

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Problematika vyšetřování a dokumentace silničních
dopravních nehod**

Bc. Tomáš Fejfar DiS.

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Tomáš Fejfar, DiS.

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Jičín

Název práce

Problematika vyšetřování a dokumentace silničních dopravních nehod

Název anglicky

Issue of investigation and documentation of road traffic accidents

Cíle práce

Cílem diplomové práce je stanovit teoretická východiska problematiky vzniku, dokumentace a vyšetřování dopravních nehod, především z pohledu služby dopravní policie. Dalším cílem diplomové práce je identifikace hlavních příčin vzniku dopravních nehod a na podkladě zjištěných výsledků navržení vhodných opatření či doporučení ke snížení výskytu dopravních nehod či minimalize jejich následků.

Metodika

Teoretická část diplomové práce bude zaměřena na popis problematiky dopravních nehod, jejich dokumentace a vyšetřování z pohledu platných právních předpisů a postupů dopravní policie. V první části práce bude využita zejména metoda literární rešerše a výkladu právních a služebních předpisů k dané problematice.

Praktická část diplomové práce bude analyzovat metody a postupy šetření dopravní nehody z pohledu dopravního policisty a pomocí analýzy a komparace dat o nehodovosti budou stanoveny nejčastější příčiny dopravních nehod. Závěrem budou výsledky provedené analýzy a komparace vyhodnoceny a budou navržena preventivní opatření ke snížení četnosti dopravních nehod.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

silniční doprava, bezpečnost silničního provozu, dopravní nehoda, dokumentace dopravních nehod, vyšetřování dopravních nehod, dopravní policie, trestné činy v dopravě, dopravní přestupky, statistika nehodovosti, prevence nehodovosti, BESIP

Doporučené zdroje informací

BRÁZDA, Jan. Fenomén silniční dopravní nehody. Praha: Police History, 2006. ISBN: 978-80-86477-44-2.

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

KONEČNÝ, Jaroslav. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. 1. vydání. Brno: VPŠ MV 2011, 141 s. Č.j. MV-50082-1/VO-2011.

POLCAR, Miroslav. Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 2011.

PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. et Mgr. Martin Langpaul

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 5. 10. 2021

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 10. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 22. 11. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Problematika vyšetřování a dokumentace silničních dopravních nehod" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. listopadu 2022

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu diplomové práce panu Mgr. et Mgr. Martinu Langpaulovi za jeho ochotu, cenné rady a odborné vedení v průběhu zpracování práce. Dále děkuji paní Ing. Janě Peleškové z Policejního prezidia České republiky, Ředitelství služby dopravní policie a paní Mgr. Janě Světlé z Oddělení tisku a prevence z Krajského ředitelství policie Libereckého kraje za spolupráci a poskytnuté informace. Děkuji také své rodině za velikou podporu v průběhu zpracování diplomové práce.

Problematika vyšetřování a dokumentace silničních dopravních nehod

Abstrakt

Diplomová práce obsahuje rozbor postupu vyšetřování a dokumentace silničních dopravních nehod. Vysvětluje základní terminologie z oboru silničních dopravních nehod a základní dělení silničních dopravních nehod. Z právního hlediska jsou v diplomové práci uvedeny nejpodstatnější právní předpisy z legislativy ČR a interní akt řízení upravující činnost při vyšetřování dopravních nehod. V teoretické části jsou popsány i prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody. Součástí diplomové práce je popis činností výjezdové služby dopravní policie a podrobný postup šetření a dokumentace silniční dopravní nehody. Praktická část diplomové práce obsahuje praktickou ukázkou vyšetřování dopravní nehody z pohledu dopravního policisty. Na základě rozboru statistických dat je stanoven vývoj dopravních nehod na území ČR. Je určena průměrná výše škod připadající na dopravní nehodu. A jsou stanoveny nejčastější a nejtragičtější příčiny vzniku dopravních nehod. Statistická data jsou vyhodnocena ještě dle dalších hledisek, jako je zavinění, místo vzniku, měsíce a dle krajů. Na závěr jsou popsány hlavní strategické oblasti zavedených preventivních opatření a navržena možná další opatření, která by mohla vést ke snížení počtu dopravních nehod.

Klíčová slova: silniční doprava, bezpečnost silničního provozu, dopravní nehoda, dokumentace dopravních nehod, vyšetřování dopravních nehod, dopravní policie, trestné činy v dopravě, dopravní přestupky, statistika nehodovosti, prevence nehodovosti, BESIP

Issue of investigation and documentation of road traffic accidents

Abstract

The diploma thesis contains an analysis of the investigation procedure and documentation of road traffic accidents. It explains the basic terminology from the topic of road traffic accidents and the basic division of road traffic accidents. From a legal point of view, the thesis presents the most important legal regulations from the legislation of the Czech Republic and the internal act of management regulating the activity in the investigation of traffic accidents. The theoretical part also describes initial and immediate actions at the scene of a traffic accident. Part of the diploma thesis is a description of the activities of the traffic police service and a detailed procedure for investigating and documenting a road traffic accident. The practical part of the thesis contains a practical example of investigating a traffic accident from the perspective of a traffic police officer. Based on the analysis of statistical data, the evolution of traffic accidents in the Czech Republic is assessed. The average amount of damages per traffic accident is determined. And the most frequent and most tragic causes of traffic accidents are determined. Statistical data is evaluated according to other aspects, such as fault, place of origin, month and region. In the conclusion, the main strategic areas of the introduced preventive precautions are described and possible additional precautions are proposed that could lead to a reduction in the number of traffic accidents.

Keywords: road traffic, road safety, traffic accident, traffic accident documentation, traffic accident investigation, traffic police, traffic crimes, traffic violations, accident statistics, accident prevention, BESIP

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Cíl a metodika práce	11
2.1 Cíl práce.....	11
2.2 Metodika.....	12
3 Charakteristika silničních dopravních nehod a jejich právní úprava v legislativě ČR... 13	
3.1 Silniční dopravní nehoda	13
3.1.1 Dělení silničních dopravních nehod.....	14
3.2 Právní předpisy upravující šetření dopravních nehod.....	19
3.2.1 Povinnosti účastníků dopravní nehody	20
3.2.2 Přestupková odpovědnost u dopravních nehod	21
3.2.3 Trestní odpovědnost u dopravních nehod.....	25
3.2.4 Interní akty řízení Policie České republiky	30
4 Prvotní neodkladné úkony na místě dopravní nehody.....	36
4.1 Prvotní vyšetřovací úkony	37
4.1.1 Ohledání místa dopravní nehody	38
4.1.2 Ohledání dopravního prostředku.....	39
4.1.3 Lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání usmrcených osob.....	40
4.1.4 Zjištění stavu účastníků silniční dopravní nehody.....	41
4.1.5 Pronásledování účastníka, který z místa ujel či utekl	41
4.1.6 Vyžádání vysvětlení od účastníků a svědků	42
4.2 Stopy silničních dopravních nehod.....	43
4.2.1 Paměťová stopa.....	43
4.2.2 Materiální stopy	43
5 Činnosti výjezdové služby dopravní policie, postup šetření a dokumentace silniční dopravní nehody.....	47
5.1 Praktická ukázka činnosti dopravních policistů při šetření dopravní nehody	47

5.2	Způsoby zaznamenávání důkazů z místa dopravní nehody.....	52
5.2.1	Způsoby zaprotokolování dopravní nehody	52
5.2.2	Zadokumentování místa dopravní nehody	57
6	Statistiky dopravních nehod na území ČR.....	65
6.1	Vývoj dopravních nehod na území ČR	67
6.1.1	Vývoj průměrných hmotných škod vzniklých při dopravních nehodách za posledních 20 let.....	70
6.1.2	Příčiny dopravních nehod.....	72
6.1.3	Nehody dle zavinění a místa.....	74
6.1.4	Nehody dle měsíců a dnů	75
6.1.5	Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.....	77
6.2	Nehody v krajích ČR.....	78
7	Prevence vzniku dopravních nehod.....	80
7.1	Vývoj nehodovosti v ČR a EU	81
7.2	Hlavní strategické oblasti preventivních opatření.....	82
7.2.1	Účastníci provozu	83
7.2.2	Infrastruktura	92
7.2.3	Vozidla a technologie.....	93
7.2.4	Systémová opatření	94
8	Závěr	96
	Seznam použitých zdrojů.....	100
	Seznam obrázků	103
	Seznam tabulek	104
	Seznam grafů	105
	Seznam použitých zkratk	106
	Seznam příloh	107

1 Úvod

Tématem diplomové práce je problematika vyšetřování a dokumentace silničních dopravních nehod. Dopravní nehody jsou v dnešním hektickém světě na denním pořádku, málokdo se ještě přímo či nepřímo nesetkal s dopravní nehodou. O dopravních nehodách slyšíme velmi často, téměř každý je účastníkem silničního provozu. Ať už jako řidič, cyklista, chodec, cestující v prostředku hromadné dopravy či dálkové dopravy. Většina účastníků silničního provozu bere setkání s dopravní nehodou jako součást každodenního života, ani se nad tím většinou nepozastaví, pokud se to jich nebo někoho blízkého přímo netýká. Přitom setkání s dopravní nehodou s těžkými následky či úmrtím může změnit lidem život úplně od základů.

Problematika dopravních nehod a nehodovosti je celospolečenský problém, na silnicích jezdí čím dál více dopravních prostředků, doba je stále hektičtější, lidé pospíchají a často dělají chyby. Je nutné si uvědomit, že chyba lidského faktoru je při dopravní nehodě většinou hlavní příčinou. Vedlejší roli mohou sehrát špatné meteorologické podmínky, stav pozemní komunikace či technická závada a jiné příčiny, ale i tak jim může člověk často zabránit svým zodpovědným a ohleduplným chováním. Při dodržování všech pravidel silničního provozu by se dal počet nehod minimalizovat, řidiči si však bohužel často neuvědomují nebezpečnost svého chování vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Je sice více brán zřetel na bezpečnostní prvky, ale stále to nestačí, denně přijde o život, k újmě na zdraví, či majetku stále více lidí. Vývoj a uspěchanost doby bohužel už změnit nelze, je nutné se stále více zaměřovat na prevenci a osvětu.

Hlavním důvodem, proč jsem si vybral právě problematiku dopravních nehod je ten, že toto téma je mi velmi blízké, neboť pracuji na dopravním inspektorátu Policie ČR a s nehodami přicházím do styku při každé službě. Dopravní nehody jsou velice specifické a zajímavé, ovlivňují v mnoha ohledech náš každodenní život a přináší s sebou právní a ekonomické problémy, neboť jejich destruktivní charakter a vysoké náklady na jejich objasnění vede k zápornému ekonomickému efektu.

2 Cíl a metodika práce

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je na základě rozboru platné právní úpravy a teoretických východisek provést vyhodnocení problematiky vzniku, dokumentace a vyšetřování dopravních nehod z pohledu služby Dopravní Policie ČR. Hlavním cílem praktické části je identifikace hlavních příčin vzniku dopravních nehod a na základě zjištěných výsledků navržení vhodných opatření či doporučení, která mohou napomoci ke snížení výskytu dopravních nehod či minimalizaci jejich následků.

Dílčí cíle:

- 1) Na základě analýzy odborné literatury definovat základní charakteristiky a pojmy silniční dopravní nehody a její základní rozdělení a dále na základě platné právní legislativy stanovit nejdůležitější právní předpisy a pokyny potřebné k vyšetřování dopravní nehody.
- 2) Charakteristika a stanovení prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody. Jedná se o soubor opatření, které je nutno provést ihned po příjezdu Policie ČR na místo dopravní nehody, aby se eliminovaly následky, další potenciální nebezpečí, zafixoval se stav na místě dopravní nehody a mohlo se začít s prvotními vyšetřovacími úkony.
- 3) Popis metod a postupů šetření dopravní nehody z pohledu dopravního policisty a pomocí analýzy a komparace dat o nehodovosti stanovit nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod.
- 4) Vyhodnocení výsledků provedené analýzy vyhodnotit a navrhnout možná preventivní opatření, která by mohla vést ke snížení četnosti dopravních nehod.

2.2 Metodika

V teoretické části v souladu s hlavními cíli diplomové práce bude nejprve proveden popis problematiky dopravních nehod. Na základě prostudování odborné literatury budou definovány základní pojmy a charakteristiky týkající se dopravních nehod a jejich základní rozdělení. Dále budou uvedeny nejdůležitější platné právní předpisy a pokyny, které jsou potřebné k vyšetřování dopravní nehody z pohledu služby Dopravní policie ČR. Je nutné charakterizovat a určit prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody a popsat prvotní vyšetřovací úkony policisty.

V praktické části budou na základě vzorové vybrané dopravní nehody popsány veškeré úkony, které musí policista při výkonu své služby při vyšetřování dopravní nehody provést. Budou zde uvedeny i způsoby zadokumentování dopravní nehody. Pomocí analýzy a komparace budou zpracována statistická data získaná z interních materiálů Policie ČR o nehodovosti. Na základě zjištěných výsledků bude následně stanoven vývoj dopravních nehod, průměrných hmotných škod a budou určeny hlavní příčiny dopravních nehod. Dále budou nehody zkoumány dle zavinění, místa vzniku, dle měsíců a dle krajů.

Na závěr budou popsána zavedená, připravovaná a navrhnutá další možná preventivní opatření. Vývoj nehod a případné možnosti prevence v oblasti dopravních nehod budou doplněny vlastními návrhy preventivních opatření, která by mohla pomoci eliminovat vznik dopravních nehod.

3 Charakteristika silničních dopravních nehod a jejich právní úprava v legislativě ČR

Každý se nějakým způsobem každodenně účastní silničního provozu. Silniční doprava usnadňuje lidem život, po silnicích se dostávají do práce, škol, k lékaři, do obchodů či za zábavou. Bez automobilu a silnic si lidé už život ani neumí představit. To vše s sebou však přináší i zápornou stránku věci, kterou jsou silniční dopravní nehody, které se staly bohužel součástí každodenního života. Málokdo si dnes při řízení vozidla uvědomí, že má v ruce zbraň. K dopravní nehodě v převážné většině dojde v důsledku selhání jedince. Je nutné si uvědomit, že v dnešní zrychlené době, kdy postupem času stále více dochází k nárůstu osobní i nákladní dopravy na silnicích a tím spojené agresivitě a bezohlednosti řidičů, je potřeba více dbát na dodržování právních předpisů.¹

3.1 Silniční dopravní nehoda

Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla v souvislosti s provozem na dopravní cestě a jejím následkem je škoda na životě, zdraví, majetku nebo jiný zvláště závažný následek.²

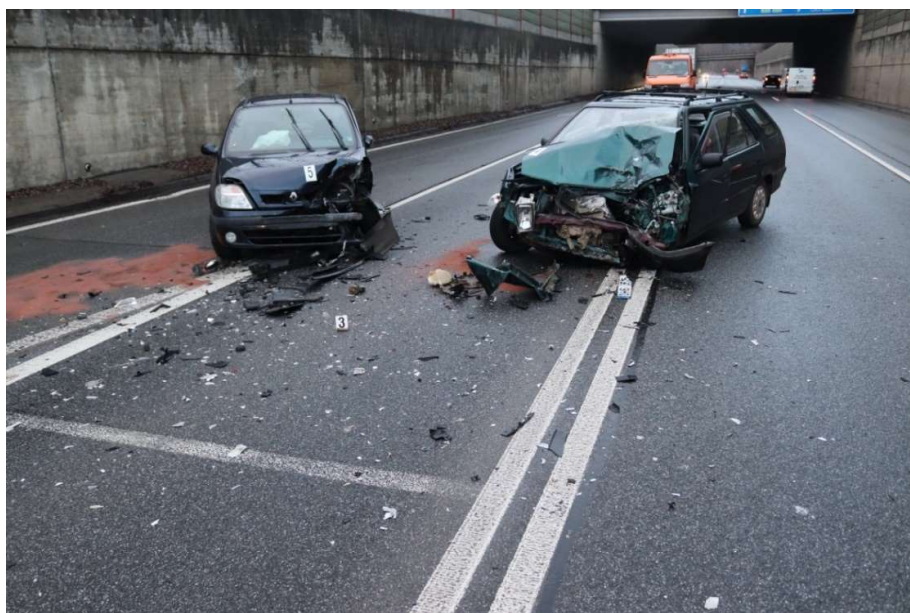
Pojem silniční dopravní nehoda je i přesně definován v § 47 odst. 1, zákona 361/2000 Sb., kde je dopravní nehoda charakterizována jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.³

¹ BRÁZDA, J. Fenomén silniční dopravní nehody. Praha: Police History, 2006. ISBN 978-80-86477-44-2

² CHMELÍK, J. Dopravní nehody. In: CHMELÍK, Jan a kol. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, s. 425. ISBN 80-86898-36-9.

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Obrázek č. 1 - Silniční dopravní nehoda



Zdroj: Vlastní zpracování, Policie ČR

Vyšetřování dopravních nehod má za úkol dopravní inspektorát. Policista dopravního inspektorátu na místě dopravní nehody musí rozhodnout, zda byly naplněny všechny znaky uvedeny v § 47 odst. 1, zda se tím pádem jedná o dopravní nehodu či o jinou škodní událost, jako je např. provozní havárie či porušení předpisů o bezpečnosti práce. Za dopravní nehodu nejsou označovány případy, kdy dojde k poškození vozidla, zranění, či usmrcení bez pohybu vozidla. Za dopravní nehodu se nepovažují události, kdy na stojící vozidlo spadne sníh, střešní krytina, větev, či nějaký jiný předmět nebo dojde k poškození při vykládce nebo nakládce materiálu, střet dvou chodců a ani, když dojde k pádu cestujícího v dopravním prostředku, pokud není daný prostředek v pohybu.⁴

3.1.1 Dělení silničních dopravních nehod

- Z hlediska charakteru a mechanismu vzniku,
- z hlediska nehodového jednání,
- z hlediska nutnosti zásahu složek IZS,

⁴ KUČEROVÁ, H. Dopravní přestupky v praxi: po změnách účinných od 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006, s. 55. ISBN 80-7201-613-X.

- z hlediska statistických a evidenčních účelů,
- z hlediska způsobu řešení dopravních nehod.

Z hlediska charakteru a mechanismu vzniku

Havárie

Při havárii dojde k dopravní nehodě pouze jednoho motorového, či nemotorového vozidla a nejedná se o střet vozidla s jiným vozidlem, pevnou překážkou, zvířím, chodcem, či domácím zvířetem. V důsledku havárie vznikne většinou škodní událost (např. převrácení motorového vozidla na střechu, nebo k pádu motorkáře, či cyklisty bez cizího zavinění).⁵

Srážka

Pokud dojde ke střetu vozidla s jiným vozidlem, pevnou překážkou, zvířím, chodcem či zvířetem jedná se o srážku. Může se jednat o srážku čelní, boční, zezadu či z boku.⁶

Obrázek č. 2 - Sřet dvou vozidel



Zdroj: Vlastní zpracování, Policie ČR

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

⁶ KONEČNÝ J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 9, MV-50082-1/VO-2011.

Jiné nehody

Jedná se o situace, které nelze zařadit do skupiny havárií ani srážek. Do kategorie jiné nehody lze zařadit události, kdy dojde k dopravní nehodě způsobené pádem stromu, jiného předmětu na vozidlo v pohybu, k pádu cestujícího v dopravním prostředku či pádu předmětu z ložné plochy při převozu na nákladním automobilu apod..

Obrázek č. 3 - Pád stromu na autobus



Zdroj: Vlastní zpracování, Policie ČR

Na základě způsobu, jakým příslušný orgán nehodu šetří lze rozdělit ostatní nehody na:

Malé dopravní nehody – pokud nehoda splňuje zákonné podmínky z hlediska následků a závažnosti, je většinou projednána policistou na místě jako dopravní přestupek.

Ostatní dopravní nehody – u takových nehod nedochází k vyřizování nehody na místě, neboť např. nelze bez dalšího šetření s určitostí označit viníka, došlo např. k závažnému poškození zdraví některého z účastníků silničního provozu, či došlo k závažnému porušení pravidel silničního provozu atd.

Dopravní nehody lze dělit i dle druhu účastníku, jejich počtu a dle dalších možných hledisek.⁷

Z hlediska nehodového jednání

Subjektivní nehodové jednání, lze za něj považovat jednání účastníka silničního provozu, který svým jednáním porušuje zákon. Vznik nehody je závislé na jednání subjektu, jedná se například o:

- Nepřiměřenou rychlost jízdy,
- nedodržení přednosti v jízdě,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly,
- jízdu v protisměru,
- jízdu pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Objektivní nehodové jednání, lze za něj označit následující příčiny dopravních nehod:

- Špatný technický stav pozemní komunikace, jde však o spornou příčinu, neboť správce komunikace většinou neuznává uplatňovanou technickou závadu komunikace a řidič bývá potrestán za nepřizpůsobení rychlosti stavu a povaze vozovky.
- Nepředvídatelná událost – jedná se u situaci, kdy dojde například vlivem poryvu větru k vyvrácení stromu u silnice, k uvolnění kamene, který spadne na projíždějící vozidlo či srážka se zvěří.⁸

Z hlediska nutnosti zásahu složek IZS

- Dopravní nehody, při kterých je zásah *IZS nutný*.
- Dopravní nehody, u kterých *je nutný* kromě zásahu **základních složek IZS** také zásah *ostatních složek IZS*, jako je např. letecká záchranná služba či jiné odborné služby (vodohospodářské, energetické, plynárenské, komunikační, veterinární, atd.).

⁷ KOPECKÝ, Z. Občan a dopravní nehoda. Praha: Prospektrum, 1998, s. 9-10. ISBN 80-7175-068-9.

⁸ PORADA, V. a kol, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha:Linde, 2000. s. 112-113. ISBN 80-7201-212-6.

- Dopravní nehody, u nichž **není zásah IZS nutný**, jedná se o nehody, u kterých nedojde ke zranění, úniku pohonných hmot či jiné škodě na straně třetích osob atd..⁹

Z hlediska statistických a evidenčních účelů

Podle následků dopravní nehody

- Usmrcení účastníka,
- těžké zranění,
- lehké zranění,
- bez zranění.

Podle zavinění dopravní nehody

- *Dopravní nehody zaviněné* – dopravní nehody se považují za zaviněné, pokud vzniknou rozporným jednáním vůči platným právním normám. Nehody zaviněné se dále rozdělují dle viníků na zaviněné: řidičem, chodcem, lesní zvěří či zvířetem a ostatními osobami.
- *Dopravní nehody nezaviněné* - jedná se o události, které vzniknou z objektivních příčin či na základě nepředvídatelných událostí, které svojí povahou vůči účastníkům jsou objektivní.¹⁰

Dle místa dopravní nehody

- Dle situačních údajů místa nehody se dělí na dopravní nehody v intravilánu, extravilánu, či mimo veřejnou komunikaci.
- Dle charakteristiky místa se dělí na nehody – na přímém úseku komunikace, v přehledné zatáčce, v nepřehledné zatáčce, v přehledné křižovatce, v nepřehledné křižovatce, na elektrické trati a na železničním přejezdu.¹¹

Dle škody na zdraví a na majetku

Škody na zdraví z evidenčních důvodů je možné rozčlenit na – usmrcení osob, těžké zranění či lehké zranění.

⁹ KONEČNÝ J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 11, MV-50082-1/VO-2011.

¹⁰ PORADA, V. a kol, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000. s. 107. ISBN 80-7201-212-6.

¹¹ PORADA, V. a kol, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000. s. 109. ISBN 80-7201-212-6.

Pokud nedošlo ke škodě na životě či zdraví, lze škody na majetku rozdělit na: škody na dopravních prostředcích, na škody na komunikaci a vybavení komunikace a na ostatní škody (plot, zeď,...).¹²

Z hlediska způsobu řešení dopravních nehod

- Dopravní nehody ukončené v blokovém řízení, musí splňovat podmínky umožňující jejich projednání na místě jako dopravní přestupek,
- dopravní nehody, které není možné projednat v blokovém řízení,
- střet vozidla se zvěří,
- škodní událost.

3.2 Právní předpisy upravující šetření dopravních nehod

Téma dopravních nehod je velice rozsáhlé a dotýká se různými způsoby všech. Pro lepší orientaci je nutné vymezit několik základních právních předpisů. Základní právní předpis, který by měl znát každý účastník silničního provozu, ať jako řidič, či jako chodec je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zákony a všechny právní ustanovení týkající se silničního provozu jsou navrženy tak, že za předpokladu, že dodrží-li každý účastník silničního provozu povinnosti dané zákonem a ostatní předpisy, je prakticky vyloučeno, aby k dopravní nehodě došlo (kromě technické závady na vozidle, komunikaci, jejím značení a náhlé události v provozu, která nebyla zaviněná účastníkem provozu). Silniční dopravní nehoda je situace, kdy minimálně jeden z účastníků nedodržel či porušil pravidla, což následně způsobilo nehodový děj.

