

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013–2014

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Michal Jančík

**Problematika statistiky dopravní nehodovosti, vývoj na
okr. Praha – venkov**

Praha 2014

Vedoucí bakalářské/diplomové práce: Mgr. Radek Syrovátka

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2013-2014

BACHELOR THESIS

Michal Jančík

**The issue of statistics of traffic accidents, the
development of the district Praha - Country**

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Radek Syrovátka

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Lysé nad Labem 5. 5. 2014

Michal Jančík

Anotace

Práce je v první části zaměřená na vývoj dopravní policie na území České republiky, popis základních pojmů souvisejících s evidováním dopravních nehod a právní normy upravující činnost bezpečnostních složek v této oblasti od roku 1945.

V další části je popisován vývoj statistického evidování dopravní nehodovosti u bezpečnostních složek na území České republiky od roku 1945 a vliv právních norem v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a interních aktů řízení v rámci bezpečnostních složek na její závěry.

Praha venkov je výjimečná lokalita z hlediska nápadu dopravních nehod. Na příkladu tohoto území je ilustrován vliv novelizovaných právních norem a organizačních změn u Policie ČR na statistiky v letech 2006 až 2009.

Závěr je věnován zhodnocení prováděných zákonných změn a návrhům na zlepšení objektivnosti statistického sledování.

Klíčová slova

- evidence
- dopravní nehoda
- dopravní policie
- chodci
- statistika
- pojišťovny
- policie
- Praha – venkov
- provoz
- vozidla

Annotation

Thesis in its first part aims on the evolution of the traffic police in the Czech republic territory, description of basic terms connected with traffic accidents evidence and law regulations adjusting the law-enforcement activity in this area since 1945.

In the next part is described progress in the statistic evidence of the accident rate by law-enforcement till 1945 and law regulation influence in the area of safety and fluency of traffic on road network and internal managing instructions within law-enforcement on its conclusions.

Praha venkov is the specific locality from the view of traffic accidents count. On the example of this territory is illustrated influence of the law regulations amendment and organizational transformation at Czech republic police on statistics from year 2006 to 2009.

Conclusion is devoted to evaluation of the law regulations amendments and propositions for improvement of statistic evidence objectivity.

Key words records

- records
- Traffic accident
- Traffic police
- Pedestrians
- statistics
- insurance
- police
- Praha - Country
- operation
- vehicles

OBSAH

ÚVOD	8
TEORETICKÁ ČÁST	
1 historický vývoj služby dopravní policie	Chyba! Záložka není definována.
1.1 Vznik dopravní policie a její začlenění do bezpečnostních složek	10
1.2 Organizace dopravních inspektorátů	11
2 Právní úpravy činnosti dopravní policie	14
2.1 Zákony a vyhlášky upravující problematiku.....	14
2.2 Interní akty řízení a metodické pokyny (po r. 1990)	17
PRAKTICKÁ ČÁST	
3 dopravní nehody	19
3.1 pojem a zákoná definice.....	19
3.2 Statistické vykazování dopravních nehod.....	20
3.3 LOTUS NOTES	23
3.4 Vývoj nehodovosti v ČR po roce 1993.....	27
4 pojišťovny	24
4.1 Česká kancelář pojistitelů.....	37
4.2 Porovnání nehodovosti pojišťoven a Policie České republiky po účinnosti zák. č. 411/2005 Sb., o sil. provozu	39
5 nehodovost v okrese Praha venkov 2006 - 2009	40
5.1 Reorganizace organizačních článků PČR na území Praha venkov.....	40
5.2 Statistika dopravních nehod na území Praha venkov	43
5.3 Specifika z pohledu polohy území Prahy venkov	47
ZÁVĚR	48
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	51
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK	54
SEZNAM PŘÍLOH	55
Chyba! Záložka není definována.	

ÚVOD

Od roku 1995 pracuji u Policie České republiky. Po celou tuto dobu působím u služby dopravní policie. To je jeden z hlavních důvodů, proč jsem si jako téma své bakalářské práce vybral právě problematiku dopravní policie, statistiky dopravní nehodovosti a její vývoj na okrese Praha - venkov. Po celou dobu své kariéry působím v teritoriu okresů Praha západ a Praha východ, kde jsem v rámci dopravních inspektorátů pracoval jako řadový policista v hlídkách dohledu nad silničním provozem, později jako zpracovatel dopravních nehod, krátce pak jako komunikační inženýr resp. pracovník zabývající se komunikačním inženýrstvím, dále jako vedoucí skupiny dopravních nehod a v současné době jako zástupce vedoucího dopravního inspektorátu Praha venkov - ZÁPAD. Práce na všech těchto pozicích mi umožnila získat přehled o bezpečnosti silničního provozu, stavu silničního provozu, stavu komunikací, stavu dopravní nehodovosti a zejména prostředků a metod používaných službou dopravní policie České republiky.

Statistika je v oblasti dopravní nehodovosti pro společnost velice důležitá, poskytuje nám možnost srovnání sledovaných údajů v určitém období určité oblasti. Pouze na základě statistických údajů můžeme získat kvalitní výstupy, na základě kterých je možné vyslovit určitá doporučení a závěry, která mohou pomoci v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a tím i ke snížení dopravní nehodovosti. Je důležité vést statistiku nejen v rámci republiky, ale i jednotlivých krajů, okresů a měst a na druhou stranu je nutné porovnávat zjištěná data se statistikami jiných států, případně shromažďovat zjištěná data v mezinárodních evidencích. Získávat tím poznatky a zkušenosti, na základě kterých můžeme přijímat opatření vedoucí ke snížení nehodovosti.

Od počátku mého působení u služby dopravní policie sleduji vývoj silniční dopravy na území celé České republiky a detailně i stav této problematiky na území ohraničující hlavní město Prahu. Teritoriálně se jedná o okresy Praha západ a Praha východ, nicméně v mé práci shrnuji toto území pod pojem Praha venkov. V bakalářské práci popíšu vývoj služby dopravní policie, resp. její vznik a vývoj v rámci bezpečnostních složek státu, tedy okamžiku kdy došlo ke specializaci části bezpečnostních složek na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Přiblížím vývoj statistiky nehodovosti v rámci policie a způsoby jejího shromažďování a vykazování.

Smyslem práce je uvedení zákonných a interních metodických úprav činností dopravní policie, které měly vliv na výslednou podobu statistik dopravní nehodovosti jak ve svých pozitivních tak v negativních důsledcích. Na vykázané dopravní nehodovosti ve statisticky zajímavém období mezi lety 2006 a 2009, ilustruji její ovlivnění změnou právní úpravy a dále pak ovlivňování statistiky dopravní nehodovosti organizačními a metodickými změnami u Policie České republiky. Zaměřím se v tomto smyslu na teritorium Praha venkov, kde se kromě jiného budu zabývat jeho specifiky a možnostmi využití těchto poznatků.

Budu porovnávat statistiky dopravní nehodovosti tvořené a evidované Policií České republiky, statistiky pojišťoven vykazované v rámci likvidace pojistných událostí souvisejících s dopravními nehodami v souvislosti s nárůstem evidence motorových vozidel a změně vozového parku obyvatel České republiky.

Při zpracování práce jsem použil metodu popisování a srovnávání shromážděných dat.

TEORETICKÁ ČÁST

1 HISTORIE SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE

1.1 Vznik dopravní policie a její začlenění do bezpečnostních složek

Dopravní policie byla vždy součástí bezpečnostních složek. Tou, ve které se datují její počátky, byl Sbor národní bezpečnosti, který byl založen 17. dubna 1945. Jednalo se o orgán státní moci, který se skládal z více složek. Činnostmi, které v demokratických státech obvykle vykonává policie, byla pověřena složka s názvem Veřejná bezpečnost. Příslušníci Veřejné bezpečnosti se otázkou bezpečnosti silničního provozu nezabývali jako speciálním druhem činnosti. Bezpečnost silničního provozu byla zahrnuta v péči o veřejný pořádek, přičemž příslušníci Veřejné bezpečnosti se jí zabývali pouze okrajově. To zcela zřejmě souvisí s nesrovnatelně nižším počtem vozidel pohybujících se na pozemních komunikacích, tím pádem i naprosto rozdílnou hustotou provozu a samozřejmě zcela rozdílnými technickými parametry silničních vozidel ve srovnání s následujícími obdobími.

K prvním krokům svěřujícím k vyčlenění části bezpečnostních složek pro účely plnění úkolu v oblasti bezpečnosti silničního provozu došlo v roce 1950, kdy v systému stanic SNB působily zvláštní silniční kontrolní stanice, dislokované v Čechách a na Moravě v sídlech oblastních kriminálních úřadoven. 10. června 1952 byl vydán pořádek Ministerstva národní bezpečnosti, v němž již byla dopravní služba chápána jako speciální úsek, do jehož působnosti patřilo zajišťování bezpečnostní činnosti silničního provozu a dopravního pořádku na území celého státu.

K důležitému období a jistému mezníku ve vývoji služby dopravní policie došlo v roce 1953. Dne 7. dubna 1953 bylo vydáno vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích (1), mající sílu zákona. Schválením tohoto nařízení vznikly dopravní inspektoráty, které byly specializovanou složkou sboru národní bezpečnosti, zabývající se vyšetřováním všech dopravních nehod. Vyhláškou MV č. 145/1956, o provozu na silnicích byly zařazeny pod ministerstvo vnitra. Jejich organizace vypadala následovně:

- Hlavní správy VB - hlavní dopravní inspektoráty (dále DI)
- U krajské správy MV - krajské DI
- Pod útvary u krajských správ BV - okresní DI

V průběhu šedesátých let došlo ke změně struktury dopravních inspektorátů za účelem zkvalitnění dohledu nad silničním provozem. Byly přijaty zákony O SNB č. 70/1965 Sb. a po té č. 40/1974 Sb., které přinesly změnu v podobě dalšího úkolu DI, kterým byl dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Tímto úkolem dostala dopravní policie možnost působit na řízení silničního provozu a dohlížet na jeho bezpečnost a plynulost.

V průběhu vývoje dopravní policie došlo k začlenění dopravních inspektorátů k policii, přičemž zároveň plnily funkci správních orgánů v oblasti silničního provozu. V praxi to znamenalo, že policie byla soběstačnou složkou státní správy, která měla pod patronací všechny aspekty silniční dopravy.

1.2 Organizace dopravních inspektorátů

V počátcích vzniků dopravních inspektorátů byla jejich činnost zaměřena zejména na dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a to zejména ve velkých městech jako byly Praha, Brno, Bratislava. S rozvojem silniční sítě a postupným zvyšováním hustoty provozu na komunikacích vznikala potřeba tvorby nových útvarů specializovaných nejen na města.

Dne 1. 7. 1971 byl zahájen provoz na prvním úseku naší dálnice z Prahy do Brna a svou činnost zahájilo první dálniční oddělení VB Mirošovice. V tomto období se také začalo s přípravou legislativních změn, avšak bez zvláštního výsledku. Do popředí

(1) Nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Cit. :

§ 2.

(1) Ministerstvo národní bezpečnosti zřídí dopravní inspektoráty v sídlech okresních a krajských národních výborů pro jejich územní obvod a hlavní dopravní inspektorát se sídlem v Praze s působností celostátní.

(2) Dopravní inspektorát v sídle okresního národního výboru je podřízen dopravnímu inspektorátu v sídle krajského národního výboru, který je podřízen hlavnímu dopravnímu inspektorátu v Praze.

§ 3.

Dopravní inspektoráty zajišťují bezpečnost a plynulost provozu na silnicích tím, že

a) řídí provoz na silnicích,

b) dohlížejí na provádění výcviku a školení řidičů, vychovávají je k uvědomělé kázní, k socialistickému poměru ke společnosti a hospodářským hodnotám, rozhodují o odborné způsobilosti řidičů i odborné způsobilosti učitelů pro výcvik řidičů a vydávají příslušné průkazy,

c) řídí výchovu ostatních uživatelů silnic k dopravní kázní, spolupůsobí v tomto směru při výchově školní mládeže a vyšetřují dopravní nehody,

d) dohlíží, aby konstrukce a stav vozidel neohrožovaly bezpečnost a plynulost provozu na silnicích, zejména schvalují technickou způsobilost jednotlivých vozidel k provozu

neustále vystupovaly požadavky k řešení komplexních dopravních problémů, na zdokonalování stylu a metod práce dopravních inspektorátů, na zvyšování kvalifikace a počtu příslušníků dopravní služby.

Situace v silničním provozu si vyžadovala, aby v zájmu co nejefektivnějšího naplňování poslání Sboru národní bezpečnosti byl vytvořen útvar, který by byl schopný řešit problematiku nehodovosti v silničním provozu. V souvislosti s rostoucím počtem úkolů a významem dané oblasti ještě víc do popředí vystupovaly požadavky na rychlost, hospodárnost, objektivnost a tím i specializaci pracovníků dopravních inspektorátů. Těmito útvary se staly skupiny dopravních nehod, které byly zřízené v ČSR rozkazem HV VB č. 15/1971, kterým byly vydané dočasné zásady pro činnost skupin dopravních nehod okresních oddělení VB. Organizace skupin dopravních nehod byla dobudovaná v roce 1975. Pro speciální požadavky na pracovníky v dané oblasti, byla specializace vykonávána i u vyšetřovatelů VB, prokurátorů a na soudech.

Po vyhodnocení získaných poznatků a závěrů z porady ministrů vnitra ČSSR, ČSR a SSR konané dne 12. a 13. září 1974 v Topolčiankách, byl vydaný závazný koordinační pokyn náměstka ministra vnitra ČSSR ze dne 1. 11. 1978, kterým byla stanovena směrnice pro činnost skupiny dopravních nehod dopravního inspektorátu odboru VB OS SNB.

Podle směrnice k výkonu služby jsou na skupině systematizováni náčelník skupiny a referenti působící jako vyhledávací orgán VB. Skupina je specializovaným pracovištěm dopravního inspektorátu pro zjišťování, objasňování a vyhledávání přestupků, přečinů a trestných činů spáchaných v souvislosti s dopravními nehodami ve své územní působnosti. Výjezdová služba, vyhledávání, objasňování a zjišťování trestných činů, přečinů a přestupků v oblasti silniční dopravy, preventivně výchovná činnost a dohled nad plynulostí a bezpečností silničního provozu jsou základními formami činnosti skupin dopravních nehod. Náčelník OS – SNB mohl s přihlédnutím k problematice teritoria, k využití referentů skupin dopravních nehod rozhodnout o způsobu vykonávání výjezdové služby, o místní příslušnosti, anebo o vykonávání ostatních forem činností. Místní příslušnost skupiny však musela být zachována na silnicích I. třídy a na cestách s mezinárodní dopravou.

Tento formát se udržel s drobnými změnami až do osmdesátých let. V této době byla organizace standartního dopravního inspektorátu, organizována do tří skupin. První představovala skupina dohledu nad silničním provozem. Policisté zařazení do této skupiny ve své podstatě prováděli pouze dohled nad bezpečností a plynulostí

silničního provozu. Jejich činnost sestávala z činností jako řízení provozu, dohled nad dodržováním nejvyšší povolené rychlosti (měření radarem), kontrola technického stavu vozidel a obecně dohledem nad dodržováním pravidel silničního provozu. Druhá skupina byla skupinou dopravních nehod. Policisté zařazení do této skupiny byli specializováni pouze na zpracování dopravní nehod. Třetí skupina se zabývala evidencí motorových vozidel, evidencí řidičů. Tedy administrativou spojenou s přihlašování a odhlašování vozidel, jejich evidováním a schvalováním do silničního provozu, dále vydáváním řidičských průkazů, jejich evidencí a účastí při zkouškách v autoškolách. Dopravní inspektorát disponoval vlastními pracovníky zajišťujícími činnost správního orgánu a dále komunikačním inženýrem. Komunikační inženýr byla funkce vytvořená pro účely účasti policie jako odborného gestora, při plánování výstavby komunikací, jejich osazování dopravním značením a vydávání vyjádření k zvláštním činnostem organizovaných na pozemních komunikacích.

Později došlo k vyčlenění evidencí motorových vozidel, řidičů a správního orgánu ze složek Policie ČR a jejich zařazení do administrativy okresních úřadů a později pověřených obcí.

Do této doby byla vedením policie respektována zásada, která byla realizována po celou dobu vývoje policie jako organizace, tedy na každou činnost vyčlenit specialistu, který bude odborníkem ve svém oboru a zajistí tak co nejvyšší profesionální a kvalitní zpracování zadaných úkolů.

V současnosti je vedením policie v případě dopravních inspektorátů vedena opačná praxe. Odborem služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky je prosazována myšlenka univerzálního policisty, který bude v rámci dopravního inspektorátu zvládat veškeré činnosti, kterými jsou tyto útvary pověřeny. Měl by být tedy odborníkem na dohled nad silničním provozem a ovládat problematiku měření rychlosti nejrůznějšími typy radarů, používaných Policií ČR, zvládat problematiku kontroly technického stavu vozidel, zejména nákladních, problematiku ADR, AETR, kaucí a na závěr zpracování dopravních nehod. U dopravních inspektorátů tak byly systemizací zrušeny skupiny dopravních nehod a skupiny dohledu nad silničním provozem a v rámci jednoho útvaru existuje skupina policistů, která je velena ke všem zmiňovaným činnostem.

Není zcela jasné, jaký byl přesný záměr policejního managementu, ale s ohledem na ekonomickou situaci u Policie ČR v posledních desetiletích je zřejmé, že nejsilnějším důvodem pro tyto změny, by mohly být úspory. Jedná se o velice nešťastnou změnu a můžeme pouze doufat, že do budoucna se tento stav změní i

s ohledem na vyspělé země, kde je směřování ke specializaci naprostým standardem a nutností.

2 PRÁVNÍ ÚPRAVY ČINNOSTI DOPRAVNÍ POLICIE

2.1 Zákony a vyhlášky upravující problematiku

- zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích (vyhlašuje pravidla provozu nejen v českých zemích, ale i na Slovensku, kde stále platily předpisy z roku 1890 a zákon č. 81/1935 Sb.). Pouze obecné zásady, nikoliv konkrétní pravidla provozu. Tento zákon znamenal výrazné oslabení pravomoci dopravních inspektorátů, jelikož zrušil zvláštní trestní pravomoc dopravních inspektorátů a příslušných orgánů. Nově zavedený systém opatření za přestupek vyloučil trest odnětí řidičského průkazu a podstatně snížil výši pokuty jako hlavního trestu.

