 2: Porovnání počtu dopravních nehod v letech 2005 – 2006 jednotlivých měsíců



Zdroj: MVČR

Graf 3: Porovnání počtu usmrcených osob v letech 2005 – 2006 v jednotlivých měsících



Zdroj: MVČR

V grafu (Graf 3) můžeme sledovat velké výkyvy v tempu počtu usmrcených osob na každý měsíc jednotlivě. Jedná se o srovnání roku 2005 a 2006. Jak v první, tak ve druhé polovině roku 2006 bylo méně dopravních nehod s následkem smrti. Od ledna do června roku 2006 bylo na silnicích o 34 usmrcených lidí méně než v dané době roku 2005. Od července do prosince už je toto číslo vyšší, jedná se o 137 zachráněných lidských životů.

Jak můžeme porovnat (Graf 3), v roce 2005 byla přesáhnuta hranice 100 usmrcených lidí celkem v 6 měsících, v roce 2006 bylo hranice dosaženo pouze ve 2 měsících. Zarážející ovšem je, že hranice 100 lidí je v roce 2006 dosaženo právě ve 2. polovině roku.

V souhrnu to nasvědčuje faktu, že řidiči po 1. červenci 2006 začali více respektovat předpisy a chovat se na pozemních komunikacích ukázněněji a vychovaněji. Postupem času se ale opět přizpůsobili novým podmínkám a přestali se tolik bát donucovacích opatření.

9.6 Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2006

Tab. 1. 10 nejčastějších příčin dopravních nehod v roce 2006

pořadí	DESET nejčastějších příčin nehod řidičů motorových vozidel rok 2006	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	34 347
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	29 910
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	19 330
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	14 394
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	10 135
6.	nezvládnutí řízení vozidla	9 505
7.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	6 177
8.	vjetí do protisměru	6 108
9.	nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	5 712
10.	jiný druh nesprávné jízdy	1 007

Zdroj: [21]

9.6.1 Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla

V tabulce (Tab. 1) se dozvíme, že nejčastější příčinou dopravní nehody v roce 2006 bylo neúplné věnování se řízení vozidla. V I. čtvrtletí 2006 tomu však bylo jinak. Nejčastější příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti motorového vozidla stavu vozovky, kdy se jednalo o 9 070 nehod, zatímco nevěnováním řízení vozidla bylo způsobeno „pouze“ 7 890 nehod. Z toho vyplývá, že kdyby se řidiči více věnovali řízení vozidla, nemuselo dojít k tolika dopravním nehodám. Podle propočtu je přibližně každá 6. dopravní nehoda způsobena nedostatečným věnováním se dostatečnou pozorností řízení.

9.6.2 Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem

Druhou nejčastější příčinou nehody je nedostatečná vzdálenost mezi dvěma motorovými vozidly. Řidič, který jede za jiným vozidlem, je povinen ponechat mezi oběma auty dostatečnou bezpečnostní vzdálenost pro případ, že by mohlo dojít ke srážce. Tato bezpečnostní vzdálenost by měla zaručit bezproblémové vyhnutí se srážce v případě prudkého zpomalení nebo neočekávaného zastavení vozidla jedoucího před ním.

Odborníci se shodují na tom, že vzdálenost mezi dvěma auty by měla být minimálně 2 sekundy. To znamená, že pokud první auto mine určitý bod, druhé auto by ho nemělo minout dříve než po 2 sekundách. Při rychlosti 50 km/h se jedná o vzdálenost 28 m, u rychlosti 90 km/h je to 50 m a 130 km/h připadá 72 m.

9.6.3 Nesprávné otáčení nebo couvání

Třetí místo v tabulce zaujalo špatné otáčení a couvání. Jedná se především o místa, na kterých je to vyloženě zakázáno. Řidič se nesmí otáčet a couvat např. na přechodu pro chodce, na železničním přejezdu a v jeho blízkosti, v tunelu, ale také na silnici s jednosměrným provozem. Přesto je téměř každá 10. dopravní nehoda způsobena otáčením či couváním.

Podle tabulky je naprostá většina dopravních nehod zapříčiněna ve spojitosti s porušením pravidel silničního provozu jedním z jeho účastníků. Ve většině případů se jedná o řidiče. Pouze zanedbatelné čísla tvoří ostatní nezávislé vlivy, jakými jsou například technické závady vozidla, závady ve sjízdnosti silnice nebo střet se zvířím. [21]

9.7 Hlavní příčiny nehod v roce 2006

Tab. 2. Hlavní příčiny dopravních nehod v roce 2006, podle úmrtnosti

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	v %	Počet usmrcených	v %
Nepřiměřená rychlost	25 892	14,9	420	49,1
Nesprávný způsob jízdy	113 152	65,0	293	34,3
Nedání přednosti v jízdě	31 376	18,0	107	12,5
Nesprávné předjíždění	3 732	2,1	35	4,1

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

9.7.1 Nepřiměřená rychlost

Tabulka (Tab. 2) nám ukazuje skutečnost, že v roce 2006 byla hlavní příčinou nehod nepřiměřená rychlost, v jejímž důsledku neustále dochází k nehodám s tragickými následky. I nyní má nepřiměřená rychlost rozhodující vliv na mnoho lidských životů. Velmi často hraje nepřiměřená rychlost významnou roli u nehod, kdy nebyla dána přednost v jízdě, především ze strany řidičů, kteří vjíždí do křižovatky z vedlejší silnice.

Výraznějším negativním dopadem vysoké rychlosti jsou následky dopravních nehod. I přesto, že jsou vozidla bezpečnostně vybaveny, dochází mnohdy až k tragickým následkům. Je to způsobeno tím, že bezpečnostní výbava je účinná jen do určité hranice rychlosti. Kvůli nepřiměřené rychlosti byla způsobena přibližně každá 7. autonehoda.

9.7.2 Nesprávné předjíždění

Na 4. místo v tabulce se zařadilo nesprávné předjíždění, které je způsobeno stále vzrůstající agresivitou řidičů. Lidé jsou agresivní nebo si pouze chtějí zvýšit sebevědomí tím, že předjedou „pomalejší“ auto. Řidiči si ale neuvědomují, jaké následky může mít takové předjíždění. Může se stát, že předjížděné auto nezpomalí, dokonce zrychlí. Tím může dojít ke srážce s protijedoucím autem. Je také známo mnoho případů, kdy řidič předjíždí auto přes plnou čáru, ačkoliv zákony to nepovolují. Plná čára má jasný význam, který není mnohdy respektován. Řidiči se snaží za každou cenu uspěchat jízdu, ale nemyslí při tom na jejich chování, na které mohou doplatit také nevinní lidé. [22]

10 DOPRAVNÍ NEHODY V ROCE 2008

Uběhly již více než 2 roky od zavedení bodového systému, kdy si čeští řidiči mohli v praxi vyzkoušet pravidla silničního provozu. Ten měl zvýšit bezpečnost a zlepšit celkovou situaci na českých silnicích, kde našlo smrt výrazně více osob než v ostatních zemích Evropy. Není se čemu divit, vždyť Česká republika se zařadila na 6. místo s nejméně bezpečnými silnicemi v Evropě. Jako nejméně bezpečné jsou silnice v Řecku, naopak nejbezpečnější jsou silnice Nizozemské.

10.1 Dopravní nehody a jejich následky v roce 2007 - 2008

Tab. 3. Srovnání dopravních nehod a jejich následků za leden – listopad 2007 a 2008

Zranění	LEDEN – LISTOPAD 2007	LEDEN – LISTOPAD 2008	Pokles o
Počet nehod	167 600	146 585	21 015 nehod
Usmrceno	1 027	909	118 osob
Těžce zraněno	3 640	3 484	156 osob
Lehce zraněno	23 416	22 764	652 osob

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Jak můžeme vidět, tabulka (Tab. 3.) je zaměřena na porovnání počtu dopravních nehod a následků těchto nehod v roce 2008 s rokem 2007. Statistiky jsou provedeny od ledna do listopadu, ale u všech základních ukazatelů došlo ke snížení jejich počtu, což je pozitivní.

Počet dopravních nehod se snížil o více než 14 % a počet usmrcených osob téměř o 13 %, kdy bylo zachráněno o 118 lidských životů více, než v předešlém roce. Počet těžce zraněných osob se snížil téměř o 4,5 % a ubyla necelá 3 % lehce zraněných lidí.

Prvních několik měsíců po zavedení bodového systému se situace na silnicích výrazně zlepšila, bohužel to nemělo dlouhého trvání. Úmrtnost na silnicích se v roce 2007 nijak zvlášť neliší od statistik z roku 2005, kdy neplatil bodový systém. Ukazuje se, že se řidiči v roce 2007 osmělili a nehod na silnicích opět přibylo.

10.2 Hlavní příčiny dopravních nehod v roce 2008

Tab. 4. Hlavní příčiny dopravních nehod (leden – říjen 2008)

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	v %	Počet usmrcených	v %
Nepřiměřená rychlost	18 549	15,2	342	46,8
Nesprávný způsob jízdy	77 624	63,4	213	29,2
Nedání přednosti v jízdě	23 592	19,3	118	16,2
Nesprávné předjíždění	2 581	2,1	57	7,8

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Při porovnání hlavních příčin nehod v roce 2007 a 2008 (Tab. 4.), zjistíme, že se počet dopravních nehod snížil a následky zmírnily. Z důvodu nepřiměřené rychlosti zemřelo v roce 2007 o 59 osob více než v roce 2008. U nesprávném způsobu jízdy vyhaslo o 56 životů a u nesprávného předjíždění o 1 život více než v roce 2008. Bohužel kvůli nedání přednosti v jízdě bylo na silnicích v roce 2008 usmrceno o 20 osob více než v roce předešlém.

Na českých silnicích také převládá bezohlednost řidičů, kteří neposkytnou zraněným osobám první pomoc a z místa nehody ujedou. Možná je to ze strachu, možná ze sobectví. Ať už v tom jakýkoliv důvod, v období od ledna do října 2008, došlo ke 13 082 nehodám, kdy viník odjel z místa nehody. To znamená 10 % z celkového počtu dopravních nehod za toto období. U těchto nehod bylo evidováno 18 usmrcených osob a dalších 737 zraněných osob.

11 BODOVÝ SYSTÉM PO 2 LETECH JEHO ZAVEDENÍ

Během uplynulých 24 měsíců po zavedení bodového systému bylo obecními úřady obcí s rozšířenou působností zaznamenáno celkově 1 272 188 přestupků a trestných činů, zařazených do bodového hodnocení řidičů. Dalo by se konstatovat, že v průměru bylo každý den zaevidováno 1 740 přestupků, které jsou zařazeny do bodového hodnocení.

V červenci roku 2007 uběhl přesně 1 rok od zavedení bodového systému, přičemž za těchto 12 měsíců obecní úřad zaznamenal 587 066 přestupků a trestných činů. Rok nato, čili v červenci roku 2008 toto číslo vzrostlo o 16,7 %, tedy na 685 122. V průměru souvisel každý druhý přestupek a trestný čin s překročením nejvyšší dovolené rychlosti, konkrétně se jednalo 46,6 % všech zaevidovaných přestupků.

V případě, že by se řidiči od 1. července 2006 do 30. června 2008 vyvarovali následujícím situacím, nedošlo by k 88 % přestupků, které byly v tomto období spáchány. Jedná se o nepřekračování předepsané rychlosti, neporušování povinnosti u zákazové a příkazové značky, neporušování povinnosti o osvětlení vozidla, používání bezpečnostních pásů nebo ochranných helem a nedržení telefonního přístroje v ruce při řízení.

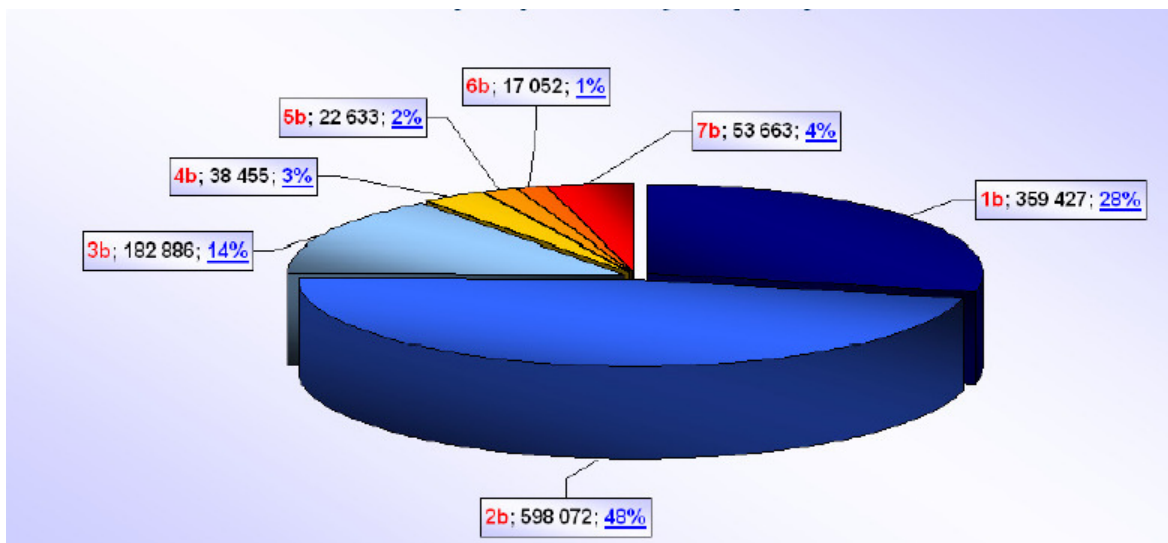
V grafu (Graf 4) můžeme vidět, že 90 % přestupků, kterých se řidiči dopustili bylo ohodnoceno maximálně 3 body.