Další neméně důležité zákony týkající se dopravy jsou zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Pro samotné vlastní posouzení skutku a jeho následnou kvalifikaci je nezbytná také právní úprava problematiky silničních dopravních nehod, která je obsažena v obecně závazném předpisu a interním aktu vydaným Policejním prezidentem České republiky.

¹² PORADA, V. a kol, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000. s. 106-109. ISBN 80-7201-212-6.

3.2.1 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Zákon č. 361/2000 Sb. zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- c) úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,
- e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“

Zákon o provozu na pozemních komunikacích je základním právním předpisem pro silniční dopravní nehody. Zákon vstoupil v platnost k 1. 1. 2001, od té doby byl již několikrát novelizován a prošel poměrně zásadními změnami, které téměř každoročně reagují na vývoj dopravní situace v ČR. V roce 2006 došlo k zavedení tzv. bodového systému, který určil výši pokut k daným přestupkům. V novele došlo i k navýšení hmotné škody pro oznamovací povinnost dopravních nehod ve výši 50 000Kč, nebo k usmrcení a zranění osoby.

V roce 2009 byla navýšena hmotná škoda pro ohlašovací povinnost ve výši 100 000 Kč, nebo v případě usmrcení nebo zranění osoby. Do zákona byl doplněn § 47 odst. 3 písm. g) kde se účastníkům uděluje povinnost sepsat společný Záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář, pokud při dopravní nehodě nevznikne povinnost nehodu oznamovat.

V roce 2011 došlo k úpravám bodového hodnocení přestupků, kvalifikace přestupků. Změnila se i výše pokut, do té doby byly pokuty uvedeny v § 22 zákona č. 200/1990 Sb., ze zákona byla kvalifikace pokut odstraněna a přesunuta do § 125c zákona č. 361/2000 Sb..

V dalších letech došlo k úpravě rozsahu řidičských oprávnění a zřízení odpovědnosti provozovatele vozidla, aby se zamezilo vyloučení na osobu blízkou, neplacení pokut za dopravní přestupky především při překračování předepsané rychlosti a zvýšil se věk první pravidelné lékařské prohlídky z 60 na 65 let. Došlo i ke změně podmínek ohledně psychologického vyšetření a vrácení řidičského oprávnění.

V roce 2016 byla zavedena povinnost nosit při snížené viditelnosti reflexní prvky, tak aby se zvýšila bezpečnost chodců. Řidičům byla nařízena povinnost před jízdou očistit vozidlo od námrazy a sněhu.

Do současnosti prošel zákon č. 361/2000 Sb. ještě mnoha dalšími novelizacemi, mezi poslední významnější novely patří zákon č. 365/2021, který je účinný od 1. 1. 2022. Nově musí řidič motorového vozidla při předjíždění cyklisty dodržet bezpečný boční odstup minimálně 1,5 m. V místě kde nejvyšší povolená rychlost nepřekračuje 30km/h, je bezpečná vzdálenost minimálně 1 m. Dalším novým bodem je, že přepravovaná osoba, která se může aktivně podílet na jízdě vozidla, nesmí během jízdy a bezprostředně před jejím zahájením požit alkohol ani jinou návykovou látku. Přepravovaná osoba je povinna se podrobit na základě výzvy vyšetření, zda není pod vlivem.¹³

3.2.2 Přestupková odpovědnost u dopravních nehod

Přestupek je definován zákonem č. 250/2016 Sb., jako společensky škodlivý protiprávní čin, nese stanovené znaky a nejedná se o trestný čin. V § 15 zákona je stanoveno, že k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění. Nestanovuje-li zákon výslovně, že je třeba úmyslné zavinění, postačí zavinění z nedbalosti. Přestupky vznikajícími při provozu za pozemních komunikacích se zabývá § 125c zákona č. 361/2000 Sb.¹⁴

Při každé dopravní nehodě dochází k porušování silničního zákona. Přímo v § 4 jsou vyjmenovány základní povinnosti každého řidiče, především to, že se musí chovat ohleduplně a ukázněně a řídit se pravidly, která jsou specifikována od § 11 zák. č. 361/2000 Sb. Při každé dopravní nehodě je porušen § 4 písm. a). Pokud při nehodě dojde k porušení pravidel, která jsou uvedena od § 11, tak je zároveň porušen i § 4 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb.

Nejčastějšími přestupky u dopravních nehod souvisejících s porušením silničního zákona je mnoho, jak je uvedeno v příloze č. 1. Na předních pozicích v žebříčku se už delší dobu drží následujících 5 hlavních příčin.

¹³ AION CS. Zákony pro lidi. [cit. 15. 5. 2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/historie>

¹⁴ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.

Nesprávný způsob jízdy

Téměř veškerá porušení, která nelze zařadit do ostatních kategorií porušení silničního zákona, se zařazují do kategorie nesprávný způsob jízdy. Nejčastěji dochází u nesprávného způsobu jízdy k:

- Porušení § 5 odst. 1, písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. - řidič se plně nevěnoval řízení.
- Opomenutí § 11 odst. 1 a odst. 2 zák. č.361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. – řidič nejel vpravo při pravém okraji komunikace, či vjel na krajnici.
- Porušení § 12 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. – řidič při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého ohrozil, nebo omezil řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého se zařazuje.
- Nedodržení § 19 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. - řidič neponechal dostatečnou bezpečnou vzdálenost za vozidlem, co jede před ním.
- Porušení § 20 zák. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. 361/2000 Sb. – nevyhnu-li se protijedoucí řidiči vpravo, včas a v dostatečné míře.
- Nedodržení § 24 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. – řidič při couvání ohrozil ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.¹⁵

Nepřiměřená rychlost

Řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit svým schopnostem, vlastnostem vozidla, stavu komunikace, povětrnostním podmínkám a dalším okolnostem, které lze předvídat. Je povinen jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Pokud nedojde k nehodě, je nedodržování předepsané rychlosti zákonem pouze přestupek, za který budou případně strženy řidiči body. Přesné stanovení rychlostí v obci, mimo obec a na dálnici je specifikováno v § 18 odst. 3 a 4 zák. č. 361/2000 Sb..

¹⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

- Porušení § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. – řidič nepřizpůsobil rychlost zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a dopravně technickému stavu pozemní komunikace.¹⁶

Nesprávné předjíždění

Porušení zákona v tomto směru při nehodách mívá většinou smrtelné následky. Tématu předjíždění se věnuje § 17 zák. č. 361/2000 Sb., kde jsou definována práva a povinnosti řidiče při předjíždění. Nejčastěji u nesprávného předjíždění dochází k:

- Porušení § 17 odst. 2 a odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. k) zák. č. 361/2000 Sb. – řidič nedal při předjíždění znamení o změně směru jízdy, či po předjetí nedal znamení o změně směru jízdy a přitom ohrozil, nebo omezil řidiče vozidla, které předjel.
- Nedodržení § 17 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb. je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zák. č. 361/2000 Sb. – řidič předjíždí v případech, kdy je to obecnou úpravou, místní nebo přechodovou úpravou na pozemních komunikacích zakázáno. Přestupek nelze řešit na místě.¹⁷

Nedání přednosti

Téma nedání přednosti je velice rozsáhlé, nejedná se pouze o nedání přednosti na křižovatce. Přednost se dává zprava, při odbočování vlevo se dává přednost protijedoucím vozidlům, či dání přednosti při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Povinnostmi řidiče v oblasti dávání přednosti řeší § 21, § 22 a § 23 zák. č. 361/2000 Sb. Pokud při porušení povinnosti nedojde ke zranění, či smrti některého účastníků nehody, jedná se o přestupek, kde hrozí bodová sankce.

- Při porušení § 21 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. – řidič při odbočování vlevo nedal přednost protijedoucímu vozidlu.

¹⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

- Porušením § 22 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 – řidič nedal přednost na křižovatce, která je označena dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj dej přednost v jízdě.
- Porušením § 22 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 – řidič nedal přednost zprava na křižovatce, kde není vyznačena přednost v jízdě dopravními značkami.
- Při porušení § 22 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 – řidič při vjíždění na kruhový objezd nedal přednost v jízdě vozidlům jedoucím po kruhovém objezdu.
- Při porušení § 23 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., je naplněna skutková podstata přestupku dle § 125 c odst. 1 písm. f) bodu 8 – řidič při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci nedal přednost řidiči jedoucímu po pozemní komunikaci.¹⁸

Řízení pod vlivem návykové látky

Zákon o silničním provozu nedovoluje před i během jízdy požití jakékoliv návykové látky. Návykovou látkou se rozumí alkohol či drogy. Zákonem je stanoveno, že řidič nesmí požit alkoholický nápoj či jinou návykovou látku před a během jízdy. Pokud hodnota překročí 1‰, jde už o trestný čin. S návykovými látkami je situace složitější, vždy se konkrétně posuzuje stav vylučující způsobilost, tedy stav, kdy osoba již není schopna vykonávat určitou činnost. Pokud dojde k porušení zákona a naměřená hodnota je do 1 ‰ dochází k:

- Porušení § 5 odst. 2 písm. a), b) zák. 361/2000 Sb. jedná se o přestupek dle § 125 odst. 1 písm. b), c) zák. 361/2000 Sb.
- V případě, že účastník provozu odmítne podrobit vyšetření, na přítomnost alkoholu či návykových látek v krvi, dojde k porušení § 5 odst. 1 písm. f) a g) zák. 361/2000 Sb. je přestupkem dle § 125c odst. 1 písm. d) zák. 361/2000 Sb.¹⁹

Pokud policista nemůže dopravní nehodu vyřešit v blokovém řízení, odešle příslušný spis ke zpracování správnímu orgánu, který se řídí zákonem č. 500/2004 Sb. Správní řad. Neplatí to v případech, kdy je nehoda trestným činem, pokud je nehoda odložena. Správní řád definuje

¹⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

základní činnosti správních orgánů a popisuje obecné postupy u správního řízení. Dopravní policista správní řád při zpracování dopravní nehody nepoužívá.²⁰

3.2.3 Trestní odpovědnost u dopravních nehod

Dopravní nehoda jako pojem není v trestním zákoníku přímo uveden. Při dopravních nehodách se lidé dopouštějí trestných činů z nedbalosti. Při dopravních nehodách vzniká mnoho trestných činů. Vozidlo je v rukách člověka velkou zbraní. Někteří lidé se dopustí prostřednictvím vozidla usmrcení osoby, aniž by to byl jejich záměr. Zákon č. 40/2009 Sb. vstoupil v účinnost v roce 2010, byl jím přepracován zákon č. 140/1961 Sb.. Trestný čin je v zákoníku definován v § 13. Trestný čin je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.²¹

Paragraf 14 rozděluje trestné činy na přečiny a zločiny. Přečiny jsou všechny nedbalostní a úmyslné trestné činy, za které trestní zákon stanovuje trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let.²² Zločiny jsou ostatní trestné činy, které nejsou dle trestního zákoníku přečiny. Závažným zločinem je trestný čin, za který trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.²³

Pokud při dopravní nehodě dojde ke vzniku trestného činu, jedná se trestný čin z nedbalosti, většinou jde tedy o přečin. Výjimkou je usmrcení z nedbalosti, které se řeší dle § 143 odst. 2, 3 či 4, trestní zákoník takovou událost posuzuje jako zločin. Další výjimkou je těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 3 zákona č. 40/2009 Sb., kdy při nehodě dojde k těžké újmě na zdraví nejméně u dvou osob, z důvodu hrubého porušení zákona o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy či hygienické zákony, pachateli hrozí odnětí svobody na 2 - 8 let. Poslední výjimkou, kdy při dopravní nehodě vznikne zločin, je trestní čin obecné ohrožení z nedbalosti, situaci definuje § 273 odst. 3 a 4 zákona č. 40/2009 Sb., kdy při dopravní nehodě je způsobena smrt, či v důsledku porušení důležité povinnosti dojde ke vzniku škody velkého rozsahu či těžká újma na zdraví.²⁴

²⁰ Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

²¹ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

²² Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

²³ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

²⁴ ŠAMAL P. a kol. Trestní zákoník. Komentář, 2. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

Přehled § ze zákona č. 40/2009 Sb. týkajících se trestných činů při dopravních nehodách:

§ 143 Usmrcení z nedbalosti

- 1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.
- 2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.
- 3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.
- 4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.²⁵

Ke spáchání trestného činu § 143 dostačuje nedbalostní forma zavinění a pachatelem uvedeného trestného činu může být jak fyzická osoba, tak i právnická osoba.

V silniční dopravě je ve většině případů pachatelem tohoto trestného činu řidič motorového vozidla, ale může být jím i jiný účastník silničního provozu, jako je například řidič nemotorového vozidla, tramvaje, chodec, může jím ale být i provozovatel vozidla, přepravovaná osoba, opravář, který nekvalitně provedl opravu motorového nebo jiného vozidla a v důsledku toho došlo k dopravní nehodě se smrtelnými následky. Nebo také osoba, která svěřila řízení osobě k tomu nezpůsobilé a tato následně způsobí dopravní nehodu se smrtelnými následky.²⁶

§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

- 1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.
- 2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost

²⁵ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

²⁶ POLCAR, M. Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 2011.

vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

- 3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.²⁷

§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti

- 1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.
- 2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.²⁸

U trestných činů spáchaných dle § 147 a § 148 je nezbytné posoudit, zda došlo k přímému a příčinnému ovlivnění zdravotního stavu poškozeného v souvislosti s jednáním pachatele. Zhoršený zdravotní stav poškozeného musí naplňovat znaky v § 122 odst. 1 a v § 122 odst. 2 trestního zákoníku, jsou přesně uvedeny případy, které nesou znaky těžké újmy. Nemusí vždy jít jen o fyzické poškození zdraví, může jít i o psychickou újmu. Takové poškození musí být vždy posuzováno individuálně, nevychází se pouze ze subjektivních psychických pocitů poškozeného, ale především z odborných lékařských či znaleckých posudků.²⁹

Když je poškozený omezený v obvyklém způsobu života, znesnadňuje mu obvyklý způsob život a doba léčení překročí 7 dní, jedná se o naplnění skutkové podstaty § 147 trestního zákoníku. Pokud je při dopravní nehodě způsobeno zranění, nebo vážné onemocnění, které poškozeného omezuje v obvyklém způsobu života po delší dobu než 6 týdnů, tak se jedná o těžké ublížení na zdraví z nedbalosti § 147 trestního zákoníku.

²⁷ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

²⁸ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

²⁹ ŠAMAL P. a kol. Trestní zákoník. Komentář, 2. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.³⁰

§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti

- 1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.
- 2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,
 - a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,
 - b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo
 - c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.
- 3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,
 - a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo
 - b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.
- 4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.³¹

Nejčastěji se tento paragraf používá při dopravní nehodě hromadného dopravního prostředku převážejícího cestující. Musí dojít k ohrožení života a zdraví nejméně 7 osob, které jsou na místě přítomni. Musí být ohrožení poškozením na zdraví v podobě těžké újmy či smrti.³²

³⁰ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

³¹ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

³² ŠAMAL P. a kol. Trestní zákoník. Komentář, 2. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky

- 1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.
- 2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,
 - a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,
 - b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo
 - c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn³³

Po trestných činech způsobených z nedbalosti dle § 147 a § 148 se jedná o jeden z nejčastějších trestných činů v silniční dopravě. Aby pachatel trestný čin spáchal, stačí řídit motorové vozidlo pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, nemusí dojít k jinému dalšímu protiprávnímu jednání, újmě na zdraví či k poškození majetku. Byla stanovena minimální hranice množství alkoholu a návykové látky v těle, při které už řidič není schopen bezpečně řídit vozidlo.³⁴

§ 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

- 1) Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.
- 2) Odnětím svobody až na tři léta bude pachatel potrestán,
 - a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo
 - b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.³⁵

³³ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

³⁴ ŠAMAL P. a kol. Trestní zákoník. Komentář, 2. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

³⁵ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Při dopravních nehodách řešených na § 277 dojde většinou k poškození sloupů elektrického či telefonního vedení a dopravních značek (svislých zákazových, příkazových a značek upravujících přednost). Nemůže jít však pouze o poškození jednoho sloupu, musí dojít k poškození, které vyřadí od elektřiny alespoň určitou oblast. Nejčastěji se však řeší poškození dopravních značek, pachateli však musí být prokázáno zavinění z důvodu hrubé nedbalosti.

§ 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

- 1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že
 - a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.³⁶

Při silniční dopravě je porušován především v §337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku. Pachatel řídí motorové vozidlo i přes zákaz. Z důvodu nedobrého zdravotního stavu, či ztráty 12 bodů z bodového systému mu byla činnost pravomocným rozhodnutím soudu či jiného orgánu činnost zakázána. Pokud mezinárodní smlouva nestanovuje jinak, je zákaz řízení účinný pouze na území ČR. Pachatel musí být řádně seznámen a srozuměn se zákazem řízení, aby mu mohlo být prokázáno úmyslné jednání. Pokud se úmyslné jednání nepodaří prokázat, nebudou naplněny znaky trestného činu.

3.2.4 Interní akty řízení Policie České republiky

Nejdůležitějším interním aktem řízením, který upravuje postup a činnost při šetření dopravních nehod je závazný Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.1/2021.

První část pokynu popisuje činnosti a postupy na místě dopravní nehody.

V článku 1 jsou uvedeny obecné zásady, které by měl dopravní policista při šetření dopravní nehody provést. K zajištění bezpečnosti musí policista použít reflexní vestu, označit místo

³⁶ Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

dopravní nehody. Po provedení prvotních a neodkladných úkonů se místo dopravní nehody, věci a zúčastněné osoby a vozidla podrobně ohledají za účelem zajištění důkazů a zjištění skutečností důležitých pro posouzení okolností dopravní nehody. Po skončení ohledání musí policista učinit taková opatření, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Článek 2 udává povinnost policisty dopravní nehodu zdokumentovat fotograficky popř. videozáznamem. Fotografie či videozáznam musí poskytovat názornou a úplnou představu o místě a rozsahu dopravní nehody. U nehody, kterou nelze ukončit příkazem na místě, musí být provedena fotodokumentace s označením předmětů a stop na místě nehody pomocí číselného označení, které bude posléze využito při zpracování protokolu o nehodě. Policista musí posléze pořídit náčrtek místa dopravní nehody. U dopravních nehod se zraněním či smrtelným zraněním musí policista k měření použít totální stanici, aby náčrtek mohl být použit u znaleckého zkoumání dopravní nehody. Policista má i za úkol na místě dopravní nehody provést pokud mu to situace dovolí výslech účastníků a učinit veškerá opatření k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování.

Článek 3 specifikuje kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek u účastníků dopravní nehody. Kontrola na alkohol a návykové látky se provádí u všech přímých účastníků dopravní nehody za pomoci dechového analyzátoru s jednorázovým náustkem. Pokud osoba není schopna se zkoušce podrobit, požádá policista zdravotnické zařízení o odborné lékařské vyšetření s odběrem krve. V článku jsou stanoveny i další postupy

Články 4, 5, 6 a 7 pojednávají o zadržení řidičského průkazu, o zadržení osvědčení o registraci vozidla a o zajištění věci a vozidla.

Druhá část pokynu specifikuje způsoby řešení dopravních nehod.

V **článku 8** je popsán postup při dopravní nehodě, která nepodléhá oznamovací povinnosti. Pokud je u nehody přítomna policie, i když se jedná o nehodu, u které není oznamovací povinnost, policista má za úkol poučit účastníky o povinnosti sepsat společný záznam o dopravní nehodě, pokud zjistí na místě protiprávní jednání u některého účastníka, řeší věc

příkazem na místě, popřípadě oznámí jednání příslušnému správnímu orgánu, kopii Euroformuláře zaeviduje u útvaru.

Článek 9 popisuje kroky při řešení dopravní nehody, která podléhá oznamovací povinnosti. Policista zpracuje dopravní nehodu příkazem na místě či zpracuje protokol o nehodě v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod. V článku jsou i uvedeny podmínky odložení dopravní nehody.

Článek 10 uvádí postupy při střetu vozidla se zvěří. Střet vozidla se zvěří lze řešit zjednodušeným způsobem na „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“ či na Euroformulář. Musí být však zvěř nebo její část, případný biologický materiál nalezen na místě nebo poblíž místa nehody. Při střetu nesmí být zraněna osoba, na vozidle nesmí být uplatněna zjištěná technická závada a u řidiče nesmí být zjištěn alkohol ani jiná návyková látka. Pokud nejsou splněny podmínky na vyřízení na záznam či Euroformulář, dokumentuje se nehoda protokolem o nehodě v silničním provozu v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod. V případě použití Euroformuláře řidičem, policista na zadní stranu záznamu vyznačí odložení věci a kopii zaeviduje u útvaru. Pokud se uhynulá zvěř nachází na místě dopravní nehody, vyžádá si policista součinnost oprávněné osoby mysliveckého sdružení, pověřená osoba potvrdí převzetí uhynulého zvířete podpisem.

Článek 11 řeší škodní událost. Škodní událostí se rozumí vznik hmotné škody na majetku, ke které došlo nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Jedná se převážně o poškození čelních, bočních a zadních skel, předních a zadních světlometů, zpětných zrcátek a laků. Poškození vzniká z odlétnutých předmětů odražených od pneumatik projíždějících vozidel. Není rozhodující, zda vozidlo bylo v pohybu, či stálo odstavené. Policista sepíše s oznamovatelem „Záznam o škodní události“. Škodní událost se statisticky nevykazuje jako dopravní nehoda.

Článek 12 zpracovává dopravní nehody s účastí třetí osoby. Třetí osoba je účastníkem dopravní nehody, pokud byla poškozena při dopravní nehodě a musí být přítomna na místě dopravní nehody.

Třetí část pokynů pojednává o činnostech po návratu z místa dopravní nehody a při zpracování spisu dopravní nehody.

Čtvrtá část se zabývá zvláštnostmi v postupu šetření některých dopravních nehod.

Článek 24 – Technická závada. Při důvodném podezření, že dopravní nehoda vznikla vlivem technické závady vozidla, nebo takovou závadu uvádí účastník dopravní nehody jako příčinu. Musí policista neodkladně vyrozumět příslušný orgán, který je oprávněn přibírat znalce a do 48 hodin věc oznámí na příslušný správní orgán kvůli podezření z naplnění skutkové podstaty dopravního přestupku. K potvrzení či vyvrácení zkoumané závady bude přizvána osoba z oboru kriminalistiky v odvětví elektrotechnika, defektoskopie, metalografie a technická diagnostika.

Článek 25 – Závada ve sjízdnosti komunikace nebo komunikační závada jako příčina dopravní nehody. Pokud účastník dopravní nehody uplatňuje závadu ve sjízdnosti komunikace nebo závadu na komunikaci jako příčinu dopravní nehody, musí policista vyžádat správce komunikace o vyjádření k uplatňované závadě. Pokud správce závadu uzná, policista věc dopravní nehody odloží a vyrozumí účastníka. Pokud správce závadu neuzná, policista věc dopravní nehody oznámí příslušnému správnímu orgánu pro podezření z přestupkového jednání účastníka případně jiné osoby zodpovědné za vznik dopravní nehody.

Článek 26 – Dopravní nehoda vozidla vybaveného zařízení pro kontrolu dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. Pokud dojde k dopravní nehodě vozidla, které je povinně vybaveno analogovým či digitálním tachografem, policista musí provést kontrolu záznamového listu z kontrolního zařízení a zároveň vyzve řidiče, aby předložil záznamový list za daný den a záznamové listy za posledních 28 dní, kartu řidiče a veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daný den a za posledních 28 dní. Pokud dojde k porušení právního předpisu, vyřeší policista situaci příkazem na místě či oznámí skutečnost místně příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností. Policista na místě zajistí důkazní prostředky nezbytné pro pozdější dokazování. Pokud je záznamový list v pořádku, policista ho vrátí řidiči. V případě porušení právního předpisu, vyhotovuje

policista protokol o kontrole provozování nákladní/osobní dopravy, který je součástí dopravní nehody. Provede i zápis do informačního systému pro evidenci a zpracování dopravních nehod.

Článek 27 – Dopravní nehoda vozidla přepravující nebezpečné věci v souladu s Dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). V případě nehody vozidla přepravující nebezpečné věci, látky v souladu s ADR nelze vyřešit nehodu příkazem na místě, vždy se zpracovává protokol o dopravní nehodě v silničním provozu, v protokolu musí být uveden i způsob, jakým byla dopravní jednotka označena a zda došlo či nedošlo k úniku přepravované látky. Policista musí vždy sepsat i kontrolní seznam, ve kterém uvede množství a druh přepravované látky. O nehodě musí být vždy vyrozuměno krajské ředitelství policie, aby byla nehoda zaznamenána do informačního systému pro záznam a evidenci dopravních nehod databáze ADR. V případě nehody vozidla přepravujícího výbušné látky nebo předměty, musí policista vyrozumět prostřednictvím operačního střediska i Pyrotechnickou službu pro posouzení stavu přepravovaného materiálu pro zajištění bezpečnosti.