- vyhláška č. 328/1951, o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu: zavedeny vložky řidičského průkazu s 10 útržky, obdoba dnešního udělování bodu. Po vytrhání útržků z vložky ztrácel držitel řidičského průkazu právo na řízení motorového vozidla.

- nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích.

- vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích a zákonné opatření NS č. 13/1956 Sb. V duchu tohoto vládního nařízení se začala rozvíjet spolupráce s národními výbory, prokuraturou, soudy, armádou, státní pojišťovnou a společenskými organizacemi, zejména dobrovolnými svazy lidového motorismu, později automotokluby. Jednalo se o historický mezník ve vývoji dopravně bezpečnostní činnosti policie, jelikož zřídilo dopravní inspektoráty a uložilo jim rozsáhlé úkoly a vybavilo je k tomu potřebnými pravomocemi. Typickým rysem činnosti Dopravního inspektorátu v tomto období je poměrně značná centralizace výkonných funkcí u Krajských dopravních inspektorátů a Hlavního dopravního inspektorátu. Při územní reorganizaci státu v šedesátých letech byla provedena výrazná decentralizace výkonných funkcí na DI OVB (okresní oddělení VB). Dopravní inspektoráty tak mohly zdokonalovat dohled nad silničním provozem, byla zavedena statistika dopravních nehod pomocí děrných štítků, snížily se stavy řídicího aparátu.

- vyhláška č. 196/1953, o provozu na silnicích

- na podkladě vládního nařízení č. 54/1953 Sb., byla vydána vyhláška č.196/1953, (úřední list) o provozu na silnicích, kterou se provoz řídil v období od 1. července 1953 do 31. srpna 1956.

- vyhláška č. 145/1956, o provozu na silnicích - novela vyhláška č.197/1958 Ú. I.

- vyhláška Ústředního národního výboru hl. m. Prahy č. 183/1956, kterou se vydává dopravní řád pro hlavní město Prahu

- vyhláška Ústředního národního výboru města Bratislavy č. 213/1958 Ú. v., kterou se vydává dopravní řád pro město Bratislavu.

- vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu - novela vyhláška č. 42/1971 Sb. Tato vyhláška nahrazuje vyhlášku č. 141/1960 Sb., která platila, do 31. prosince 1966. 8. listopadu 1968, byly ve Vídni přijaty Úmluva o silničním provozu a Úmluva o silniční signalizaci. Na těchto úmluvách se pracovalo na mezinárodní úrovni již v průběhu let 1964 a 1965 a v roce 1966 byla příprava těchto dokumentů tak daleko, že bylo možné vydat nová pravidla silničního provozu. Zde je již zakotvena povinnost účastníků dopravní nehody za určitých okolností nehlásit věc orgánům VB(3). Jedná se o moment, který má značný vliv na vykazování statistik dopravních nehod.

- vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu (2). Tato vyhláška byla vydána s účinností od 1. ledna 1961. Vyhláška obsahovala v podstatě pravidla silničního provozu v podobě, ve které měla odpovídat zásadám obou ženevských dokumentů z roku 1949. Stávající právní úprava, byla zastaralá, složitá a neodpovídala technickému pokroku. Zde zaznamenáváme zmínku o povinnosti nahlásit dopravní nehodu.

- vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu - novely v. č. 136/1978 Sb. a 70/1979 Sb.

- vyhláška č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu - novely v. č. 136/1978 Sb. a 70/1979 Sb.

- vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) - novely v. č. 24/1990 Sb., 533/1992 Sb., 619/1992 Sb., 123/1993 Sb., 223/1997 Sb. a zák. 12/1997 Sb.

- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění dalších předpisů

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, novelizace zejména zák. č. 411/2005 Sb., 226/2006 Sb., zák. č. 274/2008 Sb. zák. č. 480/2008 Sb. Změny a novelizace tohoto zákona hrály v oblasti statistického vykazování dopravních nehod významnou úlohu. Zejména šlo o povinnost řidičů nahlašovat dopravní nehodu až při vzniku škody o zákonem stanovené výši. Řidič měl povinnost nahlásit dopravní nehodu v okamžiku, kdy na jednom z vozidel vznikla škoda ve výši 20 tis. Kč, do této doby to byl 1 tis. Kč. Tímto způsobem dával zákon řidičům možnost dopravní nehodu nenahlásit policii, čímž se nedostala do statistik a tyto pak ztratily svoji validitu. Další novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích hranici škody ještě zvyšovaly až na částku 100 tis. Kč. Je zřejmé, že se jedná o reakci na vývoj cen automobilů a zvyšování cen prací spojených s jejich opravami. Později však do problematiky zasáhl i lobbying pojišťoven, pro které znamenalo rozhodnutí o vině na

(2)

Vyhláška ministerstva vnitra č. 141 ze dne 3. září 1960, kterou se vydávají pravidla silničního provozu. Odst. 3 a 4 je uvedeno: cit., *Došlo-li při dopravní nehodě k usmrcení, k újmě na zdraví nebo k velké věcné škodě, jsou účastníci dopravní nehody povinni setrvat na místě až do příchodu orgánů Veřejné bezpečnosti a nesmějí učinit žádné opatření, která by byla na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména nesmějí hýbat s vozidly, jež měla na dopravní nehodě účast. Musí-li být situace na místě dopravní nehody jakkoliv změněna, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby, je třeba zajistit původní situaci a stopy. Účastníci dopravní nehody se smějí z místa dopravní nehody vzdálit teprve se souhlasem orgánů Veřejné bezpečnosti; to se netýká dopravy zraněné osoby do zdravotnického zařízení podle odstavce 2 a ohlášení dopravní nehody podle odstavce Každou dopravní nehodu, při níž došlo k usmrcení, k újmě na zdraví nebo k věcné škodě, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně ohlásit nejbližšímu orgánu Veřejné bezpečnosti nebo místnímu národnímu výboru; jsou povinni oznámit škodu, jež byla při nehodě způsobena na silnici nebo na jiném veřejném zařízení.“ konec citace.*

místě dopravní nehody vydané policisty, levný doklad o tom jakým způsobem proběhne plnění. Tedy není nutné, aby pojišťovny samy rozhodovaly o zavinění dopravní nehody, tak aby mohly plnit z povinného ručení vozidel a budovat tak aparát právníků a znalců v oboru pravidel silničního provozu. V mnoha případech se však stávalo, že účastníci dopravní nehod volali policii k dopravním nehodám, které nemuseli hlásit. Podle nové úpravy tak musí účastníci v případě, že nehodu nenahlásí policii zapsat za „euro formulář“ neboli také záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu.

- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Novely: vyhláška. č. 153/2003 Sb., 176/2004 Sb., 193/2006 Sb., 507/2006 Sb. 202/2008 Sb.

2.1 Interní akty řízení a metodické pokyny (po r. 1990)

- SP PŘ č. 5/1991 - směrnice pro činnost příslušníků Policie České republiky zařazených do skupin dopravních nehod dopravních inspektorátů okresních ředitelství Policie České republiky a pro činnost příslušníků Policie České republiky při šetření silničních dopravních nehod.

- Závazný pokyn Policejního prezidia ČR z 1. září 1994, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR zařazených do skupin dopravních nehod dopravních inspektorátů okresních ředitelství Policie České republiky a pro činnost příslušníků Policie České republiky při šetření silničních dopravních nehod. Tento závazný pokyn upravoval zejména činnost zpracovatelů dopravních nehod. Dopravní inspektoráty jsou již členěny na skupiny dohledu nad silničním provozem a skupiny dopravních nehod.

- Závazný pokyn Policejního prezidia ČR č. 2 z 20. ledna 1995, který doplňuje a mění ZP PP ČR č. 6/1994. V tomto závazném pokynu se mění postup policistů u dopravních nehod zaviněných poslanci Parlamentu České republiky. Do té doby byla taková dopravní nehoda odkládána. Podle nového závazného pokynu byl spis dopravní nehody předán Parlamentu ČR.

- Závazný pokyn Policejního prezidenta č.12/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR při šetření silničních dopravních nehod.

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 25/2001, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při šetření silničních dopravních nehod.

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 6/2002, kterým se mění závazný pokyn policejního prezidenta č. 25/2001, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při šetření silničních dopravních nehod. V tomto závazném pokynu již policisté dostávají podrobnější návod na postup při šetření některých speciálních dopravních nehod jako je třeba nehoda s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci. Zároveň se objevuje první zmínka o počítačovém programu Lotus notes, kterému se věnuji níže.

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 23/2003, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při šetření silničních dopravních nehod

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod. Tento závazný pokyn upravuje již společně činnost obou skupin dopravních inspektorátů a to skupiny dohledu nad silničním provozem a skupiny dopravních nehod.

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod. V tomto případě se jedná o novelu závazného pokynu policejního prezidenta č. 85/2006, která obsahuje rozsáhlejší návod na postup při různých činnostech dopravních policistů. Policisté vyšetřující dopravní nehody jsou zde instruováni jak postupovat v případě dopravní nehody s účastí vojáka, soudce, ústavního činitele, cizince, nebo jak postupovat v případě dopravní nehody, kde je uplatňována technická závada na jednom ze zúčastněných vozidel.

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod a dopravního inženýrství. Tento závazný pokyn nahrazuje závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008. Oproti minulému je mnohem stručnější, podrobné návody postupů při šetření některých dopravních nehod už chybí. Policisté jsou tak nuceni tyto postupy odvodit od již platných zákonů. Závazný

pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 pak upřesňuje závazný pokyn policejního prezidenta č. 4/2010. Jsou vydány i další pokyny ředitele služby dopravní policie, které však pouze upřesňují shora uvedené.

Shora uvedené interní akty řízení jsou pouze stručným výčtem těch důležitějších, které upravují činnosti policistů u služby dopravní policie. Nejsou zmíněny obecné interní akty, které musí znát policisté napříč všemi službami v rámci Policie České republiky. Proč nejsou interní akty sloučené v jeden každý, který by upravoval konkrétní problematiku, není jasné. Systém interních aktů řízení, mezi které patří pokyny a rozkazy prezidenta Policie ČR, krajských ředitelů Policie ČR, vedoucích jednotlivých organizačních článků se tak stává nepřehledným a ve své podstatě se stává nemožným, aby se v něm řadový policista zcela bez problémů orientoval.

PRAKTICKÁ ČÁST

3 DOPRAVNÍ NEHODY

3.1 Pojem a zákonná definice

Definice dopravní nehody se v průběhu času mění podle potřeb zákonodárce, ale také podle aktuálního vývoje silniční dopravy. Přesné označení případů, kdy jde o dopravní nehodu, je nutné definovat zejména pro postup policistů, kteří událost vyšetřují, ale také pro potřeby řidičů, nebo jen účastníků dopravních nehod, pro některé, z nichž zákony stanoví určité povinnosti.

V případě, kdy se nejedná o dopravní nehodu, není možné situaci kvalifikovat podle zákona č. 361/2000 S., zákona o silničním provozu. Přesná definice dopravní nehody je proto uvedena právě v tomto zákoně v § 47 odst. *cit.* „*dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“. Podmínkou pro to, aby mohla být událost kvalifikována, jako dopravní nehoda je, že se musí stát v silničním provozu na pozemní komunikaci. Komunikace musí odpovídat definici dle zákona č. 13/1997 Sb., zákona o pozemních komunikacích. Nejde tedy o dopravní nehodu v případě, kdy k události dojde např. na poli, v lese, na louce, v objektu, kde není upraven dopravní provoz, nebo jiné ploše, která není definována

jako komunikace v tomto zákoně. Může se jednat o havárii, tedy případ, kdy se vozidlo nestřetne s pevnou nebo pohyblivou překážkou, nebo o srážku s pevnou či pohyblivou překážkou. Oba případy však mají podmínku v tom, že se událost musí stát, nebo musí být započata na pozemní komunikaci. Další podmínkou je účast vozidla v pohybu. Pokud tedy dojde ke škodě v případě, kdy není žádné vozidlo v pohybu, nedošlo k dopravní nehodě. Za vozidlo se nepovažuje například jezdec na zvířeti, osoba vedoucí nebo ženoucí zvířata, chodec nebo útvar chodců, lyžař nebo jezdec na kolečkových bruslích nebo skateboardu. Za chodce jsou považovány i osoby s úzkým ručním vozíkem nebo s dětským kočárkem, osoby na vozíku pro invalidy nebo pěšky vedoucí jízdní kolo nebo motocykl. Vozidlem je i jízdní kolo nebo koloběžka, potahové vozidlo, ruční vozík od šířky 60 cm, tramvaj, pojízdný pracovní stroj, sněžná rolba nebo sněžný skútr. Dopravní nehodou tedy není případ, kdy např. chodec narazí do zaparkovaného vozidla, přičemž vznikne škoda na vozidle, nebo zranění chodce. Je ale dopravní nehodou, pokud by bylo vozidlo v pohybu. Další podmínkou je usmrcení, nebo zranění osob, nebo škoda na majetku právě v souvislosti s provozem vozidla. Zde postačí jeden z uvedených případů, nebo jejich kombinace.

Je tedy zřejmé, že i pro statistické vykazování je definování toho, co je a co není dopravní nehoda nezbytné.

3.2 Statistické vykazování dopravních nehod

Pro statistické vykazování jakéhokoli údaje je velice důležité přesné, včasné a úplné předání informací. V našem případě předání informací z vyšetřovaných dopravních nehod.

Vykazování statistik dopravních nehod provází po celou dobu historii dopravních inspektorátů. Hlavní náplní zpracovatele dopravní nehody je zpracování protokolu o dopravní nehodě, který je nejdůležitější částí zpracovávané dokumentace. Důležitost zpracování tohoto dokumentu tkví nejvíce v procesní stránce řešení dopravní nehody, je však výchozím dokumentem pro další činnost policisty, kterou provádí v rámci zpracování dopravní nehody a to je zpracování statistického formuláře. Od počátku se jednalo o dokument, který měl evidovat problémy v bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a který měl sloužit přijímání preventivních opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. První statistika silničních dopravních nehod byla vedena na policejních obvodech dopravní stráží a jmenovala se „*Statistický*

přehled nehod a úrazů způsobených vozidly“. Tyto statistiky byly rozčleněny na auta osobní, auta nákladní, motorky a tříkolky, vozy elektrických drah, povozy koňské a ostatní vozidla. Statistiky byly pravidelně zveřejňovány a byly v nich uvedeny a porovnávány následky zpracovávaných dopravních nehod. Srovnáváním sledovaných dat byly zjišťovány problémy související s dopravní nehodovostí. Nejednalo se však o statistiky celorepublikové, nýbrž pouze o statistiky dopravních nehod ve velkých městech jako je Praha, Košice, Bratislava, Ostrava, Brno, nebo Plzeň. Bylo tak možné statisticky porovnávat pouze stejné lokality v určitých po sobě jdoucích obdobích, nebo různé lokality navzájem, kde však hrály roli různé místní poměry. Tyto statistiky byly vedeny v písemné podobě na předepsané formuláře, z kterých se později tvořily komplexní statistiky za dané lokality.

Počítačové zpracování evidence nehod bylo na území tehdejšího Československa zavedeno v roce 1964. Prvním způsobem, který evidoval statistiky v počítačové podobě, bylo jejich zaznamenávání na děrné štítky. K děrnému štítku se po zpracování záznamu o malé dopravní nehodě přiložil pomocný formulář a opis záznamu o malé dopravní nehodě. Formuláře musely být vyplňovány čitelně perem nebo propisovačkou. Bylo tak možné bez větší administrativní zátěže evidovat nepoměrně větší množství údajů, které sloužily ke komplexnějším a podrobnějším vývodům statistik. Údaje byly dodávány dopravními inspektoráty Veřejné bezpečnosti a jejich zpracování zajišťovalo hlavní velitelství Veřejné bezpečnosti. Tento způsob vedení evidence byl provozován až do konce roku 1975. 1. ledna 1976, vešel v platnost Metodický pokyn náčelníka federální vlády Veřejné bezpečnosti FMV č. 21/1975 k zajištění jednotného systému statistického sledování nehod v silničním provozu. Policisté zpracovávající dopravní nehody vyplňovali "Děrovací formulář o dopravní nehodě"(3), který zcela nahradil již zmiňované kybernetické štítky. V obou případech se postupovalo při vyplňování stejně s tím rozdílem, že u děrovacího formuláře bylo vyplňováno více údajů. Děrovací formulář byl zaslán na statisticko-evidenční oddělení, odkud byl zaslán do střediska automatizace. Odtud byly děrné štítky zasílány do centrálního počítače ke zpracování.