11.1 Podíl jednotlivě obodovaných přestupků na počtu přestupků

V následujícím grafu (Graf 4) se nachází přesný přehled počtu přestupků, jejich obodování, ale také %, kterými se podílí na celkovém počtu přestupků za uplynulých 24 měsíců po zavedení bodového systému. Téměř polovině, konkrétně 48 % řidičům, kteří se dopustili přestupku, byly přičteny 2 body. Nejčastěji se jednalo o překročení nejvyšší dovolené rychlosti při řízení motorového vozidla v obci o méně než 20 km/h. Dále se jednalo o porušení povinnosti se za jízdy připoutat bezpečnostním pásem.

Po 2 letech bylo zaregistrováno 6 327 000 řidičů, z nichž 14,7 % získalo na své konto mi. 1 bod. Dále bylo zaevidováno více než 84,1 % obodovaných mužů, zbytek tvořily ženy. To nasvědčuje skutečnosti, že ženy jsou opatrnějšími řidiči, jak si mnozí z nás nemyslí. Během 2 let platnosti BS získalo 9 938 řidičů celkem 12 bodů, z čehož vyplývá, že téměř 10 000 řidičům bylo zabaven ŘP. Tato skupina je tvořena z 95 % muži, kdy se jedná o 9 442 osob, a „pouze“ z 5 % žen, tedy 496.

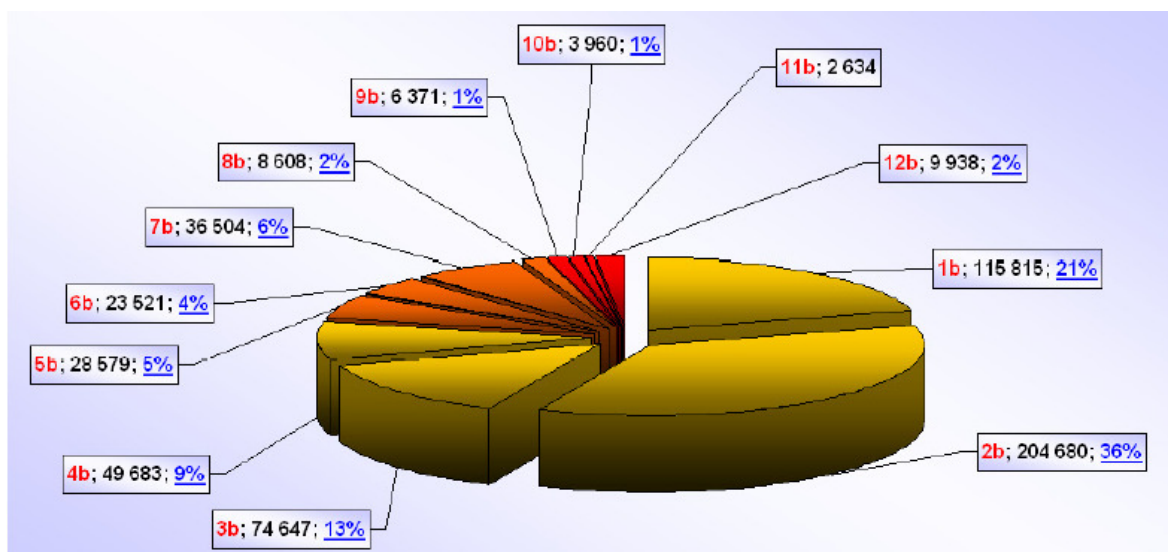
Graf 4: Počet přestupků a trestných činů, ohodnocených jednotlivými počty bodů



Zdroj: MDČR

11.2 Počet bodovaných řidičů jednotlivými body

Graf 5: Počet bodovaných řidičů s jednotlivými body

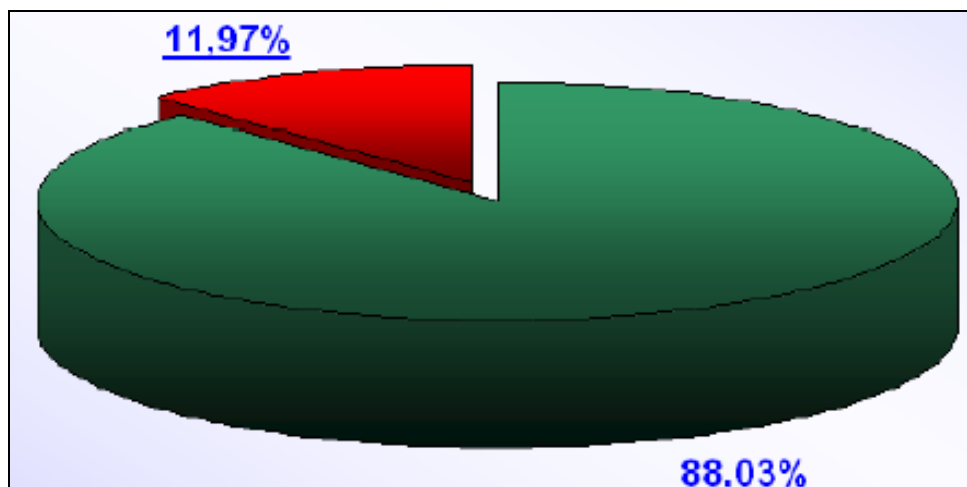


Zdroj: MVČR

Po 24 měsících bylo registrováno 6 327 000 řidičů, z nichž 14,7 % získalo min. 1 bod. Dále bylo zaevidováno více než 84,1 % obodovaných mužů, zbytek tvořily ženy. To nasvědčuje faktu, že ženy jsou opatrnějšími řidiči. Během 2 let platnosti BS získalo 9 938 řidičů 12 bodů, z čehož vyplývá, že téměř 10 000 řidičům bylo zabaveno ŘP. Tato skupina je tvořena z 95 % muži, kdy se jedná o 9 442 osob, a „pouze“ z 5 % žen, čili 496 osob. [23]

11.3 Poměr řidičů, kterým byly odečteny 4 body

Graf 6: Poměr řidičů, kterým byly / nebyly odečteny 4 body do června 2008

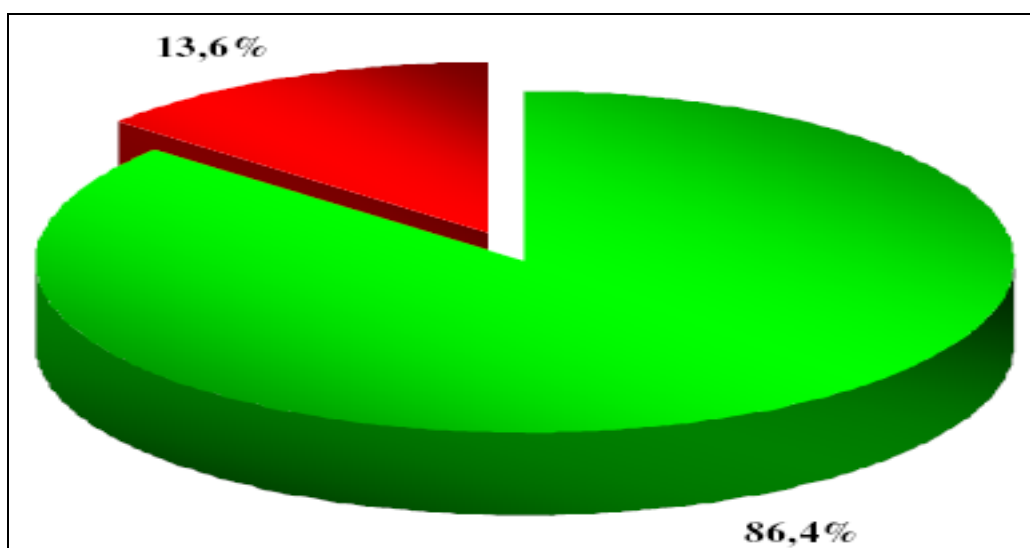


Zdroj: MVČR

Po uplynutí 2 let od účinnosti bodového systému byly z celkového počtu bodovaných řidičů umazány 4 body více než 88 % řidičům. Znamená to, že jim nebyl ode dne posledního přestupku v registru zaznamenán další bod, a to ve lhůtě 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců. Za následující 4 měsíce (Graf 7) toto číslo kleslo na 86,4 %. To znamená, že po 4 měsících ubylo řidičů, kterým byly umazány 4 body.

Z toho vyplývá, že se zvýšil počet řidičů, kterým 4 body umazány nebyly. Z 11,97 %, které byly zaevidovány do června 2008, stoupla tato hodnota do listopadu 2008 na 13,6 % řidičů.

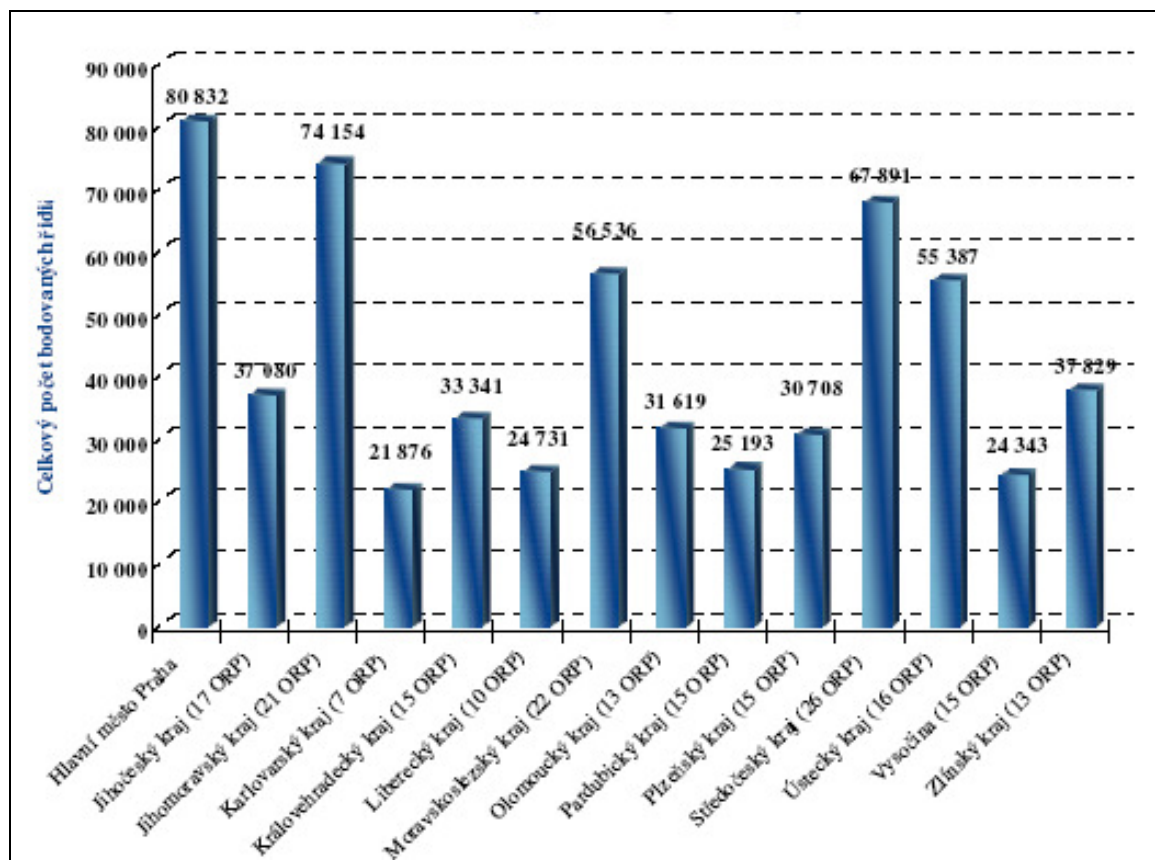
Graf 7: Poměr řidičů, kterým byly / nebyly odečteny 4 body do listopadu 2008



Zdroj: MDČR

11.4 Počet obodovaných řidičů v jednotlivých krajích

Graf 8: Počet bodovaných řidičů z pohledu krajů (červenec 2006 – listopad 2008)



Zdroj: MDČR

Jak je z grafu (Graf 8) patrné, do listopadu roku 2008 bylo v každém kraji České republiky zaznamenáno mnoho řidičů, kterým na jejich bodovém kontě přibyl alespoň 1 bod. Statistika hovoří jasně. Zlínský kraj se z celkových 14 krajů umístil na 6. místě v nejvyšším počtu bodovaných řidičů, bez ohledu na počet bodů. Po více jak 2 letech účinnosti bodového systému bylo ve Zlínském kraji zaevidováno 37 829 řidičů s body. Nejvíce bodovaných řidičů bylo zaznamenáno v hlavním městě České republiky – Praze. Není divu, vždyť je zde vidět přestupek všude tam, kam se jen podíváte. Telefonování, špatné parkování, nepřiměřená rychlost anebo špatný způsob jízdy a mnoho dalších.