Článek 28 – Dopravní nehoda drážního vozidla. Pokud má na dopravní nehodě účast drážní vozidlo, policista zajistí prostřednictvím operačního střediska příjezd pověřené osoby – tedy pracovníka provozovatele dráhy a dopravce, či pracovníka drážní inspekce.

Článek 29 – Dopravní nehoda s usmrcením osoby. Při dopravní nehodě s usmrcením policista postupuje dle Zákona č. 141/1961. Při podezření, že smrt byla způsobena trestným činem, je vždy nařízena soudní pitva. Policista musí při nehodě zajistit věci usmrcené osoby. K ohledání usmrcené osoby se přizve soudní lékař.

Články 30 – 37 – Zvláštnosti postupu šetření dopravní nehody

- S účastí příslušníka bezpečnostního sboru,
- s účastí příslušníka Úřadu pro zahraniční styky a informace, Vojenského zpravodajství, Bezpečnostní informační služby a Generální inspekce bezpečnostních sborů,
- s účastí příslušníka ozbrojených sil,
- s účastí osoby požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva,

- s účastí poslance nebo senátora Parlamentu České republiky,
- s účastí cizince,
- v souvislosti s použitím donucovacího prostředku,
- v souvislosti s přepravou zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy.³⁷

³⁷ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. Pokyn č. 1, ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Č. j. PPR-38756/ČJ-2020-990440.

4 Prvotní neodkladné úkony na místě dopravní nehody

Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody lze definovat jako soubor opatření, která se dělají ihned po příjezdu na místo nehody a bezprostředně po zorientování se na místě, aby se co nejvíce eliminovaly následky a potencionální další nebezpečí a aby se nepozměnil stav na místě dopravní nehody. Od prvotní fáze je nutné průběžně zajišťovat a chránit stopy před poškozením. Úkony, které je nutné v prvotní fázi provést, nejsou taxativně dány, jejich pořadí a posloupnost je vždy nutné přizpůsobit dané situaci na místě nehody. Nejdůležitější je nejprve zjistit, zda všichni účastníci dopravní nehody, především ti, kteří byli zraněni, jsou na místě, či je známo kde jsou. Zároveň je nutné zabránit dalšímu ohrožení zraněných osob. Všechny prvotní a neodkladné úkony, které je nutné při dopravní nehodě provést, jsou uvedeny v čl. 34 až 47 ZPPP č. 1/2021, upravují postupy výjezdové skupiny dopravní policie při šetření dopravní nehody. Výjezdovou skupinu dopravní policie tvoří minimálně dva policisté, na místo dopravní nehody však může dorazit více policistů z důvodu zabezpečení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jedná se především o policisty z obvodního oddělení. V případě, že se jedná o dopravní nehodu s usmrcením, musí být na místě dopravní nehody přítomen technik a vyšetřovatel z Kriminální služby a vyšetřování.

Mezi prvotní a neodkladné úkony lze zařadit:

- Poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám,
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě,
- předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody,
- označení místa dopravní nehody,
- uzavření místa dopravní nehody, ohledání místa, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením, ale i zamezení vstupu do vozidel, ohledání dopravních prostředků,
- cestou příslušného operačního střediska policie zajistit okamžité opatření,
- úzká spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu,
- zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody,
- nalezení základních informací o příčině vzniku nehody, průběhu dopravní nehody a jejích následků,

- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- po předchozí výzvě k provedení orientačního vyšetření spočívajícího v dechové zkoušce ke zjištění, zda účastníci dopravní nehody podezřelí z přestupku nebo trestného činu (tzn. přečinu či zločinu) spáchaného v souvislosti s touto dopravní nehodou nejsou ovlivněni alkoholem,
- po předchozí výzvě zajištění odborného lékařského vyšetření, zejména odběru vzorků biologických materiálů,
- provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivé příjadu dopravní nehody, např. zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let,
- provedení lustrace vozidel zúčastněných na dopravní nehodě, účastníků dopravní nehody a jejich dokladů,
- zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat.³⁸

4.1 Prvotní vyšetřovací úkony

Prvotní vyšetřovací úkony jsou prováděny policistou na místě dopravní nehody za účelem zjištění a zajištění důkazů, která jsou důležitá pro pozdější dokazování před správním orgánem či soudem. Je třeba brát zřetel na to, že všechny důkazy, které policista shromáždí, budou muset později dokázat protiprávní jednání konkrétní osoby.

Prvotní vyšetřovací úkony jsou následující:

- Ohledání místa silničních dopravních nehod,
- ohledání dopravních prostředků,
- zjištění stavu účastníků silničních dopravních nehod, zda nejsou ovlivněni alkoholem nebo jinými návykovými látkami,
- vyžádání vysvětlení od účastníků a svědků nehody,
- pronásledování účastníka, který po dopravní nehodě z místa ujel, pátrání po vozidle,
- lékařské prohlídky zraněných a ohledání mrtvých osob.³⁹

³⁸ CHMELÍK, J. Vyšetřování dopravních nehod. Praha: MV ČR, 1998, s. 34.

³⁹ PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, s. 148. ISBN 80-7201-212-6.

4.1.1 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody je nejdůležitější činností, protože dochází k trvalému uchování všech důležitých důkazů pro pozdější dokazování. Na základě těchto důkazů budou nezáúčastněné třetí osoby (státní zástupce, soudce či správní orgán) rozhodovat o vině na dopravní nehodě. Všechny stopy při ohledávání místa je nutné číselně označit a důkladně popsat. Důležitým předpokladem objasnění dopravní nehody je dokumentace stop, která se provádí fotograficky. Postup při ohledání místa dopravní nehody má svá specifika ohledně místa činu.

Zvláštnosti místa dopravní nehody jako místa činu:

- Jedná se zpravidla o nedbalostní delikty,
- stopy mohou být znehodnocovány v důsledku činnosti složek IZS, někdy je neúmyslně znehodnocují zvědavci, jindy úmyslně pachatel dopravní nehody,
- na místě jsou často osoby, kterým musí být poskytována první pomoc,
- pachatel obvykle zůstává na místě,
- pachatel se často snaží na místě nehody ovlivnit svědky,
- při ohledání místa dopravní nehody je nutné vedle ostatních úkonů zajistit bezpečnost, a pokud je to možné i plynulost silničního provozu,
- dochází k nim často na místech s intenzivním provozem,
- prostředkem páchaní trestného činu je nejčastěji motorové vozidlo.⁴⁰

Ohledání a jeho účel

Ohledání je kriminalistická metoda, pomocí které se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a zaznamenává materiální situace či stav objektů, které mají vztah k prověřované události. Účelem ohledání je zjištění a zajištění důkazů a skutečností důležitých pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody. Dále slouží ke zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky dopravní nehody.⁴¹

⁴⁰ KOPECKÝ, PAVLÍČEK dopravně bezpečnostní činnost, 1. vydání, Praha: Policie History. 2004, str. 311. ISBN 8086477-24-X.

⁴¹ CHMELÍK, J. ohledání místa činu, Praha: PČR Úřad vyšetřování pro českou republiku, MV ČR, odbor personální práce a vzdělávání, str. 4.

Při ohledání místa dopravní nehody je nutné věnovat pozornost:

- Dopravní situaci na místě – stav povrchu vozovky, dopravní značení, viditelnost, způsob řízení provozu, okolí místa dopravní nehody, přehlednost v místě a omezení v místě dopravní nehody.
- povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem – denní doba, viditelnost, vítr, sněžení
- stavu účastníků dopravní nehody – zda došlo ke zranění, či přítomnost vlivu alkoholu či jiných návykových látek,
- stopám na místě dopravní nehody a jeho okolí – celková sumarizace stop na místě, zajištění každé stopy, na komunikaci, vozidle, účastnících či dokumentace konečného postavení vozidel
- technickému stavu zúčastněných vozidel, konečného postavení, ovládacích prvků vozidla, postavení kol, poškození – poloha bezpečnostních pásů, přepravovaného nákladu, při účasti dětí zkontrolovat autosedačky aj.⁴²

4.1.2 Ohledání dopravního prostředku

Další z prvotních vyšetřovacích úkonů je ohledání dopravního prostředku. Ohledání dopravního prostředku provádí zpravidla dopravní policisté, při samotném ohledání musí postupovat systematicky, je nutné se vždy zaměřit na všechny stopy nacházející se na vnitřní i vnější části vozidla (stopy poškození, části předmětů, které byly zachyceny vozidle, části oděvů, biologické stopy, aj.) Musí být prozkoumána a zaznamenána poloha a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků, poloha a míra poškození bezpečnostních pásů, stav přístrojové desky a další skutečnosti, které budou stěžejní pro určení stavu vozidla. Při vyšetřování dopravní nehody občas nastane situace, že není možné provést detailní ohledání vozidla, nelze přesně stanovit jeho technický stav, který mohl být příčinou vzniku dopravní nehody. K ohledání vozidla a zjištění technického stavu jsou zapotřebí odborné znalosti, ohledání proto musí dělat znalec v oboru silniční dopravy či další specialisté.

⁴² ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. Pokyny ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.1/2021.

Předepsaný postup při ohledání dopravního prostředku

Je velice důležité, aby ohledání dopravního prostředku bylo systematické a nebyly přehlédnuty důležité stopy nacházející se v či na dopravním prostředku. Před samotným ohledáním dopravního prostředku je i důležité zapsat veškeré základní údaje o dopravním prostředku.

- Druh a typ vozidla, registrační značku a mezinárodní poznávací značku,
- platnost technické prohlídky (kontrola štítku na vozidle s údajem v evidenci),
- další charakteristiky o vozidle (barva, VIN kód, stav tachometru, druh motoru, stav pneumatik, aj.),
- u vozidel vybavených tachografickým zařízením, rychloměrným proužkem nebo jiným záznamovým zařízením – výstup z tohoto zařízení,
- celkový záznam a popis konečného postavení vozidla v závislosti na výchozím bodě měření, pomocném bodě a určení ostatních stop nacházejících se na místě dopravní nehody,
- charakteristika a celkový popis poškození vozidla (stanovení vnějších i vnitřních stop).

4.1.3 Lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání usmrcených osob

Při ohledání místa nehody, při které došlo ke zranění či usmrcení osob musí proběhnout lékařská prohlídka. Je důležité zaznamenat polohu těl zraněných či usmrcených v závislosti na okolí a ve vztahu k motorovému vozidlu. Na základě dokumentace bude možné následně určit příčinu jejich zranění či smrti. Lékařskou prohlídku zraněných či usmrcených provádí buď lékař z RZS či lékař zajišťující první pomoc. Pokud zraněný dá souhlas, detailnější popis zranění spolu s lékařskou zprávou vydá policii ošetřující lékař. Detailní ohledání těla usmrcené osoby se na místě nehody neprovádí. Při ohledání usmrcené osoby se stanovuje charakter a rozsah tělesného poškození, charakter místa nálezu a poloha těla, zjišťuje se stav oděvu a případné stopy, které se na těle nacházejí (natržení oděvu, stopy laku, stopy pneumatik při přejetí, aj.). Všechny zjištěné stopy musí policista řádně zadokumentovat.

K dokumentování se používá slovní popis, fotodokumentace někdy i videodokumentace. U usmrcené osoby musí být popsáno tělo, postupuje se od hlavy k dolním končetinám. Popisují a lokalizují se veškeré viditelné stopy související s dopravní nehodou, vše bude následně

doplněno pitvou, při které se zjišťuje příčina úmrtí a zda osoba nebyla před nehodou pod vlivem alkoholu, či jiné návykové látky.⁴³

4.1.4 Zjištění stavu účastníků silniční dopravní nehody

Při vyšetřování dopravní nehody je nezbytné zjistit, zda účastníci dopravní nehody (řidiči či chodci) nebyli pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Testy na alkohol či přítomnost návykové látky se provádí u každé dopravní nehody, neboť velké procento dopravních nehod je zapříčiněno právě řízením pod vlivem. Je vědecky prokazatelné, že řidič pod vlivem vnímá zkresleně realitu, zvyšuje se mu sebevědomí, má zpomalené reakce, zúžené zorné pole, špatné soustředění a mnoho dalších negativ.

Postup při zjišťování přítomnosti alkoholu či jiné návykové látky:

- Laická kontrola (určení stavu řeči, gest, zápachu, pohybu, zornic,....),
- vyloučení onemocnění (epilepsie, hypoglykemie, aj.),
- kontrola měřicího přístroje,
- zaručení věcnosti měření (jídlo, kouření, pití),
- seznámení účastníka s právy a povinnostmi,
- výzva k provedení zkoušky,
- vykonání zkoušky a další opatření dle výsledku.

4.1.5 Pronásledování účastníka, který z místa ujel či utekl

V případě, že účastník dopravní nehody z místa ujede či uteče, musí policista neodkladně zajistit po osobě pátrání prostřednictvím operačního střediska policie. Někdy dochází k opuštění vozidla a místa dopravní nehody viníkem či účastníkem, který v souvislosti s dopravní nehodou dostal šok a není schopen racionálně reagovat. K pátrání po účastníkovi je nutné zjistit informace týkající se popisu osoby (např. výška, popis obličeje, vlasů, očí, případné chování a směr útěku). Při dopravní nehodě může nastat i situace, kdy z místa nehody ujede řidič, který byl účasten nehody. Aby byl pachatel dopaden, je nutné v takovém případě postupovat velmi rychle. Pachatel se nejspíše bude snažit na vozidle zahladit stopy,

⁴³ PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, str. 156. ISBN 80-7201-212-6.

tak aby odstranil věcné důkazy, které by prokázaly jeho protiprávní činnost. Před zahájením pátrání je nutné od svědků zjistit bližší informace k popisu hledaného vozidla (druh a typ vozidla, RZ, barva, druh poškození, směr jízdy apod.). Opatření k dopadení účastníka a vypátrání vozidla se provádějí ve spolupráci se Službou kriminální policie a vyšetřování a základními útvary PČR. Mezi opatření, která se zavádějí při pátrání po vozidle či řidiči, který z místa ujel či utekl, patří například uzávěra prostoru pomocí silničních hlídek, pronásledování účastníka služebními vozidly, pátrání za pomocí stop, které vznikly při poškození například olejové vany vozidla, přehrazení či obsazení možných cest úniku apod.⁴⁴

4.1.6 Vyžádání vysvětlení od účastníků a svědků

Při dopravní nehodě je nutné zjistit všechna fakta, která napomohou objasnit průběh dopravní nehody a zmapovat možné příčiny a míru zavinění ze strany jednotlivých účastníků nehody. K dopravní nehodě dojde ve zlomku vteřiny, díky výpovědím jednotlivých účastníků a případných svědků může dojít k poskládání celkového obrazu nehody a objasnění dané situace.

Je důležité především zjistit:

- Míru účasti jednotlivých osob na vzniku dopravní nehody,
- působení vlivů, které vedlo ke vzniku dopravní nehody,
- podmínky, které mohly dopravní nehodě zabránit, případně, jak je účastníci využili,
- platnost řidičských oprávnění a způsobilost vozidla k provozu,

Při zjišťování příčin, podmínek a děje nehody, hraje důležitou roli čas. Jelikož jsou výpovědi svědků a účastníků významným zdrojem informací, je nutné provést jejich výsledky co nejdříve po dopravní nehodě, časová prodleva mezi nehodou a výsledkem negativně ovlivňuje míru zapamatování informací o nehodě. Nejlepší je provést výsledky ještě v den dopravní nehody, výrazně se snižuje riziko vědomého či nevědomého zkreslení informací. V případě, že to stav účastníků umožní, je nejlepší provést výsledky na místě dopravní nehody. K ověření, zda jsou výpovědi svědků a účastníků objektivní a věrohodné, je nutné zjistit:

⁴⁴ KONEČNÝ, J. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. 1. vydání. Brno: VPŠ MV 2011, str. 52-53. Č. j. MV-50082-1/VO-2011.

- Zda účastník byl schopen vnímat průběh dopravní nehody,
- zda je schopen ji správně reprodukovat,
- zda měli dobré a dostačující předpoklady pro pozorování a vnímání dané situace.⁴⁵

4.2 Stopy silničních dopravních nehod

Stopa je každá změna, která vznikla v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, musí být zjištěitelná, zjistitelná a musí obsahovat významné informace týkající se vyšetřované události. Na místě dopravní nehody většinou nacházíme velké množství paměťových a materiálních stop.⁴⁶

4.2.1 Paměťová stopa

Paměťové stopy jsou velmi důležité pro objasnění příčiny a určení viníka nehody. Stopy se vytvářejí v paměti účastníka či svědka dopravní nehody, díky paměti je možné určit chování jednotlivých účastníků před a po samotné nehodě. Díky paměťovým stopám lze posoudit komplexní průběh nehody. Stopy se získávají prostřednictvím výslechu zúčastněných osob a zdokumentují se pomocí „Úředního záznamu“ dle ustanovení § 158 odst. 5 trestního řádu či dle ustanovení § 61 odst. 5 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.⁴⁷

4.2.2 Materiální stopy

Stopy vznikající působením předmětů či jevů na prostředí, se kterým přicházejí do styku a zanechávají v něm obraz (vlastnosti, části či struktury). Při dopravních nehodách se jedná nejčastěji o stopy po brždění, blokování na vozovce, stopy na zaprášené či zasněžené vozovce, stopy po chůzi, po střetu vozidla s pevnou překážkou, s jiným vozidlem, se zvířem, zvířetem či chodcem.

Mezi materiální stopy lze zařadit:

- Stopy na vozovce,
- stopy na pevných objektech,

⁴⁵ PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, str. 170. ISBN 80-7201-212-6.

⁴⁶ DOLEŽAL, J., NOVÁK, Č., kriminalistické minimum, 1. část, Praha: MV ČR str. 19.

⁴⁷ PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, str. 154. ISBN 80-7201-212-6.

- stopy na zúčastněných vozidlech,
- stopy na tělech obětí či zraněných osob.⁴⁸

Stopy na vozovce

- Stopy různých kapalin – brzdová kapalina, pohonné hmoty, chladící kapalina, aj.,
- stopy dření a vlečení, rýhy,
- stopy ABS,
- stopy smyku,
- stopy jízdy vozidla,
- brzdné stopy,
- blokovací stopy,
- stopy lokomoce,
- biologické stopy – krev, kůže, části tkání, aj.,⁴⁹

Obrázek č. 4 - Blokovací stopa od motocyklu



Zdroj: *Vlastní zpracování, Policie ČR*

⁴⁸ CHMELÍK, J. Vyšetřování dopravních nehod. Praha: MV ČR, 1998, s. 39.

⁴⁹ CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 213. ISBN 978-80-7380-211-0.

Stopy na pevných objektech

Stopy na pevných objektech vznikají při nehodách, kdy vozidlo sjede mimo vozovku. Jedná se o stopy na domech, plotech, svodidlech, stromech, sloupech veřejného osvětlení či elektrického vedení, dopravních značkách. Při střetu s pevnou překážkou lze na místě nalézt stopy po vozidlech v podobě různých střepů, úlomků, části plastů, nárazníků, stopy laku či části náprav či přepravovaných věcí. Při dopravní nehodě s chodcem, či zvěří, na místě se většinou nacházejí i biologické stopy – tkáň, krev, srst.

Obrázek č. 5 - Havárie vozidlo do sloupu elektrického vedení



Zdroj: Vlastní zpracování, Policie ČR

Stopy na zúčastněných vozidlech

Jedná se o stopy, které vznikly v důsledku dopravní nehody, jedná se především o promáčkliny, odřeniny, deformace či destrukce vozidla. Velikost stop je závislá na intenzitě nárazu. Může se jednat i o stopy uvnitř vozidla, jako je ukotvení sedaček, míra deformovanosti volantů, poškození přístrojové desky, čelního skla, různé pozůstatky biologického materiálu (krev, vlasy,...). U nehody je velice důležité zjistit místo nárazu, neplatí pravidlo, že nejvíce poškozená část vozidla určuje místo prvního nárazu, deformace po nárazu mohou být daleko závažnější, než ty, které vznikly při samotném střetu vozidla. U všech stop zjištěných na vozidlech je nutné zjistit:

- Jestli se jedná o stopy, které vznikly v souvislosti s dopravní nehodou,
- jestli a kde existuje protistopa,
- způsob vzniku stopy.⁵⁰

Stopy na zúčastněných vozidlech spolu se stopami na vozovce zpravidla napomáhají zjistit místo střetu a pravděpodobný průběh nehody. V místě nehody je nutné vykonat ohledání místa a provést následnou podrobnou fotodokumentaci.

Stopy na těle oběti či zraněných osob a jejich oděvu

Při dopravních nehodách často dochází k četným vnějším či vnitřním zraněním. Vnější zranění je možné zjistit pouhým okem, jsou většinou stanovená při prohlídce lékařem. V případě vnitřních zranění je nutné, aby se zraněná osoba podrobila podrobnému vyšetření v nemocnici. U usmrčených účastníků dopravních nehod se příčina úmrtí zjišťuje soudní pitvou.⁵¹

⁵⁰ PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, s. 152. ISBN 80-7201-212-6.

⁵¹ PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, s. 153. ISBN 80-7201-212-6.

5 Činnosti výjezdové služby dopravní policie, postup šetření a dokumentace silniční dopravní nehody

Vyšetřování dopravní nehody je soubor činností skládající se ze zjištění, odhalení a dokumentace přestupku či trestného činu spáchaného v souvislosti s dopravní nehodou a porušením zákona o provozu na pozemních komunikacích. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.1/2021 upravuje postupy výjezdové skupiny dopravní policie při šetření dopravní nehody. Výjezdovou skupinu dopravní policie tvoří minimálně dva policisté, na místo dopravní policie však může dorazit více policistů z důvodu zabezpečení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jedná se především o policisty z obvodního oddělení. V případě, že se jedná o dopravní nehodu s usmrcením, musí být na místě dopravní nehody přítomen technik a vyšetřovatel z Kriminální služby a vyšetřování.

5.1 Praktická ukázka činnosti dopravních policistů při šetření dopravní nehody

Dne 14. 6. 2022 v 20:45 večer byla na IOS Liberec nahlášena dopravní nehoda v obci Turnov se zraněním a IOS předalo celou situaci k šetření příslušnému Dopravnímu inspektorátu Semily, službě dopravních nehod bylo sděleno, že veškeré informace k samotné dopravní nehodě mají v mobilní bezpečnostní platformě v systému Karel. Po přihlášení do platformy bylo hlídkou dopravních nehod zjištěno přesné místo dopravní nehody. K dopravní nehodě došlo v obci Turnov, Na Kamenci a bylo dále specifikováno, že došlo ke střetu osobního vozidla s nákladním vozidlem a na místo dopravní nehody už byl vyslán veškerý záchranný systém IZS. V systému Karel bylo uvedeno telefonní číslo na oznamovatelku dopravní nehody.

S oznamovatelkou dopravní nehody se hlídka dopravních nehod ihned telefonicky spojila, aby jim bylo popsáno, co se na místě stalo. Oznamovatelka skupině dopravních nehod sdělila, že se nachází v obci Turnov, ale neví, kde přesně, že není místní a dále uvedla, že nemá čas, že pomáhá na místě nehody, tak byla po telefonu poučena, aby na místě setrvala do příjezdu služby dopravních nehod.

V čase 20:52 hod., v době kdy skupina dopravních nehod vyráží na místo dopravní nehody, ve vozidle je na vysílače navolen status číslo 2 a tím dojde k předání informace IOS Liberec o tom, že „JEDEME NA MÍSTO“. Již při výjezdu ze základny přes systém Karel bylo hlídkou zjištěno, že v čase 20:51 hod. přijeli jako první na místo dopravní nehody hasiči z HZS Turnov, kteří ihned začali pomáhat se zraněnou osobou a řídit provoz na místě dopravní nehody. V čase 20:52 hod. přijíždí na místo záchranná služba Turnov, která si od HZS Turnov přebrala zraněnou osobu a v čase 20:54 přijíždí na místo OOP Turnov.

Při cestě do Turnova bylo hlídkou dopravních nehod v čase 20:58 hod. přes vysílačku od kolegů z OOP Turnov zjištěno, že nedošlo ke střetu osobního vozidla s nákladním vozidlem, ale že došlo ke střetu těchto dvou vozidel a jednoho motorkáře.