Součástí dokumentů zaslaných spolu s děrovacím formulářem byl opis "Záznamu o malé dopravní nehodě" a pomocný formulář k vykazání malé dopravní nehody, na

(3) Metodický pokyn č. 21/1975 - děrovací formulář k dopravní nehodě (příloha č. 1.)

kterém se uváděl jednoduchý náčrtek dopravní nehody. Dalším druhem formuláře, na který se zpracovávala dopravní nehoda, byl "Protokol o nehodě v silničním provozu", kde se k děrovacímu formuláři připojovala jeho kopie. Děrovací formulář musel být zpracován do 24 hodin po dopravní nehodě. Do roku 1980 se sledovaly pouze následky do 24 hodin od nehody. Od roku 1980 jsou i u nás uváděny následky nehod sahající až do doby 30 ti dnů po dopravní nehodě. V roce 1982 byl zaveden nový systém statistického evidování dopravních nehody, který na rozdíl od předešlých obsahoval mnohem více sledovaných údajů. Umožňoval tak komplexnější hodnocení sledovaných údajů. Součástí tohoto zdokonaleného systému byla i evidence staničení komunikací FMV, která umožňovala přesné určení místa dopravní nehody. Jednalo se o podsystém statistické evidence, která sloužila ke kontrole správnosti uváděných údajů. Do této doby byly údaje zpracovávány na sálovém počítači EC. V roce 1994 došlo k převedení na výkonné počítače PC. Mezi hlavní ukazatele statistik patřil v počátcích jejich evidování počet dopravních nehod a následky týkající se zraněných a mrtvých osob v důsledku dopravních nehod. Hlavními ukazateli byly následující položky:

- Počet nehod
- Lehce zraněné osoby
- Těžce zraněné osoby
- Mrtví
- Vzniklá škoda a její výše

Velice záhy začala statistika dopravních nehod sloužit hlavně jako nástroj k analýze příčin dopravní nehodovosti za účelem jejího efektivního ovlivňování. Pro tyto účely bylo nutné registrovat další ukazatele, kterými jsou příčiny dopravních nehod udávané jako porušení zákonem daných pravidel. Za zmínku stojí nejčastější příčiny dopravních nehod, kterými jsou:

- Nepřiměřena rychlost
- Nedání přednosti v jízdě
- Nesprávně předjíždění
- Nesprávný způsob jízdy (zde nejčastěji nevěnování se jízdě)

Postupem času docházelo zároveň s vývojem technických možností k zvyšování nároků na statistikami registrované údaje. Za tímto účelem bylo velkým přínosem zavedení programu LOTUS NOTES. Program sám generuje z dat zadávaných policistou statisticky registrovaná data. V současné době je ve statistikách dopravních nehod registrováno velké množství údajů, nejde jen o počty dopravních nehod a jejich příčiny, ale evidují se i data, vztahující se ke stavu místa dopravní nehody, tedy zda k dopravní nehodě došlo v obci nebo mimo, na křižovatce, v zatáčce, či na přímém úseku komunikace, jaké je v místě dopravní nehody dopravní značení apod. Dále pak údaje o účastnících dopravní nehody, tedy nejen řidičů, ale i spolujezdců, kdy jsou evidovány tak podrobné údaje jako rodné číslo, bydliště, data z průkazů potřebných pro provoz vozidla, druh zranění, zda byla či nebyla osoba ovlivněna alkoholem nebo jinými omamnými látkami, praxe v řízení motorových vozidel, tedy zejména vozidla, které osoba řídila při dopravní nehodě, vzdělání, zda byli připoutáni za jízdy či ne, zda bylo použito zádržných systémů při převozu dítěte, nebo stav osob v době nehody. Rovněž u vozidel je evidováno velké množství údajů počínaje registrační značkou, VIN vozidla, tovární značkou a typem, rokem výroby, až po informace, zda bylo vozidlo pojištěno, zda převáželo nebezpečný náklad, nebo v jakém směru se ve vztahu ke staničení komunikace pohybovalo.

3.3 LOTUS NOTES

Jak už bylo zmíněno důležitým momentem v elektronickém zpracování statistických dat u dopravních nehod šetřených Policií České republiky, je zavedení programu LOTUS NOTES od společnosti IBM. Protože vzrůstal počet vozidel provozovaných na našem území, rostl exponenciálně i počet dopravních nehod. S tím vnikla i potřeba výkonné počítačové sítě, která by evidenci takového množství statistik dokázala evidovat. Lotus notes je softwarový produkt společnosti IBM, který se orientuje do oblasti groupware. Tedy zahrnuje počítačové nástroje napomáhající ke spolupráci lidí (např. pracovníků) na nějakém společném díle. Pomocí nich jednotliví členové skupiny mohou komunikovat, sdílet různé dokumenty a organizovat svoji spolupráci. Stejně jako u ostatních programů, či techniky zaváděných do služeb Policie ČR byl, vybrán jeden útvar, v tomto případě Odbor dopravní policie Hlavního města Prahy, jako první, který bude s programem pracovat.

Původní vizí bylo zpracování statistik dopravních nehod v tomto programu. Používáním tohoto systému policisty však byly objeveny schopnosti tohoto programu,

který byl později vývojáři upraven tak, aby mohl zpracovávat nejen statistiku dopravní nehod, ale aby umožnil i zpracování celé dopravní nehody i se všemi potřebnými formuláři a uložením např. fotodokumentace, nebo plánek v elektronické podobě. V souvislosti s tím musely být všechny hlídky dopravní policie zpracovávající dopravní nehody vybaveny potřebnou výpočetní technikou, tedy notebooky pro zpracování dopravní nehody na místě události a PC, pro další práci na útvarech. Zároveň byly hlídky vybaveny speciálními vozidly uzpůsobenými k práci na místě dopravní nehody, většinou dodávkovými vozidly jako byly Ford Tranzit, nebo mezi policisty oblíbenějšími Volkswagen Transporter.

Obrázek 1: Volkswagen Transporter v úpravě pro dopravní nehody



Zdroj: vlastní archiv

Hlídka tak může na místě zpracovat téměř celou dopravní nehodu, bez toho aby byla zatěžována administrativou po návratu na základnu. Výhodou je rovněž možnost zadávání údajů evidovaných ve statistikách přímo na místě dopravní nehody s minimalizací rizika zapomenutí, nebo zkrácení údajů při pozdějším zadávání do PC. Lotus Notes je rovněž cenným pomocníkem při pozdějším zpracování spisové dokumentace dopravní nehody, kdy po zadání základních údajů k místu dopravní nehody, vozidlům a účastníkům sám v případě potřeby generuje potřebné formuláře, jako jsou protokoly o podání vysvětlení, o zajištění věci, vyrozumění účastníků dopravní nehody, potvrzení o účasti na dopravní nehodě, nebo přímo protokol o

nehodě v silničním provozu s projednáním. Některé formuláře je pak možné vytisknout přímo na místě dopravní nehody a předat účastníkům, kteří jsou pak ušetřeni cesty na dopravní inspektoráty pro dokumenty potřebné např. pro likvidaci škod pojišťovnou. Bezpečnost údajů zavedených do programu LOTUS NOTES je pak zajištěna tak, že hlídka po příjezdu na základnu připojí notebook do uzavřené sítě a data jsou pomocí replikace přenášena do krajských databází, z kterých pak odchází do databází Policejního prezidia. S ohledem na to, že jsou data předávána do centrálních databází v podstatě ihned po příjezdu hlídky dopravní policie na základnu, Ředitelství služby dopravní policie okamžitě aktuální informace, které je pak možné využít k rychlé reakci na vzniklou situaci, například vyhlášením dopravně bezpečnostních akcí.

Progrese vylepšování funkcionalit programu LOTUS NOTES stále pokračuje. Aktuálně je možné zasílat informace o dopravních nehodách jednotlivými dopravními inspektoráty cestou centrálně propojených policejních serverů na server České kanceláře pojistitelů, odkud si mohou informace dále zjišťovat pověřeni pracovníci jednotlivých pojišťoven, u kterých mají účastníci dopravních nehod pojištěná vozidla pro potřeby likvidací. Jde zároveň o odstranění poměrně velké administrativní zátěže, kladené na jednotlivé dopravní inspektoráty, kam do té doby zasílaly pojišťovny své požadavky písemně a na každou dopravní nehodu zvlášť. Na server České kanceláře pojistitelů je zaslána relace se informacemi o dopravní nehodě a jejich účastnících potřebnými k likvidaci a základní fotodokumentace poškozených vozidel nebo předmětů.

LOTUS NOTES rovněž komunikuje s mapami a přístroji GPS, kdy je schopen lokalizovat a uložit přesné souřadnice místa dopravní nehody, zaváděné do systému. V praxi to znamená, že policista zaměří přístrojem GPS přesně místo dopravní nehody, kterou právě vyšetřuje, souřadnice uloží do programu LOTUS NOTES a později, například při rekonstrukci, je pak možné zjistit přesné místo, kde k dopravní nehodě došlo. Rovněž je možné tyto údaje vkládat do map, které pak ukazují nehodová místa a je pak možné reagovat na takovou situaci zvýšením dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu právě v takové rizikové lokalitě. Zároveň je možné v nehodové lokalitě zjistit ze statistik, jaké jsou nejčastější příčiny dopravních nehod a výkon dohledu nad bezpečností silničního provozu pak vhodně přizpůsobit danému problému.

Variabilita a programu umožňuje propojení notebooku, který má hlídka v terénu s centrálními databázemi a je tak možné lustrvat účastníky dopravních nehod a zúčastněná vozidla, bez nutnosti spojovat se cestou radiostanice s operačními

středisky a zjišťování těchto dat cestou dalších policistů. Zrychlila se tak práce vyšetřovatele dopravní nehody na místě a uvolnily se tak ruce pracovníků operačních středisek, pro další činnosti.

Ke statistickým údajům mají přístup rovněž komunikační inženýři, dislokovaní na každém dopravním inspektorátu, kteří na základě zjištěných informací mohou vyrozumívat příslušné majitele a správce komunikací a přijímat ve spolupráci s nimi opatření k odstranění nebezpečných úseků, nebo přijetí opatření k eliminaci zjištěných rizik.

Program rovněž umožňuje evidenci dopravně bezpečnostních akcí plánovaných na celorepublikové, krajské, či okresní úrovni. Krajskými Odbory služby dopravní policie jsou cestou této evidence zasílány informace k jejich vyhlášení. Dopravními inspektoráty jsou pak vloženy informace o způsobu naplánování a počtu nasazených sil a prostředků. Po akci je pak vložena výslednost jednotlivých hlídek, která je pak sečtena do výslednosti za celý okres resp. územní odbor.

Lze tedy konstatovat, že zavedením tohoto programu došlo k vytvoření kompletní evidence dopravních nehod s nepřebernou škálou možností využití a hlavně nástrojem pro zpracování statistik splňujícím všechny nároky na přesnost, včasnost a úplnost. Možnosti programu Lotus notes však nejsou i tak v rámci Policie České republiky plně využívány což je fakt, na kterém stále intenzivně pracují administrátoři krajských ředitelství policie a správci programu LOTUS NOTES na Policejním prezidiu České republiky. Rovněž se program LOTUS NOTES potýká v rámci Policie ČR s konkurencí v systému ETRĚ (evidence trestního řízení), který je využíván všemi ostatními a je třeba uvést, většinovými složkami Policie ČR. Vystává tak problém s faktem, kdy dopravní nehody nebyly v ETRĚ a nadřízení funkcionáři dopravních inspektorátů, kromě metodických útvarů, neměli přehled o jejich činnosti. Problém byl v roce 2012 vyřešen tak, že bylo zajištěno propojení LOTUS NOTES a ETRĚ a dopravní nehody jsou přenášeny zpracovateli dopravních nehod do toho systému, kde jsou pak dále zpracovávány. Svým způsobem se jedná o zkomplikování práce zpracovatele dopravní nehody, který je nucen zpracovat dopravní nehodu ve dvou různých systémech. LOTUS NOTES tak dnes slouží z hlediska dopravních nehod pouze k jejich evidenci a statistickému vykazování. Z hlediska použití dopravními policisty si však drží svojí důležitost a nenahraditelnost zejména svojí jednoduchostí, způsobem zpracování, který byl vytvořen výhradně pro potřeby dopravní policie a rovněž tím, že umožňuje na rozdíl od ETRĚ práci offline, tedy na místě dopravní nehody, bez nutnosti připojení k intranetové síti (policejní varianta internetové sítě).

3.4 Vývoj nehodovosti v ČR po roce 1993

31. 12. 1992 došlo k rozpadu České a Slovenské Federativní republiky. 1. 1. 1993 po vzniku České republiky došlo dle statistik k velkému nárůstu dopravních nehod, velký vliv na tento jev mělo otevření hranic směrem na západ. Rozmanitost vozového parku byla na našem území velice střídá a omezovala se z velké většiny na produkty východního bloku. Volný vstup za hranice ve směru na západ dával mnoha lidem možnost splnit si sen a pořídit si vozidlo zahraniční provenience. V drtivé většině případů se však jedná o zánovní vozidla. Tento trend se bohužel drží až do dnešního dne. Registr vozidel vedený Ministerstvem vnitra ČR od roku 1993 zaznamenává prudký nárůst přihlášených motorových vozidel. Vyrůstá tak i hustota provozu na pozemních komunikacích na území ČR. Zároveň s tím se zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod.

Jak již bylo zmíněno evidenci dopravních nehod, vede Policie ČR. Každý rok pak vydává Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia publikaci „Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“. Publikace vychází vždy v dubnu následujícího roku po roce, jehož se statistika týká. Ve své podstatě jde o oficiální zveřejnění statistických údajů shromážděných odděleními statistik PP, ke kterému se sbíhají data z jednotlivých krajských ředitelství Policie ČR, které zase zásobují daty jednotlivé dopravní inspektoráty.

Publikace obsahuje základní údaje o nehodách na území ČR, které dále dělí na nehody podle zavinění a hlavní příčiny dopravních nehod. Ty jsou dále děleny na hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel, nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a nehody zaviněné chodci. Všechna data z roku, kterého se publikace týká, jsou porovnávána s lety předešlými. Kromě uvedených informací je možné zjistit místa nehod jejich následky, časové rozložení nehod, následky nehod podle kategorií vozidel, hmotné škody a druhy nehod. Nehodovost je pak dále rozdělena podle krajů a jednotlivých okresů. V publikacích vydaných v posledních letech je uváděna i nehodovost v Evropě. Každá publikace pak obsahuje závěr se shrnutím předešlého roku a vyhodnocením k jakým změnám, co se týká následků dopravních nehod, oproti minulým rokům došlo.

Podíváme-li se na vývoj dopravní nehodovosti od roku 1993, tedy období samostatné České republiky zjistíme, že bylo evidováno 152 157 dopravních nehod, jejichž počet neustále roste až do roku 1999, kdy bylo evidováno 225 690 nehod. V roce 1993 měla účinnost v. FMV č. 89/1989 Sb. o pravidlech silničního provozu,

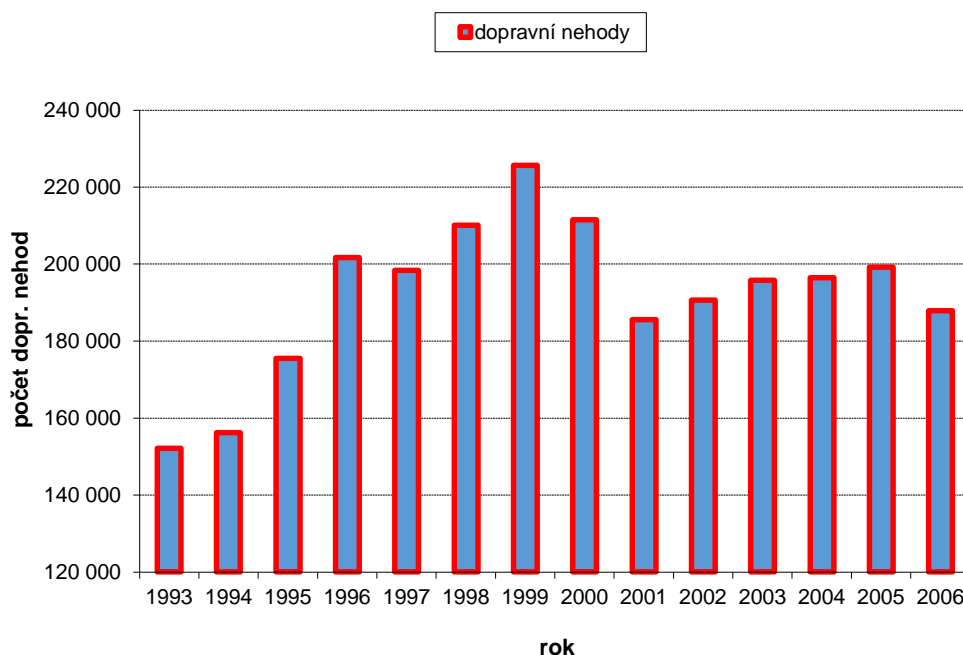
uvádějící, že Policii ČR musí být neprodleně oznámena dopravní nehoda, při níž došlo k usmrcení, zranění osoby nebo hmotné škodě na zúčastněných vozidlech přes 1.000,- Kč. Vzhledem k tomu, že se neustále zvyšoval počet motorových vozidel, jejichž cena vzrůstala, nastala doba, kdy Policii ČR byla oznamována v podstatě každá dopravní nehoda, která se stala na území ČR. Můžeme tedy říci, že v uvedeném období se statistik dopravní nehodovosti vedené Policií přiblížily nejvíce realitě. V roce 2002, kdy bylo evidováno 190 718 dopravních nehod, zaznamenáváme mírný pokles. V roce 2005 zaznamenáváme opětovný nárůst dopravní nehodovosti, kdy bylo již 199 262 nehod. Jak bylo již zmíněno rok 2006, je v nápadu dopravní nehod průlomový, jelikož od 1. 7. 2006 vstoupila v účinnost novela zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a zák. č. 200/90 Sb. o přestupcích. Od tohoto dne se podstatně zpřísnily sankce za přestupky v silničním provozu. V roce 2006 šetřila Policie ČR celkově 187 965 nehod. V tomto roce zaznamenáváme zároveň snížení počtu usmrcených, lehce a těžce osob při dopravních nehodách, kdy v porovnání s rokem 1993 bylo na českých silnicích usmrceno o 399 osob méně, o 1639 méně těžce zraněných a 2590 méně lehce zraněných.

Tabulka 1: vývoj dopravní nehodovosti a následků od roku 1993 do 2006 v ČR

Rok	Počet DN	Usmrceno osob	Počet osob zraněných	
			těžce	lehce
1993	152 157	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 470	1 214	4 879	29 536
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231

Zdroj: publikace „Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“
r. 1993 – 2006.

Graf 1: Vývoj počtu dopravních nehod v roce 1993 až 2006



Zdroj: publikace „Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“ r. 1993 – 2006.

Shora uvedený graf a tabulka, dávají přehled o průběhu nehodovosti v novodobé části historie jejího statistického vykazování. Je však zajímavé nahlédnout do raných dob vedení statistik a porovnat je s dnešním stavem. Protože v počátku dvacátého století byly vedeny statistiky pouze ve velkých městech, nejsou k dispozici celorepublikové statistiky dopravní nehodovosti. Vybral jsem tedy pro porovnání lokalitu hlavního města Prahy. Níže uvádím tabulky a grafy, uvádějící počet dopravních nehod a jejich následků na zdraví a životech osob v letech 1929 až 1933 na území policejního obvodu Velké Prahy, vedené Josefem Přádou zakladatelem dopravní stráže jako specializovaného útvaru uniformované státní policie, její motorizace a současně zpracovatele prvních systematicky vedených statistických rozborů dopravní nehodovosti, který je také pravidelně publikoval v odborném tisku. A počet dopravních nehod a jejich následků v letech 2006 až 2010 z již zmiňovaných publikací „Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“.