12 MĚSTO VSETÍN

Město Vsetín se nachází na obou březích řeky Bečvy na úpatí Vizovických, Hostýnských a Vizovických vrchů v nadmořské výšce 348 metrů n. m. Vsetín se může pochlubit krásnou přírodou a malebnými zákoutími, které se nachází v okolí.

12.1 Historie Vsetína

O historickém vzniku Vsetína existují 2 významné základní dokumenty. Jedním z nich je dokument z roku 1297, který vypovídá o tom, že pan Protiva z Doubravic část území kolem řeky Bečvy daroval a část území prodal. Prozatím se ovšem nedá vyprávět o osadě jménem Vsetín. Tento první spolehlivý údaj o městečku jménem Setteinz pochází teprve z období před 700 lety. Nicméně dokument navazuje na listinu z roku 1308, ze které plyne, že městečko Vsetín, tehdy Setteinz, pronajali Templářští rytíři na 31 let Vokovi z Kravaň. Z listiny rovněž vyplývá, že území okolo potoka Rokytenky bylo nadále osidlováno a kolonizace pokračovala.

Již od roku 1396 je možné v dokumentech nalézt současný název města Wssetin. Postupem času ve 13. – 14. století nahradily tehdy rozšířený chov koz ovce, které chovali valaši. Od té doby jsou takto označování obyvatelé regionu.

V 17. století se zde přestavil zámek z tehdejší vystavěné tvrze, který musel být po rozsáhlém požáru zrekonstruován. V 19. století bylo město Vsetín ovlivněno technickou revolucí, ve 20. století, kdy se město stalo okresním, bylo zaměřeno na průmysl těžký.



Obr. 1. Vsetínský zámek

12.2 Kultura ve Vsetíně

Stejně jako v jiných městech, ani ve Vsetíně není o kulturu nouze. Každoročně se zde konají tradiční akce, jako např. folklorní, či jazzové festivaly. Hvězdárna Vsetín je otevřena v každém ročním období a na své si přijdou milovníci astronomického pozorování. Sportovně naladění lidé mohou relaxovat jak v městských lázních, tak na upravených cyklotrasách. Ve Vsetíně se také narodilo mnoho známých osobností, především umělců, kteří dokázali zachytit kouzlo nevelkého městečka s přibližně 30 000 obyvateli. [24]

12.3 Lokalizace místa a dopravní dostupnost

Geograficky je město Vsetín rozpoloženo do oblasti střední Moravy. Z etnografického pohledu patří Vsetín do regionu Valašsko, někdy nazývaného Vsacko. Jedná se o bývalý okres, který je v současnosti zařazen jako město s rozšířenou působností Zlínského kraje.

Vsetín leží na křižovatce silnic na trase Valašské Meziříčí – Slovensko, ale také ve směru na Zlín. Z dopravního spojení lze využít městských i dálkových autobusů, stejně jako vlaku. [25]



Obr. 2. Území města Vsetín a jeho okolí

„Vsetíne, Vsetíne, městečko milené, kam se jen poděly chaloupky dřevěné...“

Tato slova lidové písně vystihují přeměnu Vsetína ve vyspělejší město.

13 SHRUTÍ EFEKTIVNOSTI BODOVÉHO SYSTÉMU

Pravidla silničního provozu byla novelizována především kvůli vysoké dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, jejichž cílem bylo rapidně zvýšit bezpečnost a plynulost na českých silnicích. Na druhé straně samozřejmě snížit počet dopravních nehod a často jejich tragických následků.

13.1 Česká republika před a po zavedení BS

Tab. 5. Dopravní nehody v České republice (2003 – 2005)

ČR	2003	2004	2005	2006	2007	2008 do listopadu
Počet nehod	195 851	196 484	199 262	187 965	182 736	146 585
Usmrceno	1 319	1 215	1 127	956	1 123	909
Těžce zraněno	5 253	4 878	4 396	3 390	3 960	3 484
Lehce zraněno	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382	22 764

Zdroj: MDČR

13.1.1 Porovnání dopravních nehod

Od roku 2003 do roku 2005 počet dopravních stále vzrůstal (Tab. 5). Z původních 195 851 na 199 262, což představuje 3 411 nehod. Velký nárůst byl zaznamenán z roku 2004 na rok 2005, téměř o 3 000 nehod více. Po zavedení bodového systému v roce 2006 se tento počet rok od roku snižuje, což je pozitivní. V roce 2006 klesl počet nehod o 11 297, o rok později o více než 5 000. Po záznamu statistik nehodovosti za prosince 2008, bude možné porovnat nehodovost s ostatními roky. Součet nehod z let 2004 – 2005 činí 395 746, zatímco po zavedení BS, tedy za rok 2006 a 2007, byl tento součet 370 701. Můžeme mluvit o 6,33 % úspěšnosti a poklesu o 25 045. V této oblasti se zatím BS osvědčil jako efektivní.

13.1.2 Porovnání smrtelných zranění

V roce 2003 PČR šetřila 1 319 smrtelných úrazů na českých silnicích (Tab. 5.). Postupem času tento počet neustále klesal, až do roku 2006. To znamená, že ještě před zavedením BS docházelo ke snížení smrtelných zranění. Až v roce 2006 došlo k výraznějšímu poklesu usmrcených (Tab. 5.). Bylo to 171 životů, kterých bylo zachráněno díky účinnosti bodového systému. Bohužel měl tento zákon krátkodobé pozitivní trvání, což se projevilo postupem času. V roce 2007 začal počet opět vzrůstat. Tato statistika se poměrně vyrovnala situaci na silnicích z roku 2005, s rozdílem 4 zachráněných životů. Po 11 měsících roku 2008 je počet smrtelných zranění prozatím nízký, ale vše může být obráceno o 180°. Záleží pouze na celkové statistice roku 2008. Za dva roky před účinností BS bylo zaevidováno 2 342 smrtelných zranění, zatímco po 2 letech účinnosti BS se tento počet snížil o 263, na 2 079 usmrcených. Statistiky prozatím poukazují na 11,23 % efektivnost v oblasti usmrcených na pozemních komunikacích v ČR, ale ne v takové míře, která byla od BS očekávána.

13.1.3 Porovnání počtu osob s těžkým zraněním

Osob těžce poraněných následkem nehody od roku 2003 rovněž klesá až do roku 2006, stejně jako tomu bylo u počtu usmrcených (Tab. 5.). V roce 2006 poklesl počet těchto osob o 1 006, což svědčí o efektivnosti zavedení BS. Naneštěstí se množství těžce poraněných následujícím rokem opět zvýšilo. Po 11 měsících roku 2008 je téměř jisté, že bude počet těžce poraněných osob jen o něco málo nižší než v roce 2006. V případě, že by se tento počet zvýšil o měsíční průměr roku 2008, celkové statistiky by zaznamenaly 3 800 osob s těžkým zraněním.

Dva roky před zavedením BS bylo registrováno 9 274 osob s poraněním těžkého charakteru, zatímco po dvou letech účinnosti BS jich bylo „pouze“ 7 350. To znamená pokles o 1 924, což představuje více jak 20 % efektivnost.

13.1.4 Porovnání počtu osob s lehkým zraněním

Stejně jako tomu bylo u předešlých 2 ukazatelů, počet osob s lehkým poraněním klesal od roku 2003 do roku 2006, přičemž v roce 2006 byl zaregistrován pokles dokonce o 3 743, což představuje 13,4 % úspěšnost. Stejný vývoj jako počet usmrcených a těžce zraněných bylo i u osob s lehkým poraněním. V roce 2007 se tento počet zvýšil o 1 151, čili 4,75 %.

V případě, že by v prosinci vzrostl počet osob s lehkým zraněním o měsíční průměr, statistika za rok 2008 by evidovala těchto osob 27 689. To by znamenalo poměrně stejný počet, jaký byl zaregistrován v roce 2005.

Součet lehce poraněných osob za rok 2004 – 2005 činí 57 517, zatímco počet těchto osob za rok 2006 – 2007 se rovná 49 613. Opět se jedná o efektivní účinek BS, protože rozdíl součtu je 7 904, čili 13,75 %.

13.1.5 Celkové porovnání

Tři roky před zavedením bodového systému byl jediným ukazatelem, který se zvyšoval, počet dopravních nehod v České republice. Paradoxem je, že 3 roky po zavedení bodového systému je tento ukazatel naopak jediný, který se snižuje. Nelze ovšem mluvit o konečných statistikách přesně s jistotou, protože zatím není provedeno celkové porovnání za rok 2008. Ostatní ukazatele rok od roku klesaly a zastavily se až v roce 2006. Poté nastal převrat a tyto 3 ukazatele začaly opět stoupat. Uvidíme, jaké výsledky přinese prosinec roku 2008.

Součty let 2004 – 2005, čili 2 roky před zavedením BS, v porovnání s lety 2006 – 2007, čili 2 roky po zavedení BS, přinášejí pozoruhodné výsledky. U všech ukazatelů tedy došlo ke snížení nehodovosti a jejich následků, bohužel tyto výsledky nejsou nijak okouzlující. K největší efektivnosti došlo v oblasti těžce poraněných osob následkem dopravní nehody. Jedná se o více než 20 % efektivnost. Druhým ukazatelem s největší hodnotou efektivnosti je počet osob s lehkým poraněním, kdy se jedná o 13,75 % úspěšnost. Smrtečná zranění představují 11,23 % úspěšnosti, zatímco počet dopravních nehod se snížil pouze o 6,33 %.

Při podrobnějším zkoumání došlo k výraznému zlepšení celkových statistik pouze v roce 2006, a to v prvních 3 měsících. V říjnu už byl počet dopravních nehod vyšší, než v měsíci dubnu jak roku 2006, tak roku 2005. Je ale také pravdou, že poté opět klesl počet těchto nehod. Při porovnání počtu usmrcených po 1. červenci 2007, nejednalo se ano o první 3 měsíce efektivnosti. Za červenec 2006 došlo k 73 úmrtím následkem dopravních nehod. Menší počet můžeme zaznamenat v prvních 4 měsících roku 2006, tedy před zavedením BS. Podobně je tomu i v roce 2005, kdy došlo v únoru, březnu, ale i dubnu k méně tragickým následkům dopravních nehod.

Možná, že v roce 2008 dojde k vyššímu, než průměrnému, přírůstku jak dopravních nehod, tak počtu zraněných či usmrčených osob. Ale desítky, či stovky lidí, kteří v předešlých letech nepřišli o život nebo nebyli těžce zraněni, jsou tím pozitivem bodového systému.

Prozatím se tedy účinnost bodového systému vyvíjí v jeho prospěch v rámci celé České republiky. Otázkou zůstává, jak dále se bude účinnost bodového systému vyvíjet.

13.2 Vsetín před zavedením bodového systému

13.2.1 Počet dopravních nehod

Jak vyplývá z tabulky (Tab. 6.), ve Vsetíně docházelo každoročně k mnoha dopravním nehodám. V roce 2000 bylo šetřeno 2 311 dopravních nehod. Výjimku tvořil rok 2001, kdy se kvantum těchto dopravních nehod snížil o 393. Postupem času začal tento počet rok od roku opět stoupat, až se v roce 2005 došplhal k rekordním 2 257 nehodám. Od roku 1998 je tento počet dopravních nehod na silnicích okresu Vsetín nejvyšší. Ve srovnání s rokem 2004 se toto množství nehod zvýšilo o 126, což představuje 5,9 %.

13.2.2 Počet smrtelných zranění

Počet usmrčených lidí na silnicích od roku 2000 neustále kolísá (Graf 9). V roce 2002 rapidně stoupl ze 14 na 26 smrtelných zranění. Tento rok je podle sledované tabulky (Tab. 6.) nejtragičtější. Ovšem nejvyšší počet dopravních nehod v okrese Vsetín od roku 1971 se stal v roce 1998. Tehdy došlo ke 30 smrtelným zraněním. V roce 2004 naopak počet prudce klesl z 25 na 10, kdy se jedná o 60 % snížení. Toto kvantum usmrčených je podle tabulky (Tab. 6.) zaznamenáno jako nejnižší. Podle statistik od roku 1971 je ovšem nejnižší počet, konkrétně 7 mrtvých, z roku 1973 a 1989.

13.2.3 Počet těžce zraněných osob

Stejně jako tomu bylo u smrtelných zranění, počet těžce zraněných osob se od roku 2000 do roku 2005 neustále měnil (Graf 9). Nejvíce osob s těžkým poraněním (Tab. 6.) bylo zaznamenáno v roce 2005, stejně jako u dopravních nehod. Tento počet se zvýšil z 35 na 55, což představuje 57,1 %. Podle statistik od roku 1971 bylo největší množství těžce zraněných osob zaznamenáno právě v roce 1971, kdy bylo evidováno 111 zraněných. Tento počet, ve srovnání s ostatními roky, v některých případech představuje dokonce i

dvojnásobek těžce zraněných. Nejméně těžce zraněných (Tab. 6.) bylo na vsetínských silnicích zaregistrováno v roce 2004, konkrétně 35 osob. Mimochodem toho roku vešla v účinnost nově zavedená Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Ze statistického hlediska od roku 1971 bylo evidováno nejméně těžce zraněných osob v roce 1999, kdy se jednalo o 30 osob.