O chvíli později hlídka OOP Turnov dává informaci o tom, že mladý řidič osobního vozidla Škoda Octavia byl vyzván k dechové zkoušce a nadýchal 1,83 ‰ alkoholu v krvi a bude s ním provedena po pěti minutách opakovaná druhá dechová zkouška. S řidičem nákladního vozidla byla také provedena dechová zkouška s negativním výsledkem. U motorkáře nebylo možné dechovou zkoušku provést z důvodu toho, že ho lékaři okamžitě na místě nehody uvedli do umělého spánku. Přibližně po pěti minutách hlídka OOP Turnov sdělila službě dopravních nehod, že druhá dechová zkouška měla hodnotu 1,84‰ a zraněný motorkář bude převezen do liberecké nemocnice na traumatologické oddělení.

Na základě zjištěné informace, že se zraněným motorkářem nemohla být provedena dechová zkouška, a že bude odvezen v umělém spánku do Liberce. Přes IOS Liberec vyžádáno odborné lékařské vyšetření s odběrem krve v liberecké nemocnici.

Ještě před příjezdem na místo si členové služby dopravních nehod rozdělují úkoly, kdo co na místě bude dělat a kdo co zařídí. Jeden z hlídky si vezme na starosti veškeré zadávání do systému Lotus Notes, vytvoření všech formulářů týkajících se dopravní nehody, výslech účastníků a zjištění jejich identity. Druhý z hlídky bude mít za úkol zjistit od účastníků prvotní informace o dopravní nehodě, provést ohledání místa dopravní nehody, označit stopy, vyfotit místo dopravní nehody a zaměřit místo totální stanicí.

V čase 21:09 hod. hlídka dopravních nehod přijíždí na místo dopravní nehody a na vysílače dává č. 4, tím dojde informace IOS Liberec, že „JSME NA MÍSTĚ“. Na místě dopravní nehody je od OOP Turnov zjištěno, že řidič vozidla Škoda Octavia s naměřenou hodnotou

alkoholu v krvi nesouhlasí, tím pádem je vyzván k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření s odběrem krve na zjištění hladiny alkoholu v krvi. Hlídka OOP Turnov předala hlídce dopravních nehod veškeré doklady předepsané pro řízení a provoz vozidel od účastníků dopravní nehody. S řidičem osobního vozidla Škoda Octavia a nákladního vozidla hlídka dopravních nehod provedla test na jiné návykové látky soupravou DrugWipe 5S s negativním výsledkem. Hlídka OOP Turnov vyplnila s řidičem žádost o lékařské vyšetření a v čase 21:25 hod. byl řidič hlídkou převezen do turnovské nemocnice k lékařskému vyšetření.

Na místě dopravní nehody je dále zjištěno od přítomných svědků, že účast na dopravní nehodě mělo osobní vozidlo, nákladní vozidlo a dva motorkáři a jeden z motorkářů byl zraněn a odvezen do nemocnice. Nikdo jiný při dopravní nehodě nebyl zraněn. Zde je patrné, že informace o dopravní nehodě se postupem získávání informací od různých účastníků nehody vyvíjí.

Prvotní informace od řidiče a spolujezdce Škoda Octavia byly takové, že řidič kamionu vyjel do protisměru a zadní částí návěsu narazil do jejich přední části vozu a po nárazu došlo k přetočení vozu Škoda Octavia do protisměru a následnému nárazu do jednoho z motorkářů. Druhý motorkář chtěl zabránit střetu a vlivem prudkého brždění přelétl přes říditka motocyklu. Od řidiče nákladního vozidla bylo zjištěno, že jel ve svém jízdním pruhu a v žádném případě do protisměru nepřejel. Doplnující informace byly poskytnuty ze strany svědků, kdy jeden ze svědků měl dokonce kamerový záznam z kamery umístěné na garáži nacházející se u místa dopravní nehody. Samotný kamerový záznam byl předán hlídce dopravních nehod na místě šetření dopravní nehody. Na základě informací od svědků a po zhlédnutí kamerového záznamu bylo stanoveno, že vozidlo Škoda Octavia vjelo do pravotočivé zatáčky nepřiměřenou rychlostí a vyjelo částečně do protisměru, kde narazilo levou přední částí do levé zadní části protijedoucího nákladního vozidla, vlivem nárazu došlo k přetočení osobního vozidla do protisměru, kde v tu dobu za nákladním vozidlem jel motocykl, do jehož levého boku narazil osobní automobil pravým bokem a druhý motorkář jedoucí za prvním motorkářem vlivem prudkého brždění přelétl přes říditka a k přímému střetu s osobním automobilem nedošlo.

Zatímco jeden z policistů hlídky dopravních nehod zadal potřebné informace do programu Lotus Notes a předběžně získával další informace od účastníků, druhý z policistů ohledal místo dopravní nehody a označil stopy na místě dopravní nehody, ke kterým pro lepší orientaci přidělil čísla. Mezitím se řidič osobního vozidla, který měl řidičské oprávnění pouze 2 měsíce, vrátil z lékařského vyšetření na místo dopravní nehody. A policista ze skupiny dopravních nehod mu z programu Lotus Notes vytvořil potvrzení o zadržení řidičského průkazu z důvodu pozitivní dechové zkoušky na přítomnost alkoholu v krvi. K pozitivní dechové zkoušce se řidič vozidla Škoda Octavia vyjádřil a posléze podepsal. Následně bylo řidiči vytvořeno zadržení ORV z důvodu deformace vozidla, dále byla řidiči předána výzva k podání vysvětlení podle § 158 odst. 7 trestního řádu, kdy se měl dne 15. 6. 2022 dostavit na Dopravní inspektorát do Semil k podání vysvětlením k dopravní nehodě. Oba členové výjezdu dopravních nehod se domluvili, že vozidlo Škoda Octavia zajistí na žádost policie tzv. "Memorandum", aby nedošlo k tomu, že řidič vozidla bude během následujících dnů po nehodě, uplatňovat technickou závadu na vozidle. O odtahování vozidla na žádost policie musí být vyrozuměn IOS Liberec, který odtah zajišťuje. Na základě tohoto rozhodnutí byl řidiči vytvořen a předán protokol o vydání věci dle trestního řádu. Druhý policista mezitím pokračoval s úkony na místě nehody, tak že vyfotil místo dopravní nehody, vytvořil náčrtek, který následně podepsal jeden z účastníků a poté zaměřil místo dopravní nehody totální stanicí.

Poškozený motocykl zraněného motorkáře byl předán jeho rodinnému příslušníkovi, který se na místo dopravní nehody sám od sebe dostavil. Řidič nákladního vozidla byl na místě dopravní nehody vyslechnut a bylo mu předáno potvrzení o dopravní nehodě. Dále bylo vozidlo Škoda Octavia předáno řidiči odtahové služby, která přijela na žádost policie a byl vytvořen protokol o zajištění vozidla.

V čase 00:15 hod. hlídka služby dopravní policie ukončuje činnost na místě dopravní nehody a vyrozumí o tom IOS Liberec. Po návratu na Dopravní inspektorát v Semilech jsou v programu Lotus Notes vyplněny statistiky a je vytvořen Protokol o dopravní nehodě, kde je doplněno vylíčení události a dále je vytvořen formulář „digifoto“ a informace pro pojišťovnu. Následně jsou přehrány veškeré informace z programu Lotus Notes do systému ETŘ. A v ETŘ jsou zahájeny úkony trestního řízení a doplněny další potřebné formuláře k samotné dopravní nehodě.

Během následujících dnů jsou dle trestního řádu vyslechnuti všichni účastníci dopravní nehody včetně svědků a majitelů vozidel. Z údajů z měření totální stanice z místa dopravní nehody je vytvořen plánek místa dopravní nehody a z fotografií je vytvořena fotodokumentace. Do protokolu o dopravní nehodě je dopsáno ohledání místa dopravní nehody a ohledání vozidel dále je přizván soudní znalec v oboru dopravy, aby vytvořil znalecký posudek na vozidlo Škoda Octavia. Nakonec je veškerý spisový materiál předán na SKPV k dalšímu šetření.

Shrnutí činností výjezdové služby dopravní policie na místě dopravní nehody:

- Nalezení základních informací o příčině vzniku nehody, průběhu dopravní nehody a jejích následků.
- Informování operačního důstojníka o situaci na místě dopravní nehody.
- Provedení prvotních a neodkladných úkonů na místě.
- Ohledání místa, zajištění stop, ohledání dopravních prostředků.
- Zabránění v další jízdě v případech, které definuje § 118a odst. 1 písmena a) až h) zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Pokud jsou zákonné důvody dle § 118b zákona 361/2000 Sb., může dopravní policista zadržet řidiči řidičské oprávnění, sepíše mu „Potvrzení o zadržení řidičského oprávnění“.
- Zajistit stopy, aby nedošlo k jejich poškození či zničení.
- Vyznačit speciálním sprejem průběh stop na komunikaci, finální postavení vozidel, jednotlivé stopy označit čísly a zadokumentovat je.
- Stanovit prostor pro ohledání místa nehody.
- Stanovení si výchozího bodu měření (VBM), jedná se o bod, který musí být trvalého a relativně neměnného charakteru (sloup, roh domu, svodidla), měl by být umístěn na začátku či konci vymezeného prostoru pro ohledání místa dopravní nehody.
- Určení si i pomocného bodu měření (PBM), který slouží k jednoduššímu a přehlednějšímu popisu měření.
- Stanovení si správné metody pro vyměřování dopravní nehody – metody pravoúhlého, průsečíkového a trojúhelníkového měření, či měření totální stanicí.

Velmi důležitou prací při vyšetřování dopravní nehody je vše pořádně zadokumentovat. Primárně se jedná především o fotodokumentaci, náčrtek místa dopravní nehody případně videodokumentace. Dokumentace je velice důležitá, neboť dotváří celkový obraz situace na místě, pomáhá objasnit průběh případné následky dopravní nehody. Specifikuje vlastnosti a jednotlivé části dopravní nehody, pomáhá dokreslovat všechny skutečnosti z místa nehody. Dokumentace musí být provedena dle zákonných náležitostí, aby získané informace mohly být použity k usvědčení viníka nehody. Musí poskytnout skutečný obraz celkové situace z místa dopravní nehody, aby umožnila dalším subjektům (další pracovníci Policie, soudnímu či správnímu orgánu) si vytvořit co nejlepší představu o situaci na místě dopravní nehody.

Dokumentace musí plnit funkce jako:

- Důkaz,
- prostředek prověrky,
- prostředek ilustrace,
- pátrací pomůcka,
- podklad pro znalecké zkoumání.

5.2 Způsoby zaznamenávání důkazů z místa dopravní nehody

Mezi hlavní způsoby zadokumentování místa dopravní nehody se řadí popis místa dopravní nehody a sepsání protokolu o nehodě v silničním provozu, protokolu o nehodě s projednáním, záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří či záznam o dopravní nehodě. Dále se provádí fotodokumentace či videodokumentace a topografická dokumentace, která obsahuje náčrtek popřípadě plánek místa.

- Zajištění důkazních předmětů – obstarání všech důležitých předmětů potřebných pro případné pozdější dokazování.

5.2.1 Způsoby zaprotokolování dopravní nehody

Každá nehoda je jiná a různě specifická, má různé druhy následků. Může se jednat o nehody, při kterých se potlučou pouze plechy, odře lak nebo se na druhé straně může jednat o nehody s vážnými následky, vysokou výší škody či v krajním případě i s úmrtím. Podle druhu dopravní nehody, dle jejich příčin a následků se musí správně zaprotokolovat. Existují čtyři druhy protokolů, každý má svá specifika a určité náležitosti.

Buď je možné řešit dopravní nehodu na místě pomocí blokového řízení – sepíše se „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“, nebo bude oznámena příslušnému správnímu orgánu (nebo se bude vyšetřovat jako trestný čin) – pak se sepíše „Protokol o nehodě v silničním provozu“, nebo pokud to byla nehoda zaviněna zvěří – tak se sepíše „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“, tyto tři protokoly pracovník policie zpracovává v systému Lotus notes. Jedná se o speciální počítačový program, který umožňuje pracovat i offline, tedy umožňuje zpracovávat nehody rovnou na místě i s možností vytvořit potřebné náležité dokumenty.

Poslední možností je, že se jedná o nehodu, která nesplňuje oznamovací povinnost – poté se sepisuje „Záznam o dopravní nehodě - tzv. Euroformulář“.

Protokol o nehodě v silničním provozu

Pokud nelze dopravní nehodu vyřešit na místě pomocí blokového řízení, policie využije protokol o nehodě v silničním provozu, který bude podkladem pro další vyšetřování. Příklad protokolu v silničním provozu je uveden v příloze č. 2. Protokol se používá u nehod, kdy dojde ke zranění, usmrcení, u nehod osob, které byly pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, či u nehod s podezřením na pojistný podvod, technickou závadu nebo střet s domácím zvířetem. Používá se i u nehod, kde nebyl zjištěn pachatel a u dodatečně oznámených nehod – vozidla už se nenacházejí v původním postavení, stopy po nehodové události se na místě již nenacházejí, u účastníků již není možné vyloučit možné požití alkoholu či návykových látek. Na protokol o nehodě v silničním provozu se řeší i případy, kdy účastník nehody nesouhlasí se zaviněním. Protokol obsahuje několik oddílů, které je potřeba doplnit. Aby došlo k usnadnění, některé údaje je možné získat rovnou z databáze (údaje o účastnících, o vozidle, o řidičských oprávněních). Policista musí doplnit právní kvalifikaci, popsat děj nehody, identifikovat veškeré stopy nalezené na místě nehody, popsat dopravní situaci na místě, kvalifikovat znehodnocení vozidel a věcí, uvést datum a čas nehody, stanovit přesné informace o místě nehody pomocí GPS souřadnic, udat časovou osu – začátek a konec vyšetřování na místě dopravní nehody, uvést zavedené postupy, které byly provedeny na místě – dechová zkouška na přítomnost alkoholu či jinou návykovou látku, odběr krve, veškerá fotodokumentace, vyhotovení náčrtku, zadržení řidičského oprávnění atd. Na závěr se celá předá příslušnému správnímu orgánu k případnému dalšímu šetření a konečnému rozhodnutí v dané věci.

Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Do protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním se uvádějí nehody, které podléhají oznamovací povinnosti, je u nich způsobena škoda na majetku třetí osoby, jedná se například o poškození dopravního značení, zábradlí, svodidel, různého oplocení apod.. Podoba protokolu je uvedena v příloze č. 3. Tyto nehody musí být možné řešit v blokovém řízení a řidič s pokutou musí souhlasit. Protokol je hodně obdobný jako „Protokol o nehodě v silničním provozu“, ale je zjednodušený, nezaznamenávají se stopy. K popsání stop z místa nehody slouží pouze náčrtek z místa nehody.

Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Protokol je použit výhradně při střetu s lesní zvěří, nikoli se zvířetem. Jeho podoba je uvedena v příloze č. 4. Jde o nehodu, kde na vině není řidič vozidla, ale lesní zvěř, která ve většině případů vrhne před vozidlo a řidič vozidla nemá šanci na tak krátkou vzdálenost jakkoliv zareagovat a střetu se zvěří zabránit. Aby mohl být záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří použit, musí situace na místě splňovat všechny následující podmínky:

- Na místě nehody musí být přítomna poražená zvěř či její část,
- při střetu s lesní zvěří nesmí dojít ke zranění osob,
- na poškozeném vozidle nesmí být uplatněna technická závada,
- řidič nesmí být pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky.

Do záznamu o nehodě se vyplňují informace o vozidle, řidiči, spolucestujících, rozsah poškození a popis děje nehody a nalezených stop na místě nehody, vyplňuje se i jakému spolku a zodpovědné osobě ze spolku byla usmrcená zvěř předána.

Záznam o dopravní nehodě

Na Záznam o dopravní nehodě se řeší nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti. Účastníci dopravní nehody se mohou vzájemně dohodnout na tom, kdo je na vině a nemusí nehodu vůbec policii hlásit. Jde to pouze u nehod, při kterých není poškozena třetí osoba (poškození komunikace, značení, plotu, budovy, veřejného osvětlení, apod.), nedojde ke zranění účastníků a škoda nepřesáhne na některém z vozidel, včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč. Účastníci dopravní nehody si mezi sebou vyplní Záznam o dopravní nehodě a celou situaci pak řeší následně pouze s pojišťovnou. Účastníci dopravní nehody se i při splněných podmínkách o sepsání Záznamu o dopravní nehodě na policii obrátit. Policie pak bude celou situaci dále šetřit. V obou případech se do Záznamu o dopravní nehodě

vyplní čas, místo dopravní nehody, její průběh a následek a na závěr podpisy obou zúčastněných řidičů. Záznam o dopravní nehodě, tzv. Euroformulář má mezinárodní podobu a vyhotoven v několika jazycích a je propisovací, aby si každý účastník mohl nechat jednu kopii, je zapotřebí ho vyplňovat čitelně, propisovací tužkou, aby došlo k propsání na kopii. Tiskopis Záznamu o dopravní nehodě je přiložen v příloze č. 5.

Pokud je na místo pozvána i policie, i když ta povinnost zde nevznikla, Policie nehodu vyšetří v blokovém řízení jako přestupek v dopravě, na zadní stranu Záznamu o dopravní nehodě obou účastníků vyznačí způsob šetření a jednu kopii zaeviduje.

Evidence dopravních nehod

Od roku 1997 se dopravní nehody evidují do programu Lotus Notes, což byl zásadní pokrok v evidenci a usnadnění práce policistům pracujících na dopravních nehodách. Do té doby se dopravní nehody evidovaly pouze v papírové formě, psaly se Deníky dopravních nehod a protokoly. Od 1. 9. 2022 dopravní inspektorát přechází na nový program EDN, z každého kraje byl vybrán jeden okres, který v tomto novém programu od tohoto data pracuje. Od 1. 1. 2023 přejdou na tento program všechny kraje a program Lotus Notes skončí.

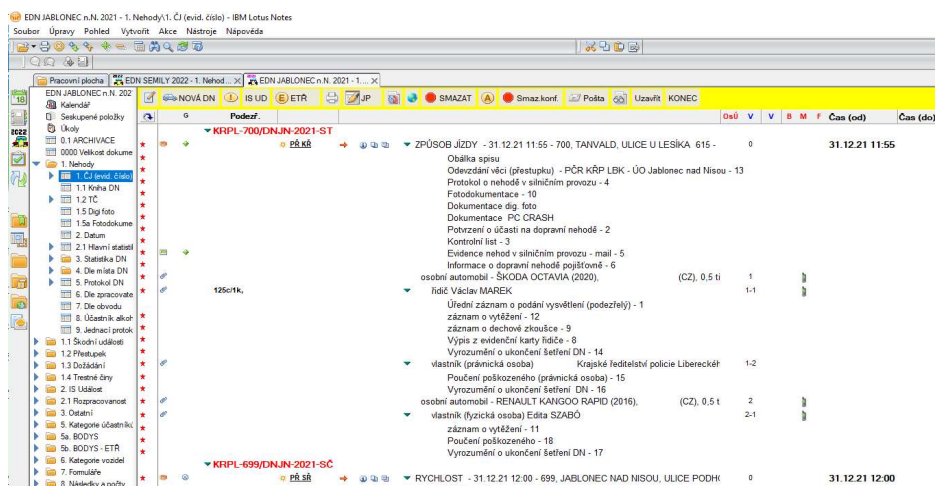
Program Lotus Notes

je softwarový program, vyvinutý pro potřeby dopravního inspektorátu, slouží k zaznamenávání dopravních nehod. Program obsahuje speciální formuláře, po zadání základních údajů dojde k automatickému předvyplnění. Policistům výrazně usnadňuje zdoluhavé vyplňování, je možné ho používat i v off-line režimu bez připojení internetu v terénu, kdy do něho policisté potřebují zadávat veškeré informace o místě dopravní nehody (přesná pozice se určuje GPS přístrojem), o účastnících a jiné podstatná data. Přímo na místě lze z programu vytisknout potřebné výstupy – protokoly, výpovědi účastníků, žádosti pro nemocniční zařízení či další různé formuláře a potvrzení.

Další funkce programu Lotus Notes, kterou policisté využívají je lustrování osob a vozidel. Z databáze je možné přímo z místa nehody získat veškeré informace o vozidlech (značka, barva, typ, atd.), o účastnících nehody. Policisté okamžitě na místě vyšetřování zjistí, zda po osobě není vyhlášeno pátrání, výpisy z evidenční karty řidiče, fotografii (pokud účastník nemá u sebe doklady, slouží lustrace k usnadnění identifikování osoby) a další důležité informace.

Pomocí programu se evidují škodní události, přestupky, dožádání, trestní činy. Z programu se odesílají statistické údaje na statistické oddělení krajského ředitelství, informace na Českou kancelář pojistitelů a na zdravotní pojišťovny. Policista, který dopravní nehodu zpracovává, je povinen po zpracování základní spisové dokumentace nehodu importovat do ETR, kde bude k evidenčnímu číslu přiděleno číslo jednací, je na policistovi, zda bude dále nehodu zpracovávat v programu Lotus Notes nebo v ETR, pokud bude pokračovat v Lotus Notes, musí dokumenty průběžně vkládat do ETR. Každý policista z dopravního inspektorátu má svůj ID - soubor, který slouží k přihlášení do programu Lotus Notes.

Obrázek č. 6 - Program Lotus Notes



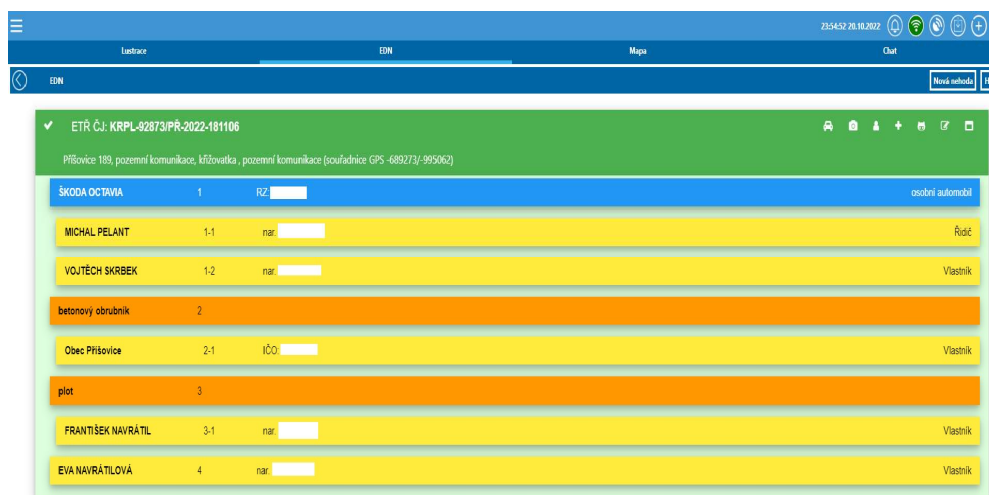
Zdroj: Vlastní zpracování, Policie ČR

Program EDN

Tento program plně navazuje na již zmiňovaný Lotus Notes, ale už pracuje v režimu online, takže už nefunguje bez připojení k internetu, tím pádem musí být na místě nehody signál. Do programu se vkládají veškeré informace o konkrétní dopravní nehodě, stejně jako v programu Lotus Notes s tím rozdílem, že po vyplnění základní tabulky se základní tabulka uloží a vše se automaticky odešle do ETR a již na místě dopravní nehody vznikne č. j. Poté se postupuje stejným způsobem jako v programu Lotus Notes (zadají se veškeré informace o vozidlech, osobách, poškozených předmětech, zvěři atd.) jediný rozdíl oproti programu Lotus Notes je v tom, že u vozidel je již automaticky vyplněné, od kdy, do kdy a zda vůbec je vozidlo pojištěné a u jaké pojišťovny. Další změna je v tom, že jakýkoliv vytvořený formulář na místě dopravní nehody je automaticky zaslán do systému ETR. Statistiky

dopravních nehod se již vyplní v programu EDN a poté se odešlou do ETR. Statistické údaje, informace pro Českou kancelář pojistitelů a zdravotní pojišťovny jsou zaslány až z ETR. Nově i veškerou spisovou dokumentaci dopravní policista zpracovává v systému ETR. Program EDN se po odeslání dopravní nehody do ETR uzamkne a již už nic nelze z EDN ke konkrétní dopravní nehodě doplnit a policista pracuje pouze s ETR.

Obrázek č. 7 - Program EDN



Zdroj: Vlastní zpracování, Policie ČR

5.2.2 Zadokumentování místa dopravní nehody

Základní obsah dokumentace dopravní nehody:

- Fotodokumentace,
- videodokumentace,
- topografická dokumentace.

Fotografická dokumentace

Fotodokumentace je nepostradatelnou částí zadokumentování místa dopravní nehody, díky ní lze zachytit důležité stopy a vytvořit si reálný obrázek o místě, kde se dopravní nehoda stala. Fotodokumentace zaznamenává číselné označení všech stop, provádí se pomocí vyhotovení celkových záběrů z místa, pomocí zachycení polodetailů a detailů. Při pořizování fotodokumentace je třeba dbát na základní požadavky, neboť z vyhotovených snímků bude posuzovat nehodu správní orgán, státní zástupce nebo i soudní znalec. Pořízené snímky nesmí být v žádném případě nijak nekvalitní a rozmazané.