Tabulka 2: Vývoj následků dopravních nehod v letech 1929 – 1933 na území
Velké Prahy

Rok	Počet DN	Usmrceno osob	Počet zraněných	
			těžce	lehce
1929	10 216	48	640	3 029
1930	9 730	53	772	2 841
1931	10 340	48	1 122	3 263
1932	9 740	52	1 150	3 238
1933	9 554	35	1 193	3 046

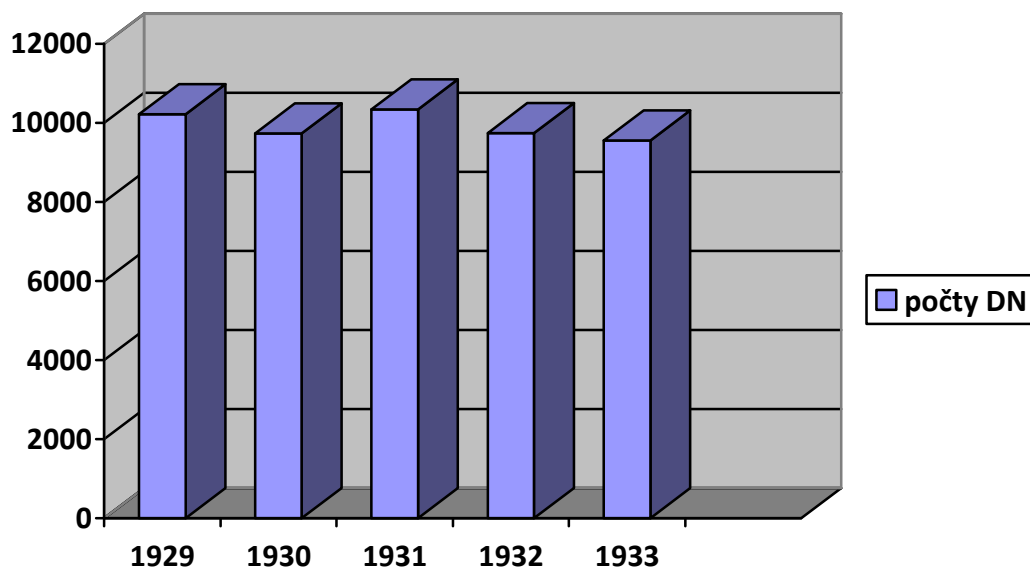
Zdroj: PŘÁDA, J. Statistický přehled nehod a úrazů, způsobených vozidly v policejním obvodu
Velké Prahy v r. 1930.

Tabulka 3: Vývoj následků dopravních nehod v letech 2006 - 2010 na území
hl. m. Prahy

Rok	Počet DN	Usmrceno osob	Počet zraněných	
			těžce	lehce
2006	33484	51	325	1646
2007	34689	33	323	1587
2008	30251	37	310	1156
2009	15583	39	326	1729
2010	18190	29	279	1893

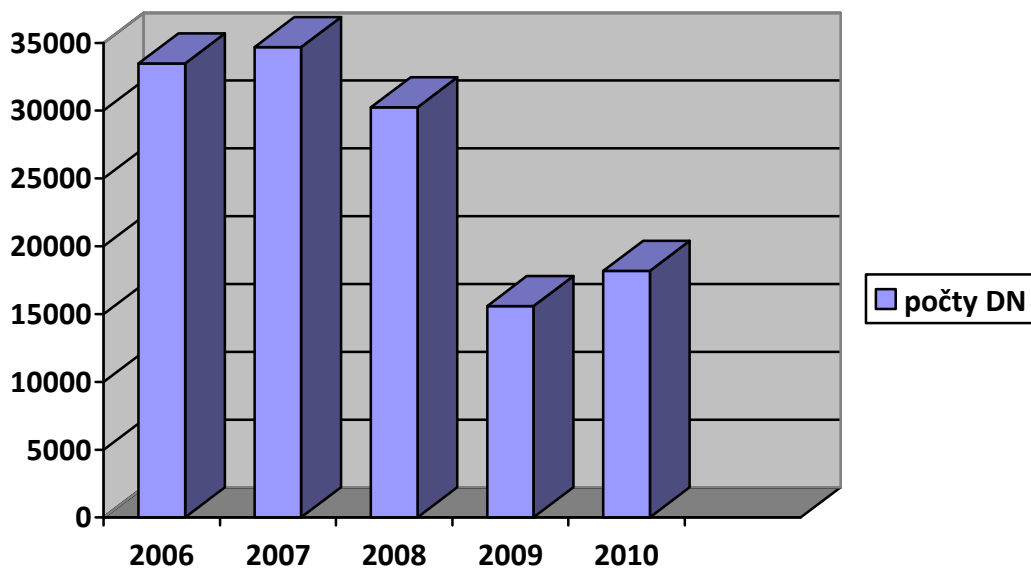
Zdroj: publikace přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice 2006 –
2009, vydalo ŘSDP PP ČR, 2006 – 2010.

Graf 2: Vývoj počtu dopravních nehod v roce 1929 až 1933



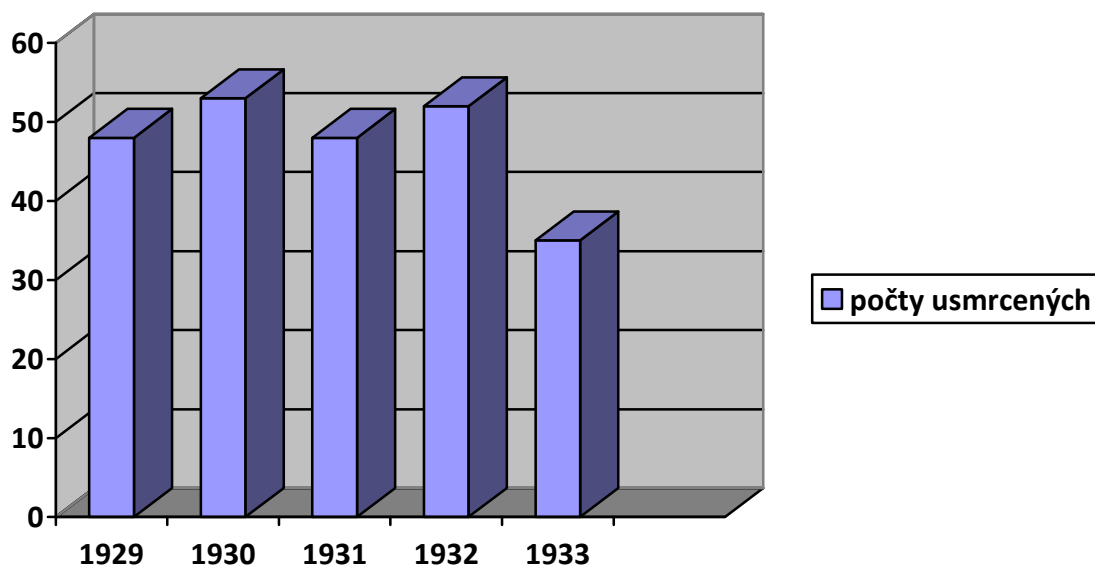
Zdroj: PŘÁDA, J. Statistický přehled nehod a úrazů, způsobených vozidly v policejním obvodu Velké Prahy.

Graf 3: Vývoj počtu dopravních nehod v roce 2006 až 2010



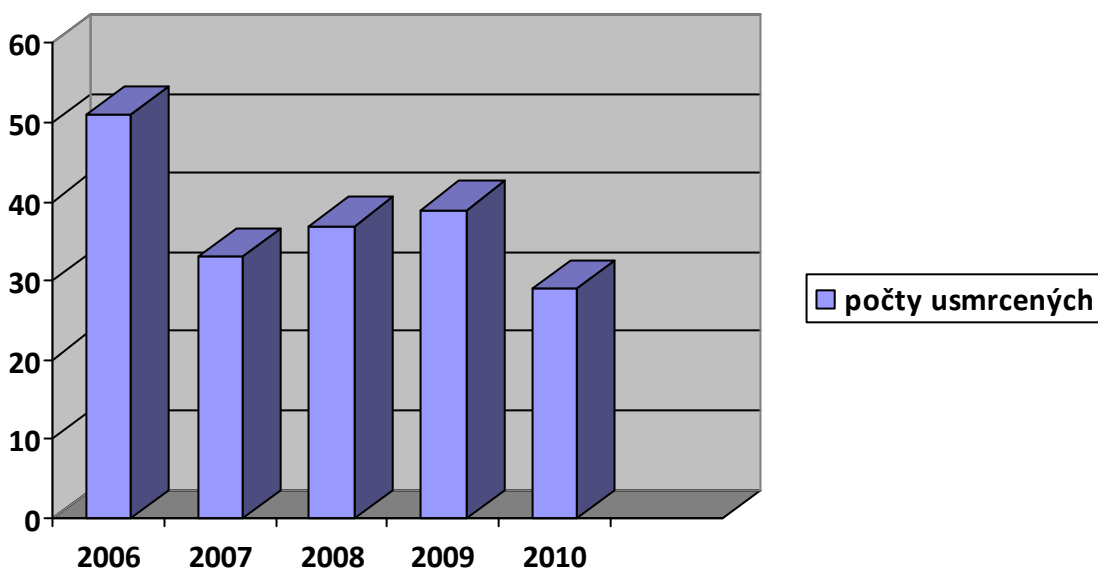
Zdroj: publikace přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice 2006 – 2009, vydalo ŘSDP PP ČR, 2006 – 2010.

Graf 4: Vývoj počtu usmrcených v roce 1929 až 1933



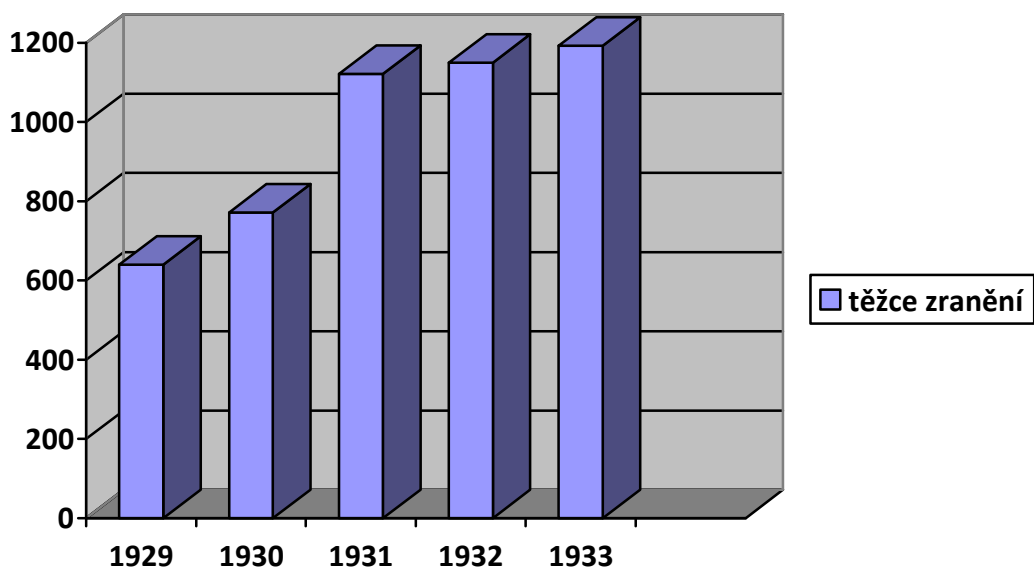
Zdroj: PŘÁDA, J. Statistický přehled nehod a úrazů, způsobených vozidly v policejním obvodu Velké Prahy

Graf 5: Vývoj počtu usmrcených v roce 2006 až 2010



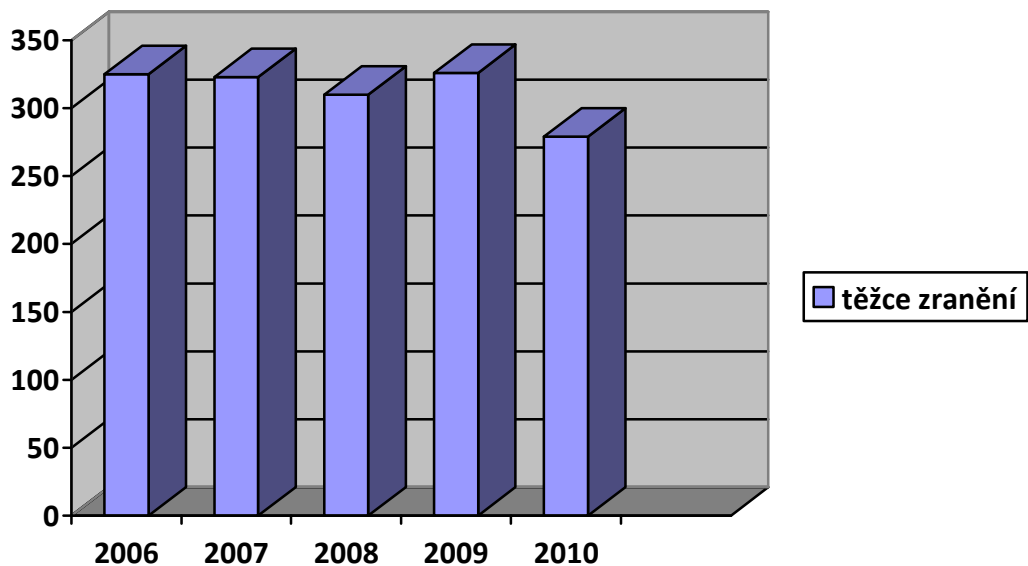
Zdroj: publikace přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice 2006 – 2009, vydalo ŘSDP PP ČR, 2006 – 2010.

Graf 6: Vývoj počtu těžce zraněných v roce 1929 až 1933



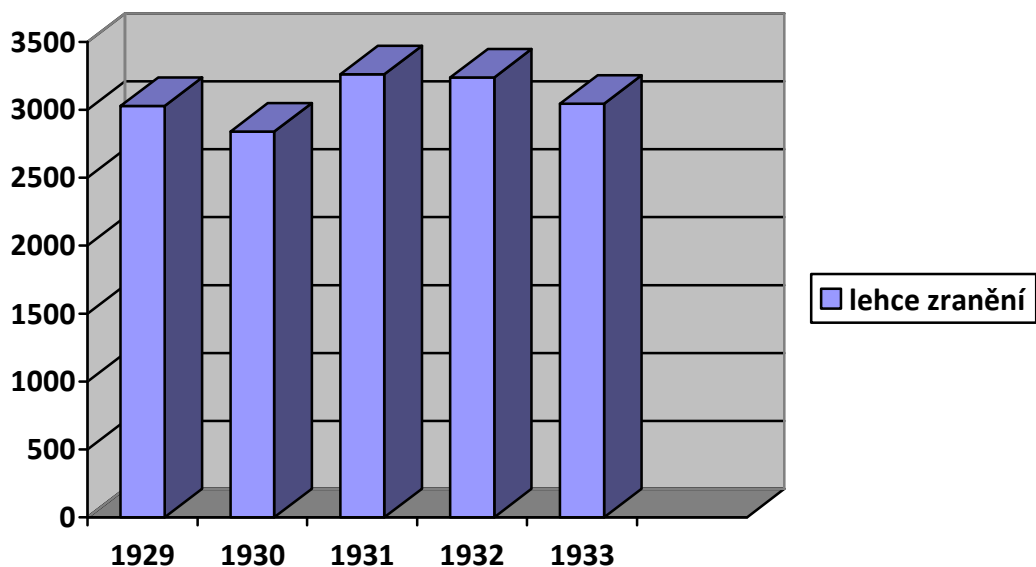
Zdroj: PŘÁDA, J. Statistický přehled nehod a úrazů, způsobených vozidly v policejním obvodu Velké Prahy

Graf 7: Vývoj počtu těžce zraněných v roce 2006 až 2010



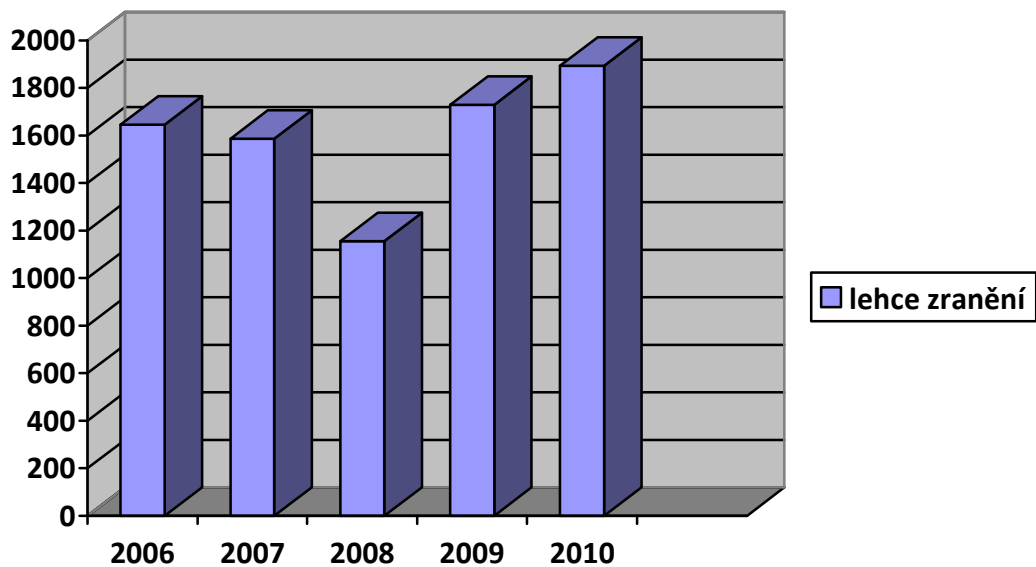
Zdroj: publikace přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice 2006 – 2009, vydalo ŘSDP PP ČR, 2006 – 2010.

Graf 8: Vývoj počtu lehce zraněných v roce 1993 až 2006



Zdroj: PŘÁDA, J. Statistický přehled nehod a úrazů, způsobených vozidly v policejním obvodu Velké Prahy v r. 1930.

Graf 9: Vývoj počtu lehce zraněných v roce 2006 až 2010



Zdroj: publikace přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice 2006 – 2009, vydalo ŘSDP PP ČR, 2006 – 2010.

3.5 Vedení statistik a jejich porovnávání na mezinárodní úrovni

Při porovnávání vývoje statistiky dopravní nehodovosti naší země s cizími státy musíme vzít v úvahu různé geografické a klimatické podmínky, sociální a ekonomické faktory jako je hustota osídlení, turistický ruch, rozvinutý průmysl, nebo úroveň dopravního inženýrství v dané zemi.