13.2.4 Počet lehce zraněných osob

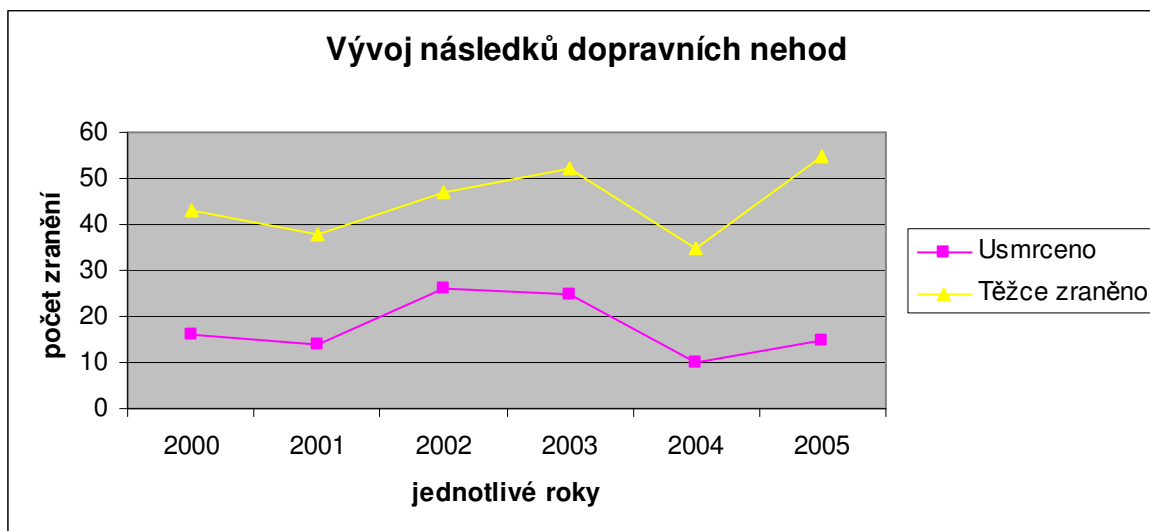
Při srovnání všech základních ukazatelů roku 2005 s rokem 2004, v každém případě došlo ke zvýšení. Ať už se jednalo o počet nehod nebo počet usmrcených. U počtu lehce zraněných osob tomu bylo jinak. Osob s lehkými zraněními ubylo 13, což představuje pokles o 4,8 % (Tab. 6.) Tento rok je také považován za rok s nejnižším počtem lehce zraněných osob. Statistiky od roku 1971 vypovídají nejnižší počet lehce zraněných, 166, v roce 1982. Naopak nejvíce lehce zraněných bylo evidováno v roce 1996, kdy se jednalo o 388 osob. Podle tabulky (Tab. 6.) bylo nejvíce lehce zraněných v roce 2003, konkrétně 310. Od té doby do roku 2005 počet lehce zraněných klesal.

Tab. 6. Dopravní nehody v okrese Vsetín (2000 – 2005)

VSETÍN	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet nehod	2 311	1 918	2 007	2 068	2 131	2 257
Usmrceno	16	14	26	25	10	15
Těžce zraněno	43	38	47	52	35	55
Lehce zraněno	302	283	306	310	279	266

Zdroj: MVČR

Graf 9: Vývoj následků dopravních nehod



Zdroj: vlastní

13.3 VSETÍN PO ZAVEDENÍ BODOVÉHO SYSTÉMU

Bodový systém zasáhl celou Českou republiku, Vsetín nevyjímaje. V následující části shrnu všechna fakta, která by měla objasnit, zda bylo zavedení bodového systému hodnocení řidičů efektivní, či tomu bylo naopak.

Protože ještě nejsou hotové statistiky za měsíc prosinec 2008, nemohou být tyto údaje až tak přesné. Zatím jsou hotové statistiky pouze za prvních 11 měsíců tohoto roku. S největší pravděpodobností by ale nemělo dojít k zásadnějším změnám. Snad v případě, že by se v okrese Vsetín stala opravdu tragická nehoda.

Tučně je vyznačena tabulka se statistikami z roku 2005. Tehdy ještě nebyl zaveden BS.

Tab. 7. Dopravní nehody v okrese Vsetín (2005 – listopad 2008)

VSETÍN	2005	2006	2007	2008 do listopadu
Počet nehod	2 257	1 986	1 762	1 386
Usmrceno	15	8	18	9
Těžce zraněno	55	34	33	43
Lehce zraněno	266	274	306	255

Zdroj: MVČR

13.3.1 Počet dopravních nehod

Jak můžeme vidět (Tab. 7.), od účinnosti bodového systému dochází ke snížení nehodovosti na vsetínských silnicích. Zatímco v roce 2005 bylo ve Vsetíně evidováno 2 257 dopravních nehod, v roce 2006 se toto číslo snížilo o 271 dopravních nehod. V porovnání let 2006 a 2007 se opět snížil počet dopravních nehod, a to o 224. V porovnání roku 2005 s rokem 2007 se počet nehod snížil o 495, což svědčí o efektivnosti bodového systému. Dalo by se podotknout, že za rok 2006 a 2007 bylo ušetřeno 719 nehod.

V případě, že by se za prosinec 2008 zvýšil počet dopravních nehod o jeho měsíční průměr, který činí 126, došlo by v roce 2008 k 1 512 nehodám. Čistě teoreticky by to znamenalo, že se opět snížil počet dopravních nehod, a to o dalších 250 nehod. To vše by nasvědčovalo faktu, že bodový systém je v oblasti nehodovosti na pozemních komunikacích efektivní.

13.3.2 Počet smrtelných zranění

Také počet smrtelných zranění se v roce 2006 snížil z původních 15 na „pouhých“ 8, kdy můžeme mluvit o 46,7 % úspěšnosti. Od roku 1993 se jedná o nejpriznivější rok s nejmenším počtem usmrcených osob. Bohužel v následujícím roce 2007, vzrostlo množství smrtelných poranění o více než 100 % (Tab. 7.). Z původních 8 na 18. Čísla jsou to děsivá, ale v porovnání s předešlými roky už tak hrozivě nevypadají. Podle průměrné úmrtnosti na vsetínských silnicích je pravděpodobné, že skončí číslo smrtelných poranění na 10, a to za celý rok 2008. Pokud by tomu tak bylo, snížil by se počet úmrtí o 44,5 %. Při porovnání součtu usmrcených za poslední 3 roky před zavedením bodového systému (2003 – 2005) s počtem usmrcených za první 3 roky po zavedení bodového systému (2006 – 2008), zjistíme, že ubylo smrtelných zranění, a to o celkových 14. Jedná se zatím jen o teorii, v praxi se může ukázat naprosto jiná situace. Vše záleží na konečném výsledku usmrcených v roce 2008.

13.3.3 Počet těžce zraněných osob

Jak tomu bylo i u předešlých ukazatelů, počet osob, které utrpěly zranění těžkého charakteru, taktéž poklesl. Po zavedení bodového systému se snížil ukazatel o 38,2 %, čili o 21 osob. O rok později došlo rovněž k poklesu, bohužel jen o 1 těžké zranění. Rok 2008 už není tak příznivý a v této chvíli je jisté, že těžce zraněných osob bude více, než v roce

2006 i 2007. Kdyby se v prosinci 2008 zvýšil počet o průměrný měsíční přírůstek, bylo by evidováno 47 osob s těžkým poraněním. Znamenalo by to, že by se počet přiblížil počtu těžkých zranění z roku 2005. Čili před zavedení bodového systému. V případě, že by tomu tak bylo, porovnání součtů osob s těžkými zraněními 3 roky před a 3 roky po zavedení bodového systému, by skončilo pozitivněji pro období po zavedení tohoto systému. Jedná se o 142 a 114 těžce zraněných osob, což představuje rozdíl 28 lidí, tedy přibližně 20 %.

13.3.4 Počet lehce zraněných osob

Velice nepříznivě se vyvíjí kvantum osob, které utrpěly poranění lehkého charakteru. Ani bodový systém neměl vliv na snížení tohoto počtu. V roce 2006 se zvýšil počet lehkých poranění o 8, o rok později to bylo o rovných 40, při porovnání s rokem 2005. Jedná se o rozdíl 3 % a 15 %. Pokud by se v prosinci vyvíjel počet osob s lehkým zraněním jako doposud, za rok 2008 by bylo zaregistrováno 278 osob s lehčím zraněním. Znamenalo by to, že by toto množství začalo opět klesat, což by byla pozitivní zpráva.

13.3.5 Celkové porovnání

Tři roky před zavedením bodového systému, tedy v letech 2003 – 2005 docházelo v okrese Vsetín ke snížení pouze u 1 ukazatele. Jednalo se o osoby s lehkým poraněním, kdy začalo jejich množství po zavedení BS nepříjemně narůstat. Naopak tomu bylo u dopravních nehod na vsetínských komunikacích, kdy se rok od roku tento počet zvyšoval. Zásadní byl až rok 2006, kdy byl BS zaveden. Jednalo se o rapidní pokles nehod, konkrétně o 271, kdy v následujícím roce došlo opět ke snížení. Zbylé 2 ukazatele byly kolísavého charakteru. Jeden rok bylo osob s těžkým nebo smrtelným poraněním více, po 365 dnech se tato čísla prudce snížila. Po vyhodnocení statistik za rok 2008 bude možno s jistotou prokázat, jak bude snižování či zvyšování nehod a jejich následků pokračovat. Již po 11 měsících může být stoprocentně sděleno, že počet osob s těžkým zraněním bude opět vyšší, než v předešlém roce, dokonce je již v současnosti vyšší než v roce 2004.

Součty let 2004 – 2005, čili 2 roky před zavedením BS, v porovnání s lety 2006 – 2007, čili 2 roky po zavedení BS, přinášejí rozporuplné, dokonce katastrofální vyhodnocení. U 2 ze 4 ukazatelů došlo k jejich nárůstu. Konkrétně se jedná o počet usmrcených lidí a počet osob s lehkým poraněním. U množství osob se smrtelným následkem došlo ve zkoumaném období 2004 – 2005 v porovnání s obdobím 2006 – 2007 k nárůstu naštěstí „pouze“ o 1

lidský život. V přepočtu to činí 4 % neefektivní účinek. Osob s lehkým poraněním přibylo v porovnávaném období 35, což představuje 6,4 % neúspěchu BS. Tou kladnou informací je, že u zbylých dvou ukazatelů došlo k prudšímu poklesu. Dopravních nehod ubylo rovných 640, kdy se jedná o 14,6 % efektivnější výsledek. Bodový systém se také podílel na snížení následků dopravních nehod u osob těžce zraněných. Konkrétně byl evidován pokles o 23 osob, což je ve výsledku zlepšení o 25,5 %.

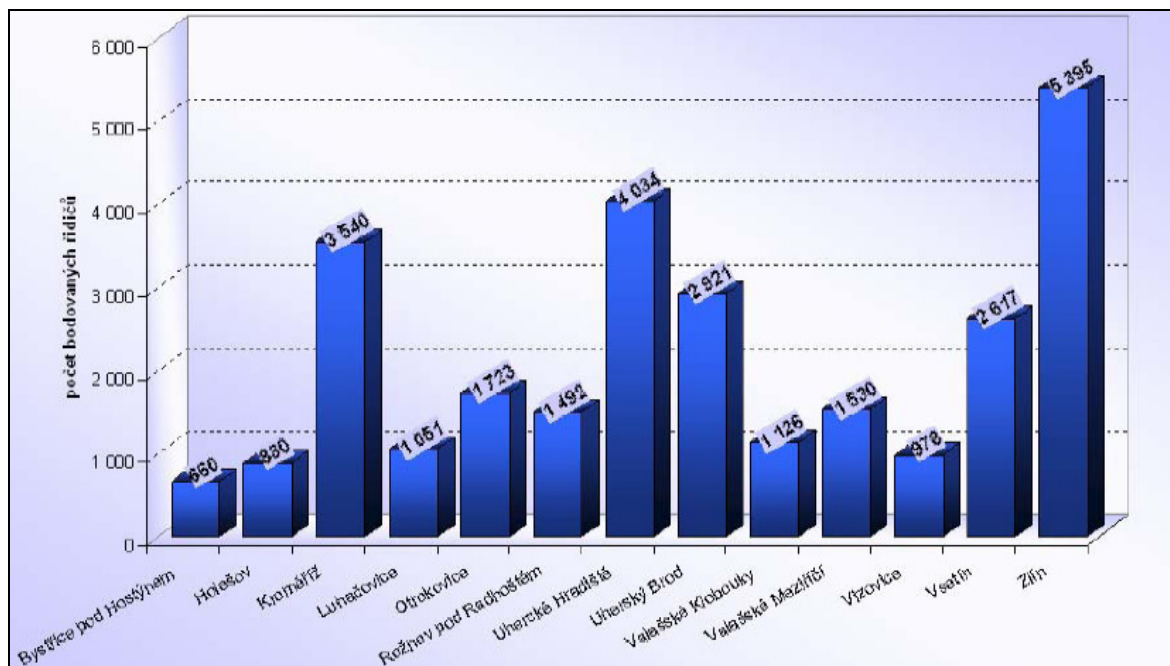
Pouze u dvou ukazatelů tedy došlo k efektivnímu výsledku účinnosti bodového systému hodnocení řidičů v okrese Vsetín. Osob těžce poraněných ubylo o $\frac{1}{4}$ z celkového počtu sledovaného období 2 let před a 2 let po zavedení tohoto systému. Pozitivní je také snížení počtu dopravních nehod, kdy je výsledek taktéž efektivní. Cílem BS bylo snížení tragických následků nehod. V případě smrtelného a lehkého zranění na Vsetínsku se BS minul účinkem.