Základní požadavky fotodokumentace:

- Zachytit co nejdříve a nejcelistvější obraz z místa nehody,
- napomoci ke zjištění příčin nehody a zachycení všech stop s nehodou souvisejících.⁵²

Posloupnosti při pořizování fotodokumentace na místě dopravní nehody:

1. Zadokumentování souhrnného obrazu ve směru jízdy viníka nehody – celkový náhled na situaci na místě nehody – vozovka, nejbližší okolí, finální rozestavění vozidel, dopravní značení, výhledové podmínky, celkový obraz stop.
2. Zdokumentování podrobnějšího obrazu ve směru jízdy viníka nehody.
3. Zachycení pohledu proti směru jízdy viníka.
4. Zadokumentování souhrnného pohledu ve směru jízdy poškozeného.
5. Zachycení podrobného pohledu ve směru jízdy poškozeného.
6. Zdokumentování obrazu proti směru jízdy poškozeného.
7. Zachycení polodetailních a detailních snímků dílčích stop, vozidel, poškození, usmrcení osob.
8. Zadokumentování výhledových podmínek jednotlivých účastníků nehody.
9. Zdokumentování viditelnosti a čitelnosti dopravního značení.
10. Ostatní snímky – nafocení dokladů, registračních značek, známek technické kontroly, VIN, apod.⁵³

Videodokumentace místa dopravní nehody

Videodokumentace slouží stejně jako fotodokumentace k vytvoření co nejdětalnějšiho obrazu místa dopravní nehody. Videodokumentace se obstarává především při závažných dopravních nehodách. Je prováděna technikem výjezdové skupiny Služby kriminální policie a vyšetřování, pracovník je na pořizování videodokumentace vyškolen. Nutností je pořízení videodokumentace v určité kvalitě, aby bylo možné ji použít jako důkazní materiál.

Topografická dokumentace

Topografická dokumentace slouží k dokreslení slovního popisu dopravní nehody, bohužel nelze za pomoci náčrtku či plánu dokonale zachytit úplně vše. Poskytuje však informace o rozměru, tvaru a vzájemném umístění jednotlivých objektů a stop na dokumentovaném

⁵² PORADA, V. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, s. 300. ISBN 80-7201-212-6.

⁵³ KONEČNÝ J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 69, MV-50082-1/VO-2011.

místě. Náčrtek a plánec se dnes většinou tvoří prostřednictvím programu v počítači a měl by být co nejvíce jasný, přesný a přehledný.

Pro největší přehlednost náčrtku a plánu se používají zavedené značky, symboly a číselná označení pro označení stop, věcí a vozidel. Použité značky, symboly a čísla vždy uvádí legenda náčrtku a plánu. Mezi stopami na místě dopravní nehody a stopami na náčrtku, plánu a v protokolu o dopravní nehodě musí panovat shoda.

Náčrtek místa dopravní nehody

Při vyšetřování dopravní nehody se v průběhu ohledání místa nehody vypracovává náčrtek místa dopravní nehody, jedná se o půdorysové vyobrazení místa nehody, které znázorňuje všechny podstatné a důležité náležitosti, uvádí míru, délku, vše se znázorňuje za pomoci kót. Náčrtek slouží jako šablona pro vypracování plánu místa nehody, proto musí být zpracován co nejdůkladněji, nejpřehledněji a nejsrozumitelněji. Podoba náčrtku je znázorněna v příloze č. 6.

Druhy náčrtků:

Orientační náčrtek – jde o náčrtek, který zobrazuje umístění dopravní nehody v prostředí, specifikuje nejbližší okolí (průběh terénu, podstatné objekty, aj.).

Situační náčrtek – znázorňuje všechny objekty, které souvisí s dopravní nehodou a mohou vést k jejímu objasnění, zobrazuje především stopy, rozmístění vozidel, označení míst, kde byli přítomni svědci, apod..

Polodetailní či detailní náčrtek – zaměřuje se na malé úseky dopravní nehody, znázorňuje dílčí vozidla, jednotlivé stopy a věci a znázorňuje jejich umístění na místě dopravní nehody.

54

Pravidla pro vypracování náčrtku z místa dopravní nehody

1. Určení výchozího bodu měření (VBM) – jedná se o bod, který má trvalý a neměnný charakter – jedná se o např. sloup veřejného osvětlení, roh domu, pilíř mostu, svodidla.

⁵⁴ PORADA, V. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 294. ISBN 80-7201-212-6.

2. Stanovení pomocného bodu měření (PBM) – jde o body, které slouží ke snadnějšímu a přehlednějšímu popisu měření – může to být, strom, okraj vozovky.
 3. Na základě situace na místě stanovit nejlepší variantu měření.
 4. Zaznamenat veškeré stopy, u kterých může dojít k znehodnocení, poškození, či ztrátě.
 5. Pro náčrtky dopravní nehody má dopravní policie speciální papír formátu A4, který je na dopravní nehody uzpůsobený, už je na něm předtištěno místo pro čas, datum, komunikaci, číslo jednacích, kolonky pro podpisy řidičů. Náčrtky pořízení z místa nehody musí být opatřeny podpisy řidičů, pokud se na místě nikdo nenachází, podepíše náčrtek pouze policista, který náčrtek vyhotovil.
 6. Čísla stop na místě nehody se musí shodovat s fotodokumentací i s protokolem o nehodě.
 7. Zaznamenané předměty v náčrtku se dle jejich vzdálenosti od VBM označují pomocí kót, je možné kótovat vzdálenost i od PBM.
 8. Pokud dojde k odtažení vozidel z výchozího stavu po nehodě, polohy vozidel před odtažením se do náčrtku zaznamenávají přerušovanou čarou, dojde i k záznamu do protokolu o nehodě. Je nutné v tomto případě stanovit nejvhodnější metodu měření.
- Zaměřování dopravních nehod je velice důležitá a náročná činnost. Náčrtky dopravních nehod vykonává výjezdová služba dopravní policie. Pomocí měření se určují vzdálenosti jednotlivých vozidel, stop a předmětů, důležitých pro záznam stavu na místě dopravní nehody. ⁵⁵

Plánek místa dopravní nehody

Stejně jako náčrtek zobrazuje plánek půdorysně místo nehody, avšak plánek je zdokonaleným obrazem náčrtku a je vyhotoven ve specifickém měřítku. Patří k hlavním částem dokumentace místa nehody. Příklad vyhotovení náčrtku je uveden v příloze č. 7. V minulosti se plánek vyhotovoval ručně, nyní je využíván v počítači program PC-Crash. Plánek je kreslen v měřítku 1:200, pokud se plánek na formát papíru nevejde, použije se měřítko 1:300. Do počítačového programu si policista sám zadává formát papíru a poté měřítko tak, aby byl článek čitelný pro další šetření.

⁵⁵ KONEČNÝ J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Brno. Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 67, MV-50082-1/VO-2011.

Základní formální náležitosti plánu:

- Razítko útvaru policie, který plánek vyhotovuje,
- věc a specifikace účastníků,
- číslo jednací,
- označení světových stran,
- měřítko,
- datum vypracování,
- legenda,
- podpisová doložka zpracovatele vč. podpisu.

Obsahové náležitosti plánu:

- Specifikace místa dopravní nehody a vozovky,
- finální rozmístění vozidel, věcí, zraněných či usmrcených osob,
- stopy vozidel,
- věci, předměty a všechny stopy s nehodou související,
- specifikace místa, odkud svědci viděli nehodu a jejich směr pohledu,
- přesné umístění dopravního značení,
- upřesnění okolí dopravní nehody,
- přesné stanovení VBM,
- konkrétní umístění PBM,
- vyznačení směru jízdy vozidel a ostatních účastníků nehody.⁵⁶

Základní druhy vyměřovacích metod:

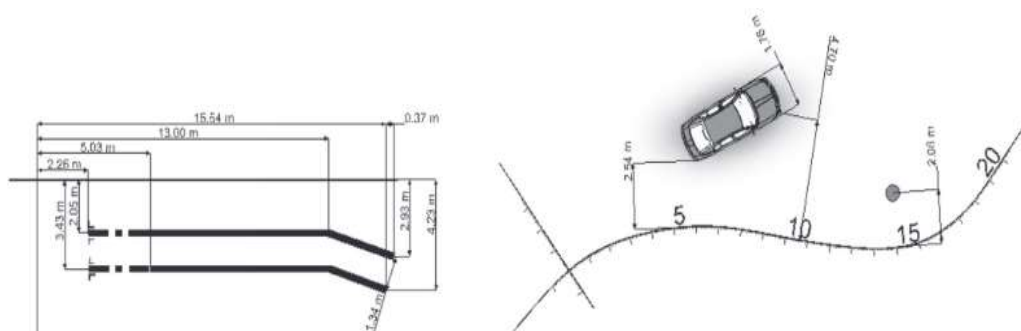
- Metoda pravoúhlého měření – ortogonální,
- metoda průsečného měření – průsečíková,
- metoda trojúhelníkového měření – trojúhelníková.

⁵⁶ KONEČNÝ J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011, s. 68, MV-50082-1/VO-2011.

Metoda pravoúhlého měření – ortogonální

Metoda vhodná k zaměřování rovných úseků, nevhodná k zaměřování zatáček. Při měření dochází ke vztyčování kolmic na přímce směrem k měřeným bodům. Nejčastěji se používá od vytyčených hranic místa nehody a jedním směrem.⁵⁷

Obrázek č. 8 - Metoda pravoúhlého měření

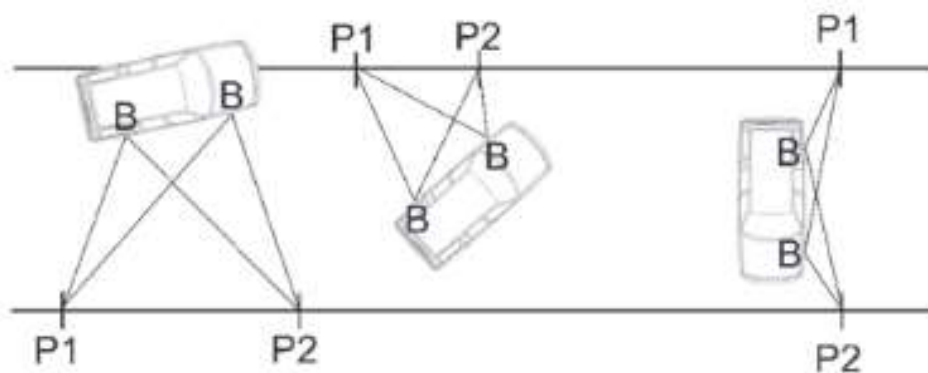


Zdroj: *Metody dokumentace místa dopravní nehody, Soudní inženýrství 2018*

Metoda průsečného měření – průsečková

Metoda, při které dochází k zaměření jednotlivých předmětů, vozidel a dalších stop společně s minimálně dvěma pevnými body, které jsou pomocné. Označují se jako P1 a P2. Měření se provádí prostřednictvím ocelového pásma.⁵⁸

Obrázek č. 9 - Průsečkové měření



Zdroj: *Metody dokumentace místa dopravní nehody, Soudní inženýrství 2018*

⁵⁷ CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009 s. 318. ISBN 978-80-7380-211-0.

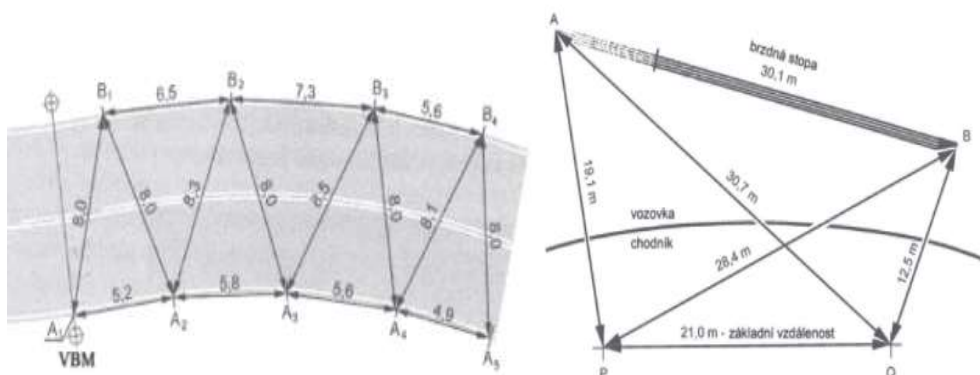
⁵⁸ CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 319. ISBN 978-80-7380-211-0.

Metoda trojúhelníkového měření – trojúhelníková

Metoda se používá všude tam, kde není možné použít metodu pravoúhlého ani průsečíkového měření. Především tam, kde se musí vyměřovat velmi členitý terén komunikace, zatáčka či křižovatka.

Používají se jen VBM a metoda je velice časově náročná. Dochází k zaměřování délek a prostoru pomocí pokrytí prostoru fiktivní sítí trojúhelníků.⁵⁹

Obrázek č. 10 - Metoda trojúhelníkového měření



Zdroj: *Metody dokumentace místa dopravní nehody, Soudní inženýrství 2018*

Metoda měření totální stanicí

K zaměřování místa dopravní nehody slouží přístroj totální stanice. Totální stanice je doplněna odrazným hranolem a lze s ní měřit i větší vzdálenosti, jakou jsou dlouhé úseky, rozlehlé křižovatky či dálnice. Při samotném měření totální stanicí je velice důležité zvolit vhodné místo pro výchozí bod měření, ze kterého musí být vidět na všechna důležitá místa dopravní nehody a ve směru měření nebyla žádná překážka. Totální stanicí se zaměřují konečná umístění vozidel, jednotlivé stopy a další upotřebitelné stopy důležité pro objasnění dopravní nehody. Pokud nehoda vznikla v členitém terénu a rozhledu se vyskytují překážky, zabraňující přímému měření, provede se tzv. přestaničení. Totální stanicí je nutné přemístit na jiné místo a musí se zaměřit tři stejné pomocné body, které se shodují s body před samotným přemístěním, následně je možné dále zaměřovat místa, která dříve nebylo možné z důvodu špatného rozhledu zaměřit. Po zaměření přímo na místě dopravní nehody se získaná data zpracovávají.

⁵⁹ CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 320. ISBN 978-80-7380-211-0.

Totální stanice podporuje ukládání dat ve většině běžně užívaných formátů, nejčastěji užívaná koncovka pro účely dopravní policie je „txt“. Tento formát souboru se následně vloží do programu King, kde se popíše jednotlivé pomocné body a stopy. V programu King se po uložení vytvoří legenda, popis ohledání místa nehody a textový soubor se přemění na koncovku „dxf“, se kterou se dále pracuje v programu PC Crash, ve kterém se vytvoří plánec místa dopravní nehody, popis ohledání místa nehody se vloží do protokolu o dopravní nehodě.

Robotická totální stanice

Od začátku roku 2020 se pro zaměření místa dopravní nehody začaly používat robotické totální stanice, jako první je používali pracovníci dopravní policie v Libereckém kraji. K zaměřování robotickou stanicí už nejsou zapotřebí dva policisté, zaměřování už zvládne pouze jeden policista, což vedlo k velkému usnadnění a zrychlení samotného zaměřování. Robotická stanice je schopná zaznamenat stopy až na vzdálenost 800 metrů. Policisté ovládají nově přístroj pomocí tabletu, na kterém krásně vidí celkové rozmístění měřených bodů. Po chybném zaměření mohou špatně zaměřený bod smazat a následně znovu zaměřit.

6 Statistiky dopravních nehod na území ČR

Paragraf 123 zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ukládá policii ČR povinnost evidovat silniční dopravní nehody. Evidence musí obsahovat údaje o účastnících dopravní nehody, data o zúčastněných vozidlech, informace o místě a době dopravní nehody a údaje o příčinách dopravní nehody.

Centrálně eviduje dopravní nehody Ministerstvo vnitra ČR. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, Odbor inženýrsko technických činností data dále zpracovává a každoročně vydává statistický přehled s názvem Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR. Statistická evidence a její další zpracování má nepostradatelný význam při rozhodovacích procesech při snaze zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Díky povinnosti evidence dat o dopravních nehodách a informací s tím souvisejících jsou pak přístupná velice obsáhlá a spolehlivá data poskytující důležité informace.

Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích ČR obsahuje:

Základní údaje o nehodách se pro statistické účely dále dělí na:

- Nehody dle zavinění – se nehody rozdělují na nehody zaviněné řidiči osobních vozidel, nákladních vozidel, řidiči motocyklů, cyklisty a chodci. Dále se dělá na nehody s účastí cyklisty a s účastí chodce. Jedná se o velice členitou a rozsáhlou část statistiky.
- Nehody pod vlivem alkoholu - tvoří samostatnou kategorii sledování, statistiky určují, zda byl viník nehody pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek a do jaké kategorie intervalu hodnot promile lze viníka zařadit. Ze statistik lze vyčíst v jakém kraji je kolik viníků nehod pod vlivem alkoholu, v jakých měsících i v jakých dnech v týdnu dochází k nehodám pod vlivem alkoholu.
- Nehody dle místa – rozlišují se nehody podle místa vzniku, jestli vznikly v obci či mimo obec, o jaký druh komunikace šlo (dálnice, silnice I.;II.;III. třídy, sledovaná křižovatka, sledovaná komunikace či místní komunikace), dále se zde řeší i směrové poměry komunikace (přímý úsek, úsek po projetí zatáčky, zatáčka, kolika ramenná křižovatka či okružní křižovatka). Do těchto statistik jsou zařazeny i srážky s vlakem (dílčí rozdělení je či na zabezpečeném/nezabezpečeném přejezdu či mimo železniční přejezd).

- Časové rozložení nehod – sleduje rozložení nehod po měsících, po dnech v týdnu i podle hodin, stanovuje za rok i dny s nejvyšším počtem nehod a dny s nejvyšším počtem usmrcených osob.
- Následky dopravních nehod – v této kategorii statistiky sledují pouze usmrcené osoby, rozdělují je z hlediska pohlaví, věku, podle místa a druhu vozidla, samostatnou kategorií tvoří děti, (zkoumá se, kde dítě v autě sedělo, zda bylo připoutáno, nebo jestli bylo chodcem či cyklistou).
- Hmotné škody – výši hmotné škody odhaduje na místě nehody příslušník Policie ČR, ročně se stanovuje průměrná hmotná škoda na jednu nehodu, dále se zkoumá, jaké jsou výše škody u nehod s usmrcením, u nehod s těžkým či lehkým zraněním a u nehod pouze s hmotnou škodou bez zranění.
- Druh nehody – rozděluje nehody dle druhu na srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, srážku s vozidlem zaparkovaným, srážku s pevnou překážkou (sloup, strom, zeď, sloupek dopravní značky, svodidlo, zábradlí,...), srážku s chodcem, s lesní zvěří, s domácím zvířetem, s vlakem, s tramvají, dále havárii či jiný druh nehody.

Data o nehodách v krajích – obsahuje značně rozsáhle statistiky a ukazatele nehodovosti o jednotlivých krajích v ČR.

Data o nehodách v okresech – poskytuje informace o nehodách v jednotlivých okresech, statistiky o celkovém počtu nehod a počtu usmrcených, těžce, lehce zraněných i o nehodách pod vlivem alkoholu.

Následně usmrcené osoby – v české evidenci dopravních nehod se již od roku 1980 sledují i počty osob, které zemřely na následky zranění utrpěných při dopravních nehodách na komunikacích v době od 24 hodin do 30 dnů od nehody. Osoby, které zemřou do 24 hodin po nehodě, se započítávají do základních statistik.

Nehody v Evropě – v mezinárodním měřítku se převážně porovnávají hodnoty počtu usmrcených na 1 milion obyvatel.

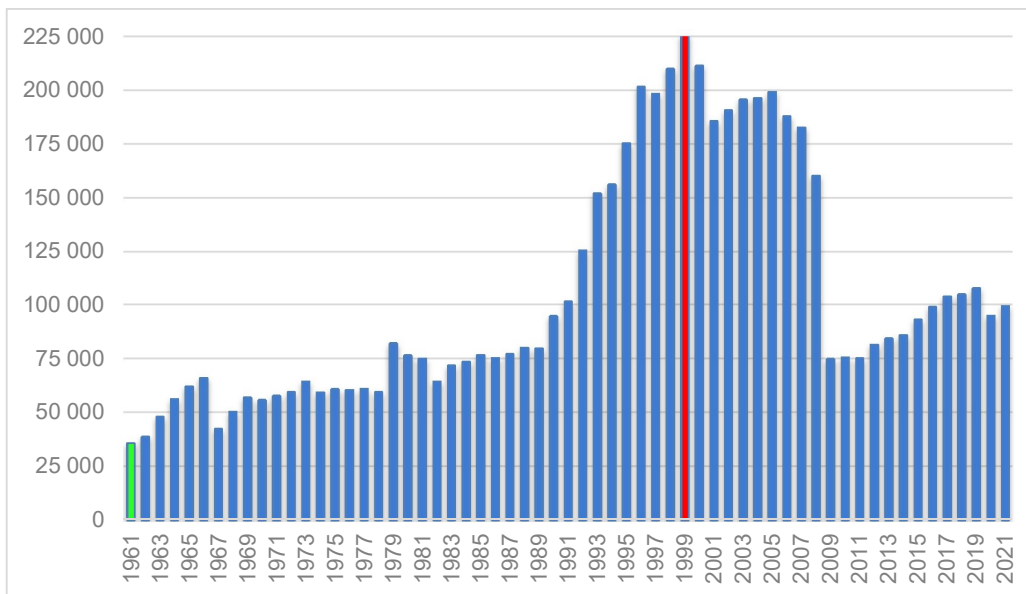
Další tabulkové přehledy a přílohy.⁶⁰

⁶⁰ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: MV České republiky.

6.1 Vývoj dopravních nehod na území ČR

Za celou historii sledování došlo k nejméně nehodám v roce 1961 v počtu 35 842 nehod. Počet nehod má od roku 2009 mírnou vzrůstající tendenci, nejvyšší počet nehod v historii statistického sledování od roku 1961 byl v roce 1999, kdy na silnicích došlo celkem ke 225 690 dopravním nehodám. Od roku 1999 počet nehod už nerostl, až na pár mírných vzestupů převážně klesal, mezi obdobím 2008 a 2009 byl pokles počtu nehod hodně výrazný, z 160 376 nehod v roce 2008 klesl na 74 815 v roce 2009, od té doby opět počet nehod mírně roste. Tento výrazný pokles byl způsoben navýšením hodnoty hmotné škody pro ohlašovací povinnost (nad 100 000 Kč), mnoho řidičů už nemělo povinnost dopravní nehodu hlásit policii, stačilo sepsat Záznam o dopravní nehodě - tzv. Euroformulář a do policejních statistik se pak tolik dopravních nehod nedostalo. Pro zajímavost se dle dostupných údajů na Záznam o dopravní nehodě řešilo v roce 2019 dalších 35 456 nehod, v roce 2020 to bylo 29 321 a v roce 2021 to bylo 32 455 nehod, tyto počty dopravních nehod se do policejních statistik ani nedostaly. Vývoj počtu dopravních nehod znázorňuje graf č. 1.

Graf č. 1 - Vývoj počtu nehod za období 1961 - 2021



Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

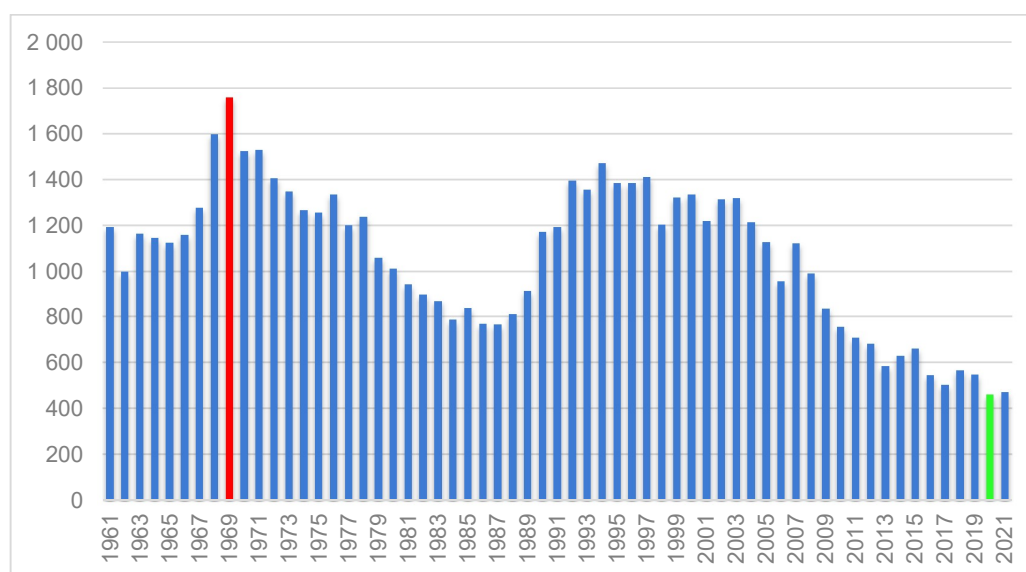
V roce 2019 bylo šetřeno 107 572 nehod, tedy na každý den roku připadalo vyšetřování v průměru 294,72 nehod. V roce 2020 počet nehod nejnižší za posledních pět let, výrazný vliv na snížení nehodovosti měl bezpochyby pokles mobility osob při koronavirové

pandemii. Policie v roce 2020 šetřila v průměru každý den 259 nehod. V roce 2021 došlo opět k mírnému nárůstu počtu dopravních nehod, neboť protiepidemická opatření nebyla tak přísná a nedošlo k takovému výraznému omezení mobility osob jako v předešlém roce. Policie ČR řešila v minulém roce celkem 99 332 dopravních nehod v průměru každý den tedy 272 nehod.