V rámci mezinárodního srovnání států se sledují zejména následky dopravní nehodovosti. Sledování počtu usmrčených nad 100 000 obyvatel pak patří mezi hlavní údaje, které slouží k vzájemné komparaci statistik při porovnání států. Dle předpisů EHK OSN se sledují počty osob, které byly usmrceny při dopravních nehodách do 30 dnů od dopravní nehody. Následky dopravních nehod jsou pak vyhodnocovány na pravidelných zasedáních řídicího výboru IRTAD OECD, která se konají pravidelně dvakrát do roka.

Mezinárodní databáze nehodovosti IRTAD vznikla v roce 1988 na základě výzkumného programu silniční dopravy OECD, který měl zabezpečit tvorbu mezinárodní databáze o nehodách a obětech s agregovanými daty včetně expozičních údajů na kontinuální bázi. Od roku 2004 přešla pod nově vytvořený orgán JRTC OECD/ECMT (Joint Transport Research Centre) a v roce 2006 byla i fyzicky přesunuta do sídla OECD/ECMT v Paříži, přejmenovaného ve stejném roce na JRTC OECD/ITF. V současnosti IRTAD provozuje vlastní statistickou databázi a rovněž Skupinu dat bezpečnosti provozu a analýzy. IRTAD Group je pracovní skupina spadající pod JRTC OECD/ITF, složená z expertů na bezpečnost silničního provozu a statistiků z renomovaných výzkumných ústavů, národních organizací pro správu silnic a dopravu, mezinárodních organizací, vysokých škol, automobilistických sdružení, výrobců atd. Hlavním úkolem této skupiny je přispívat k mezinárodní spolupráci na datech silniční nehodovosti a jejich analýze. Databáze IRTAD v současnosti zahrnuje nehodová data a další bezpečnostní indikátory z 31 zemí - většinou nejvyspělejších zemí Evropy, severní Ameriky, Asie a Oceánie (většinou členové OECD). Další ambicí IRTAD je zahrnout co nejvíce zemí a současně vybudovat kvalitní databázi silniční nehodovosti na vysoké úrovni. Skupina IRTAD je významným fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní, výměnu informací, znalostí a nejlepších zkušeností z oblasti statistiky dopravní nehodovosti, ale i politiky bezpečnosti dopravy a iniciátorem pro zpracování souhrnných speciálně zaměřených studií.

Účastníky projektu IRTAD jsou státy OECD zastoupené jednotlivými národními koordinačními instituty, případně dalšími přidruženými instituty (jako druhý nebo další institut z téže země). Aktivně se účastní většina z 30 států OECD, některé však pouze dodávají data. Z nečlenských států OECD se naopak aktivně účastní Slovinsko, Izrael, Jordánsko a Malajsie. V pracovní skupině IRTAD jsou instituce z 27 států: Austrálie, Rakousko, Belgie, Kanada, ČR, Dánsko, Finsko, Francie, Německo, Maďarsko, Island, Irsko, Izrael, Japonsko, Jordánsko, Korea, Malajsie, Nizozemsko, Nový Zéland, Norsko, Polsko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Velká Británie, USA.

Hlavním přínosem účasti na jednáních IRTAD je umožnění přístupu k aktuálním trendům vývoje dopravní nehodovosti a bezpečnostní politiky v silniční dopravě u států OECD. Zasedání jsou zaměřována na výměnu poznatků při sledování statistických dat a následnému využívání údajů pro hodnocení dopravní nehodovosti v jednotlivých členských státech. Na základě statistického vývoje nehodovosti, jsou pak mezinárodní databáze rozšiřovány o další sledované statistické údaje. Cílem skupiny IRTAD je postupné rozšiřování databáze o další státy, které jsou schopny zajistit určitou základní kvalitu dat. Na druhé straně je skupina IRTAD schopna těmto zemím poskytnout metodickou a znalostní oporu při jejich postupu na vyšší kvalitativní úroveň. Proto se předpokládá možnost současného provozování databáze na dvou úrovních - jedné s vysokým standardem pro současné členy - vyspělé země a druhou jednodušší se základními daty pro nově vstupující země. Skupina IRTAD se stává také významným mezinárodním fórem pro výměnu informací, znalostí a nejlepších zkušeností z oblasti statistiky dopravní nehodovosti, ale i politiky bezpečnosti dopravy, sdružující množství odborníků z příslušných oborů na mezinárodní úrovni. Její celosvětový vliv a rozsah bude narůstat. Z toho také plyne pro ČR významná příležitost účastnit se na výměně a předávání nejlepších zkušeností z oblasti bezpečnosti v dopravě ve skupině nejvyspělejších států světa. Pracovní skupina WP. 6 EHK OSN se každoročně schází s cílem upřesňovat již zavedené dotazníky, které zasílají jednotlivé země a které jsou později publikovány jako informace o nehodovosti v silničním provozu v Evropě, USA a Kanadě. Zároveň se řeší metody a vývoj systémů, pomocí kterých je dopravní nehodovost evidována. 1. května 2004 vstoupila naše země do Evropské unie a s tímto krokem jí vznikla celá řada povinností. Zároveň ale získala možnost využívání společných dat. V rámci EU je veden systém CARE, kdy Ředitelství služby dopravní police Policejního prezidia Policie ČR je garantem za předávání dat o nehodách do tohoto systému. Jak už bylo shora uvedeno, jedná se o data shromažďovaná

z jednotlivých dopravních inspektorátů Policie ČR. Do databáze EU CARE1, předává údaje zatím jen 14 zemí. Systém CARE je vytvořen a provozován v rámci Evropské komise – Generálního ředitelství pro energii a dopravu. V ČR se intenzivně pracuje na konverzi dat pro tuto databázi ve spolupráci Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky a CDV2. Česká republika posílá potřebné údaje pravidelně, vždy nejpozději do 10. dne následujícího měsíce. ČR má samozřejmě do systému přístup. Ten je umožněn přes modem na speciální tuzemská telefonní čísla a po zadání přiděleného hesla. Do databáze nehod EU CARE mají v rámci ČR přístup pouze 3 pracovníci z Ministerstva dopravy ČR, Centra dopravního výzkumu a Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia Policie ČR .

Pro názorné srovnání počtu usmrcených na 100 000 obyvatel v zemích IRTAD OECD, uvedu výsledky v letech 1980, 1990, 2000 a 2005. Bude porovnáváno mezi ČR, Švýcarskem, Německem, Nizozemskem, USA, Francií, Polskem, Japonskem, Rakouskem a Slovinskem.

Tabulka 4: Porovnání vývoje následků dopravních nehod členských států IRTAD OECD

Počet usmrcených osob na 100 000 obyvatel				
Rok	1980	1990	2000	2005
ČR (ČSSR)	12,2	12,5	14,5	12,5
Francie	25,5	19,8	13,6	8,7
Japonsko	9,7	11,8	8,2	6,2
Německo	19,3	14,0	9,1	6,5
Nizozemsko	14,2	9,2	6,8	4,6
Polsko	16,8	19,2	16,3	14,2
Rakousko	26,5	20,3	12,2	9,3
Slovinsko	29,2	25,9	15,7	12,8
Švýcarsko	19,2	13,9	8,3	5,5
USA	22,5	17,9	14,9	14,6

Zdroj: statistiky IRTAD OECD

4 POJIŠŤOVNY

4.1 Česká kancelář pojistitelů

Jedním z partnerů v oblasti dopravních nehod jsou pro Policii České republiky

EU CARE (Community database on Accidentns on the Roads in Europe) – Evropská databáze silničního provozu

pojišťovny. V České republice působí pojišťovny, které realizují svojí činnost na trhu pojišťování vozidel jak v oblasti havarijního pojištění, tak v oblasti uzavírání povinného ručení vozidel daného zákonem. Většina těchto pojišťoven je sdružena v České asociaci pojišťoven. Podíl těchto pojišťoven na celkovém trhu pojistného v tomto oboru je 98%. Česká kancelář pojistitelů má v současné době 13 řádných členů. Česká kancelář pojistitelů vede samostatně statistiky pojistných události, kromě jiného i v oblasti dopravních nehod likvidovaných pojišťovnami. K pozoruhodným závěrům při porovnávání statistik vedených Českou kanceláří pojistitelů a policejních statistik lze dojít po novelizaci zákona č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V tomto období totiž registrujeme významné změny ve statistikách dopravní nehodovosti, přičemž tou nejdůležitější je zjevně pokles dopravní nehodovosti. Změnou zákona č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích došlo ke změnám v možnosti účastníků dopravní nehod, resp. řidičů vozidla zúčastněných na dopravních nehodách tyto nehlásit v jasně definovaných případech. Porovnáním statistik Policie České republiky se statistikami pojišťoven zjišťujeme, že k výraznému snížení dopravní nehodovosti ve skutečnosti nedochází. Statistika pojišťoven řešících pojistné události v souvislosti s dopravními nehodami a statistiky České kanceláře pojistitelů ukazují, že po účinnosti novel zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu v platném znění od 1. ledna 2009 nedochází k jejich výraznému snížení oproti minulým letům.

K tomu je však nutné podotknout, že Policie České republiky vede statistiky dopravních nehod a pojišťovny zabývající se pojištěním vozidel registrují i pojistné události, související s vozidly, nicméně nenaplňující definici dopravní nehody.

Jedním z pozitivních jevů při spolupráci Policie České republiky a pojišťovnami resp. Českou kanceláří pojistitelů, je vedení elektronických evidencí pojišťovnami. Tyto evidence jsou každodenně plněny informacemi, jak bylo shora uvedeno, o dopravních nehodách. Oddělení kontrol a interních auditů jednotlivých pojišťoven, pak ve snaze zabránit finančním ztrátám zaviněným pojistnými podvody zavedly software, který z evidencí vybíral rizikové faktory opakující se, nebo s jistým předpokladem se objevujících u pojistných podvodů. Získané informace pak byly předávány Policii České republiky, které je účinně používají k odhalování trestné činnosti související s fingováním dopravních nehod a pojistných podvodů.

4.2 Porovnání nehodovosti pojišťoven a Policie České republiky po účinnosti zák. č. 411/2005 Sb., o sil. provozu

V roce 2006 byla uvedena v platnost novelizace zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to zákonem č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, který nabyl účinnosti 1. července 2006. Uvedená novela přinesla mnoho změn, které měly ve svém důsledku preventivní, ale i represivní charakter.

Z hlediska statistiky dopravní nehodovosti zmíním některé změny. Nová úprava měla ulehčit práci policie v tom smyslu, že řidiči nemají povinnost hlásit dopravní nehodu, kdy kromě jiných podmínek (zranění či usmrcení někoho z účastníků, spáchání trestného činu apod.) není na jednom z vozidel způsobena škoda vyšší než 50 tis. Kč. Před novelou tohoto zákona byla uvedená škoda 20 tis. Kč. Pro řidiče tato skutečnost znamená možnost nenahlásit dopravní nehodu policii vždy když k ni dojde. Tímto opatřením došlo ve statistikách Policie České republiky ke snížení nehodovosti. Pozitivní účinek spočíval ve zmenšení zátěže dopravních policistů, kterým se tak zvětšil prostor pro dohled nad silničním provozem a pro zlepšení kvality zpracování dopravních nehod.

Na druhé straně však zjišťujeme, že k poklesu nehodovosti ve statistikách pojišťoven v žádném případě nedochází. K ovlivnění statistik v tomto směru dochází od 1. ledna 2009 kdy je novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V této úpravě dochází ke zvýšení hranice škody z 50 tis. Kč. Na 100 tis. Kč. V případě, že dopravní nehoda splní podmínky pro nahlášení policii, mají řidiči za povinnost vyplnit "euro formulář"(viz příloha č. 2 – euro formulář) nebo také "Záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu".

I přesto se stává, že účastníci dopravních nehod policisty na místo přivolají. Policisté v takovém případě dohlédnou na vyplnění euro formuláře všemi řidiči. Nehodu ovšem nezavádějí do systému Lotus notes a nezpracují ji jako klasickou dopravní nehodu. Řidiči, který dopravní nehodu způsobil, udělí pokutu podle zák. č. 361/200 Sb. o silničním provozu. Euro formulář má tři kopie, z nich každou obdrží účastník dopravní nehody a jedna zůstává policistovi. Na druhou stranu všech kopií euro formuláře umístí policista razítko, do kterého vepíše údaje o přestupku, jméno přestupce a právní kvalifikaci spáchaného přestupku. Dále pak uvede výši pokuty, která byla přestupci udělena a připojí podpis a razítko svého útvaru.

Tímto způsobem však dochází k výraznému zkreslení stavu dopravní nehodovosti v České republice. Důvodem je fakt, že i ve shora uvedeném případě, kdy je dopravní nehoda zpracována na „euro formulář“, se stále jedná o dopravní nehodu ve smyslu zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, která by měla být statistiky vykázána. Euro formulář je však „pouze“ archivován a údaje z něho nejsou vykazovány v systému evidence dopravních nehod Lotus Notes a nejsou tak součástí statistik vykazovaných Policií České republiky. To je jedna z příčin proč při srovnání statistika České kanceláře pojistitelů a Policie České republiky dojdeme k závěru, že ke snížení nehodovosti došlo pouze dle statistik policejních. Statistiky České kanceláře pojistitelů toto snížení neregistrují.

V současné době je u Dopravních inspektorátů Policie České republiky provozován elektronický systém „Kniha evidence práce“. Pokyn č. 6 ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 25. února 2010 upravuje postup při vyplňování tohoto informačním systému, který eviduje činnost dopravních policistů a kromě jiného eviduje i počet dopravních nehod zpracovaných na euro formulář. Počet těchto dopravních nehod je tedy určitým způsobem evidován, nicméně stále není součástí oficiálních statistik dopravní nehodovosti vedených Policií České republiky.

5 NEHODOVOST V OKRESE PRAHA VENKOV 2006 - 2009

5.1 Reorganizace organizačních článků PČR na území Praha venkov

Jak už jsem zmínil v úvodu mé práce, po celou dobu mé profesní kariéry působím na území okresů Praha východ a Praha západ. Ve skutečnosti okresní úřady ukončily na území České republiky svoji činnost 31. prosince 2002 při reformaci územní správy. Po tomto datu se tedy údaj okres používá pouze u některých státních organizací a dnes je tedy spíše orientační. Pro zjednodušení označení území okolo hlavního města Prahy, které bylo označeno Praha západ a Praha východ, budu používat termín Praha venkov. Toto území je z hlediska statistiky dopravní nehodovosti velice zajímavou oblastí.

Obrázek 2: Praha západ

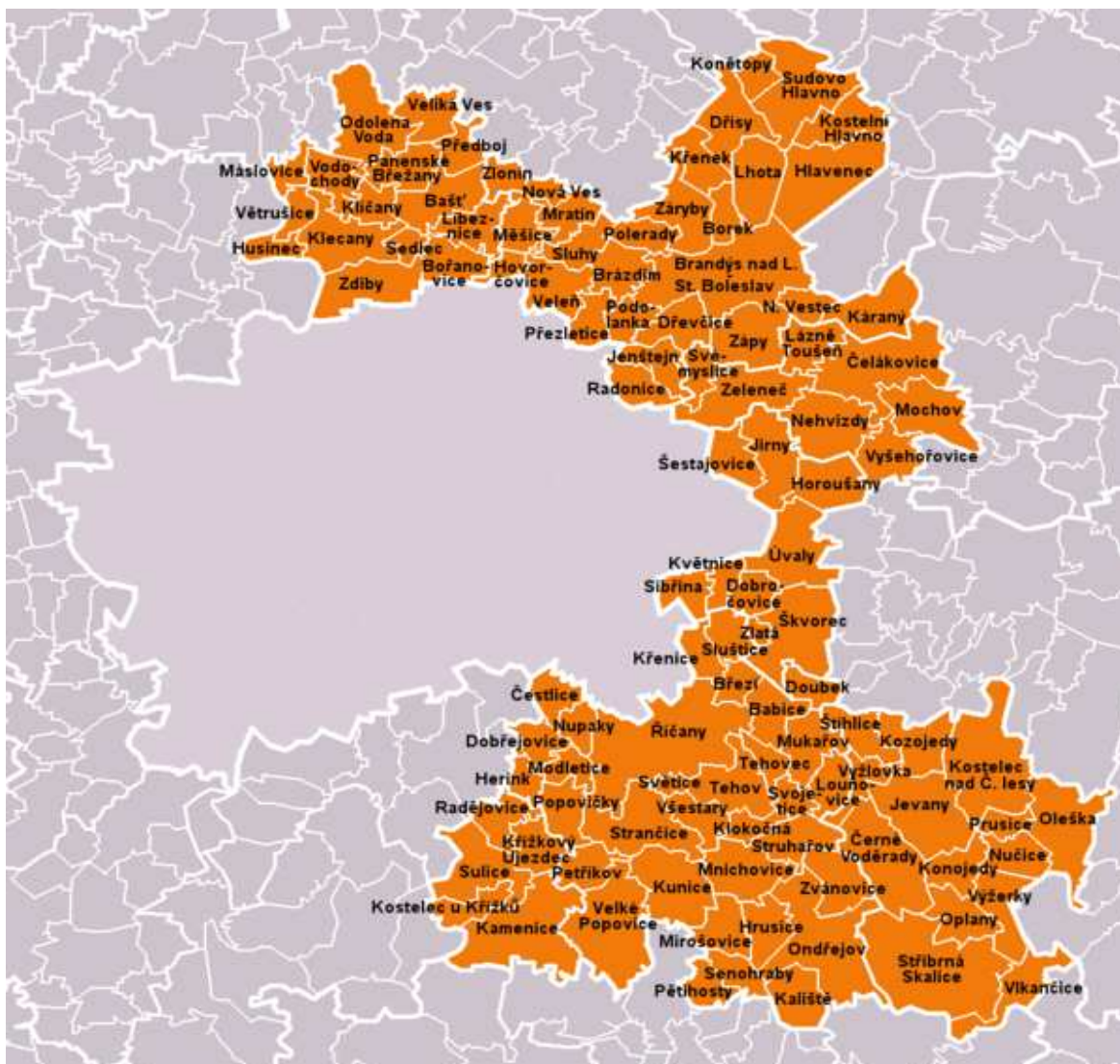


Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

V průběhu let 2006 až 2010 zde došlo v rámci Policie České republiky k významným reorganizacím, které měly na statistické vykazování dopravní nehodovosti značný vliv, a svým způsobem byla statistika tímto opatřením zkruslována. Oblast okolí hlavního města Prahy, tedy Praha venkov, byla až do roku 2006 rozdělena do dvou celků, kterými byla Okresní ředitelství Praha východ a okresní ředitelství Praha západ, které svým územím kopírovaly hranice okresů státní správy.