Ve výsledku by se ale dalo mluvit o efektivním účinku BS, protože průměrně došlo ke 20 % zlepšení nehodovosti a jejích následků. Zatímco neefektivnost byla v průměru v tomto případě pouze 5,2 %.

14 POČET BODOVANÝCH ŘIDIČŮ VE ZLÍNSKÉM KRAJI

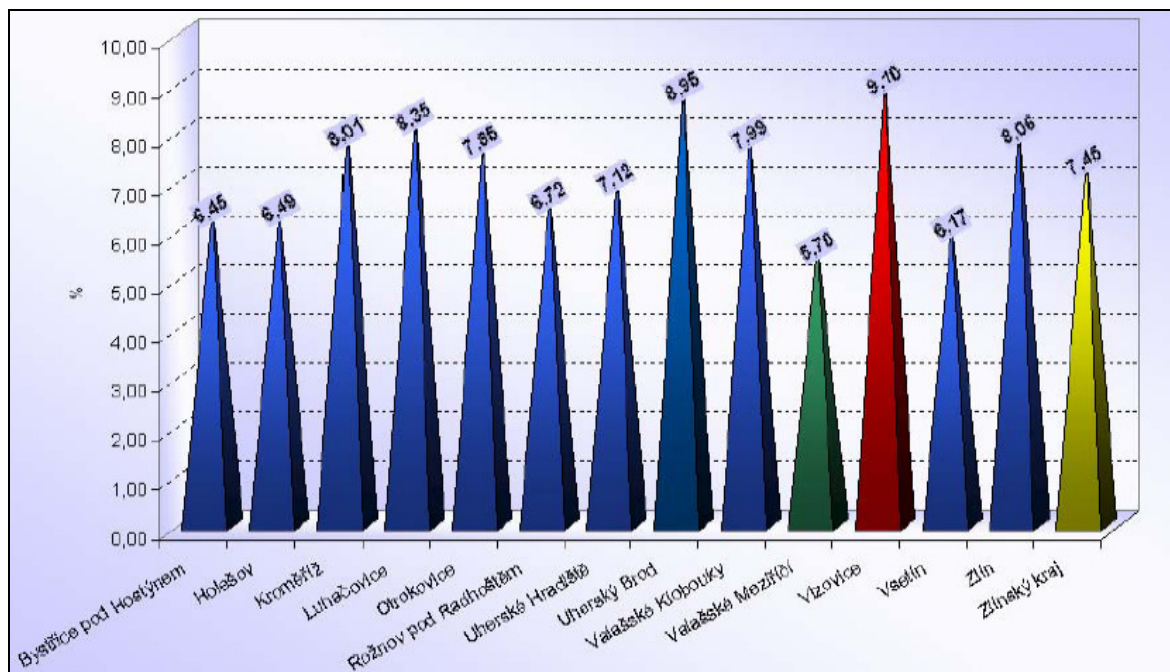
14.1 Po 12 měsících účinnosti BS

Graf 10: Počet obodovaných řidičů ve Zlínském kraji po 1. roce účinnosti BS



Zdroj: MDČR

Graf 11: Počet bodovaných řidičů / počet registrovaných řidičů v %



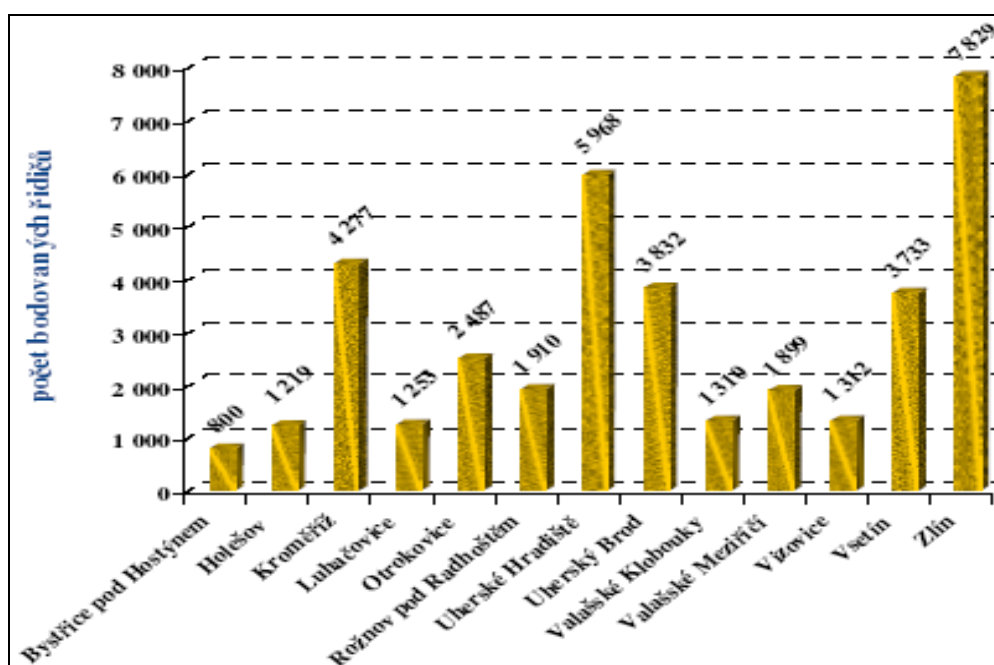
Zdroj: MDČR

Po 1. roce účinnosti BS bylo ve Vsetíně (Graf 10) evidováno 2 617 řidičů, kterým na konto přibyl minimálně 1 bod. Ve Zlínském kraji se umístil ze 13 na 5. místě s největším počet bodovaných řidičů. Ovlivňujícím faktorem je samozřejmě počet obyvatel v daném městě. Z grafu (Graf 11) vyplývá, že Vsetín je po 1. roce účinnosti BS za Valašským Meziříčím městem s 2. nejnižším počtem obodovaných řidičů v poměru k řidičům registrovaným.

V Rožnově bylo registrováno 1 492 řidičů a ve Valašském Meziříčí 1 530. Celkově tedy bylo v okrese evidováno 5 639 těchto řidičů.

14.2 Po 29 měsících účinnosti BS

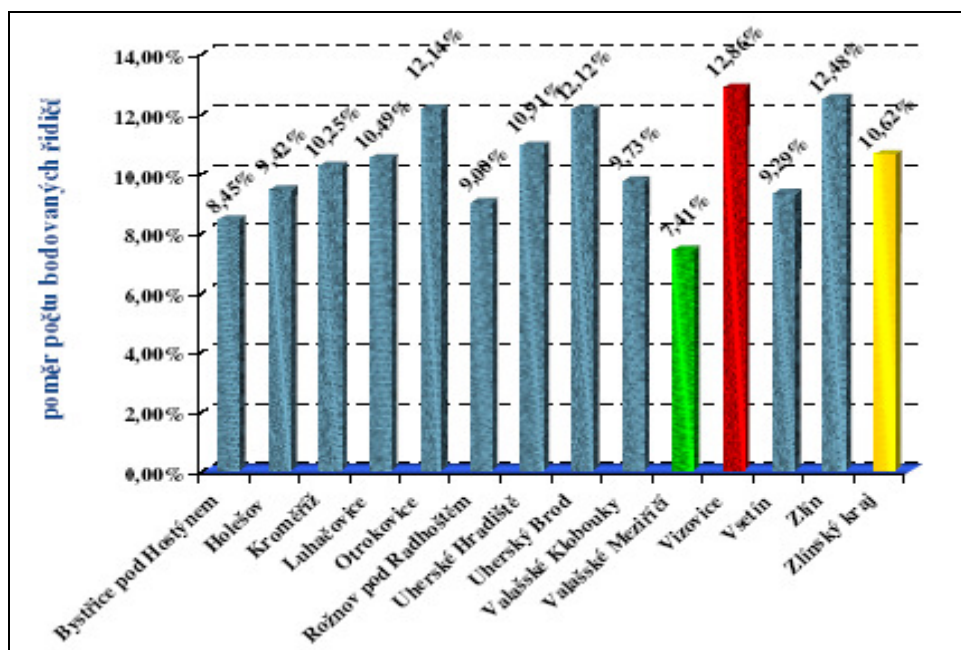
Graf 12: Počet bodovaných řidičů ve Zlínském kraji po listopadu 2008



Zdroj: MDČR

Po 29 měsících účinnosti BS (Graf 12) bylo zaznamenáno zvýšení obodovaných řidičů na 3 733. Od 1. 7. 2007 (Graf 10) se tento počet zvýšil o 1 116 řidičů. I po 29 měsících BS se drží město Vsetín na 5. místě s největším počtem bodovaných řidičů. V Rožnově pod Radhoštěm a Valašském Meziříčí, spadajících do okresu Vsetín, bylo evidováno po 29 měsících 1 910 a 1 899 obodovaných řidičů. Celkově je v okrese Vsetín evidováno 7 542 obodovaných řidičů. Od 1. 7. 2007 se tento počet zvýšil o 1 849, tedy o 33,7 %. Z grafu (Graf 13) je patrné, že se ve Vsetíně zvýšil počet bodovaných řidičů v poměru k řidičům registrovaným více, než v jiných městech. Po 29 měsících se Vsetín umístil až na 4. místě, při poměru bodovaných a registrovaných řidičů.

Graf 13: Počet bodovaných řidičů / počet registrovaných řidičů v %



Zdroj: MDČR



Obr. 3. Nejvyšší a nejnižší poměr bodovaných řidičů ve Zlínském kraji

(Obr. 3.) Zeleně je vyznačeno město Valašské Meziříčí s nejnižším poměrem bodovaných a registrovaných řidičů. Naopak je tomu ve Vizovicích, které jsou vyznačeny červeně, kdy je tento poměr nejvyšší ve Zlínském kraji. Stejného výsledku bylo dosaženo 12 měsíců po zavedení BS. Ze statistik vyplývá, že bylo ve Vsetíně evidováno 76 řidičů, kterým byl na základě 12 získaných bodů odebrán ŘP. [25]

15 METODY VÝZKUMU

Jako metody průzkumu jsem použila rozhovor a dotazníkové šetření. Na základě těchto metod jsem provedla analýzu efektivnosti bodového systému. Výsledky analýzy jsem zpracovala a poté vyhodnotila.

15.1 Rozhovor

O zodpovězení otázek při nestandardizovaném rozhovoru jsem požádala pprap. Ondřeje Vaculíka, který pracuje na Dopravním inspektorátu Policie České republiky Okresního ředitelství Vsetín. Je zde zaměstnán od poloviny roku 2004 a náplní jeho práce je především dohlížení na bezpečný a plynulý provoz na silnicích, zjišťování dopravních přestupků a jejich následné řešení, ale také dokumentování vzniku a příčin dopravních nehod.

Pro rozhovor jsem si připravila následující otázky, týkající se účinnosti a efektivnosti bodového systému především v okrese Vsetín, ale také v České republice. Na tyto otázky mi pprap. Ondřej Vaculík ochotně odpověděl.

15.1.1 Interpretace výsledků

Nyní interpretuji informace získané na základě poskytnutého rozhovoru.

1. Od 1. července 2006 byl zaveden nový bodový systém. Jaký účinek přineslo zavedení tohoto systému? Jedná se o účinek efektivní nebo spíše neefektivní?

„O efektivní účinek se rozhodně nejedná. O tom svědčí bilance stále se zvyšující nehodovosti, zvyšujících se škod při dopravních nehodách a počtu mrtvých. Ale o to tvůrcům bodového systému určitě nešlo. Hlavní úkol bodového systému je, umožnit odebrání řidičského průkazu řidičům, kteří přestupky nejčastěji páchají. Tedy pokud možno co nejrychleji díky tzv. „vybodování“, zbavit silnice pirátů. Což se také nedaří 100% díky mezerám v zákoně (osoba blízka, nečitelná nebo zcela ohnutá registrační značka u motocyklů, atd.)“

2. Nedá se tedy mluvit o zvýšení bezpečnosti na vsetínských silnicích?

„Bodový systém určitě nepřinesl zvýšení bezpečnosti na vsetínských silnicích a paradoxně od platnosti bodového systému se celorepubliková nehodovost zvyšuje. Samozřejmě že za tento ukazatel nemůže bodový systém ale pouze řidiči sami. Nákladní a osobní doprava

narůstá rok od roku takřka geometrickou řadou, takže ekvivalentně k tomu se zvyšuje i nehodovost a nebezpečnost jak ve Vsetíně, tak v jiných městech. Je to v hlavě každého řidiče a o povaze řidičů obecně. Nelze to přičítat na vrub ani bodovému systému ani nedostatku dopravních policistů, ani stavu komunikací v ČR. Stručně řečeno, se zvyšující se hustotou provozu se zvyšuje nebezpečnost. Tento aspekt neovlivní ani bodový systém.“

3. Jaké jsou výhody a nevýhody bodového systému?

„Výhoda bodového systému je jekési podvědomí „slušných“ řidičů pokud možno dodržovat rychlost, používat bezpečnostní pás, atd. Plnit tedy to, co by mohlo být postihnuto bodovým systémem v případě kontroly z řad PČR. Ale jak jsem již zmínil pouze těch „slušných“. Na tzv. recidivisty nějaké body neplatí, protože se vždy najde právník, který uloženou pokutu dokáže shodit. Tedy řidič, co investuje do dobrých právníků, zůstává nepotrestán.