Vývoj počtu usmrcených

V roce 2020 byl také zaznamenán nejnižší počet usmrcených osob následkem dopravní nehody v historii policejní statistiky v počtu 460 osob, naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969, kdy na silnicích vyhaslo celkem 1 758 životů. Přitom mezi čísly vládne značný nepoměr a na číslech je jasně vidět, jak moc jde vývoj bezpečnosti vozidel a silničního provozu kupředu, vývoj je znázorněn na grafu č. 2. V roce 1969 při 56 877 nehodách zemřelo 1 758 lidí, v roce 2020 při 94 794 nehodách vyhaslo „pouze“ 460 životů. V roce 2021 bylo z celkem 470 mrtvých na silnicích usmrceno celkem 161 řidičů osobních automobilů, 90 chodců, 78 řidičů motocyklů, 62 spolujezdců v osobním vozidle a 43 cyklistů. Nejvíce se v tomto roce zvýšil počet usmrcených řidičů motocyklu (o 21 mrtvých více) a chodců (o 9 mrtvých více)

Graf č. 2 - Vývoj počtu usmrcených za období 1961 - 2021

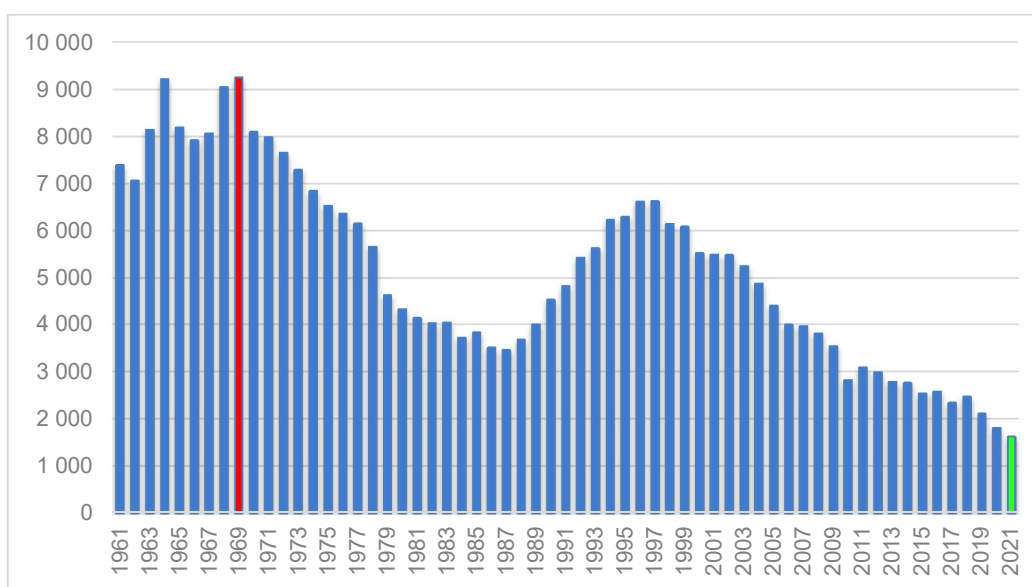


Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Vývoj počtu těžce zraněných

Výrazný vliv měla koronavirová pandemie i na pokles těžce zraněných osob při dopravních nehodách. Počet těžce zraněných byl v roce 2020 velice nízký v počtu 1807 a v roce následujícím byl ještě nižší, dokonce nejnižší v historii policejní statistiky, klesl na hodnotu 1624 těžce zraněných. Celkový vývoj počtu těžce zraněných je znázorněn na grafu č. 3. Nejvíce těžce zraněných v historii statistického sledování dopravních nehod bylo v roce 1969, kdy došlo k 9 258 těžkým zraněním.

Graf č. 3 - Vývoj počtu těžce zraněných za období 1961 - 2021

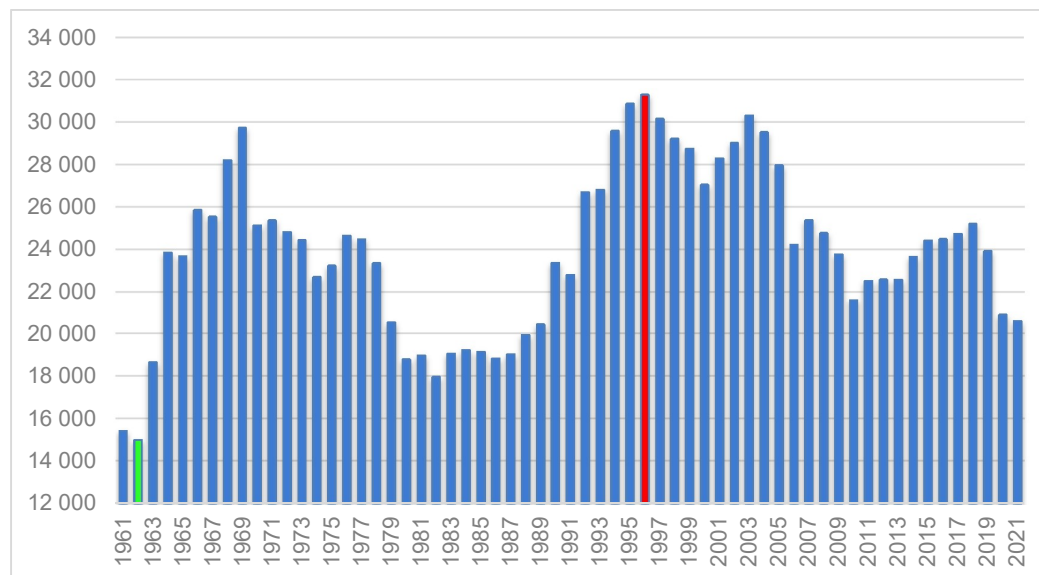


Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Vývoj lehce zraněných

Jak znázorňuje graf č. 4, vůbec nejméně lehce zraněných bylo v historii statistického sledování od roku 1961 zaznamenáno hned na samotném začátku v roce 1962 v počtu 15 404 osob, naopak v roce 1996 bylo lehce zraněno nejvíce osob v historii v počtu 31296 osob. V posledních letech se díky omezení pohybu držely i hodnoty lehce zraněných ve velice příznivých hodnotách. V roce 2020 bylo lehce zraněno 20 880 osob a v roce 2021 utrpělo při dopravních nehodách 20 581 osob lehké zranění.

Graf č. 4 - Vývoj počtu lehce zraněných za období 1961 - 2021

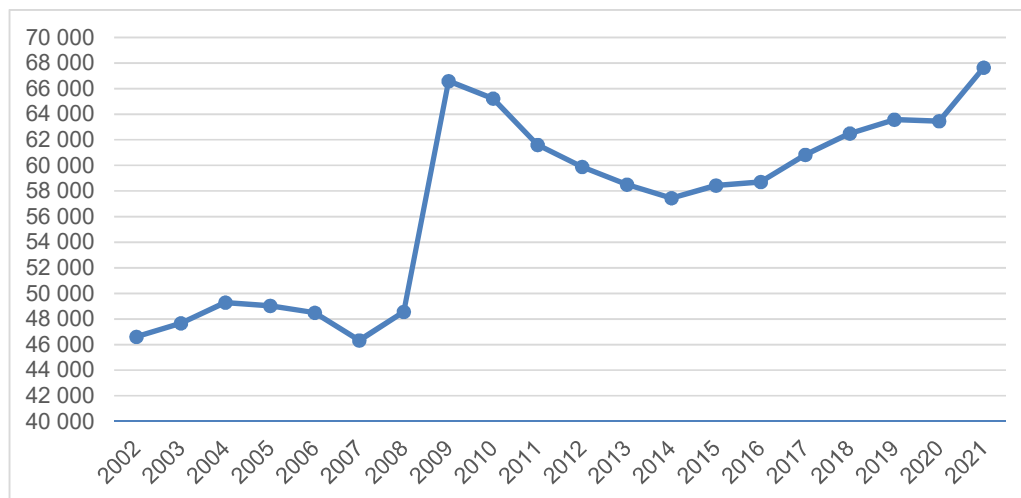


Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

6.1.1 Vývoj průměrných hmotných škod vzniklých při dopravních nehodách za posledních 20 let

Výši hmotných škod odhadují na místě dopravní nehody příslušníci dopravní Policie ČR, jak je uvedeno v tabulce č. 1, celková hmotná škoda se v roce 2021 se vyšplhala na 6 718 258 800 Kč. Průměrně na jednu nehodu v roce 2021 byla odhadnutá výše škody na 67 634 Kč, což byla zatím nejvyšší sledovaná hodnota za posledních 20 let. Neustálý růst průměrné škody na 1 nehodu (kromě roku 2020, kdy počet nehod v důsledku protiepidemických vládních opatření klesl meziročně o 12 778 nehod) je způsoben neustálou obměnou nových a modernějších vozidel na silnicích. Největší nárůst průměrných hmotných škod, jak znázorňuje graf č. 5, byl zaznamenán v roce 2009, růst byl uměle způsoben rapidním poklesem počtu nehod v důsledku omezení nutnosti hlásit dopravní nehody Policii ČR, zavedení tzv. Euroformuláře.

Graf č. 5 - Vývoj průměrné škody na jednu dopravní nehodu za období 2002 - 2021



Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Tabulka č. 1 - Hmotné škody v roce 2021

	Hmotná škoda	v % z celkové škody	Průměrná výše škody připadající na 1 nehodu
s usmrcením	108 763 400	1,6	246 071
s těžkým zraněním	225 724 200	3,4	159 522
s lehkým zraněním	1 632 552 600	24,3	100 163
pouze s hmotnou škodou	4 751 218 600	70,7	58 530
celkem	6 718 258 800	100	67 634

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Nehody, při kterých došlo v roce 2021 pouze k hmotné škodě a nikdo nebyl zraněn ani usmrcen, se na celkovém odhadu hmotné škody podílejí více jak 70 %, na jednu nehodu připadá průměrná škoda 58 530 Kč. Nejvyšší průměrné výše škod připadající na 1 nehodu ve výši 246 071 Kč jsou při dopravních nehodách s usmrcením, v roce 2021 se na celkovém počtu škod podílely pouze 1,6 %. Nehody s těžkým zraněním tvoří 3,5 % z celkové výše odhadu hmotné škody. Průměrná výše škody připadající na jednu nehodu s těžkým zraněním je 131 347 Kč. Poslední kategorií jsou nehody s lehkým zraněním, ty se na výši celkové škody podílí 24,3 %, průměrná výše škody na jednu nehodu je 100 163 Kč.

6.1.2 Příčiny dopravních nehod

Nejčastější příčinou nehod bylo v roce 2021 nevěnování se řízení vozidla. V důsledku nepozornosti vzniklo 15 632 nehod. Na druhé příčce se umístilo nesprávné otáčení nebo couvání, vzniklo 8 421 nehod. Třetí příčinou je jiný druh nesprávné jízdy s počtem 8 178 nehod. Celkový žebříček nejčastějších příčin dopravních nehod znázorňuje tabulka č. 2.

Tabulka č. 2 - Nejčastější příčiny nehod

	Zaviněné řidiči motorových vozidel	Počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 632
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	8 421
3.	jiný druh nesprávné jízdy	8 178
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 470
5.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 589
6.	nezvládnutí řízení vozidla	5 050
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 426
8.	nedání přednosti dopravní značkou “DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ”	3 499
9.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 410
10.	přejetí do protisměru	2 388

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

V žebříčku nejtragičtějších nehod se, jak ukazuje tabulka č. 3, na prvním místě umístilo nepřízpůsobení rychlosti dopravě technickému stavu vozovky, při kterém zemřelo 78 osob. Druhou nejtragičtější příčinou bylo přejetí do protisměru, kde bylo smrceno 56 osob a třetí nejtragičtější příčinou bylo, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, při těchto nehodách zemřelo 54 osob.

Celkově nejvyšší podíl na počtu usmrcených při dopravních nehodách na pozemních komunikacích mají řidiči.

Tabulka č. 3 - Nejtragičtější příčiny nehod

	Zaviněné řidiči motorových vozidel	Počet usmrcených
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	78
2.	přejetí do protisměru	56
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	54
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	38
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	21
6.	nedání přednosti dopravní značkou “DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ”	20
7.	nevládnutí řízení vozidla	18
8.	nedání přednosti při odbočování vlevo	18
9.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	17
10.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	13

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Nejčastěji umírají řidiči osobních automobilů, v roce 2021 zemřelo 161 řidičů osobních automobilů. Dále bylo na silnici usmrceno 90 chodců, 78 řidičů motocyklů a 43 cyklistů. V osobních vozidlech na místě spolujezdce zemřelo dalších 62 osob. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených na silnicích byl zaznamenán v počtu řidičů motocyklů (meziroční nárůst o 21 mrtvých) a chodců (nárůst o 9 osob). Největší pokles byl zaznamenán u počtu usmrcených řidičů osobních vozidel, meziroční pokles o 10 osob.

Nejčastěji dochází ke srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo v loňském roce 214 osob, dalším nejčtenějším druhem nehody s tragickými následky byla srážka s pevnou překážkou (strom, zeď, část mostu, podjezdu, tunelu, sloup, svodidlo, dopravní značení), při které zahynulo 117 osob, při srážce s chodcem zahynulo 81 osob.

Hlavní příčinou dopravních nehod, jak je vidět v tabulce č. 4, je ve většině případů nesprávný způsob jízdy, každý rok se tato příčina podílí na celkovém počtu nehod více než 60 %. Při těchto nehodách zemře ročně minimálně 150 osob. Tragičtější příčinou dopravních nehod je však nepřiměřená rychlost, na celkovém počtu dopravních nehod nemá takový vysoký podíl (zhruba 16%) jako nesprávný způsob jízdy avšak následky této příčiny jsou mnohem tragičtější, při těchto nehodách bylo usmrceno více než 170 osob ročně – tj. více než 40 % osob usmrcených při dopravních nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel.

Tabulka č. 4 - Hlavní příčiny nehod motorových vozidel

	Nepřiměřená rychlost	Nesprávné předjíždění	Nedání přednosti v jízdě	Nesprávný způsob jízdy
2017	13 910	1 564	14 369	56 343
2018	13 336	1 534	14 162	57 598
2019	12 933	1 439	13 501	58 440
2020	12 031	1 331	11 210	50 798
2021	12 958	1 271	11 665	53 105

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

6.1.3 Nehody dle zavinění a místa

Jak je patrné z tabulky č. 5. Řidiči motorových vozidel zavinili v roce 2021 více než 79 000 nehod, což je 79,5 % z celkového počtu nehod. Při nehodách motorových vozidel přišlo o život 432 osob. Řidiči nemotorových vozidel usmrtili 21 osob, vinou chodce zemřelo 12 osob, kvůli technické závadě přišly o život 2 osoby, 1 osoba přišla o život kvůli zvěři a 2 osoby kvůli jinému zavinění.

Tabulka č. 5 - Nehody podle zavinění v roce 2021

	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
Řidičem motorového vozidla	79 000	432	1 746	20 324
řidičem nemotorového vozidla	2 965	21	213	2 248
<i>z toho dětmi</i>	<i>320</i>	<i>0</i>	<i>11</i>	<i>205</i>
Chodcem	765	12	93	897
<i>z toho dětmi</i>	<i>280</i>	<i>1</i>	<i>18</i>	<i>365</i>
jiným účastníkem	147	0	9	68
závadou na komunikaci	279	0	3	9
technickou závadou vozidla	349	0	23	106
lesní zvěří, domácím zvířetem	15 349	1	19	185
jiné zavinění	478	2	4	98

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Z tabulky č. 6 je patrné, že se nejvíce dopravních nehod v roce 2021 stalo na místních komunikacích a na silnicích I., II. a III. třídy. Více než 65% z celkového počtu nehod se stalo v obci. Většina nehod se smrtelnými následky se stala však mimo obec, za rok 2021 na silnicích mimo obec zemřelo 317 osob. Z pohledu následků na životě jsou nejtragičtější silnice I. a II. třídy. Z hlediska počtu těžce zraněných jsou počty osob zraněných mimo obec a v obci zhruba na stejné úrovni. Počty lehce zraněných jsou však o dosti vyšší v obcích. Výše škody je v obou případech přibližně stejná, v obci o trochu vyšší než mimo obec. V obci bylo v roce 2021 řešeno více jak 70 % nehod pod vlivem alkoholu.

Tabulka č. 6 - Dopravní nehody dle místa

	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
v obci	65 053	153	807	11 655	3 693,8
mimo obec	34 279	317	817	8 926	3 024,5
dálnice	4 321	22	74	638	700,2

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

6.1.4 Nehody dle měsíců a dnů

Tabulka č. 7 Dopravní nehody a jejich následků po měsících roku 2021 znázorňuje počet nehod v jednotlivých měsících roku a jejich následky. Nejhorším měsícem z hlediska počtu nehod byl v roce 2021 měsíc říjen, došlo tehdy k 9 693 dopravním nehodám. Nejtragičtějším měsícem s nejvyšším počtem usmrcených byl srpen, na silnicích tehdy vyhaslo 55 životů.

Tabulka č. 7 - Dopravní nehody a jejich následky po měsících, 2021

	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v Kč
leden	7 335	25	74	1 206	489 710 700
únor	6 748	30	73	1 041	439 791 900
březen	6 103	30	76	975	402 599 900
duben	7 049	24	97	1 208	458 581 400

květen	8 811	46	176	1 741	594 893 600
červen	9 598	43	201	2 484	626 377 000
červenec	8 753	45	209	2 341	560 475 200
srpen	8 949	55	178	2 304	618 853 700
září	9 114	39	195	2 179	595 751 200
říjen	9 693	42	146	1 990	674 630 800
listopad	8 715	41	107	1 497	627 526 000
prosinec	8 464	50	92	1 615	629 067 400
Celkem	99 332	470	1 624	20 581	6 718 258 800

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

Nejvíce nehod, dle tabulky č. 8 se v roce 2021 stalo v pátek, celkem 16 532 nehod. Pátek bývá většinou dnem s nejvyšším počtem nehod, v roce 2020 byl pátek i dnem s nejvyšším počtem usmrcených. V roce 2021 se stal čtvrtek dnem, kdy došlo s nejvíce smrtelným nehodám. Počty nehod v porovnání s rokem 2020 vzrostly u všech dnů v týdnu. Počet smrtelných nehod poklesl u pátečních (o 10 mrtvých) a pondělních (o 8 mrtvých) nehod. V roce 2021 bylo pouze 107 dnů v roce, kdy nedošlo k usmrcení při dopravní nehodě. K dopravním nehodám dochází nejvíce mezi 14. a 18. hodinou, nejtragičtější nehody se stávají mezi 14. a 16. hodinou, kdy na silnicích je nejvyšší provoz, neboť se většina lidí vrací domů ze zaměstnání, k nejméně dopravním nehodám dochází mezi půlnocí a 4. hodinou ranní. Nejvyšší počet nehod řešili policisté ve čtvrtek 9. 12. 2021 – celkem 466 nehod, nejméně nehod řešili v neděli 7. 3. 2021. Nejtragičtějšími dny byly v roce 2021 čtvrtek 20. a pondělí 24. května, neděle 13. června, čtvrtek 9. září, neděle 28. listopadu a pátek 10. prosince, kdy v každý z těchto dnů vyhaslo následkem dopravních nehod pět lidských životů.

Tabulka č. 8 - Dopravní nehody podle dnů v roce 2021

	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2020	Usmrceno	Rozdíl usmrcených oproti roku 2020
pondělí	15 371	536	67	-8
úterý	14 778	616	57	-1
středa	15 480	509	65	6
čtvrtek	15 550	865	75	5

pátek	16 532	1 137	68	-10
sobota	11 427	226	69	5
neděle	10 194	649	69	13

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

6.1.5 Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

Co do počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, jsou na prvním místech letní měsíce červen, červenec a srpen. Nejčastějšími dny s dopravními nehodami pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je dle statistik sobota, neděle a na třetím místě je pátek. Rozdělení dle naměřených hodnot a vážných následků nehod pod vlivem znázorňuje tabulka č. 9.

Tabulka č. 9 - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog v roce 2021

Alkohol	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2020	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2020
u viníka do 0,24‰	184	21	3	2
u viníka 0,24 až 0,5‰	288	4	2	-1
u viníka 0,6 až 0,8‰	248	-2	1	-6
u viníka 0,8 až 1,0‰	207	16	1	-2
u viníka 1,0 až 1,5‰	679	8	7	-3
u viníka 1,5 a více	2 762	-110	24	2
alkohol a drogy	84	29	3	-1
alkohol celkem	4 452	-34	41	-9
drogy celkem	319	58	8	-4

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

V roce 2021 bylo řešeno 4 452 nehod pod vlivem alkoholu a 319 nehod pod vlivem návykových látek, při těchto nehodách zemřelo 49 osob, což je o 13 méně než v roce 2020. Nejvíce dopravních nehod (2 762 případů) způsobili viníci, kterým byly naměřeny hodnoty nad 1,5 promile alkoholu. U 3 441 dopravních nehod, bylo u viníků naměřeno více jak 1 promile alkoholu, což představuje 77,3 % všech nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.

6.2 Nehody v krajích ČR

Nejvyšší počet nehod se v roce 2021 stal v hlavním městě Praha, celkem 17 510 nehod, nepochybně to souvisí s tím, že v hlavním městě je vysoká četnost pohybu vozidel, spousta osob městem pouze projíždí, ale i pracuje, je zde složitá dopravní infrastruktura, velké množství křižovatek a mimoúrovňového křížení. Z a do města míří mnoho dopravních prostředků a to má za následek vysokou nehodovost, s tím souvisí i druhá příčka, na které se umístil Středočeský kraj s počtem 14 954 nehod. Zatímco v Praze se jedná o nehody převážně s hmotnou škodou případně těžkým či lehkým zraněním, ve Středočeském kraji jsou následky nehod mnohem vážnější, nejvíce ze všech krajů je tam usmrcených (80 osob), těžce zraněných (258 osob) i lehce zraněných (2 619 osob). Na třetím místě v četnosti dopravních nehod je Ústecký kraj s 11 232 nehodami. Nejnižší počet nehod bylo v loňském roce v Karlovarském kraji, pouhých 2 466 případů, tento kraj má vedoucí pozici i v nejnižším počtu těžce i lehce zraněných.

Nejmenší počet smrtelných nehod se stal v Libereckém a Karlovarském kraji. V Karlovarském kraji se v loňském roce šetilo nejméně nehod, kdy řidič byl pod vlivem alkoholu, z celkového počtu 2 466 případů, byla přítomnost alkoholu zjištěna pouze v 138 případech. Nejméně řidičů při nehodách pod vlivem drog bylo zjištěno ze Zlínském kraji, z celkového počtu 4 519 nehod, byla pouze u 10 řidičů zjištěna přítomnost drog.

Na celkový počet nehod má nepochybně vliv i velikost kraje, počet obyvatel, hustota infrastruktury a frekvence provozu. Nehody a jejich následky v jednotlivých krajích za rok 2021 znázorňuje tabulka č. 10.