V letech 2007 a 2008 došlo v rámci Policie České republiky ke sloučení těchto okresů v jeden s názvem Praha venkov. Příčinou byla s největší pravděpodobností snaha o úspory, které měly být zajištěny snížením vedoucího aparátu na všech

Obrázek 3: Praha východ



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

úrovních, čímž mělo dojít k značnému snížení finančních nároků na platy příslušných služebních funkcionářů.

Záměr byl v tomto směru splněn a úspory se zřejmě dostavily. Pro statistické vykazování a hodnocení vlivu opatření organizovaných dopravními inspektoráty ve směru k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, se však jednalo o problém. Porovnání statistik z předchozích období byla možná pouze sečtením statistik dopravních inspektorátů působících na Okresním ředitelství Praha západ a Praha východ.

Nebylo však již možné objektivně posuzovat opatření, která tyto inspektoráty přijaly na základě vlastních statistik. Tento stav však netrval příliš dlouho. V roce 2009 došlo k rozdělení okresu Praha venkov na tři části, Praha venkov západ, Praha venkov jih a Praha venkov východ. Pokud jsme dokázali u prvního opatření, kdy bylo z dvou okresních ředitelství policie, vytvořeno jedno, odhadnou účel, kterým měla být úspora finančních prostředků vynakládaných na platy služebních funkcionářů ve vyšších manažerských pozicích, v tomto případě se úmysl vedení Policie České republiky odhaduje jen velice stěží. Zjevně muselo dojít k přesně opačnému efektu a náklady musely být vyšší. Z hlediska statistiky dochází k rozdrobení stávajícího území na vyšší počet organizačních článků Policie České republiky, než před rokem 2006, ve výsledku se však jedná o stejnou situaci. Opět je problematické porovnávat navzájem statistiky a hodnotit, zda opatření, přijatá k zajištění vyšší bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nejprve dvěma, po té jedním a na konec třemi dopravními inspektoráty byla účinná, nebo zda se minula účinkem.

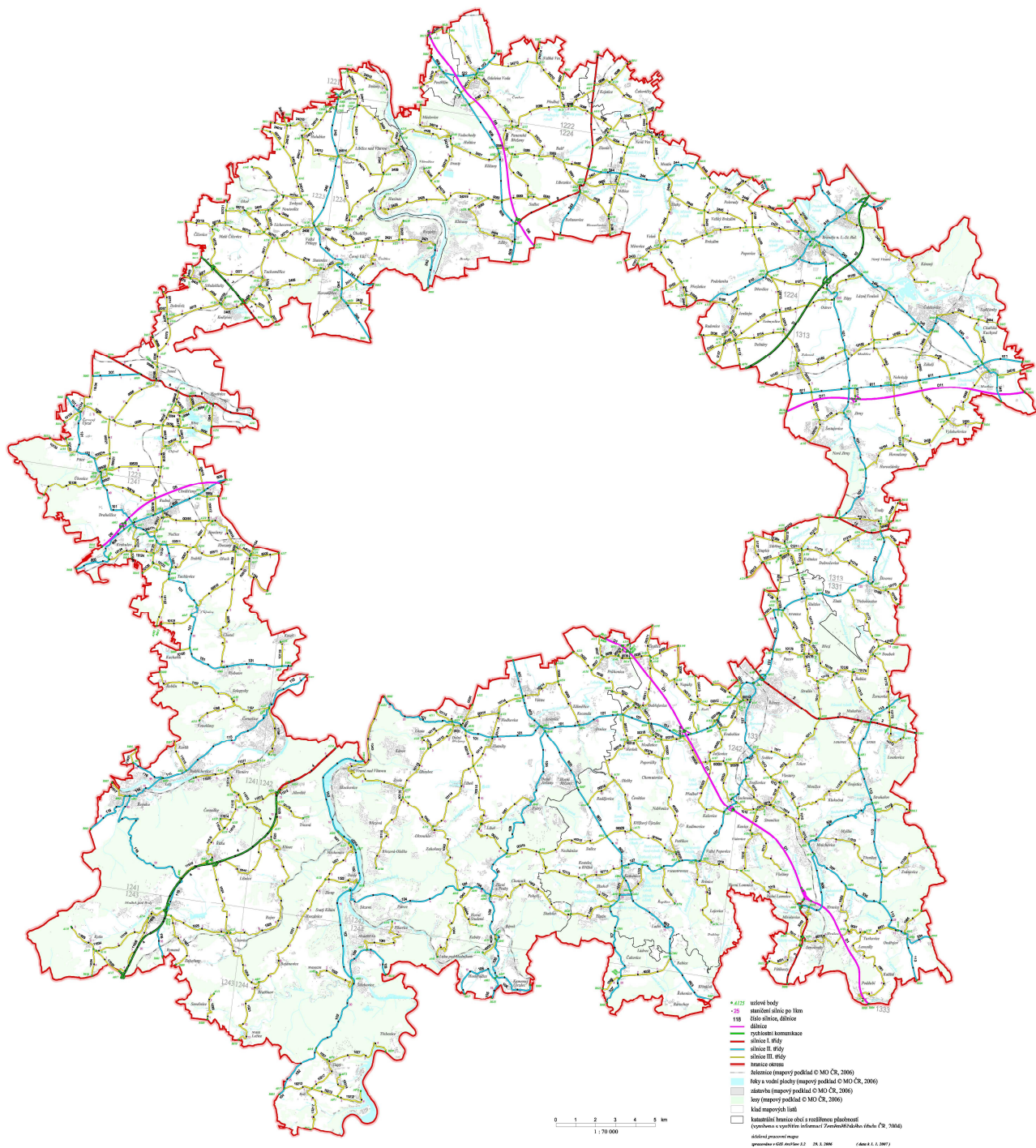
Smyslem vedení statistik je kromě jiného i jejich porovnávání s předchozími obdobími, přičemž čím delší období, kdy je statistika vedena, tím lepší a komplexnější údaje dostáváme. Na území Praha venkov tak došlo mezi lety 2006 až 2010 k situaci, kdy není možné zjišťovat, zda opatření přijatá dopravními inspektoráty byla účinná, nebo zda zlepšila situaci v silničním provozu v této lokalitě. Nelze rovněž plánovat opatření přijímaná na základě dlouhodobého sledování statistik a objektivně pak hodnotit jejich dopad tak, jako je to v jiných lokalitách možné pouhým porovnáváním statistik z minulých let.

5.2 Statistika dopravních nehod na území Praha venkov

V období let 2006 až 2008, kdy došlo ke sloučení služebních obvodů Okresního ředitelství Praha východ a Okresního ředitelství Praha západ na jedno ředitelství, nedošlo v počtu nápadu dopravních nehod k žádným významným změnám. Významnou změnou je v této oblasti rok 2009, kdy evidujeme o plus mínus 2500 dopravních nehod méně, než v předešlých obdobích. Nabízí se, že snížení nehodovosti mohlo zapříčinit opětovné rozdělení územních článků policie z jednoho na tři, kdy místo jednoho dopravního inspektorátu se starají o stejné území dopravní inspektoráty tři. S ohledem na znalost situace, kdy se slučování a opětovné rozdělování dopravních inspektorátů, dělo se stále stejným množstvím policistů a prostředků, které byli podle potřeby pouze přesouvány nejprve ze dvou budov do jedné

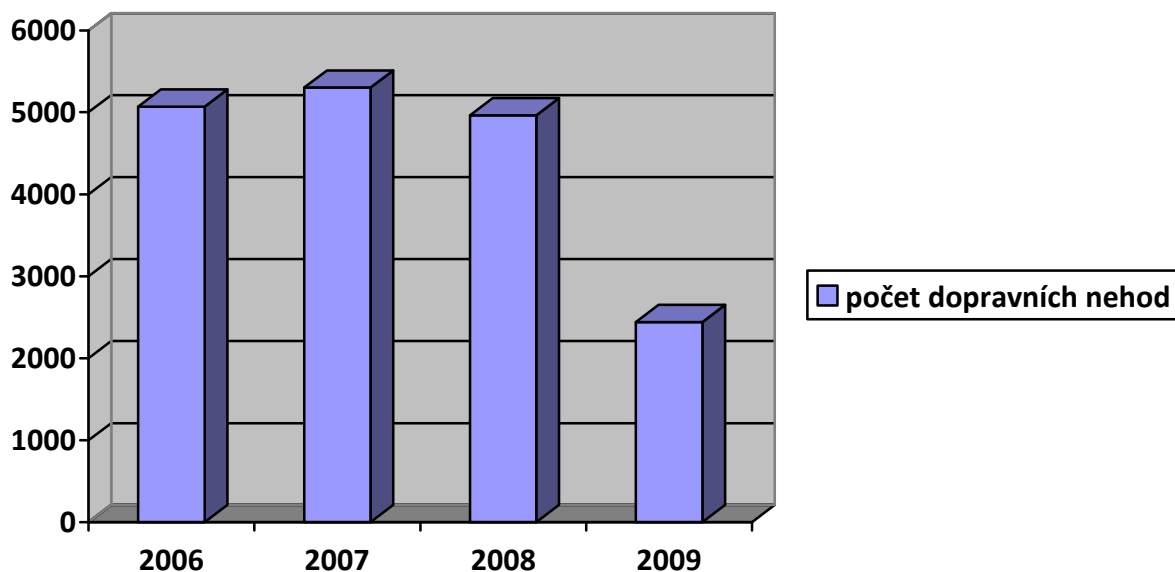
a po sléze do třech je jasné, že pravý důvod je jinde. Důvodem je již výše jmenovaná novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, kde byl limit způsobené škody při dopravní nehodě, při které neměl řidič za povinnost přivolat policii zvýšen z 50 tis. Kč na 100 tis. Kč.

Obrázek 3: Silniční a dálniční síť na území Praha venkov



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Graf 10: počet dopravních nehod v období let 2006 - 2009 na Praze venkov



Zdroj: databáze evidence dopravních nehod Lotus Notes

Pokud se podíváme na tabulku se základními ukazateli statistik dopravních nehod ve sledovaném období na území Prahy venkov, můžeme vyčíst některé zajímavé údaje. I bez vztahu k počtu dopravních nehod dochází ke snížení následků zapříčiněných dopravními nehodami. Asi nejzásadnější parametr je počet úmrtí, kdy v roce 2009 dochází k jejich snížení z průměrných 30 za rok na 18. Těžká i lehká zranění zůstávají až na nepříliš významné výkyvy ve stejných úrovních. Na rozdíl od škody způsobené při dopravních nehodách, která od roku 2006 do roku 2009 klesá z 339 729 tis. Kč na 184 068 tis. Kč. Tato skutečnost je však s ohledem na již zmíněnou novelu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu logická, protože řidiči jako účastníci dopravních nehod dostávají možnost nahlásit dopravní nehodu až v případě, že škoda přesáhne 100 tis. Kč.

Další skutečností zůstává, že hlídky dopravních inspektorátů i nadále vyjíždí k dopravním nehodám, které řidiči nemusí hlásit policii. V roce 2009 evidují dopravní inspektoráty Praha venkov Západ, Praha venkov Jih a Praha venkov Východ dohromady 656 událostí, které byly zpracovány na euro formuláře a které hlídka vykázala pouze jako přestupek v silničním provozu. Tento fakt dokládá, že oficiální čísla udávající počet výjezdu k dopravním nehodám zdaleka nekoresponduje se skutečností. Oficiálně jsou sice udávána ohromující čísla

Tabulka 5: základní ukazatele statistik na okrese Praze venkov

<i>rok</i>	<i>počet dopravních nehod</i>	<i>úmrť</i>	<i>těžká zranění</i>	<i>lehká zranění</i>	<i>škoda tisících (Kč)</i>
2006	5070	29	142	512	339729
2007	5301	31	185	603	303271
2008	4964	29	143	696	276801
2009	2442	18	131	644	184068

Zdroj: databáze evidence dopravních nehod Lotus Notes

o snížení nehodovosti v celé České republice, ale skutečnost je s ohledem na shora uvedená data určitě jiná. Můžeme tedy mluvit o poklesu nehodovosti na základě statistik dodávaných policií České republiky, nicméně je zcela zřejmé, že se nejedná o objektivní data, která by ukazovala skutečnost.

Na dopravním inspektorát Praha venkov – ZÁPAD působím na pozici, na které je jedním z mých hlavních úkolů provádět analýzu dopravní nehodovosti, vyhodnocovat účinky opatření, přijímaných za účelem zvyšování bezpečnosti a plynulosti sil. provozu, a přitom vnímám pozitivně tlak metodických pracovníků v tom smyslu, že všechna uvedená opatření mají v první řadě snižovat zatížení dopravních policistů při zpracování triviálních dopravních nehod, kde není účast policie nutná a kde účastníci dopravní nehody policii přivolají jen na základě doporučení pojišťovny. Policista tak supluje práci pojišťoven, a vytváří dokumentaci, na základě které, pak pojišťovna postupuje při pojistném plnění. Z praktického hlediska to znamená konkrétně v oblasti Praha venkov to, že policisté zpracovávali v předchozích letech denně 6 až 10 nehod. Přičemž po přijatých novelách zákona č. 361/2000 Sb., o pozemních komunikacích a uvedení nových metodických pokynů do praxe došlo ke snížení nehod zpracovaných dopravními policisty na 2 až 3 denně. Toto je skutečnost, kterou na své pozici vnímám pozitivně, protože se tím zvětšil prostor pro práci s policisty, zvýší se kvalita

zpracovávané dokumentace a hlídky výjezdů dopravních nehod mají prostor nejen na zpracovávání dopravních nehod, ale i na dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Toto byl také cíl odboru služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, které tímto zvýšilo počet policistů přítomných v terénu, aniž by bylo nutné zvyšovat početní stavy příslušníků policie.

Negativně vnímám skutečnost, že díky uvedeným změnám, přichází policie o objektivní statistiku dopravní nehodovosti na území České republiky a tím také z části ztrácí možnost činit co nejpřesnější a nejúčinnější opatření k omezení dopravní nehodovosti.

5.3 Specifika z pohledu polohy území Prahy venkov

Okresy Praha západ a Praha východ, jsou svým umístěním v okolí Prahy specifické. Jedná se spíše o nárazové zóny před vjezdem do hlavního města Prahy. Každé vozidlo, které přijíždí do Prahy a z Prahy odjíždí, musí tuto oblast projet. Většina dálnic a rychlostních komunikací směřuje do Prahy právě přes území okresů Praha východ a Praha západ a to včetně těch nejméně frekventovaných, kterými jsou dálnice D1 z Prahy na Brno, D11 z Prahy na Hradec Králové, D 6 z Prahy na Karlovy Vary, sil. R/10 z Prahy na Mladou Boleslav, R/7 z Prahy na Kladno, nebo sil. R/4 z Prahy na Strakonice. Současně je tato oblast charakteristická vysokou hustotou obydlí právě pro svoje umístění na okraji hlavního města Prahy. Logicky dochází k vysokému dopravnímu zatížení jak v extravilánu, tak v intravilánu obcí. Jedná se o jev, který můžeme pozorovat v okolí většiny větších evropských měst. Oblast v okolí velkého města je pro obyvatele výhodnější pro nákup nemovitostí více než pořízení stejného obydlí v centru, přičemž dopravní obslužnost bývá dostatečná na to, aby obyvatel okraje velkého města nestrávil cestou do zaměstnání v centru příliš času. Okraj Prahy rovněž působí více jako venkov a zejména rodinám s dětmi se může zdát vhodnější k životu než život v centru města, nebo na některém z velkých Pražských sídlišť. Po roce 1993 se stala velice oblíbenou a charakteristickou pro Českou republiku výstavba satelitních čtvrtí. Snaha o zajištění klidu a zároveň prostoru vedla obyvatele měst do menších měst, nebo vesnic, kde se v okrajových částech stavěly celé čtvrti nových domů. Bohužel pro okresy Praha východ a Praha západ se stal tento trend více než charakteristickým. Obyvatelé těchto čtvrtí získali zamýšlený klid, prostor a ve většině případů ušetřili nemalé finanční prostředky, protože cena domu v takovéto lokalitě se, zejména v počátcích, mnohdy rovnala ceně bytu 1+2 v centru Prahy. Majitelé těchto

nemovitostí se však stali v mnoha případech oběťmi developerských projektů, které byly prioritně realizovány za účelem co nejvyššího zisku, který byl zajištěn zejména prodejem samotných nemovitostí. Investice do infrastruktury tak byla pro developera nadbytečným výdajem, který významně krátil zisk. Proto je většina satelitních čtvrtí bez komunikací, které by svým charakterem odpovídaly takto náhle a hustě obydleným oblastem. Zároveň s nárůstem počtu obyvatel došlo ke zvýšení nákladní i automobilové dopravy, nutné pro zásobování a obslužnost, na což tyto oblasti ve většině případů vesnického charakteru nebyly připraveny. K dopravní krizi přispívá také chybějící rekonstrukce stávajících páteřních komunikací, které zajišťovaly svedení dopravy po okolí Prahy, zejména pak sil. č. II/101. A rovněž absence dokončeného Pražského obchvatu, který se v současné době buduje, ale nepřiměřená doba jeho stavby může zapříčinit stav, kdy po jeho dokončení nebude jeho kapacita se současnou rychlostí nárůstu silniční dopravy dostačující.

ZÁVĚR

Vidíme, že historické vedení statistiky prochází neustálým vývojem a stále dochází k jejímu zdokonalování, které vede k rozšiřování údajů a jejich zpřesňování. Rozšiřování statistik vede zároveň k jejich větší objektivnosti, čímž získáváme validní informace na základě, kterých je pak možné realizovat opatření vedoucí k žádoucím změnám. Statistika dopravní nehodovosti má s ohledem na rozvoj silniční dopravy jistě svoji budoucnost. Od doby, kdy jsou statistiky vedeny, tedy počátku dvacátého století nehodovost stále vzrůstá současně s rostoucím počtem motorových vozidel a hustotou sítě pozemních komunikací. Po roce 2000 zaznamenáváme jisté výkyvy směřující ke snižování počtu nehod, příčinou kterých, jsou změny právních norem upravujících provoz na pozemních komunikacích resp. pravidla silničního provozu. Jedním z faktů, které nám tak statistika odhaluje je vliv právních norem na nehodovost. Zjišťujeme tak tedy, že máme poměrně účinný prostředek pro její ovlivňování v budoucnosti.