Nevýhoda je mnohem větší administrativní náročnost jak z řad PČR tak z řad Městských úřadů, které body udělují. Vzniká tak mnoho průtahů od zjištění bodovaného přestupku po jeho zapsání do EKŘ (elektronická karta řidiče). Takže se běžně stává, že řidič dostane i několik pokut, díky kterým může být vybodován. Jenomže než se zapíše ta první a následně ty ostatní, uplyne často i měsíc.“

4. Respektují řidiči ve Vsetíně nově zavedený bodový systém?

„Řidičům nic jiného nezbyvá než systém respektovat. Po udělení pokuty se ze strany PČR odesílá oznámení o udělení pokuty podléhající bodovému systému a pověřená osoba na Magistrátu tuto skutečnost zapíše do karty řidiče. Na tomto systému není co nerespektovat. Řidič do něj nijak nezasahuj, ani jej nedokáže ovlivnit. Bohužel ale dochází k větší agresivitě řidičů, kteří se s PČR nyní více dohadují.“

5. Jaké jsou nedostatky bodového systému?

„Jako největší nedostatek považuji bodové ohodnocení některých přestupků vzhledem k jejich nebezpečnosti na silnicích. Např. za jízdu bez osvětlení 1 bod a za jízdu bez použití zádržných systémů 2 body. Dle mého názoru jízda bez světel je nebezpečnější než jízda bez pásů, kdy řidič ohrožuje pouze sám sebe. Zatímco bez světel ohrožuje i ostatní účastníky silničního provozu.“

„Dále se jedná o nedostatky zákona a pravomoci policie. Např. dojíždím vozidlo s řidičem, který telefonuje. Když už jsme na úrovni okének, řidič se s klidným obličejem podívá a dotelefonuje. Po oznámení důvodu jeho zastavení mi do očí řekne, že netelefonoval a mobil

ani nemá. Hádky je s takovým člověkem zbytečná. V dřívějších dobách byl policista někdo a co řekl, to platilo. Vše fungovalo i bez bodového systému.“

6. Jaké jsou další plány do budoucnosti ohledně bodového systému? Připravují se nějaké zásadní změny?

„Hovoří se o zpřísnění udělení bodů a jejich výše za určité přestupky řidičům „začátečnickům“, kteří často jezdí v silných autech, a páchají tak častěji přestupky.“

7. Jaký je Váš osobní názor na bodový systém?

„Všechny odpovědi jsou vesměs poznatky z praxe a podle mého mínění je bodový systém zbytečný. I když řidič dosáhne 12 bodů, začne se hned odvolávat proti všem pokutám, které zapříčinily jeho bodové ohodnocení. Prostě a jednoduše nejde o bodový systém, o zákon. Když řidič podepisuje pokutu, znamená to, že s vyřízením přestupku na místě souhlasí a s uvedenou sankcí také. A dále, že se proti této pokutě nelze odvolat, ale najdou se takoví, kteří se odvolají. Tak kde je potom chyba?“

15.1.2 Shrnutí rozhovoru

Ppřap. Ondřej Vaculík použil poznatky z praxe, aby mohl zodpovědět dané otázky. Jak vyznělo z jeho odpovědí, s bodovým systémem rozhodně nesouhlasí, což je jeho osobní názor. Navíc mu praxe přináší lepší poznatky a příležitosti při porovnávání efektivnosti bodového systému. Je pravdou, že jsou lidé stále bezohlednější jak k sobě, tak k ostatním. Nemají respekt vůči jiným řidičům, chodcům, cyklistům a ostatním účastníkům provozu. Nerespektují rychlost, počasí a další faktory, které ovlivňují provoz na pozemních komunikacích.

15.2 Dotazníkové šetření

15.2.1 Struktura vzorku

Celkově bylo rozdáno 100 dotazníků, které byly použity, následně zpracovány a zhodnoceny. Cílovou skupinou byli lidé z okolí Vsetína, kteří jsou držitelé řidičského průkazu.

Respondenti dotazníků byli rozdělení do základních skupin podle jejich pohlaví a věku. Toto rozdělení respondentů je přehlednější v následující tabulce (Tab. 8.)

Tab. 8. Rozdělení respondentů

Rozdělení respondentů	Počet dotazovaných	Četnost
MUŽ: 18 - 30 let	17	17 %
MUŽ: 31 - 50 let	15	15 %
MUŽ: 51 a více	7	7 %
ŽENA: 18 - 30 let	34	34 %
ŽENA: 31 - 50 let	18	18 %
ŽENA: 51 a více	9	9 %
CELKEM	100	100 %

Zdroj: vlastní

15.2.2 Výsledky šetření

Otázka č. 3: Prostudovala jste si novelizovaný Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů?

Tab. 9. Respondenti, kteří prostudovali / neprostudovali z. č. 361/2000 Sb.

Respondent	ANO	NE
Muž	19	20
Žena	20	41
CELKEM	39	61

Zdroj: vlastní

Z tabulky (Tab. 9.) vyplývá, že ze 100 dotazovaných prostudovalo Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, pouze 39 respondentů. Paradoxem je, že se tento zákon vyskytuje ve všech knihách autoškol. Tím pádem by na tuto otázku mělo ANO odpovědět 100 % řidičů. Avšak tomu tak není. Tento zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na silnicích, tudíž by ho měl mít každý prostudovaný. Důsledkem nepřechtení zákona může také docházet ke zvyšování počtu dopravních nehod, ale

nevědomost neomlouvá. U této otázky více uspěli muži, když téměř polovina odpověděla, že si zákon přečetla (Tab. 9.)

Otázka č. 4: Zaregistrovala jste nějakou změnu v podobě účinnosti bodového systému?

Tab. 10. Respondenti, kteří zaregistrovali / nezaregistrovali změnu

Respondent	ANO	NE
Muž	18	21
Žena	27	34
CELKEM	45	55

Zdroj: vlastní

Z 39 dotazovaných mužů zaregistrovalo 18, tedy méně než polovina, změnu v podobě účinnosti bodového systému. Z 61 dotazovaných žen jich poznalo nějakou změnu 27. Rovněž se nejedná o nadpoloviční většinu, z čehož vyplývá, že 45 % všech dotazovaných (Tab. 10.) neidentifikovalo jakýkoliv převrat v podobě účinnosti bodového systému. Přitom bylo jeho cílem provést samozřejmě výrazné změny v provozu na pozemních komunikacích. Podle 100 dotazovaných se účinek bodového systému hodnocení řidičů minul účinkem.

Otázka 5: Po zavedení bodového systému, snažíte se dodržovat předpisy více?

Tab. 11. Respondenti, kteří dodržují / nedodržují předpisy více

Respondent	ANO	NE
Muž	19	20
Žena	38	23
CELKEM	57	43

Zdroj: vlastní

Po průzkumu bylo zhodnoceno (Tab. 11.), že 57 % dotázaných se snaží předpisy dodržovat více, kdežto 43 % ze všech jezdí buď stejně jako před zavedením BS nebo předpisy nerespektují vůbec. Bezohlední řidič zůstanou bezohlednými už napořád, naopak slušní

lidé budou slušnými stále. Pozitivní je, že více než polovina všech dotazovaných se snaží předpisy dodržovat více. Zejména ženy, konkrétně 62,2 % z nich.

Otázka 6: Jste spokojen/a s bodovým systémem? A proč?

Tab. 12. Respondenti spokojení / nespokojení s BS

Respondent	ANO	Spíše ANO	NE	Spíše NE	Nedokáží odpovědět
Muž	7	3	18	9	2
Žena	15	7	30	4	5
Celkem	22	10	48	13	7

Zdroj: vlastní

Většina, kterou tvoří 48 % dotázaných, s BS rozhodně spokojena není. Jedná se o 18 mužů a 30 žen (Tab. 12.). Čili téměř polovina žen i mužů. Dalších 13 respondentů BS spíše neschvalují, ale vidí samozřejmě i nějaké kladné stránky tohoto systému. Naopak 22 dotázaných jsou přesvědčeni, že je BS naprosto účinný a dalších 10 má určité výtky k systému, ale přiklání se spíše ke spokojenosti. Ze 100 jich 7 nedokáže s úplností odpovědět na tuto otázku. Na jedné straně jsou s BS spokojeni, na druhé straně ne. Těchto 7 respondentů se shodlo, že by se dal BS určitě vylepšit, aby měl takový účinek, pro který byl zaveden.

Na otázku, proč jsou lidé spokojení či nespokojení, odpovědělo přesně 70 lidí. Zbylých 30 se k této otázce nevyjádřilo. 22 vyjádřených lidí je s BS spokojených, 48 dalších zastává opačný názor. Většina respondentů, tedy 13 z těch, kteří jsou s bodovým systémem spokojeni, se shodla, že jsou lidé po zavedení BS opatrnější, ukázněnější, obezřetnější a jezdí pomaleji, podle předpisů. Mají totiž strach, že přijdou o ŘP. 5 respondentů zastává názor, že je BS účinný a nutí řidiče k větší disciplíně, protože se alespoň částečně zvýšila motivace k dodržování předpisů. 4 respondenti jsou přesvědčeni, že BS vede ke snížení nehodovosti na silnicích, na kterých se nyní cítí bezpečněji. Celkově 12 lidí nesouhlasilo s umazáním bodů po absolvování dobrovolného školení bezpečné jízdy v Mostě. Tento systém není podle nich spravedlivý, protože jeho účelem nebylo zvýšení bezpečnosti na silnicích, nýbrž další vidina finančního zisku.

Naopak většina respondentů, tedy 16 z těch, kteří s bodovým systémem spokojeni nejsou, se shodla, že je bodový systém nejasný, přísný, zbytečný a neplní účel, pro který byl zaveden. Deset respondentů uvedlo jako důvod nespokojenosti nepoměr bodů a trestů. Myslí si, že některé přestupky, jako např. špatné parkování nebo jízda bez rozsvícených světel, jsou obodovány zbytečně a naopak. Těch, kteří si myslí, že je málo policejních kontrol, čímž se snižuje účinek bodového systému, se našlo 8 ze všech dotázaných respondentů. Dalších 5 řidičů je přesvědčeno, že zavedení bodového systému vede pouze k větší korupci mezi policajty a bohatými občany. Další 4 dotázaní uvedli jako důvod jejich nespokojenosti nepromyšlenost zákona o bodovém systému. Podle nich jsou v zákoně mezery, a proto ho neuznávají. 3 řidiči by zavedli vyšší bodovou hranici a zbylí 2 respondenti považují BS jako snadný způsob k zabavení ŘP kvůli menším přestupkům.

Otázka 7: Jsou podle Vás tresty v podobě bodového systému přiměřené?

Tab. 13. Dostatečná přiměřenost trestů

Respondent	ANO	NE	V některých případech
Muž	13	19	7
Žena	37	16	8
Celkem	40	35	15

Zdroj: vlastní

40 respondentů, čili 40 % lidí se shoduje na tom, že výše pokut a bodů jsou dostatečné a přiměřené. Dalším 35 řidičům připadají tresty buď příliš vysoké nebo příliš nízké, a proto uvedli, že přestupky nejsou dostatečně obodovány. Zajímavostí je, že pouze 13 mužů si myslí, že jsou body přiměřené, zatímco většina si myslí opak. 7 mužů s obodovanými přestupky na jednu stranu souhlasí, na druhou stranu nikoliv. Myslí si, že pouze v některých případech se jedná o přiměřenost a dostatečnost. Stejný názor, jaký mají tyto respondenti, sdílí dalších 8 žen z celkových 61 dotazovaných. Z průzkumu vzorku 100 dotazovaných (Tab. 13) vyplývá, že většina lidí je spokojena s přiměřeností pokut a bodů, které řidič dostane porušením právních předpisů. Z tohoto výsledku průzkumu lze usoudit, že zavedený bodový systém je úspěšný a lidé s ním víceméně souhlasí.

Otázka č. 8: Souhlasíte se zavedeným bodovým systémem?*Tab. 14. Respondenti, kteří souhlasí / nesouhlasí s BS*

Respondent	ANO	NE
Muž	26	13
Žena	43	18
CELKEM	69	31

Zdroj: vlastní

Ze vzorku 100 dotázaných právě 69 lidí, čili 69 % všech, souhlasí s bodovým systémem, což jsou významná čísla (Tab. 14.). Je ovšem nutno brát ohled na to, že většina respondentů neměla možnost si pořádně prostudovat zákon o bodovém hodnocení řidičů. Na druhou stranu jsou každodenně obkloповáni mnoha informacemi jak z televize, tak z rádia a ostatních médií. 1/3 mužů (Tab. 14.) s bodovým systémem nesouhlasí, zbylé 2/3 mu naopak korespondují. U osob něžného pohlaví se jedná o více než 1/4 žen, které s tímto systémem nesouhlasí, zbylé necelé 3/4 jsou opačného názoru. Schvalují tedy bodový systém, čímž lze dojít k závěru, že pokud by s ním souhlasilo více lidí a skutečně ho dodržovali, výsledek úspěšnosti bodového systému by byl naprosto efektivní. 8 respondenti také zdůraznili, že schvalují alespoň snahu o zlepšení situace na českých silnicích.