Tabulka č. 10 - Nehody a jejich následky v krajích v roce 2021

Kraj	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v tis. Kč
Hl. m. Praha	17 510	22	126	1 609	1 337 824
Středočeský	14 954	80	258	2 619	1 129 246
Jihočeský	4 322	45	210	1 765	352 817
Plzeňský	3 914	34	84	1 428	315 260
Ústecký	11 232	38	146	1 594	609 044
Královéhradecký	4 913	38	86	1 111	363 060

Jihomoravský	6 364	42	193	2 333	419 765
Moravskoslezský	10 006	29	135	1 915	554 467
Olomoucký	5 327	41	75	1 107	342 517
Zlínský	4 519	26	73	1 175	256 421
Vysočina	4 773	24	74	1 158	378 255
Pardubický	4 391	21	70	1 150	291 008
Liberecký	4 641	15	47	1 025	221 895
Karlovarský	2 466	15	47	592	146 673
Celkem	99 332	470	1 624	20 581	6 718 258

Zdroj: vlastní zpracování, data poskytnuta Policií ČR

7 Prevence vzniku dopravních nehod

Dopravní nehoda je negativní jev, který neodmyslitelně patří k dopravě. Bohužel každodenně negativně přímo či nepřímo ovlivňuje životy, zdraví i majetek lidí. Je proto žádoucí systematicky vytvářet preventivní kroky a různá preventivní opatření, aby došlo k co největší eliminaci negativních následků.

Preventivní opatření proti vzniku dopravních nehod, je soubor opatření, která přímo či nepřímo ovlivňují myšlení a chování účastníků silničního provozu za účelem zabránění konfliktnímu chování, které by většinou vedlo k poškození zdraví či majetku.⁶¹

Prevence je u dopravních nehod velice důležitá, jedná se o způsob, jak působit na společnost za účelem dosažení co největší bezpečnosti na silnicích pro všechny. Na prevenci má podíl řada účastníků, kteří by se měli vzájemně doplňovat. U malých účastníků silničního provozu jsou to především rodiče a učitelé či další instituce, které se tématem zabírají v rámci dopravní výchovy. Později mají na výchovu a vzdělávání v oblasti dopravy vliv autoškoly. Na stávající a budoucí účastníky silničního provozu působí i řada dalších institucí jako je Ministerstvo dopravy, BESIP, Policie ČR, městská policie, média a další. Na bezpečnost silničního provozu má nepochybně vliv i technologická modernizace vozidel, vybavenost dopravních prostředků, stav pozemních komunikací, dopravní značení a další.

V České republice je hlavním iniciátorem a autorem všech vládních a strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu (např. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, Strategie BESIP 2021 - 2030) oddělení Ministerstva dopravy ČR – BESIP. Hlavním úkolem BESIPU je preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích. Svoji činnost směřuje především na preventivní aktivity v oblasti ovlivňování lidských faktorů na pozemních komunikacích prostřednictvím celostátních kampaní, dopravní výchovou a úzce spolupracuje s dalšími ústředními orgány státní správy, která mohou k prevenci dopravních nehod také přispět. Prostřednictvím regionálních pracovníků zajišťuje aktivity v oblasti prevence i na úrovni krajů, obcí a měst. Krajsí koordinátoři tvoří dlouhodobě jeden z hlavních pilířů při výkonu preventivních činností – zajišťují výchovné programy, akce za účelem prevence nehodovosti v silničním provozu a různé prezentace.

⁶¹ CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 195-196. ISBN 978-80-7380-211-0.

Přestože dochází v posledních letech pozvolnému snižování jak smrtelných, tak závažných následků dopravních nehod, nepodařilo se splnit stanovené cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za období 2011-2020, za sledovaných 9 let bylo na pozemních komunikacích usmrceno o čtvrtinu více osob oproti stanovenému cíli. Tempo snižování počtu obětí dopravních nehod odpovídá průměru zemí Evropské unie. Česká republika nepatří v rámci EU k těm bezpečnějším, ani nemá významný pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Česká republika si pro dekádu 2021 – 2030 stanovila v návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020 v rámci Strategie BESIP 2021 – 2030 v oblasti silničních dopravních nehod za cíl snížit fatální následky dopravních nehod a počet těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o 50 % (stejný cíl má i EU a OSN).⁶²

Hlavním cílem dlouhodobé celoevropské strategie je VIZE NULA, což znamená, že nejpozději do roku 2050 by neměla být na pozemních komunikacích usmrcena či těžce zraněna žádná osoba. Česká republika se chce za pomoci Strategie BESIP 2021 - 2030 v následující dekádě stanovenému cíli alespoň přiblížit, protože splnit cíl je nejspíše značně nereálné, neboť lidé nejsou neomylní a vždy budou chybovat. Primárním cílem je vybudovat bezpečný dopravní prostor kvůli ochraně lidského života, sekundárním cílem je pak snížení ekonomických ztrát vznikajících při dopravních nehodách. Přestože dochází v posledních letech k poklesu v oblasti usmrcených a těžce zraněných, ekonomické ztráty vlivem dopravních nehod jsou stále na vzestupu. Na národní úrovni jsou stanoveny oblasti, které mají největší možný potenciál snížit závažné následky dopravních nehod. Klíčovým faktorem je převedení dílčích strategií z národní úrovně na nižší krajské a místní úrovně, aby bylo možné se věnovat jednotlivým specifickým a dílčím nehodovým lokalitám.

7.1 Vývoj nehodovosti v ČR a EU

Evropská unie měla v dekádě 2011 – 2020 stanoveno jako hlavní cíl snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu hodnot roku 2010, v celé EU by tak nemělo být v roce 2020 usmrceno

⁶²BESIP, Strategie BESIP 2021 – 2030, Ministerstvo dopravy. [cit. 10. 9. 2022]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

více než 14 841 osob, ve skutečnosti jich zemřelo 18 800, jde tedy ve srovnání s rokem 2010 o pokles pouze o 36 %.

Evropské unii se bohužel nepodařilo stanovený cíl splnit, nejnižších hodnot bylo dosaženo pouze v roce 2019 (22 659), což je pokles pouze o 23,7 % oproti roku 2010, na takové snížení měla nepochybně vliv protiepidemická opatření napříč Evropou. I když i v roce 2020 bylo v ČR méně nehod (460) než v roce 2019, tak se i v ČR stejně jako v EU nepodařilo ani v jednom roce splnit stanovené cíle.

I když výsledky strategických opatření nebyla zrovna příznivá a cíle se nepodařilo splnit, Evropská unie si na další dekádu 2021–2030 stanovila jako hlavní cíl snížit fatální následky dopravních nehod o 50 % ve srovnání s rokem 2020.

Česká republika měla pro dekádu 2011–2020 stanoveny dva strategické cíle. Prvním bylo snížení počtu usmrcených na 40 % a druhým bylo snížení počtu těžce zraněných na 60%, oboje v porovnání s rokem 2009. Období 2011–2020 bylo na pozemních komunikacích usmrceno celkem 5 879 osob, stanovený cíl (4 982 usmrcených) byl překročen o 897 osob (o 18 %). Historicky nejméně bylo usmrcených při dopravních nehodách v roce 2020 (460 osob), na splnění cíle to však nestačilo. Druhým cílem bylo snížit závažné následky nehod na 60 % roku 2009. Za období 2011 – 2020 bylo na pozemních komunikacích těžce zraněno 25 463 osob, cílem bylo 26 382 těžce zraněných, druhý cíl strategie se tedy podařilo splnit, výsledek byl o 919 (- 3,5 %) těžce zraněných méně.

Pro dekádu 2021–2030 si ČR v souladu s cíli EU stanovila v oblasti fatálních následků na silnicích za cíl pokles o 50 %, i oblasti těžce zraněných si dala za cíl pokles o 50 %.⁶³

7.2 Hlavní strategické oblasti preventivních opatření

Aby bylo v následujících letech dosaženo strategických cílů, byly stanoveny 4 strategické oblasti priorit, na které se prevence musí zaměřit, aby bylo využito nejvyššího potenciálu ke snížení počtu závažných dopravních nehod.

Oblasti priorit:

účastníci provozu, infrastruktura, vozidla a technologie a systémová opatření.

⁶³ BESIP, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, Ministerstvo dopravy. [cit. 12. 9. 2022]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/Informace-o-plneni-NSBSP-za-rok-2020.pdf?lang=cs-CZ&fbclid=IwAR03TvSMaZEgJm9lbssnGMyEnfbgYqd4inr6cksTcABV5s-meyalsuxL8aI>

7.2.1 Účastníci provozu

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý z nás, buď jako chodec, cyklista, motocyklista, řidič či spolujezdec. Aby bylo na silnicích co nejbezpečněji a postupně došlo k naplnění strategických cílů, je nutné se zaměřit na chování účastníků silničního provozu. Základním zásadám bezpečného chování se učí děti postupně už v předškolním věku, ať už od rodičů či přímo v mateřských školách. Následně vzdělávání dětí pokračuje po celou jejich školní docházku a vrcholí dobou získávání řidičského oprávnění. Vzdělávání by mělo být velice systematické a víceúrovňové, na školách většinou probíhá formou dopravní výchovy včetně výcviku na dopravních hřištích, měla by následovat intenzivní a kvalitní příprava v autoškole, ale tím by vzdělávání řidiče nemělo končit, mělo by docházet ke vzdělávání v průběhu celé řidičské praxe. Vzdělání po autoškole a vzdělávání široké veřejnosti je značně limitováno, zpravidla probíhá pouze prostřednictvím informačních a osvětových kampaní.

Chování účastníka silničního provozu neovlivňuje pouze jeho vzdělání a řidičské dovednosti, významný vliv má i jeho celkový postoj, životní hodnoty, informovanost, zdravotní stav, míra únavy či emoce. Mezi nezranitelnější účastníky silničního provozu lze zařadit děti, seniory, rodiče s kočárky, osoby s omezenou schopností pohybu, orientace či komunikace – nejčastěji se provozu na pozemních komunikacích účastní v rolích chodců a cyklistů.

S ohledem na cíl v oblasti VIZE NULA, je především nutné, aby si lidé uvědomili, jak moc jsou v silničním provozu zranitelní, druhý důležitým faktorem je ohleduplnost, neboť pokud si lidé neuvědomí, jak důležitou roli hraje ohleduplnost, zranitelnost a zodpovědnost, do bezpečného cíle asi nikdy nedorazíme.

Děti

Děti patří mezi nejohroženější účastníky silničního provozu, vnímají provoz na pozemních komunikacích jinak než dospělí, mají omezený rozhled, nedokáží často správně reagovat na podněty z provozu, neznají zodpovědnost za své chování, často neumí rozlišovat pravou a levou stranu, neumí ani odhadnout vzdálenost a rychlost vozidla. Hlavní vliv na správné chování dětí mají jejich rodiče, musí děti učit a upozorňovat na nebezpečí. Bohužel v mnoha případech se sami rodiče nechovají správně při pohybu na komunikacích a dávají tak špatný vzor svým dětem.

Preventivní opatření se zaměřují u malých dětí a zvládnání bezpečné chůze na komunikaci a orientaci v prostoru. U starších školních dětí se pak dopravní výchova spočívá v navštěvování dopravních hřišť, vyplňování znalostních testů, hravou formou jsou seznamováni s pravidly silničního provozu a zásadami první pomoci.

BESIP zajistilo v rámci preventivních opatření výuku dopravní výchovy na základních školách, žáci prvního stupně se od roku 2013 povinně účastní výchovy na dětských dopravních hřištích, kde se učí bezpečně a správně jízdě na kole, bohužel je časová dotace ze strany školního zařízení většinou velice malá. ČR má nejrozvinutější síť dopravních hřišť v Evropě, na našem území se jich nachází více než 160 a stále nová přibývají. Dopravní hřiště je vlastně takové zmenšené prostředí silniční dopravy – křižovatky, semaforey, značky, přechody pro chodce, ulice a chodníky. Po úspěšném absolvování dopravní výchovy a aktivit na dopravním hřišti žáci dostávají řidičský průkaz cyklisty.

V rámci strategie VIZE NULA vznikla internetová stránka **detivdoprave.cz**,⁶⁴ kde uživatelé naleznou spoustu zajímavých informací týkajících se bezpečnosti a výuky dětí v silničním provozu. Stránky nabízejí seznam seminářů, výukové materiály a edukační videa pro mateřské, základní a střední školy a pro rodiče. Zajímavá a edukativní je bezpochyby i výuková aplikace DoprApka, která je určena žákům základních škol (6-15let), kteří se v oblasti dopravní výchovy mohou formou online her vzdělávat po celý rok. Aplikace obsahuje spoustu výukových videí, otázek a kvízů, které jsou rozdělené dle obtížnosti.

I v médiích běží i řada vzdělávacích pořadů. Například v České televizi se děti mohou vzdělat při sledování pořadu Dopravní výchova s Michalem Nesvadbou, nebo při pořadu Dětská dopravní policie, kde ukazují spoustu vzniklých situací na pozemních komunikacích a učí děti, jak situaci vyřešit.

Projekt JEDU POPRVÉ pod záštitou Autoklubu ČR je určen dětem předškolního a školního věku. Během jednodenního bezplatného kurzu, se děti seznámí s teorií i praxí silničního provozu. Cílem je především seznámit děti s pravidly silničního provozu, naučit je poznat základní dopravní značky a všítipit jim základní zásady bezpečného chování na silnicích.

Projekt MARKÉTINA DOPRAVNÍ VÝCHOVA má za úkol vzdělávat děti i dospělé v oblasti bezpečnosti silničního provozu, pořádá semináře pro pedagogy, poskytuje zdarma inovativní didaktické materiály, výukové brožury, omalovánky a další pomůcky. Na

⁶⁴ VIZE NULA CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Děti v dopravě. [cit. 17. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/>

internetových stránkách lze nalézt širokou škálu edukativních videí rozdělených podle věkových kategorií.⁶⁵

Za dekádu 2011 – 2020 bylo na silnicích usmrceno 131 dětí (v roce 2021 dalších 9), těžce zraněno bylo dalších téměř 1400 dětí. V Libereckém kraji byly usmrceny 4 děti a těžce zraněno přes 64 dětí. K nejvíce dopravním nehodám s dětskou účastí dochází v ranních hodinách mezi 7 – 8 hodinou a posléze odpoledne mezi 14 až 18 hodinou.

BESIP už od roku 2007 pořádá 2xročně v rozsahu jednoho týdne na celém území ČR kampaň „ZEBRA SE ZA TEBE NEROZHLÉDNE“. Kampaň se na začátku školního roku zaměřuje především na školáky, v průběhu roku i na ostatní chodce. Cílem kampaně je šířit osvětu v oblasti dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a boření mýtů ohledně absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce – žádná absolutní přednost není.

Vlastní návrh prevence pro děti

- Pro žáky druhého stupně zařadit v rámci výuky více praktických ukázek možných odstrašujících následků dopravních nehod, pravidelné návštěvy a besedy s pracovníky IZS a odborníky na prevenci z BESIP.
- Zřízení více mobilních dopravních hřišť a odborníky na prevenci a dopravní výchovu, tak aby se zařazení dopravní výchovy stalo pro školy lépe dostupné, zřizovatelem mobilních dopravních hřišť by bylo Ministerstvo dopravy.
- Ve městech zavést veřejně přístupná dopravní hřiště, kde by děti mohly jezdit a trénovat na kole a koloběžkách. V určitých hodinách přítomnost odborné osoby, která by poskytovala dětem odborné rady v oblasti první pomoci a základech dopravní výchovy. Za návštěvu dopravního hřiště by děti sbíraly body a dostávaly na konci roku odměny (např. přilbu, reflexní prvky, rukavice na kolo, oblečení na kolo s reflexními prvky, batoh, kolo).
- Zřízení volnočasových kroužků (docházka 1x týdně) zdarma v rámci dopravních hřišť, kde by se děti zdokonalovaly v jízdě na kole (příp. koloběžce), učily se jak se chovat jako účastník silničního provozu v teorii i praxi a osvojovaly by si základy první pomoci.
- Povinné nošení reflexních prvků (reflexní pásy, nášivky či vesty) v obci i mimo obec při snížené viditelnosti a špatných povětrnostních podmínkách u dětí do 15 let.

⁶⁵ TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. Markétina dopravní výchova. [cit. 17. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.dopravnivychova.cz>

Chodci

Nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost, ať už ze strany řidiče či chodce. Chodec je ten, kdo jde běžnou chůzí po komunikaci, dále i ten kdo tlačí, táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy či ruční vozík, atd.. Řidič či spolujezdec jsou chráněni vozidlem, cyklista a motocyklista jsou chráněni helmou či přilbou, ale chodec není chráněný vůbec.

Nejfrekventovanějším rizikovým chováním je náhlé vstoupení chodce do vozovky a špatná viditelnost chodců na komunikacích. Nejdůležitějším pravidlem v oblasti prevence je kladení důrazu na pravidlo vidět a být viděn – neboli nutnost používání reflexních prvků. Od roku 2016 je používání reflexních prvků dokonce ze zákona povinné (§ 53 zákona č. 361/2000 Sb.). Zákonnou povinností mají chodci, kteří se pohybují mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici či kraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením. Bohužel se tato povinnost nevztahuje na pohyb chodců v obci, chodci se spoléhají na pouliční osvětlení a reflexní prvky nepoužívají, přesto by nebylo na škodu, určitě by mnohým zachránilo život, protože i v obci se nachází mnoho zákoutí, kde není i přes osvětlení dostatečně vidět.

Od roku 2011 bylo na silnicích usmrceno přes 1268 chodců, dalších téměř 6000 jich bylo těžce zraněno. V Libereckém kraji zemřelo za poslední dekádu před 44 osob a dalších 208 bylo při nehodách těžce zraněno.

Přestože se převážná část nehod stává ve dne a v obci, není dobré význam reflexních prvků podceňovat. Reflexní a fluorescenční materiály je možné kombinovat, aby byl člověk viditelný za světla i za tmy. Je dobré si dát reflexní prvky na konce rukávů, blízko ke kolenům a na úroveň pasu. Nejčastějšími oběťmi nehod jsou děti do 14 let, takže zvláště u nich by bylo dobré dbát na reflexní oblečení, školní brašny s reflexními prvky a vše ještě doplnit různými reflexními doplňky.

Mnoho měst a obcí převzalo iniciativu v oblasti prevence a začalo podél pozemních komunikací budovat chodníky a stezky pro chodce či cyklisty, což bezesporu také výrazně přispívá ke snížení rizik vzniku dopravní nehody s chodcem. Pokud obec či město nemá dostatek financí, může zvolit mnohem levnější variantu a v místech, kde je vyšší výskyt chodců zavést zónu se sníženou rychlostí (snížení na 30 km/h), či vybudovat zpomalovací retardéry. Tím že dojde ke snížení rychlosti, brzdná dráha vozidla se zkrátí a řidič je schopen mnohem rychleji zareagovat a snížit či úplně zabránit následkům nastalé situace. Dalšími

možnostmi prevence jsou dostatečně osvětlené přechody pro chodce, použití mikrokoberců u přechodů, či budování zábradlí a ostrůvků, které mohou také k ochraně chodců přispět.

Policie ve spolupráci s dalšími institucemi pořádá mnoho bezpečnostních akcí, zaměřuje se především na první den ve škole, pak na podzimní a zimní dny, kdy se častěji stmívá a nebývá dobrá viditelnost, formou různých kampaní rozdávají zdarma reflexní prvky. V posledních letech se zaměřuje i na večerní akce, kdy se lidé vrací domů, bývají pod vlivem alkoholu a nedbají na svoji viditelnost a správné chování. Dalším negativním trendem jsou chodci se zapnutými sluchátky či mobilním telefonem, kvůli kterému nedokáží dostatečně vnímat svět kolem sebe a nehodě jdou tak naproti.

Vlastní návrh prevence pro chodce

- Zavedení povinných reflexních prvků za nepříznivých podmínek a špatné viditelnosti i v obci, ne jenom mimo obec.
- Pořádání besed pro seniory, neboť jsou velmi ohroženou skupinou, i při malé nehodě u nich nastávají fatální následky. Besedy s názvem „Jak chránit sám sebe“, pořádat s odborníky s BESIP a IZS, besedu doplnit ukázkami nehodových dějů, varovat seniory čemu se mají vyhnout a apelovat na dodržování správných zásad chování na pozemních komunikacích, upozorňovat, že na přechodu neexistuje absolutní přednost.
- U frekventovaných přechodů, kde došlo dle statistických dat k několika střetům s chodci zavádět preventivní opatření v podobě lepšího osvětlení či semaforů.
- Zaměření pozornosti na přechody u školních zařízení, zvýšení policejního dohledu (nejenom na začátku a na konci školního roku), zlepšení osvětlení, zavedení semaforů, rozdávání reflexních prvků dětem zdarma.
- Zavedení zákazu týkajícího se používání sluchátek, či mobilního telefonu při chůzi či jízdě na kole. Při používání dochází k rozptýlení pozornosti a nedostatečnému se věnování se tomu, co se kolem člověka děje.
- Příspěvky zdravotních pojišťoven na nákup reflexních prvků pro chodce.

Cyklisté

Jízda na kole získává celoevropsky stále větší popularitu, může za to především sdílená městská mobilita, rozvoj elektrokol nebo elektrokoloběžek. Do provozu se tak vrací i lidé, kteří se v roli řidiče v provozu dlouho nepohybovali. Při řízení kola však nejsou tak dobře

chránění, jako v automobilu. Často cyklistu chrání pouze přilba, většinou bohužel ani to ne, stávají se tak velmi ohroženou skupinou účastníků silničního provozu.

Od roku 2011 na silnicích zemřelo přes 500 osob a dalších více než 4 000 osob bylo těžce zraněno. V Libereckém kraji doposud zemřelo 14 osob a dalších 190 jich bylo těžce zraněno. Při jízdě na kole nemělo přes 70 % obětí nasazenou cyklistickou helmu. Dle dopravního výzkumu by mohlo více než 37 % usmrcených cyklistů žít, pokud by použili helmu. Použití správně zvolené a nasazené helmy sníží riziko vážného poranění hlavy téměř o 70 %. Nejrizikovější skupinou jsou muži nad 45 let.

Preventivní kampaně by měly zacílit právě na používání cyklistických helem, dostatečnou znalost pravidel silničního provozu a apelovat za zodpovědné a bezpečné chování. V neposlední řadě také na to, že ani za říditka alkohol nepatří. To vše platí pro všechny, bez ohledu na to, zda na kole člověk sportuje, používá ho jako dopravní prostředek do práce, či na dojetí na nákup. K nehodě na kole s fatálními následky může dojít při jízdě v náročném terénu stejně tak i na silnici pár metrů od místa bydliště.

Projekt NA KOLE JEN S PŘILBOU běží již jedenáctým rokem, v době sezóny od dubna do října jezdí cyklohlídky po celé ČR, zaměřují se na oblasti, které jsou atraktivní pro cykloturisty (cyklotrasy, horské trasy), ale jezdí i ve městech a šíří osvětu ohledně důležitosti nosit helmu při jízdě na kole vždy a v každém věku. Rozdávají cyklistům i reflexní prvky, protože je důležité, aby i cyklista byl při jízdě vidět (pestřejší, barevnější oblečení, reflexní prvky) a upozorňují na důležitost nepožívat před či při jízdě na kole alkohol (nulová tolerance alkoholu), rozdávají proto cyklistům nealkoholická piva.⁶⁶

Na úrovni měst a obcí může dojít v rámci preventivních opatření k budování bezpečné dopravní infrastruktury pro cyklisty v podobě cyklostezek.

Vlastní návrh prevence pro cyklisty

- Povinná bezpečnostní přilba pro všechny, bez rozdílu věku.
- Do povinné výbavy kola zařadit i povinnou „cyklolékárničku“ – zmenšená verze autolékařničky, tak aby si cyklista (nebo nu někdo z okolí, pokud není při vědomí) dovedl poskytnout nezbytné ošetření, před příjezdem odborné pomoci.
- Pro uživatele elektrokol a elektrokoloběžek zavést zákonnou povinnost projít speciálním kurzem jízdy na elektrokole v minimálním rozsahu 10 hodin a zakončení

⁶⁶ TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. Na kole jen s přilbou. [cit. 19. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.nakolejensprilbou.cz>

kurzu přezkoušení ze znalostí pravidel silničního provozu. Míra používání elektrifikovaných kol a koloběžek stále roste, uživatelé si bohužel neuvědomují s pohodlím spojená rizika, neboť elektrokola dosahují mnohem vyšších rychlostí a jsou těžší než obyčejná kola, to většinou u starších lidí způsobuje mnoho problémů s ovladatelností a nedostatečně rychlou reakcí, což má za následek zranění, v některých případech i smrt.

- Zavedení častějších kontrol u cyklistů na přítomnost alkoholu – zavedení vyšších pokut. Častější kontroly u cyklostezek a ve večerních hodinách v okolí hospod.
- Častější kontroly a osvěta ohledně základní povinné výbavy cyklisty za snížené viditelnosti – ke které patří, světlomet svítící dopředu bílým světlem a zadní svítilnou červené barvy a odrazky, které mohou být nahrazeny jiným způsobem.
- Zdravotní pojišťovny by mohly v rámci věrnostního programu přispívat dětem na nákup ochranné přilby a reflexních prvků na kolo.