Rovněž zaznamenáváme vývoj mezinárodních statistik, resp. porovnávání statistik dopravní nehodovosti mezi státy, které přešlo až do současného stavu, kdy existuje jednotná statistika dopravní nehodovosti v rámci členských zemí IRTAD OECD a EU CARE. Porovnáváním statistik v členských státech, podmínek ve, kterých je zde provoz na pozemních komunikacích realizován a výměna zkušeností příslušných orgánů může jednotlivým zemím zcela určitě pomoci.

Z uvedeného textu je patrná snaha jak vedení Policie České republiky, tak zákonodárců o snížení nehodovosti a zefektivnění práce dopravní policie. Nezpochybnitelným úspěchem je snížení následků na zdraví a životech osob při dopravních nehodách i přes stále vzrůstající počet vozidel a stále hustší provoz na pozemních komunikacích. Nelze jednoznačně konstatovat, že za tyto výsledky vděčíme pouze těmto snahám. Je nutné zmínit stále se zvyšující profesionalitu, kvalitu a vyspělost práce dopravních policistů. Což je možné dokladovat nároky, jaké jsou kladeny na řadového dopravního policistu. Který dnes musí ovládat kromě běžných pravidel silničního provozu i zákony upravující technický stav vozidel, podmínky jejich provozu na komunikacích, právní normy vztahující se k pozemním komunikacím, provoz vozidel v režimu ADR, AETR, problematiku dopravních nehod a další. Rovněž osvětová činnost dopravní policie a práce s médii může být jedním z důvodů tohoto úspěchu.

Můžeme však také říci, že změnami právních norem došlo ke zkreslení statistik, což lze velice jednoduše dokázat porovnáním statistik vedených Policií České republiky a statistikami, které vedou jednotlivé pojišťovny a Česká kancelář pojistitelů.

V případě nehodovosti na území Prahy venkov můžeme konstatovat, že s ohledem na již zmíněnou polohu v okolí hlavního města Prahy a tedy předpokládaného zvýšeného provozu, zvýšeného rozvoje výstavby a tím i vyšší koncentrace populace je srovnatelná s nehodovostí v celé České republice. Problémem této lokality je a byla nepřipravenost kompetentních orgánů na situaci, která v souvislosti se zvýšenou koncentrací obyvatel na okraji hlavního města přišla a s ní i zvýšená potřeba přepravy osob a tím i zátěže komunikací. Dopltili jsme na pokusy o vymýšlení něčeho, co ve vyspělých zemích nejenom Evropy, ale i Ameriky v okolí velkých měst již funguje. Před plánovanou a promyšlenou stavbou a hlavně rekonstrukcí sítě komunikací, které by zajistily kvalitní a bezpečný provoz v okolí hlavního města, dostala přednost snaha o co nejrychlejší zastavění volných ploch a zalidnění této lokality. Důsledkem je tak nedostatečná kapacita stávajících komunikací a z toho plynoucí problémy s bezpečností na těchto komunikacích.

Je zřejmé, že je nutné vést jednotnou statistiku nehodovosti přesně danými metodami a pozorně zvažovat každou změnu zákonů, nebo interních aktů vedení, které by mohly jakýmkoli způsobem ovlivnit její přesnost. Zlepšení přesnosti statistiky a zajištění jejího trvalého vedení ve standardní kvalitě povede ke kvalitnějším výsledkům výzkumů zpracovávaných na jejich základě a tím i přijetí účinných opatření, vedoucích ke zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

V době členství naší země v Evropské unii je rovněž do budoucna nutné sjednocení právní úpravy provozu na pozemních komunikacích, jako jsou například rychlostní limity, sjednocení metod vedení statistik v co nejvyšším počtu členských zemí tak, aby bylo možné na základě jejich vývodů podnikat opatření vedoucí k bezpečnosti na pozemních komunikacích nejen na území jednotlivých států, ale i v širším celoevropském kontextu.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

PP ČR ŘSDP, Přehled o nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za rok 1993. In *Úvod*. Praha: PP ČR ŘSDP, 1994, s. 37

MACHUTOVÁ, M. ČADEK J., SUDEK. Č., TRŽIL. L., Historie dopravní policie: MILPO MEDIA, 2009 ISBN 978-80-87040-14-20 46

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). 1. vyd. Praha: Police History, 2004. 199 s
ISBN 8086477-24-X

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J. Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti. 1. vyd. Praha: PA ČR, 2003,

PAVLÍČEK, K., Historický pohled na problematiku statistiky a dokumentování silničních dopravních nehod.

PORADA, V., A KOL. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6

RYBA, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004.
ISBN 80-86530-14-0.

PŘÁDA, J. Statistický přehled nehod a úrazů, způsobených vozidly v policejním obvodu Velké Prahy v r. 1930. *Auto*, 1931, roč. 13, č. 1, s. 34

Seznam použitých internetových zdrojů

Centrální registr vozidel, Ministerstvo vnitra ČR, <http://www.mvcr.cz/clanek/centralni-registr-vozide-l865510.aspx?q=Y2hudW09Mw%> Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2009. [cit. 15.3.2010]

Seznam ostatních zdrojů

Databáze IRTAD OECD a EU CARE. Dostupné na ŘSDP PP ČR

Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America. Economic Commission for Europe, Geneva 2005. (Statistika nehod v silničním provozu v Evropě a v Severní Americe, Ženeva 2005) Dostupné na ŘSDP PP ČR.

Uváděné zákony byly čerpány ze systému ASPI v přehledu všech právních norem. Statistiku dopravních nehod jsem měl stejně jako systém ASPI k dispozici na uzavřené síti Policie České republiky Intranet.

SEZNAM ZKRATEK

AETR - Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek

ČR - Česká republika

ČKP - Česká kancelář pojistitelů

PČR - Policie České republiky

PP- Policejní prezidium

OECD - Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj

OS – SNB - Okresní správa Sboru národní bezpečnosti

IRTAD - (International Road Traffic Accident Database) – mezinárodní databáze nehod v silničním provozu

EU CARE - (Community database on Accidentns on the Roads in Europe) Evropská databáze silničního provozu

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Volkswagen Transporter v úpravě pro dopravní nehody.....	33
Obrázek 2: Praha venkov západ.....	41
Obrázek 3: Praha venkov východ	42
Obrázek 4: Silniční a dálniční síť na území Praha venkov	44

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu dopravních nehod v roce 1993 až 2006.....	29
Graf 2: Vývoj počtu dopravních nehod v roce 1929 až 1933.....	31
Graf 3: Vývoj počtu dopravních nehod v roce 2006 až 2010.....	31
Graf 4: Vývoj počtu usmrcených v roce 1929 až 1933.....	32
Graf 5: Vývoj počtu usmrcených v roce 2006 až 2010.....	32
Graf 6: Vývoj počtu těžce zraněných v roce 1929 až 1933.....	33
Graf 7: Vývoj počtu těžce zraněných v roce 2006 až 2010.....	33
Graf 8: Vývoj počtu lehce zraněných v roce 1993 až 2006.....	34
Graf 9: Vývoj počtu lehce zraněných v roce 2006 až 2010.....	34
Graf 10: počet dopravních nehod v období let 2006 - 2009 na Praze venkov	45

Seznam tabulek

Tabulka 1: vývoj dopravní nehodovosti a následků od roku 1993 do 2006 v ČR... 28	28
Tabulka 2: Vývoj následků dopravních nehod v letech 1929 – 1933 na území Velké Prahy.....	30
Tabulka 3: Vývoj následků dopravních nehod v letech 2006 - 2010 na území hl. m. Prahy.....	30
Tabulka 4: Porovnání vývoje následků dopravních nehod členských států IRTAD OECD.....	37
Tabulka 5: základní ukazatele statistik na okrese Praze venkov.....	46

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Děrovací formulář o dopravní nehodě.....	I
Příloha B – Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 1	II
Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 2.....	III
Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 3.....	IV
Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 4.....	V
Příloha C - Záznam o dopravní nehodě (euro formulář)	VI

Příloha B – Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 1

**FORMULÁŘ EVIDENCE NEHOD
V SILNIČNÍM PROVOZU**

(označení místa)

01

=									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

kraj okr. útv. rok poř. číslo

02 **03**

A													
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

den měs. rok hod. min den měs. hod.

04 **05a 06 07 08**

B													
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

kraj okr. útv. ----->

05b ----->

kod obce

09 10 11 12 **13a b c 14** <-----

C															
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

usmr. t.zr. l.zr. škoda celkem ve 100 Kč

15 16 17 **18 19 20 21 22 23 24 27 28**

D															
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

33

29 30 31 32 **c d e f g**

E															

30 STAV CHODCE

- 1 mrtvý - žádná nepřítomná okolnost nebyla zjištěna
- 2 nepozornost, roztržitost
- 3 pod vlivem alkoholu, nářků
- 4 pod vlivem alkoholu
- 5 fyzická nezpůsobilost (nemoc, nevolnost, snížená pohyblivost apod.)
- 6 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 7 nevěsta
- 8 jiný neuvedený stav
- 9 neznáno

31 CHOVÁNÍ CHODCE

- 1 nepřesně, chvilivě
- 2 špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla
- 3 náhle vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice
- 4 náhle vstoupení do vozovky z nástupního nebo odjezdního obrátku
- 5 zmatané, zbrklé, nerozhodné jednání
- 6 náhle změna směru chůze
- 7 náraz do vozidla z boku
- 8 hra dětí na vozovce
- 9 žádné z uvedených

32 SITUACE V MÍSTĚ NEHODY

- 01 vstup chodce na sádku VOJNČI
- 02 vstup chodce na signál STÚJ
- 03 vstup chodce do vozovky v blízkosti přechodu (pouze do 20 m)
- 04 přecházení po vyznačeném přechodu
- 05 přecházení křížem před náhlo za vozidlem stojícím v zastávce
- 06 přecházení křížem před nebo za parkujícím vozidlem
- 07 chůze, slzení na chodníku
- 08 chůze po správné straně
- 09 chůze po nesprávné straně

33 NÁSLEDKY NA ŽIVOTECH A ZDRAVÍ CHODCŮ

c) pohlaví osoby:

- 1 muž
- 2 žena
- 3 chlapec (do 15 let)
- 4 dívka (do 15 let)

d) rok, sezóna chůze (poslední dvojciferní číslo)

e) státní příslušnost (sta):

- 1 poskytnutí první pomoci
- 2 nebylo třeba poskytnout
- 3 poskytnuta osádkou vozidel zúčastněných
- 4 poskytnuta jinou osobou
- 5 leteckou záchrannou službou
- 6 vozkem RZP
- 7 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout

f) následky:

- 1 usmrcení

VYPLNIL DNE
 KONTROLOVAL DNE
 NA SEO KONTROLOVAL DNE
 DO DĚROVNY DOŠLO DNE

Příloha B – Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 2

34 POČET ZÚČASTNĚNÝCH VOZIDEL uvádí se skutečný počet vozidel	63 JINÁ VÝROBNÍ ZNAČKA OSOBNÍHO AUTOMOBILU VYROBENÉHO MIMO ČR 63 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného v ČR 64 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného mimo ČR	63 ŠKODA NA VOZIDLE ve stokaracích - vyřadí zprava
35 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY 13 na křižovatce, jedná-li se o křižování silnic 3. II. třídy - místní silnicí, ústejných komunikací 11-12 uvnitř zóny 1-8 předjíždění křižovatky 19 na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky catinových pro systém evidence nehod (zóna 9) 22-26 na vjezdové nebo výjezdové čáře velké při mimoúrovňované křižov. 23 mimo zónu 11-16 a 22-26	65 autobus vyrobený v ČR 66 autobus vyrobený mimo ČR 67 motocykl (včetně malého motocyklu) vyrobený v ČR 68 motocykl (včetně malého motocyklu) vyrobený mimo ČR 69 žádná z uvedených (v. pol. 44 a kol. 63 až 68)	54 RODNÉ ČÍSLO ŘIDIČE pouze u řidičů ČR - u ostatních se uvádě datum narození a ze kterým příjmením
36 DRUH POZEMNÍ KOMUNIKACE 0 dálnice 1 silnice 1. třídy 2 silnice 2. třídy 3 silnice 3. třídy 4 uzeň (= křižovatka sledovaná ve vybraných městech) 5 komunikace sledovaná (ve vybraných městech) 6 komunikace místní 7 komunikace ústejná - polní a lesní cesty atd. 8 komunikace ústejná - ostatní (parkoviště apod.)	45b ÚDAJE O VOZIDLE v této položce se uvádí: - u motocyklů a osobních automobilů zdvihový objem válků v litrech - u nákladních automobilů celková hmotnost v tunách - u autobusů obsaditelnost (počet míst k sezení) - u ostatních druhů vozidel se nevyplňuje - nezáří železi, rozpětí nául.	55a KATEGORIE ŘIDIČE (uveďte nejvyšší skupinu) 1 s řídicím oprávněním skupiny A 2 s řídicím oprávněním skupiny B 3 s řídicím oprávněním skupiny C 4 s řídicím oprávněním skupiny D 5 s řídicím oprávněním skupiny T 6 s řídicím oprávněním skupiny A - do 50 cm 7 bez příslušného řídicího oprávnění 8 ostatní řidiči vozidel (vydělání, evropa apod.) 9 neříditel, řidič měla nehodu způsobit 0 neříditel (jpr. u ostatních)
37 ČÍSLO POZEMNÍ KOMUNIKACE vyplňuje se zobrazením dálnice - číslo 01 až 96 silnice 1. tř. - čísla 01 až 99 silnice 2. tř. - čísla 101 až 999 silnice 3. tř. - čísla 1001 až 9999	46 STÁTNÍ POZNAČOVACÍ ZNAČKA u vozidel registrovaných v ČR - SPZ u vozidel registrovaných mimo území ČR - MPZ	55b NEJVIŠŠÍ UKONČENÉ VZDĚLÁNÍ 1 základní škola 2 učňovská škola 3 střední škola 4 vysoká škola 0 neukončeno
38 KILOMETR NEHODY na dálnici, silnici 1. až 3. třídy (na 2 desetinná místa), místa před číslem se duplikují nulami	47 ROK VÝROBY VOZIDLA poslední dvojmístný rok výroby vozidla	56 DELKA ŘIDIČSKÉ PRAXE V ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA (v letech, s příslušným druhem vozidla)
39 DRUH KŘÍŽOVACÍ KOMUNIKACE 1 silnice 1. třídy 2 silnice 2. třídy 3 silnice 3. třídy 4 místní komunikace 5 ústejná komunikace 6 vjezdové komunikace 7 vjezd mimoúrovňované křižovatky	48a CHARAKTERISTIKA VOZIDLA (vlastník vozidla) C1 soukromá, nevyužívané k výdělečné činnosti C2 soukromá, využívané k výdělečné činnosti C3 soukromá, organizace (podnikatel, s.r.o. atd.) C4 veřejná, hraniční přeprava C5 městská hraniční doprava C6 mezinárodní hraniční doprava C7 TAXI C8 státní podnik, státní organizace C9 registrované mimo území ČR C10 zastupitelství ČR C11 ministerstvo vnitra C12 policie ČR C13 městská, obecní policie C14 sekurní bezpečnostní agentury C15 ministerstvo obrany C16 jiné C17 odcizená C18 neříditel	57 STAV ŘIDIČE 1 dobrý - žádná nepříznivá okolnost nebyla zjištěna 2 usnoven, usnul 3 pod vlivem léků, nároků 4 pod vlivem alkoholu 5 náhla fyzická indispozice 6 nemoc, úraza apod. 7 invidiá 8 říditel jízdy zemřel (nikoli apod.) 9 počasí o soběvzájemně soběvzájemně 0 jiný nepříznivý stav
40,41 ČÍSLO ÚZLU uvádí se čtyřmístné číslo sledované křižovatky	48b DOPLNĚJÍCÍ ÚDAJE O VOZIDLE 1 přeprava nebezpečných nákladů - plynných 2 přeprava nebezpečných nákladů - kapalných 3 přeprava nebezpečných nákladů - plynných 4 přeprava namražených nákladů 5 jízda se zvláštním výměrným známenem (označeno) 6 jízda s právním přednost (madrá) 7 nepřikázal v úvahu	58 VNĚJŠÍ OVLIVNĚNÍ ŘIDIČE 1 řidič nebyl ovlivněn 2 oslněn sluncem 3 oslněn reflektorem / nebo vozidla 4 ovlivněn jedním jiným účastníkem sil. provozu 5 ovlivněn při výhledu zvláš. dopravní značkovou 6 jiné ovlivnění
44 DRUH VOZIDLA 00 motocykl (včetně malého motocyklu) 01 osobní automobil bez přívěsu 02 osobní automobil s přívěsem 03 nákladní automobil (včetně multi-car, autořidičů, cisterny atd.) 04 nákladní automobil s přívěsem 05 osobní automobil s přívěsem 06 osobní automobil s přívěsem 07 osobní automobil s přívěsem 08 osobní automobil s přívěsem 09 osobní automobil s přívěsem 10 osobní automobil s přívěsem 11 osobní automobil s přívěsem 12 jiné motorové vozidlo (zemědělská, stavební atd.) 13 jízdní kolo 14 potahová vozidla na koni 15 jiné motorové vozidlo 16 vlak 17 neříditel, řidič uvol 18 jiný druh vozidla	49 SMYK 1 ano 0 ne	59 NÁSLEDKY VE VOZIDLE a) označení osoby 1 řidič 2 spolucestující na předním sedadle v motorovém vozidle nebo spolucestující na zadním sedadle 3 spolucestující na zadním sedadle 4 ostatní spolucestující b) bližší označení osoby 5 s příslušnou jízdní a motocykl, vydělání 6 jiné příslušné osoby u motocyklů, vydělání 7 příslušná bezpečnostní pásy (i na zadních sedadlech) 8 nepřipoutaná bezpečnostní pásy 9 sedící v odtěpné sedačce 6 vozidlo nevybaveno odtěpnou sedačkou 7 bezpečnostní vak (air bag) v činnosti c) pohyblivost 1 má 2 žene 3 náhles (do 15 let) 4 dívka (do 15 let) d) rok narození (poslední dvojmístný rok) e) státní příslušnost (páť) 1 poskytl (i první pomoci) 2 nebylo třeba poskytnout 3 poskytnout osádkou vozidla zúčastněných na nehodě 4 poskytnout zdravotní službou 5 vozidlem RZP 6 nebylo poskytnuto, ale bylo nutno poskytnout g) následky 1 usmrcen 2 těžké zranění
45a VÝROBNÍ ZNAČKA MOTOROVÉHO VOZIDLA 01 ALFA ROMEO 26 MERCEDES 02 AUDI 27 MITSUBISHI 03 AVIA 28 MOSKVO 04 BMW 29 NISSAN 05 CHEVROLET 30 OTCIT 06 CHRYSLER 31 OPEL 07 CITROEN 32 PEUGEOT 08 DACIA 33 PORSCHE 09 DAEWOO 34 PRAGA 10 DAF 35 RENAULT 11 DODGE 36 ROVER 12 FIAT 37 SAAB 13 FORD 38 SEAT 14 GAZ VOLHA 39 SKODA 15 HINO 40 STEYR-DAIMLER-PUCH 16 HONDA 41 SUBARU 17 HYUNDAI 42 SUZUKI 18 IFA 43 TATRA 19 IVECO 44 TOYOTA 20 JACUAR 45 TRAMANI 21 JEEP 46 VAZ 22 LANCIA 47 VOLKSWAGEN 23 LAND ROVER 48 VOLVO 24 LIAZ 49 WARTBURG 25 MAZDA 50 ZASTAVA	50b ÚNIK PROVOZOVNÍCH, PŘEPRAVOVÝCH HMOT 1 došlo k úniku bohorůných hmot, oleje, chladícího média apod., z vlastního vozidla 2 došlo k úniku jrych nebezpečných atok - plynných 3 došlo k úniku jrych nebezpeč. látek - kapalných 4 došlo k úniku jrych nebezpeč. látek - olyných 5 žádná z uvedených	51 ZPŮSOB VYPROSTĚNÍ OSOB Z VOZIDLA 1 nebylo třeba státi osob 2 použitím odtěpné apod. 3 použitím speciální vyprošťovací techniky 52 SMĚR JÍZDY NEBO POSTAVĚNÍ VOZIDLA 01 jedoucí - ve směru stančení na komunikaci 02 ustavené - ve směru stančení na komunikaci 03 jedoucí - proti směru stančení na komunikaci 04 odstavené - proti směru stančení na komunikaci 05 vozidlo odcizené - na komunikaci bez stančení 06 vozidlo odstavené, odkluzující - na komunikaci bez stančení