Otázka č. 9: Máte další komentář k tématu?

Svůj komentář k bodovému systému připsalo 45 lidí ze zkoumaného vzorku 100 lidí. Dalších 55 respondentů svůj názor do otázky č. 9 nevyjádřilo. 31 dotazovaných, kteří vyjádřili svůj názor k otázce č. 9 jsou s BS spokojeni. Ve většině případů, 15 z nich, by vytklo např. mírné tresty. Tresty by se tedy podle respondentů měly více zpřísnit, protože se lidé vracejí ke starým návykům a předpisy jsou opět porušovány. Ze strany PČR by bylo vhodné dělat rozsáhlejší kontroly a na místě řidičům sdělit, zda získal nějaké body, popř. kolik. Zákon má mnoho nedostatků a mezer, tudíž např. řidič z povolání získá body za technický stav auta firmy, za který by měl zodpovídat majitel. Tito řidiči jsou také denně na cestách a mají větší šanci dosáhnout bodové hranice během několika měsíců za drobné přestupky z nepozornosti. Někteří respondenti BS schvalují, pouze za podmínek, že budou

zrušeny finanční tresty a řidičům, kteří frekventovaně porušují předpisy, nevracet zpátky ŘP.

Čtrnáct respondentů, kteří se vyjádřili k otázce č. 9 s BS nesouhlasí. 8 z nich s BS nesouhlasí, protože si myslí, že jsou sankce za přestupky naopak příliš vysoké. Řidič je totiž potrestán dvakrát. Jak finančně, tak bodově, což podle nich není efektivní. 3 lidé tomuto systému vůbec nevěří a zrušili by ho. BS podle nich není spravedlivý, protože lumpové jej dokáží vždy obejít, ale hlavně si myslí, že bodovým systémem se rozhodně nic nevyřeší. 2 ženy navrhovaly odvodit pokuty od výše příjmů, protože bohatí si řeknou, že zaplatí pokutu za vysokou rychlost a můžou v této jízdě pokračovat.

15.2.3 Shrnutí šetření a doporučení

Cílem této metody průzkumu bylo zjistit, jak se širší veřejnost ve Vsetíně staví k bodovému systému, který funguje již více než 2 roky a všichni řidiči by ho měli bez výjimky respektovat. Dalším cílem bylo zjistit, zda jsou občané dostatečně informováni o tomto systému a jaký na něj mají osobní názor. Zda s ním souhlasí a schvalují jej, či nikoliv. Z tohoto průzkumu vyplynulo, že lidé nejsou dostatečně informováni o BS, protože 61 % všech dotázaných nemělo možnost nebo neprostudovalo zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jehož součástí je právě zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, zabývající se BS. Jako začínající řidič by si měl každý tento zákon prostudovat a poznatky dále využívat v praxi. Vše začíná v autoškole, kdy by měli mít všichni řidiči takovou míru znalostí, která by byla zárukou bezpečnosti na pozemních komunikacích. Právě kvůli takovému výsledku šetření bych doporučila a navrhovala přezkoušení všech řidičů, např. každých 5 let. Bohužel je to téměř nereálné, protože by to bylo jak finančně, tak organizačně náročné. Proto by možná postačila častější a kvalitnější informovanost veřejnosti o BS.

Účelem bodového systému bylo za každou cenu snížit počet dopravních nehod a jejich následků, ale také zvýšit bezpečnost na silnicích. Podle výsledků průzkumu je jisté, že více než polovina dotázaných, konkrétně 55 řidičů žádnou změnu v podobě účinnosti nezaznamenala. Není divu. Každý den jsme obklopeni informacemi o tom, kde se stala dopravní nehoda a kolik lidí při ní přišlo o život. Podle statistik se počet nehod po zavedení BS snížil, ale ne na takovou míru, pro kterou byl systém zaveden. Mezi sty dotázanými je

57 řidičů, kteří se od 1. 7. 2006 snaží dodržovat předpisy více, což je pozitivním výsledkem BS.

Téměř polovina respondentů, konkrétně 48, s BS spokojena vůbec není, nepovažují ho tedy za efektivní. Nesouhlasí s tím, že je řidič dvakrát potrestán za jeden přestupek. Na druhou stranu jsou respondenti, kteří by zpřísnili tresty za přestupky nebo je spíše přehodnotili. Přestupky, které nijak neohrožují ostatní účastníky provozu, by nemusely být obodovány.

Významným poznatkem z dotazníků je skutečnost, že se lidé neshodli na žádné odpovědi ve větším množství než 70 %. U otázky č. 8, zda řidiči souhlasí s bodovým systémem, se na kladné odpovědi shodlo 69 respondentů, což představovalo nejvíce lidí, kteří měli stejný názor. Ve většině případů polovina dotázaných odpověděla kladně, druhá polovina záporně.

Jedno je ovšem jisté. Nikdy nebude vyhověno všem a nikdy nebudou všichni spokojeni. I když třeba s BS souhlasí většina dotázaných, vždy se najde někdo, kdo bude mít nějakou výtku a připomínku. Protože 100 lidí - 100 názorů.

15.2.4 Verifikace hypotéz

Průzkumným dotazníkovým šetřením jsem získala důležité informace o problematice BS. Získané zkušenosti a data mi umožnily uskutečnit analýzu efektivnosti bodového systému, čímž byl dodržen cíl průzkumu. Nyní lze verifikovat původní hypotézy.

- *Řidiči motorových vozidel jsou dostatečně informováni o Zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.*

Hypotéza neplatí. Dostatečně informovaných je pouze 39 %. Zbýlých 61 % všech respondentů nemělo možnost se pořádně seznámit se zákonem č. 361/2000 Sb.

- *Řidiči se snaží po zavedení bodového systému více dodržovat předpisy.*

Hypotéza platí. 57 respondentů, tedy více než polovina všech dotázaných, se snaží předpisy dodržovat s větším úsilím. 43 % ze všech se nesnaží dodržovat předpisy více. Důvodem může být stejné dodržování zákonů jak před, tak po zavedení BS. Bohužel některé ani bodový systém nepřinutí k pozornějšímu dodržování předpisů.

- *Řidiči jsou spokojeni s bodovým systémem.*

Hypotéza neplatí. Téměř polovina, tedy 48 % všech dotázaných, s bodovým systémem rozhodně nejsou spokojeni. Dalších 13 % se spíše přiklání k nespokojenosti s bodovým systémem. A 7 řidičů ze všech nedokázalo na tuto otázku odpovědět. Pouze 22 osob je spokojena s BS a zbylých 10 se naklonilo spíše ke spokojenosti.

- *Bodová ohodnocení přestupků jsou podle řidičů přiměřené.*

Hypotéza platí. 40 % dotázaných mužů a žen si myslí, že jsou přestupky dostatečně a přiměřeně ohodnoceny. Dalších 35 s nimi nesouhlasí a mínění zbylých 15 je takové, že přestupky jsou přiměřeně obodované pouze v některých případech.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo prozkoumat na základě statistik, rozhovoru a dotazníkového šetření, zda je bodový systém ve Vsetíně efektivní. Prostřednictvím přípravy bakalářské práce jsem měla možnost poznat a prozkoumat tento systém více a na základě poznatků vše zhodnotit.

Dalo by se definovat, že je bodový systém novinkou v ČR. Tento zákon je zaveden teprve 29 měsíců a má pár nedostatků a mezer, které je nutno opravit. To ovšem není důvod ke zrušení celého systému. Jak jsem již uvedla, většina lidí s ním souhlasí, i když podle statistik nepřinesl takový účinek, jaký byl očekáván. Odezva bodového systému byla výrazně efektivní pouze několik prvních měsíců po jeho zavedení, stejně jako tomu bylo i v jiných státech. Dle mého názoru není problém až tak v samotném bodovém systému, jako v přístupu lidí k němu. Řidiči vzali tento systém na vědomí a dobře ví, co je čeká za nedodržení předpisů.

Nejdůležitější je změnit mentalitu řidičů, aby pochopili, že silnice není závodní dráha a naučili by se tak ohleduplnosti. Je všeobecně známo, že řidiči, kteří jezdili slušně předtím, jezdí slušně i po jeho zavedení. Někdy jsou dokonce opatrnější za účelem vyhnout se přestupku. Stává se ale, že intenzivní opatrnost, tedy zpomalení jízdy, bývá pro ostatní účastníky občas daleko větším nebezpečím. A ten, kdo byl nezodpovědný předtím, je nezodpovědný stále a za volantem je jako smyslů zbavený. Když budeme tolerovat bezohlednost a nebudeme dodržovat předpisy, stanou se naše silnice nebezpečnější. Samozřejmě existuje mnoho dalších vlivů, které negativně působí na nehodovost na našich silnicích. Kromě bezohledných řidičů, kteří jsou nejvýznamnějším faktorem, se jedná také o stav pozemních komunikací, dostatečné bezpečnostní vybavení vozidla, ale také existence úplatků. Bodový systém může fungovat pouze v bezkorupčním prostředí a za předpokladu, že bude rovnoprávný. Měl by rozlišovat míru dopadu přestupků, ale samozřejmě bez rozdílu osoby řidiče. Už jen samotné chování policistů, strážců zákona, kteří mohou zaparkovat své auto na místo určené pro invalidní lidi a zase odjet bez postihu. Ostatní řidiči by odjížděli s pokutou. Tak proč dodržovat předpisy. Nespravedlnost je podle mého názoru také ten pravý důvod, proč lidé bodový systém nepřijali a nerespektují ho.

Závěrem bych chtěla dodat, že problém vysokého počtu dopravních nehod a smrtelných zranění je celosvětovým problémem. Každým rokem zemře následkem dopravní nehody přes 1 milion lidí, což není příliš potěšující. Bezpečnost na silnicích se týká každého z nás a je především v rukou řidičů, do jaké míry dospěje toto číslo v budoucnosti.

RESUMÉ

My bachelor's thesis was focused on exploration of effectiveness of point system in Vsetin, on the base of statistics, interview and questionnaires. By means of preparation of bachelor thesis I had a chance to better cognition and exploration of this system and on the base of these knowledge evaluate everything.

Point system can be define as a novelty in Czech republic. This law i established only 29 months and there are couple of faults and loopholes in the law, which are necessary to correct. But it isn't the reason to violate it. As I wrote, the majority of people agrees with this system, although according to statics this system didn't produce so much benefits as it was expected. The response of point system was distinctively efficient only for the first months after it's implementation as in other states. In my opinion there isn't problem in the point system, but in an access of people. Drivers took knowledge of this system and know what happens in the case of infringement of the regulations.

The most important is to change the driver's mentality to understand, that the roads aren't racing courses and they would learn to be considerate. It is known, that drivers who drove well in the past, drive well also nowadays. Sometimes these drivers are more careful not to break the law. But it's possible that intensive care, so slow-down, could be more dangerous for others. And somebody who wasn't responsible in the past, isn't responsible now and as a driver is distracted. If we tolerate irresponsibility and don't observe the rules, our roads will be more dangerous. Of course, there are many other factors, which negative influence the accident frequency on our roads. Besides irresponsible drivers, who are the most significant factor, it's also the condition of roads, sufficient safety equipment of car, but also the existence of bribes. Point system can work only in the world without corruption, but with equal rights. It should distinguish the measure of impact of offences, but without differences of drivers. The behaviour of policemen is terrible. Because they can park on the place intended for disabled person and leave it without any sanction. Other drivers would go away with the penalty. So why we should observe the rules. In my opinion, the iniquity is the right reason, why people didn't accept and respect this law.

In conclusion I want to add, that the problem of high number of traffic accidents and fatal injuries is worldwide problem. Every year die over 1 million of people by reason of accident frequency, what isn't heartwarming. The safeness on our roads pertains everybody of us and the number of traffic accidents in future, is in the hands of drivers.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] FORET, Miroslav; STÁVKOVÁ, Jana. *Marketingový výzkum : Jak poznávat své zákazníky*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2003. 160 s. ISBN 80-247-0385-8.
- [2] CHOVANCOVÁ, Miloslava; PILÍK, Michal; PODANÁ, Michaela; *Marketing II*. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2008. ISBN 978-80-7318-764-4.
- [3] KOZEL, Roman a kol. *Moderní marketingový výzkum*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2006. 277 s. ISBN 80-247-0966-x.
- [4] JANEČKOVÁ, Lidmila; VAŠTÍKOVÁ, Miroslava. *Marketing měst a obcí*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 1999. 184 s. ISBN 80-7169-750-2.
- [5] HENDRYCH, Dušan. *Správní věda: Teorie veřejné správy*. 1. vyd. Praha 3 : ASPI Publishing, s.r.o., 2003. 196 s. ISBN 80-86395-86-3.
- [6] Kolektiv autorů. *Autoškola 2007*. 1. vyd. Český Těšín : František Beníšek, 2007. 304 s. ISBN 978-80-903691-7-7.
- [7] NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu platná od 1. 7. 2006*. 1. vyd. Brno : Computer Press, a.s. 2006. 72 s. ISBN 80-7226-736-1
- [8] WEIGEL, Ondřej. *Autoškola*. 1. vyd. Brno : Computer Press, a. s. 2007. 212 s. ISBN 80-251-1172-5
- [9] LEITNER, Milan, LUKÁŠEK, Vladimír, KOPECKÝ, Zdeněk. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem*. 2006. vyd. Praha : Linde, a.s., 2007. 304 s. ISBN 80-7201-616-4.
- [9] *Město Vsetín* [online]. 2008 . [cit. 2008-01-01]. Dostupný z WWW: <http://www.mestovsetin.cz/vismo/o_utvar.asp?id_org=18676&id_u=1008&p1=6832>.
- [10] Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.
- [11] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
- [12] Zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu.
- [13] *Odpočet bodů* [online]. 2008- [cit. 2008-10-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.odpocetbodou.cz/obsah/uvodni-strana/96/102/>>.