Příloha B – Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 3

34 35 36

F

37 -----> 38 39

G

č. silnice km m

40 41

H

č. uzlu č. uzlu

44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <-----

V A

SPZ škoda na voz.

54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

R

rodné číslo řidiče

44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <-----

V B

SPZ škoda na voz.

54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

R

rodné číslo řidiče

44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <-----

V C

SPZ škoda na voz.

54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

R

rodné číslo řidiče

VOZIDLO „A“


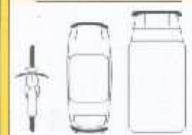
VOZIDLO „B“

VOZIDLO „C“

Příloha B – Formulář evidence nehod v silničním provozu str. 4

01 IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO zpravidla číslo a pořadové číslo	NEŘADNÉ PŘEDNOST V JÍZDĚ 401 jízda na „brevetné vozítko“ (baravného semaforu) 402 proti příkazu dopravní značky STJÚ DEJ PŘEDNOST	18 POVĚTRNOSTNÍ PODMÍNKY V DOBĚ NEHODY 1 nečteno 2 mlha 3 na začátku deště, slabý dešť 4 dešť 5 sněžení 6 tvrdá sněhová nával, náledí 7 nárazový vítr (boční, vířivý apod.) 8 jiné záření
02 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ NEHODĚ	403 proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST 404 vozidlu předjížděcímu zprava 405 při obočování vlevo 406 tramvaj, která odbočuje 407 protijedoucímu vozidlu při objíždění příjezdů	19 VIDITELNOST 1 ve dne, viditelnost nashodněná vlivem povětrnostních podmínek 2 ve dne, zhoršená viditelnost (vlhka, smog atd.) 3 ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (jako sněžení, dešť apod.) 4 v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nashodněná vlivem povětrnostních podmínek 5 v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, dešť, sněžení apod.) 6 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nashodněná vlivem povětrnostních podmínek 7 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, dešť, sněžení apod.)
03 DATUM NAKLÁŠENÍ NEHODY pouze u dočasné nahrazení (za 12 a více hodin)	408 při zaházení do proudu jedoucích vozidel ze strany, mlha, zmlázání nebo stání 409 při vjíždění na silnici 410 při objíždění z jednoho pruhu do druhého 411 chodi na vyznačeném přechodu 412 při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidly 414 jiné než přednost	20 ROZHLÉDOVÉ POMĚRY 1 dobrá 2 špatná vlivem okolní stavby (budovy, jiné zábradlí, lešení apod.) 3 špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vlnitý stoupání, zářez komunikace apod.) 4 špatné vlivem kvalit vegetace (stromy, keře apod.) 5 špatné vlivem přechodů vegetace (tráva, oholí) 6 výhled zasahý stojícím vozidlem 7 jiné špatné
04 ÚZEMNÍ MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY kraj, okres, územní příslušnost	NEPŘÁVÝ ZPŮSOB JÍZDY 501 jízda po nesprávné straně, vjezd do protisměru 502 vyjíždění bez dostatečné boční vůle 503 nevhodným bezpečnostní vzdáleností za vozidlem 504 nesprávné odčlenění nebo souvňání 505 chybějící při ujetí směru jízdy 506 bezohledné zastavení, nevhodná jízda 507 náhla bezohledná změna rychlosti jízdy 508 řídit se silně nevhodným řízením vozidla 509 samovolné rezání neoprávněného vozidla 510 vjezd na nezaplněnou krajnici 511 nevhodná řízení vozidla 512 jízda vjezd jedopsměrnou ulicí, silnicí v protisměru 513 nehoda v důsledku porušení (pojetí) prostřanské k náležitému zastavení (zastavovací pásy atd.) 514 nehoda v důsledku porušení služební zbraně 515 nehoda při provádění služebního zápisu 516 jiný druh nevhodného způsobu jízdy	21 DĚLENÍ KOMUNIKACE 1 cyklopruhová 2 třípruhová 3 čtyřpruhová s středním pásem 4 čtyřpruhová s středním pásem 5 cyklopruhová 6 vícepruhová 7 ostatní z uvedených
05a LOKALITA NEHODY 1 v obci (vyplní se i pol. 05b) 2 mimo obec	TECHNICKÁ ZÁVADA VOZIDLA 601 závada řízení 602 závada provozní brzdy 603 neúčinná nebo nefunkční brzdová brzdová 604 opoždění brzdou přístroj pod stanovenou mez 605 deřad pneumatiky způsobený průřezem nebo jiným únikem vzduchu 606 závada nevhodně sestavený vozidla (neúdržbné, chybějící, znečištěné apod.) 607 nepřipojená nebo poškozená spojovací hrdla 608 brzdění připojeného vozidla 609 nepřiměřené uložení nákladu 610 upadnutí zhrta kola vozidla (s rozsvícením) 611 zaskokování kol v zářezce; mechanická závada (zářezový molot, přívodovka, spací řetěz apod.) 612 lom závěsu kole, pružiny 613 rozbitá, poškozovaná bočnice (j u přehráz) 614 závada zvláště při jízdě 615 údržba spojovací hrdla 616 jiná technická závada	22 SITUOVÁNÍ NEHODY NA KOMUNIKACI 1 na úrodním pruhu 2 na odčleněném pruhu 3 na úrodním 4 na obočování, objížděním pruhu 5 na okraji pro pomalá vozidla 6 na chodník nebo odhrázkou 7 na kolejích tramvaje 8 mimo komunikaci 9 na silnici pro výhledy 0 žádné z uvedených
05b KÓD OBCE (číslový kód obce)	13 NÁSLEDKY NEHODY - stav do 24 hod. a) smrtelná osoba b) těžce zraněná osoba c) lehce zraněná osoba	23 ŘÍZENÍ PROVOZU V DOBĚ NEHODY 1 policejní nebo jiným pověřeným orgánem 2 světelným signačním zařízením 3 místní úprava (typní se pol. 24) 4 žádný způsob řízení provozu
06 DRUH NEHODY 1 srážka s jedoucím nebo stojícím vozidlem 2 srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným 3 srážka s pevnou překážkou 4 srážka s chodcem 5 srážka s ležící zvířet 6 srážka s dopravním prostředkem 7 srážka s tramvají 8 srážka s traktorem 9 havárie 0 jiný druh nehody	14 CELKOVÁ HMOTNÁ ŠKODA ve skutečném výše zprava	24 MÍSTNÍ ÚPRAVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ 1 světelná signalizace, přeřazená žlutá 2 světelná signalizace bílá 3 přednost vyznačena dopravními značkami 4 přednost vyznačena přenosnými dopravními značkami nebo zařízeními 5 přednost navyžnačena - vyplývá z pravidel 6 žádná místní úprava
07 DRUH SRAŽKY JEDOUCÍCH VOZIDEL 1 čelní 2 boční 3 z boku 4 zezadu 0 nepřehledný v úvalu, nejde o srážku jedoucích voz.	15 DRUH POVRCHU VOZOVKY 1 dlážděná 2 žulová 3 beton 4 písečná 5 šlátek 6 jiný nezaplněný povrch 8 žádné z uvedených (pásek, dráha atd.)	25 SPECIFICKÁ MÍSTA A OBJEKTY V MÍSTĚ NEHODY 01 přechod pro chodce 02 v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m) 03 blízkost objezdu nezaplněného 04 železniční přejezd zabezpečovací 05 most, nadjezd, podjezd, tunel 06 zastávka autobusů, tramvaje atd. s nástup. ostrůvkem 07 zastávka tramvaje, autobusů atd. bez nást. ostrůvku 08 výhled z parkoviště, lešení cesty apod. (pol. 56 - 7,8) 09 čerpadlo pohonných hmot 10 parkoviště přílehující ke komunikaci 00 žádné místo žádné z uvedených
08 DRUH PĚVNÉ PŘEKÁŽKY 1 strom 2 sloup - telefonní, veřejné osvětlení, odčlenění apod. 3 odrazník, pamník, sloupek, dorazník apod. 4 nečistota 5 překážka vzniklá provozem jiného vozidla 6 zad. pevná část motocyklu, podvozků, koles apod. 7 zavaz. zábradlí nebo přejezd 8 příkážka vzniklá stavbou (železnice, dopr. znečištění, hraniční stěna, písek apod.) 9 jiné překážky (zábradlí, oplotení, násep, nástupní část apod.) C nepřehledný v úvalu, nejde o srážku s pev. překážkou	16 STAV POVRCHU VOZOVKY V DOBĚ NEHODY 1 povrch suchý, nezrašedlý 2 povrch suchý, zrašedlý (pásek, list, šlátek atd.) 3 povrch mokvý 4 na vozovce je bláto 5 na vozovce je náledí, usátý sníh - nepospaný 6 na vozovce je náledí, usátý sníh - nepospaný 7 na vozovce je roztavený sníh, náledí apod. 8 souvislá ledová vrstva, rozlámaný náh 9 náhla zmrzlá vrstva vozovky (jízdní dráha na mostu, místě, náledí apod.) 0 jiný stav povrchu vozovky v době nehody	26 SMĚROVÉ POMĚRY 1 žádný úsek 2 žádný úsek pro projetí zatáčkou (to vzdálenosti cca 100 m od optického konce zatáčky) 3 zatáčka 4 zatáčka průběžná - čtyřpruhová 5 zatáčka slyková - třípruhová 6 zatáčka před a vzájemně 7 kruhový objezd
09 CHARAKTER NEHODY 1 nehoda s následky na životě nebo zdraví 2 nehoda pouze s hmotnou škodou	17 STAV KOMUNIKACE 01 dobrý, bez závady 02 podléhající údržbě (výhled, mlha) 03 nesprávné umístění, znečištění, chybějící dopravní značka 04 změny směru v podléhání směru 05 souvislé výhledy 06 nesprávné výhledy 07 přesahující výhledy 08 přehledná, hrbit, výhledy, porušení kulis 09 nevhodná nebo nedostatečně označená přejezdní	27 KATEGORIE CHODCE 1 muž 2 žena
10 ZAVINĚNÍ NEHODY 1 řidičem motorového vozidla 2 řidičem namotorového vozidla 3 chodcem 4 ležící zvířet, dopravním prostředkem 5 jiným účastníkem silničního provozu 6 závadou komunikace 7 technickou závadou vozidla 8 jiné zavinění	18 STAV PŘÍČINY NEHODY 100 nezaviněná řídicím NEPŘÍMĚRNĚ RYCHLOST JÍZDY 201 nepřiměřená rychlostí v ustáleném provozu 202 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 203 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 204 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 205 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 206 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 207 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 208 nepřiměřená rychlostí v blízkosti (mlha, smog, mlha, zářez na tlamě světla apod.) 209 jiný druh nepřiměřené rychlosti	28 NEPŘÍMĚRNĚ RYCHLOST JÍZDY 301 objíždění pruhu 302 objíždění bez dostatečné boční odstupu 303 protijedoucí bez dostatečného rozhledu (v nepřehledné zářezce nebo její blízkosti, před vchodem stoupání apod.) 304 při práci, cožlo k ohrožení protijed. řídicím (řidičský úsek v blízkosti k předjetí apod.) 305 při předjíždění dopředu s ohrožením předjížděného řídicím (vyrucovací zařízení, předjížděný musel proude brzdit, měnit směr jízdy apod.) 306 předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo 307 řídit, v blízkosti, kde je zakázáno dopr. značkou 308 při předjíždění pruhem jízdní dráha souvislá

Příloha C – Záznam o dopravní nehodě (euro formulář)

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ				Pokyny k vyplnění Záznamu a další informace naleznete na zadní straně																								
1. Datum nehody: _____ Čas: _____		2. Místo: _____ Místo: _____		3. Zranění vč. ležícího: _____ ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>																								
4. Věcná škoda na jiných: _____ vozidlech než A a B předměsech ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			5. Svědci – jména, adresy, tel.: _____																									
VOZIDLO A 6. Pojistník/pojistěný (dle dotazu a pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ 7. Vozidlo <table border="1"> <thead> <tr> <th>MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th>PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Typ, značka, typ</td> <td>Typ, značka, typ</td> </tr> <tr> <td>Rok výroby</td> <td>Rok výroby</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka</td> <td>Registrační značka</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace</td> <td>Stát registrace</td> </tr> </tbody> </table> 8. Pojistitel (dle dotazu a pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléři): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Typ, značka, typ	Typ, značka, typ	Rok výroby	Rok výroby	Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace	12. OKOLNOSTI NEHODY K upřesnění náležou označe kráčkem odpovídající políčka *neodborné sdělení* ↓ A ↓ B 1. <input type="checkbox"/> parkovalo / stálo 2. <input type="checkbox"/> vyjelo z parkoviště / otevřené dveře 3. <input type="checkbox"/> zaparkovávalo 4. <input type="checkbox"/> vyjelo z parkoviště, souhr. pozemku, polní, lesní apod. cesty 5. <input type="checkbox"/> vyjelo na parkoviště, souhr. pozemek, polní, lesní apod. cestu 6. <input type="checkbox"/> vyjelo na kruhový objezd 7. <input type="checkbox"/> ješlo na kruhovém objezdu 8. <input type="checkbox"/> na ješlo zezadu při jíždě stojícím směrem ve stejném pruhu 9. <input type="checkbox"/> ješlo soběžně v jiném jízděním pruhu 10. <input type="checkbox"/> mělo jízdní pruh 11. <input type="checkbox"/> předjíždělo 12. <input type="checkbox"/> odbočovalo vpravo 13. <input type="checkbox"/> odbočovalo vlevo 14. <input type="checkbox"/> couvalo 15. <input type="checkbox"/> vješlo do protisměru 16. <input type="checkbox"/> přijíždělo zprava (na křižovatce) 17. <input type="checkbox"/> nepřekročovalo přechod v jízdě, nebo červenou na semaforu ← ubíraj. počet označených políček →			VOZIDLO B 6. Pojistník/pojistěný (dle dotazu a pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ 7. Vozidlo <table border="1"> <thead> <tr> <th>MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th>PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Typ, značka, typ</td> <td>Typ, značka, typ</td> </tr> <tr> <td>Rok výroby</td> <td>Rok výroby</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka</td> <td>Registrační značka</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace</td> <td>Stát registrace</td> </tr> </tbody> </table> 8. Pojistitel (dle dotazu a pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléři): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Typ, značka, typ	Typ, značka, typ	Rok výroby	Rok výroby	Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO																											
Typ, značka, typ	Typ, značka, typ																											
Rok výroby	Rok výroby																											
Registrační značka	Registrační značka																											
Stát registrace	Stát registrace																											
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO																											
Typ, značka, typ	Typ, značka, typ																											
Rok výroby	Rok výroby																											
Registrační značka	Registrační značka																											
Stát registrace	Stát registrace																											
9. Řidič (dle řídicích průkazů): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řídicího průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řídicího průkazu do: _____			13. Nákres nehody v okamžiku střetu 13. Nákres nehody v okamžiku střetu Číslo 1, směr jízděních pruhů, 2, směr jízděních A, B (šipkami), 3, jejich umístění a sklonová dráha, 4, dopravní značky, 5, jízdní úhel																									
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A → 			10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B → 																									
11. Viditelná poškození na vozidle A: _____ _____ _____			11. Viditelná poškození na vozidle B: _____ _____ _____																									
14. Vlastní poznámky: _____			15. Podpisy řidičů: _____		15. Podpisy řidičů: _____																							
14. Vlastní poznámky: _____			14. Vlastní poznámky: _____																									

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Michal Jančík DiS.

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: kombinované studium

Název práce: Problematika statistiky dopravní nehodovosti, vývoj na okr. Praha – venkov

Rok: 2014

Počet stran textu bez příloh: 43

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 8

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 1

Počet ostatních zdrojů: 3

Vedoucí práce: Mgr. Radek Syrovátka