- [14] Interní materiály odboru správních agend.
- [15] LÁNÍK, Ondřej. *První automobil* [online]. 2006 [cit. 2008-10-25].
Dostupný z WWW: <<http://news.auto.cz/aktuality/prvni-automobil-vznikl-pred-120-lety.html>>.
- [16] *Historie silničního provozu* [online]. 2008 [cit. 2008-10-26]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Z%C3%A1kon_o_pozemn%C3%ADch_komunikac%C3%ADch>.
- [17] *Dopravní nehodovost* [online]. Brno : CDV, 2007 [cit. 2008-11-12].
Dostupný z WWW: <<http://www.novapravidla.cz/files/=1/Akompletanalyzal.pdf>>.
- [18] *Nehodovost* [online]. 2007 [cit. 2008-11-14]. Dostupný z WWW: <<http://www.bezpecnamesta.cz/index.php?rubrika=10>>.
- [19] *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2004 [cit. 2008-11-15]. Dostupný z WWW: <www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B31FD620-2B52-4103-811D-08D5BFF169BB/0/nsbsp1.doc>.
- [20] Statistika. *Bezpečně za volantem* [online]. 2007 [cit. 2008-11-20].
Dostupný z WWW: <<http://www.bezpecnezavolantem.cz/statistiky-2007.html>>.
- [21] Ibesip. *Statistika* [online]. 2006 [cit. 2008-11-20].
Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/files/=524/2UNOR2006.rtf>>.
- [22] Bodový systém. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2008 [cit. 2008-11-25].
Dostupný z WWW: <http://www.novapravidla.cz/files/=60/zkracena_verze_TK07072008.pdf>.
- [23] *Město Vsetín* [online]. 2008 . [cit. 2008-01-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.mestovsetin.cz/mesto.asp?p1=6517>>.
- [24] Folklórní sdružení. *Město Vsetín* [online]. 2008 [cit. 2008-11-28].
Dostupný z WWW: <<http://www.folklornisdruzeni.cz/mesto-vsetin>>.

- [25] Bodování řidiči. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2008 [cit. 2008-11-30]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2C6A20D2-0A18-4C76-A8DA-0E9E7E1C5182/0/N_BR_08_11.pdf>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BS	Bodový systém
Č	Číslo
ČNR	Česká Národní Rada
ČR	Česká republika
H.	Hodina
Km	Kilometr
Např.	Tabulka
Obr.	Obrázek
PČR	Policie České republiky
Pprap.	Podpraporčík
ŘP	Řidičský průkaz
Sb.	Sbírka
Tab.	Tabulka

SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

<i>Obr. 1. Vsetínský zámek</i>	41
<i>Obr. 2. Území města Vsetín a jeho okolí</i>	42
<i>Obr. 3. Nejvyšší a nejnižší poměr bodovaných řidičů ve Zlínském kraji</i>	54
<i>Graf 1: Vývoj počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (1996 – 2007)</i>	27
<i>Graf 2: Porovnání počtu dopravních nehod v letech 2005 – 2006 jednotlivých měsíců</i>	31
<i>Graf 3: Porovnání počtu usmrcených osob v letech 2005 – 2006 v jednotlivých měsících</i>	31
<i>Graf 4: Počet přestupků a trestných činů, ohodnocených jednotlivými počty bodů</i>	38
<i>Graf 5: Počet bodovaných řidičů s jednotlivými body</i>	38
<i>Graf 6: Poměr řidičů, kterým byly / nebyly odečteny 4 body do června 2008</i>	39
<i>Graf 7: Poměr řidičů, kterým byly / nebyly odečteny 4 body do listopadu 2008</i>	39
<i>Graf 8: Počet bodovaných řidičů z pohledu krajů (červenec 2006 – listopad 2008)</i>	40
<i>Graf 9: Vývoj následků dopravních nehod</i>	48
<i>Graf 10: Počet obodovaných řidičů ve Zlínském kraji po 1. roce účinnosti BS</i>	52
<i>Graf 11: Počet bodovaných řidičů / počet registrovaných řidičů v %</i>	52
<i>Graf 12: Počet bodovaných řidičů ve Zlínském kraji po listopadu 2008</i>	53
<i>Graf 13: Počet bodovaných řidičů / počet registrovaných řidičů v %</i>	54

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. 10 nejčastějších příčin dopravních nehod v roce 2006</i>	<i>32</i>
<i>Tab. 2. Hlavní příčiny dopravních nehod v roce 2006, podle úmrtnosti</i>	<i>34</i>
<i>Tab. 3. Srovnání dopravních nehod a jejich následků za leden – listopad 2007 a 2008</i>	<i>35</i>
<i>Tab. 4. Hlavní příčiny dopravních nehod (leden – říjen 2008)</i>	<i>36</i>
<i>Tab. 5. Dopravní nehody v České republice (2003 – 2005)</i>	<i>43</i>
<i>Tab. 6. Dopravní nehody v okrese Vsetín (2000 – 2005).....</i>	<i>47</i>
<i>Tab. 7. Dopravní nehody v okrese Vsetín (2005 – listopad 2008).....</i>	<i>48</i>
<i>Tab. 8. Rozdělení respondentů.....</i>	<i>58</i>
<i>Tab. 9. Respondenti, kteří prostudovali / neprostudovali z. č. 361/2000 Sb.</i>	<i>58</i>
<i>Tab. 10. Respondenti, kteří zaregistrovali / nezaregistrovali změnu.....</i>	<i>59</i>
<i>Tab. 11. Respondenti, kteří dodržují / nedodržují předpisy více</i>	<i>59</i>
<i>Tab. 12. Respondenti spokojení / nespokojení s BS</i>	<i>60</i>
<i>Tab. 13. Dostatečná přiměřenost trestů.....</i>	<i>61</i>
<i>Tab. 14. Respondenti, kteří souhlasí / nesouhlasí s BS.....</i>	<i>62</i>
<i>Tab. 15. Přehled pokut, délka zákazu činnosti a obodování přestupků.....</i>	<i>75</i>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Přehled pokut a bodů

Příloha P II: Dotazník průzkumného šetření

PŘÍLOHA P I: PŘEHLED POKUT A BODŮ

Tab. 15. Přehled pokut, délka zákazu činnosti a obodování přestupků

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Pokuta ve správním řízení	Zákaz činnosti	Počet bodů
Řízení motorového vozidla bez řidičského průkazu dané skupiny nebo podskupiny	25 000 – 50 000	1 – 2 roky	7
Řízení vozidla po požití alkoholu nebo jiné návykové látky			7
Odmítnutí řidiče podstoupit dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu			7
Odmítnutí řidiče podstoupit lékařské vyšetření na přítomnost návykové látky			
Způsobení dopravní nehody s následkem smrti nebo těžké újmy na zdraví	Odnětí svobody až 10 let	1 – 10 let	7
Usmrcení, zranění osoby nebo hmotná škoda, která u dopravní nehody převyšuje částku 50 000 Kč. Nezastavení vozidla u nehody, i její neohlášení. Opuštění místa nehody nebo nevrácení se na toto místo po poskytnutí nebo přivolání pomoci	25 000 – 50 000	1 – 6 měsíců	7
Řízení vozidla po užití návykové látky nebo alkoholu nebo v době, kdy je řidič stále pod jejich vlivem, je-li obsah alkoholu v těle vyšší než 0,3 ‰	10 – 20 000	6 měsíců až 1 rok	6
Předjíždění vozidla v situaci, kdy to zákon nedovoluje	5 000 – 10 000	6 měsíců až 1 rok	6
Otáčení, jízda v protisměru nebo couvání na dálnici a v místě, kde je to zakázáno			6

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Pokuta ve správním řízení	Zákaz činnosti	Počet bodů
Vjezd na železniční přejezd v případě, kdy to zákon nedovoluje	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	6
Při řízení vozidla řidičem, u kterého byl zadržen řidičský průkaz	5 000 – 10 000	6 měsíců až 1 rok	6
Řízení vozidla technicky způsobilého k jízdě, kdy ohrožuje i ostatní účastníky			5
Řízení vozidla řidičem, který nemá platné osvědčení profesní způsobilosti řidiče			5
Řízení vozidla řidičem, který nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti			5
Přesáhnutí zákonem stanovené nejvyšší dovolené rychlosti, o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec			5
Neuposlechnutí řidiče zastavit vozidlo na signál, který to přikazuje, nebo na pokyn “Stůj” příkázaný oprávněnou osobou	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	5
Řidičem neumožněné klidné a bezpečné přejítí vozovky chodcem			4
V případě ohrožení chodce, který přechází silnici, na kterou řidič vozidla zabočuje			4
Ohrožení chodce vjížděním, odbočováním, couváním nebo otáčením se na silnici	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	4
Nedání přednosti v jízdě v situaci, kdy je řidič povinen tak učinit			4
Nedodržení bezpečnostní přestávky při řízení vozidla nebo přesáhnutí doby řízení	do 5 000	-	4

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Pokuta ve správním řízení	Zákaz činnosti	Počet bodů
Řízení vozidla, které není evidováno v registru vozidel, kterému podléhá	5 000 – 10 000	6 měsíců až 1 rok	4
Používání vozidla pod jinou registrační značkou, než byla vozidlu přidělena			4
Hmotná škoda, která u dopravní nehody nepřevyšuje částku 50 000 Kč. Dále nezastavení vozidla u dopravní nehody, i její neohlášení. Nedovolené opuštění místa nehody nebo nevrácení se na toto místo po poskytnutí nebo přivolání pomoci	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	3
Porušení povinnosti při řízení vozidla držením telefonního či jiného přístroje v ruce, nebo jiným způsobem	1 500 – 2 500	-	3
Přesáhnutí zákonem stanovené nejvyšší dovolené rychlosti, o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	3
Řízení vozidla po užití alkoholu nebo v době, kdy je řidič stále pod jeho vlivem, je-li obsah alkoholu v těle nižší než 0,3 ‰	10 000 – 20 000	6 měsíců až 1 rok	3
Předjíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého v době, kdy je jiný řidič ohrožen	1 500 – 2 500	-	3
Porušení povinnosti zastavit vozidlo před přechodem pro chodce v určité situaci	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	3
Přesáhnutí nejvyšší dovolených hodnot při kontrolním vážení vozidla	do 10 000	6 měsíců až 1 rok	3
Nedovolený vjezd na tramvajový pás	1 500 – 2 500	-	2

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Pokuta ve správním řízení	Zákaz činnosti	Počet bodů
Nepřipoutání se za jízdy bezpečnostním pásem	1 500 – 2 500	-	2
Nepoužití dětské autosedačky nebo bezpečnostního pásu při přepravě dětí	1 500 – 2 500	-	2
Nevyznačení překážky, kterou řidič zapřičinil na pozemní komunikaci	1 500 – 2 500	-	2
Nerespektování nařízení o omezení jízdy vybraným vozidlům	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců	2
Přesáhnutí zákonem stanovené nejvyšší dovolené rychlosti, o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	1 500 – 2 500	-	1
Užití silnice nebo dálnice nemotorovým vozidlem nebo vozidlem, jehož technický stav nedovoluje dosažení min. rychlosti 80 km/h	1 500 – 2 500	-	1
Porušení ustanovení o užití jízdního pruhu	1 500 – 2 500	-	1
Řízení vozidla, které není osvětlené	1 500 – 2 500	-	1
Nerespektování zákazové či příkazové značky, kromě značek o přesáhnutí nejvyšší dovolené rychlosti, porušení značky zákazu předjíždění nebo zákazových značek	1 500 – 2 500	-	1
Řízení vozidla, které užívá zvláštní výstražné světlo modré barvy nebo je doplněno zvláštním zvukovým znamením	1 500 – 2 500	-	1

Zdroj:

PŘÍLOHA P II. DOTAZNÍK PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Efektivnost bodového systému (dotazník)

Toto dotazníkové šetření je součástí zjišťování spokojenosti a efektivnosti bodového systému ve Vsetíně. Výsledky budou zpracovány, vyhodnoceny a zveřejněny v BP.

1. Pohlaví

- Muž
- Žena

2. Věk

- 18 – 30
- 31 – 50
- 51 – a více

3. Prostudoval/a jste Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů?

- Ano
- Ne

4. Zaregistroval/a jste nějakou změnu v podobě účinnosti bodového systému?

- Ano
- Ne

5. Po zavedení bodového systému, snažíte se dodržovat předpisy více?

- Ano
- Ne

6. Jste spokojen/a s bodovým systémem? A proč?

- Ano
 - Spíše ano
 - Ne
 - Spíše ne
 - Nedokáži odpovědět
-

7. Jsou podle Vás tresty v podobě bodového systému dostatečně vysoké?

- Ano
- Ne
- V některých případech

8. Souhlasíte s bodovým systémem?

- Ano
- Ne

9. Máte další komentáře k tématu?

.....