Motocyklisté

Většina vážných nehod motorkářů je často způsobena nedostatečnými zkušenostmi, ztrátou kontroly či s přeceněním vlastních schopností. Střet motorkáře s vozidlem či pevnou překážkou končí převážně velmi těžkými zraněními či smrtí. Závažnost nehod motocyklistů je až šestkrát vyšší než u osobních automobilů.

V ČR zemřelo od roku 2011 téměř 900 osob na sedadlech motocyklu, více než 5 000 bylo za toto období těžce zraněno. Nejrizikovější skupinou jsou muži od 25 do 45 let. V Libereckém kraji zemřelo od 2011 45 osob, dalších více než 270 bylo těžce zraněno.

Při výuce v autoškole se motorkář naučí spoustu věcí spojených s provozem a pravidly na silnicích, bohužel při výuce není prostor trénovat rizikové situace, které v běžné provozu mohou nastat a pak i malá chyba může mít tragické následky.

V roce 2010 vznikl projekt UČME SE PŘEŽÍT, který má za cíl snížit počet a především následky dopravních nehod motocyklistů. Projekt se zabývá okrajově teoretickou a psychologickou přípravou, hlavním cílem je především zlepšení praktických dovedností. Nejefektivnější cesta, jak docílit cíle je trénink v bezpečném prostředí autodromů a polygonů, kde se motorkáři učí ovládat vlastní motocykl ale i sebe. Nejdůležitější je praxe, proto si účastníci projektu pod vedením zkušených instruktorů vyzkouší na autodromu či polygonu brždění v různých rychlostech, přenášení těžiště, brždění v náklonu či vyhýbací

manévr. V roce 2022 proběhlo 9 společných jízd s následným bezplatným výcvikem na polygonu.

Mladí a začínající řidiči

Mladé a začínající řidiče lze zařadit mezi nejnebezpečnější účastníky silničního provozu. Na silnicích v ČR zaviní řidiči ve věku do 24 let každou 10. nehodu a na svědomí mají každého 6. mrtvého či těžce zraněného. Hlavními důvody bývají rychlá jízda, nepozornost, nezkušenost a alkohol či drogy, mladí často zbytečně riskují, mají rádi adrenalinové situace, často přecení své schopnosti a neumí dostatečně rychle zareagovat na vzniklé nebezpečí.

V rámci VIZE NULA realizovala asociace autoškol ČR ve spolupráci s Asociací center bezpečných jízd projekt START DRIVING se zaměřením na zdokonalení výcviku schopností začínajících řidičů automobilů. Jde o projekt, který doplňuje a prohlubuje znalosti, za pomoci dopravně psychologických seminářů zdůrazňuje odpovědnost při silničním provozu a za pomoci jízd v centrech bezpečné jízdy a v silničním provozu prohlubuje dovednosti při řízení vozidla.

Na podporu teoretických znalostí vznikl projekt HAZARD PERCEPTION VIDEOSEKVENCE. Jedná se novou generaci testových otázek pro účastníky autoškol. Projekt zavedl do zkoušek dalších 120 nových otázek, 20 z nich bude mít dynamickou podobu.

Dalším preventivními projekty chystanými v rámci VIZE NULA jsou ŘIDIČÁK NA ZKOUŠKU či SYSTÉM L17.

Řidiči motorových vozidel

Řidiči často nedokáží či nechťejí přizpůsobit způsob jízdy dopravní situaci, nerespektují hustotu silničního provozu, nedodržují bezpečnou vzdálenost ani předepsanou rychlost, nedbají na klimatické a povětrnostní podmínky. Často se ani plně nevěnují řízení vozidla, používají mobilní telefon, přitom je vědecky dokázáno, že centrální nervový systém člověka nemá dostatečnou kapacitu v jednom okamžiku vyhodnotit několik různých podmětů. Řidiči s telefonem v ruce si často nevšimnou dopravních značek, přehlédnou nutnost dát přednost ostatním. Velice častým prohřeškem je i nedodržování předepsané rychlosti, spěch je projevem agresivity, řidič si vůbec neuvědomuje riziko svého chování, čím rychleji jede, tím kratší čas má později na zareagování na nečekanou situaci a brzdná dráha se rapidně prodlužuje v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Existuje několik preventivních kampaní cílených na řidiče motorových vozidel. V roce 2021 vznikl osvětový projekt film 13 MINUT, s podtitulem „Zpomal, ještě není pozdě“, který upozorňuje na zbytečnost spěchu a nepřiměřenou rychlost za volantem, která je nejtragičtější příčinou vzniku dopravních nehod. Dokument unikátním způsobem poukazuje na to, jak pár ušetřených minut může mít tragické následky. V roce 2022 na úspěšný projekt 13 minut navázal další projekt s názvem 13 CEST s podtitulem „Zpomal, ještě je brzo“. Kampaně poukazuje na zbytečnost vyhaslých mladých životů na silnicích, popisuje 13 životních cest, které byly ukončeny předčasně z důvodu dopravní nehody.⁶⁷

Vlastní návrh prevence pro řidiče všeobecně

- Povinné cvičné jízdy, škola smyku na polygonech pro účastníky autoškoly.
- Přezkušování z pravidel silničního provozu pro řidiče při obnovování řidičského průkazu, každých 5 let pro řidiče skupiny C a D, každých 10 let pro řidiče skupiny A, B. Na přezkoušení by byly 3 pokusy, při nesplnění přezkoušení by byla ztráta řidičského oprávnění. Přezkušování z pravidel silničního provozu je, dle mého názoru nutnost, neboť se téměř při každé službě setkávám s neznalostí základních pravidel silničního provozu u řidičů.
- Zvýšení četnosti radarů v měření průměrné rychlosti v úseku. Umístění v či mimo obec v závislosti na frekvenci dopravních nehod a porušování pravidel silničního provozu. Nastává zde však problém vzniku administrativní náročnosti vyřizování přestupků a pokut.
- Zvýšení četnosti a viditelnosti preventivních kontrol ze strany Policie ČR se zaměřením na nedodržování pravidel silničního provozu (např. bezpečnostní pásy, telefonování za jízdy, překračování rychlosti, nezastavení na STOP). I zde je problém personálního nedostatku, u Policie ČR chybí minimálně 5 000 policistů.
- Zlepšení spolupráce s městskou policií.
- Navýšení výskytu měření rychlosti hlídkami v civilním provedení a častější změny stanovišť pro měření, protože pokud řidič o stanovišti měření ví, sundá nohu z plynu v předstihu.
- Zaměřit a zpřísnit tresty pro řidiče používající při jízdě mobilní telefony.

⁶⁷ ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. 13 minut, 13 cest. [cit. 20. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.13minut.cz>

- Udělit policistům povinnost, vykázat za měsíc určitý počet potrestaných řidičů, motivovat je k dobře odvedené práci.

7.2.2 Infrastruktura

K nejvíce dopravním nehodám dochází na místních komunikacích a silnicích I., II., III. tříd. Nehody s nejtragičtějším následky vznikají většinou na silnicích I. a II. třídy. Díky tomu, že dopravní policie používá lokalizaci nehody pomocí GPS, získaná data umožňují identifikovat lokality s nejčastějším výskytem nehod. Díky tomu, že jsou lokality v průběhu několika let snadno lokalizovány, mohou se zavádět opatření, aby se výskytům nehod předcházelo (např. zavádění potřebného dopravního značení, častější kontroly na dodržování dopravních předpisů, instalace radaru, přestavba křižovatky, zavedení dalšího jízdního pruhu, atd.)

Cílem VIZE NULA je rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu. Navýšení počtu nemotorové a hromadné dopravy dojde ke snížení počtu motorových vozidel, snížení rychlosti a ke snižování těžkých a tragických následků dopravních nehod. Zavádění městské aktivní mobility musí jít ruku v ruce s výstavbou cyklistické infrastruktury, rozšiřování chodníků, zvětšování pěších zón v centru a snížení rychlostních limitů v místech větší frekvence pohybu osob.

Na závažných nehodách se nejvíce podílí motorová doprava, nejzranitelnější účastníci jsou cyklisté a chodci. Frekvence dopravy je stále vyšší, bezohlednost a taktéž tolerance řidičů stále nižší. Proto musí být zaváděna stále nová preventivní opatření, města se stále častěji orientují na vytváření bezpečné systematické infrastruktury s cílem oddělit cyklisty a chodce od motorových vozidel. Tam, kde není možné vybudování oddělených cyklotras a zón pro chodce, řeší se situace prostřednictvím dopravního značení a zavádění zón se sníženou rychlostí.

Vlastní návrh prevence pro infrastrukturu

- Zavést větší parkovací kapacity na okrajích měst a motivovat řidiče k používání městské hromadné dopravy, tak aby došlo k odlehčení městské infrastruktury.
- Budování neplacených obchvatů měst především pro nákladní a tranzitní dopravu.

- Zaměření se na srážky s lesní zvěří, dle statistických dat a GPS údajů, zjistit kde je vyšší frekvence výskytu nehod a zavést preventivní opatření v podobě pachových odpuzovačů.
- Na okrajích podél cest vytipovat stromy, které jsou vysoce rizikové z hlediska následků nárazu do nich, nechat velké stromy odstranit a vysázet na nerizikových místech nové stromy, nebo na stávajících rizikových místech vysázet převážně keře, které zamezí tvorbě sněhových jazyků, ale nebudou tolik ohrožovat účastníky provozu.
- Instalace svodidel do rizikových úseků silnic a zatáček.
- Zlepšení kvality silnic a dopravního značení, aby mohly být do budoucna plně využívány aktivní a pasivní prvky bezpečnosti v moderních automobilech.

7.2.3 Vozidla a technologie

V České republice je registrováno přes 6 milionů osobních automobilů. Jejich průměrné stáří je přes 15 let, český vozový park je pátým nejstarším v Evropské unii. Ke stárnutí vozového parku výrazně přispívá nedostatek nových vozů a především dovoz levnějších ojetých vozidel ze zahraničí. Stará vozidla bohužel nejsou vybavena potřebnými technologiemi, aby eliminovaly lidské chyby a zabránily tak vzniku dopravních nehod. Až v 95 % dopravních nehod hraje hlavní roli selhání lidského faktoru. Vývoj v automobilovém průmyslu jde kupředu, vyvíjejí se stále nové a nové asistenční systémy, aby se co nejvíce zabránilo vzniku dopravních nehod.

Prvky aktivní bezpečnosti- prvky, které zabraňují vzniku dopravních nehod.

ABS (Anti-lockBraking Systém), ESC (Electronic Stability Control), BAS (BrakeAssistant Systém), Multikolizní brzda, ASR (Protikluzový systém), EDS (Elektronicky řízení diferenciál), FRONT Assist, ACC (Adaptivní tempomat), Sideassist (Monitor mrtvého úhlu), Line assist (Udržování jízdního pruhu), TrafficJamassist (Asistent jízdy v koloně), Rozpoznání únavy řidiče, ISA (Inteligentní asistence rychlosti), RSA (Systém rozpoznání dopravních značek).⁶⁸

⁶⁸ Asistenční systémy [cit. 27. 10. 2022]. Dostupné z:<https://www.asistencnisystemy.cz/#aktivni-bezpecnost>

Prvky aktivní bezpečnosti budou fungovat, pouze pokud jimi budou automobily vybaveny, bohužel při stávajícím stáří vozového parku v ČR, používá aktivní prvky pouze zlomek účastníků silničního provozu a to ještě ne v plném rozsahu. Správná funkčnost výše zmíněných prvků aktivní ochrany je podmíněna bezvadným technickým stavem komunikací, včetně odpovídající údržby a rovněž je nutná přítomnost bezvadného vodorovného a svislého značení na pozemních komunikacích. Bohužel tomu tak v ČR není, funkce systémů mohou být pak značně kontraproduktivní.

Prvky pasivní bezpečnosti – prvky, které mají za úkol zmírnit následky dopravní nehody.

Aktivní ochrana cestujících, Systémy chránící chodce v případě střetu, Bezpečnostní pásy, Airbagy, Dětské sedačky, Prevence poranění krční páteře.⁶⁹

Aby prvky pasivní bezpečnosti fungovaly, je zapotřebí, aby je účastníci silničního provozu používali, jedná se především o používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček.

7.2.4 Systémová opatření

Ministerstvo dopravy od 1. 1. 2024 chystá změnu v bodovém systému. Bodový systém je základní preventivní opatření, které má vést k odnaučení porušování pravidel silničního provozu. Celý bodový systém by se měl nově ještě více zjednodušit a zpřehlednit a mělo by dojít hlavně na přísnější postihování účastníků provozu, kteří porušují předpisy vědomě. Méně závažné a nebezpečné přestupky budou mírněji postihovány, řidiči za pokuty nezaplatí tolik.

Stávající bodový systém má pět bodových sazeb, od 2 do 7 bodů. Nový bude mít pouze tři sazby, 2, 4 a 6 bodů. Nejhorší přestupky, které byly doposud sankcionovány 7 body, budou nově ohodnoceny pouze 6 body. Méně závažné prohřešky, které byly potrestány 3 body, budou nově potrestány 4 body. Celkové „vybodování“ v podobě ztráty 12 bodů zůstává. Pokud řidič ztratí všech 12 bodů, přichází tím o řidičské oprávnění automaticky na 1 rok, aby následně získal řidičské oprávnění zpět, musí absolvovat psychologické vyšetření a přezkoušení v autoškole. Nový bodový systém přinese i novinku pro mladé začínající řidiče. Na první dva roky získají limit pro „vybodování“ pouze 6 bodů. Celkový přehled změn týkajících se nového bodového systému je v příloze č. 8.

⁶⁹ Asistenční systém [cit. 27. 10. 2022]. Dostupné z: <https://www.asistencnisystemy.cz/#pasivni-bezpecnost>

Další systémová opatření v oblasti prevence jsou:

- Zvýšení policejního dohledu a frekvence kontrol v oblasti prevence nejčastějších přestupků v silniční dopravě.
- Zlepšení vymahatelnosti pokut za dopravní přestupky – nově mají možnost policisté či celníci odebrat registrační značku či dát na vůz botičku, pokud při kontrole zjistí, že řidič nemá pravomocnou pokutu za dopravní přestupek uhrazenou a odmítá ji uhradit dodatečně na místě kontroly.⁷⁰
- Z důvodu nízkého stavu policistů zavést větší počet automatizovaných technických prostředků bez nutnosti obsluhy, za účelem dokumentace porušování pravidel silničního provozu.

⁷⁰ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

8 Závěr

K dopravním nehodám dochází v dnešní uspěchané době denně. Každý jsme účastníkem silničního provozu, ať v roli řidiče, spolujezdce, chodce, cyklisty, cestujícího v hromadném prostředku či dálkové dopravě. Lidé berou dopravní nehody jako součást každodenního života, slyší o nehodách v médiích a sdělovacích prostředcích, málokdo se už nad tím pozastaví. Člověka to většinou zasáhne, až když je on sám, či někdo z jeho blízkého okolí účastníkem dopravní nehody, pokud se jedná o závažnou nehodu, může to člověku změnit život úplně od základů.

Téma dopravních nehod jsem si vybral, neboť s problematikou dopravních nehod přicházím do styku při každé službě na Dopravním inspektorátu Policie ČR v Semilech. Problematika dopravních nehod je velice specifické a zajímavé téma, dopravní nehody ovlivňují každodenní život člověka, jejich vznik s sebou přináší právní a ekonomické problémy, neboť většina nehod má destruktivní charakter a nemalé náklady vedou k zápornému ekonomickému efektu (náklady na lékařskou péči, plnění ze strany pojišťoven, vyšetřování nehody, znalecké posudky, náklady státní správy, atd.)

Málokdo si dnes při řízení vozidla uvědomí, že má v ruce zbraň. K dopravním nehodám dochází převážně z důvodu selhání jedince. Silniční nehody lze rozdělit dle různých hledisek. Právní úprava dopravních nehod se řídí několika právními předpisy a postup policisty na místě dopravní nehody je popsán v závazném pokynu ředitele služby dopravní policie. Vyšetřování dopravních nehod má spoustu náležitostí. Jedná se o soubor činností, které mají vést k zjištění, odhalení a zadokumentování přestupku či trestného činu spáchaného v souvislosti s dopravní nehodou a porušením zákona o provozu na pozemních komunikacích. Dopravní policista po příjezdu na místo dopravní nehody musí nejprve provést prvotní a neodkladné úkony, které eliminují následky a zabraňují dalšímu nebezpečí a vedou k zafixování stavu na místě nehody, aby nedošlo k poškození stop, která budou následně zadokumentována a budou velmi důležitá pro další vyšetřování. V praktické části diplomové práce je na vzorové ukázce dopravní nehody podrobně popsán postup při šetření a zpracování dopravní nehody.

Policie ČR má povinnost evidovat hlášené dopravní nehody. Evidovaná data se dále statisticky zpracovávají a mají nepostradatelný význam v oblasti rozhodování ve snaze snížit počet dopravních nehod na území ČR. Statistická evidence dopravních nehod se vede už od roku 1961 a s postupem let jsou informace zpracovanější a podrobnější, díky nim si lze udělat ucelený obrázek o celkovém vývoji dopravních nehod. K nejméně dopravním nehodám v historii sledování došlo v roce 1961 (35 842 nehod), naopak nejvíce nehod se stalo v roce 1999 (225 690 nehod), na vzrůstající počet nehod od roku 1961 má nepochybně vliv zvyšující se počet automobilů na silnicích, ne každý si v minulosti mohl dovézt automobil, i počet usmrcených byl v minulosti velice vysoký poměrově k počtu nehod, neboť tehdejší vozidla nebyla vybavena tolika bezpečnostními prvky, jako jsou ta dnešní. Přestože je v dnešní době na silnicích o poznání mnohem více aut, počet nehod se v průběhu let neustále snižuje, je to díky tomu, že se stále více zavádějí různá preventivní opatření a vozový park se neustále modernizuje a vybavuje nejrůznějšími bezpečnostními prvky. Důraz na prevenci je nesmírně důležitý, neboť silniční dopravní nehody přinášejí nejenom sociální dopady, ale především nemalé ekonomické dopady na společnost. Jen za rok 2021 na jednu nehodu připadala průměrná výše škody ve výši 67 634 Kč, což byla nejvyšší sledovaná škoda za posledních 20 let, nejvyšší škody vznikají při dopravních nehodách s usmrcením, v roce 2021 to bylo v průměru 246 071 Kč na smrtelnou nehodu. A to se jedná pouze o odhadnutou škodu na vozidlech, která vznikla v důsledku dopravní nehody. Skutečné škody jsou mnohem vyšší. Do škod se zatím nezapočítávají další přímé náklady na zdravotní péči, náklady na IZS, na vyšetřování, náklady soudů a státní správy a náklady ze strany pojišťoven. V souvislosti s nehodou vznikají i nepřímé náklady v podobě ztrát na produkci (neschopnost se navrátit do pracovního procesu), další sociální náklady (invalidní, vdovský důchod), či případná náhrada škody a nemajetkové újmy ze strany soudu (odškodnění pro oběti nehod).

Příčin vzniku dopravních nehod je mnoho, nejčastěji dopravní nehody vznikají v důsledku nepozornosti a nevěnování se plně řízení, či z důvodu nesprávného otáčení či couvání, nebo z důvodu jiného druhu nesprávné jízdy. Nejtragičtější příčinou nehody bývá nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, přejetí do protisměru či opět, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla. Hlavní příčiny dopravních nehod jsou už řadu let nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost či nesprávné předjíždění.

Nejčastěji jsou hlavními viníky dopravních nehod řidiči motorových vozidel, za rok 2021 to bylo 79 000 nehod, podílejí se na celkovém počtu nehod téměř z 80 %, nemalý podíl na vznik nehod mají i srážky se zvěří či domácím zvířetem, v roce 2021 došlo k 15 349 střetům se zvěří (15 % z celkového počtu nehod). Více než 65 % dopravních nehod se stane v obci, většina smrtelných nehod však vznikne mimo obec, z pohledu následků na životě jsou nejtragičtější silnice I. a II. třídy. V roce 2021 byl říjen měsíc s nejvyšším počtem nehod, naopak nejtragičtějším měsícem byl srpen. K nejvíce nehodám dochází v pátek, nejtragičtější nehody vznikají mezi 14. a 16. hodinou, kdy je na silnicích nejvyšší provoz. Co do počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu jsou na prvních místech letní měsíce a víkendové dny.

Řidiči porušují pravidla silničního provozu každý den, většina prohřešků však není potrestána, neboť pokud nedojde k dopravní nehodě, či není na místě hlídka Policie ČR, zůstává prohřešek bez trestu. Je proto nutné systematicky vytvářet preventivní kroky a různá preventivní opatření, aby došlo k eliminaci negativních následků. Na prevenci má vliv nemalý počet osob a institucí. Chování malých účastníků provozu ovlivňují rodiče a školní vzdělávací systém. Na stávající a budoucí účastníky silničního provozu působí i řada dalších institucí, jako je Ministerstvo dopravy, BESIP, Policie ČR, autoškoly, městská policie, média a další. Na bezpečnost silničního provozu má nepochybně vliv i technologická modernizace vozidel, vybavenost dopravních prostředků, stav pozemních komunikací, dopravní značení a další. Česká republika si v rámci dlouhodobých celoevropských strategických cílů v oblasti dopravy stanovila za cíl do roku 2030 snížit fatální následky dopravních nehod a počet těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o 50% (v porovnání s rokem 2020), do roku 2050 by neměla být v rámci VIZE NULA na silnicích usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba. Primárním cílem je vybudování bezpečného dopravního prostoru za účelem ochrany lidského života, sekundárním cílem je pak snížení ekonomických ztrát vznikajících při dopravních nehodách. Hlavními oblastmi, na která se preventivní opatření soustředí, jsou účastníci provozu, infrastruktura, vozidla a jejich technologie a systémová opatření. Množství preventivních, již zavedených či mnou navrhovaných je celá řada, většinu jsem se snažil sepsat v praktické části mé diplomové práce. Zaměřil jsem se na účastníky provozu, především na děti, chodce, cyklisty a řidiče motorových vozidel, neboť jsem přesvědčen, že preventivní opatření cílená na skupinu nejohroženějších účastníků provozu přinese do budoucna nějaký výsledek. Všechna

preventivní opatření týkající se účastníků jsou podrobněji popsána v praktické části v kapitole 7.2.1. Zde uvádím jen zkrácený přehled mnou navržených opatření. U dětí se více zaměřit na vzdělávání žáků základních škol v oblasti dopravní výchovy, zřízení více mobilních dopravních hřišť, ve městech zavést veřejně přístupná dopravní hřiště, vznik volnočasových kroužků s tématem dopravní výchova a s praktickým výcvikem na dopravních hřištích, povinné nošení reflexních prvků v obci i mimo obec u dětí do 15 let. U chodců doporučuji povinné nošení reflexních prvků za snížené viditelnosti v obci i mimo obec, pořádání besed pro seniory na téma „Jak chránit sám sebe“, lepší osvětlení, či semaforey u přechodu s vysokou frekvencí dopravních nehod, více preventivních opatření na přechodech u školních zařízení, zákaz používání sluchátek a mobilního telefonu při chůzi, příspěvky zdravotních pojišťoven na reflexní prvky. U cyklistů doporučuji povinnou přilbu pro všechny bez rozdílu věku, v povinné výbavě kola „cyklolékarničku“, zákonnou povinnost projít speciálním kurzem pro uživatele elektrokol a elektrokoloběžek, častější kontroly cyklistů na přítomnost alkoholu – vyšší pokuty, příspěvek zdravotních pojišťoven na přilbu pro děti. Pro řidiče bych zavedl povinné cvičné jízdy a školu smyku, pravidelné přezkušování z pravidel silničního provozu, zvýšení četnosti radarů s měřením průměrné rychlosti v úseku, navýšení počtu preventivních kontrol ze strany Policie ČR, vyšší frekvenci měření rychlosti hlídkami v civilním provedení, více se zaměřit a zpřísnit tresty pro řidiče používající při jízdě mobilní telefony.

Nesmí se však zapomínat i na další nutná preventivní opatření v oblasti infrastruktury, vybavenosti vozidel moderními technologiemi a bezpečnostními prvky a na další připravovaná systémová opatření v podobě nového bodového systému. Vše je podrobněji popsáno v podkapitolách 7.2.2; 7.2.3 a 7.2.4.

Cílem preventivních opatření je se VIZI NULA alespoň přiblížit, neboť její splnění je dle mého názoru značně nereálné, neboť hlavní roli při vzniku dopravních nehod hraje člověk a i kdyby všichni řidiči dodržovali pravidla silničního provozu, člověk není stroj, není neomylný a vždy bude chybovat. Věřím, že pokud se bude i nadále pracovat na zavádění preventivních opatření jako za posledních pár let, počet dopravních nehod se bude neustále snižovat a následky vzniklých dopravních nehod nebudou tak tragické, jako to bývalo v dobách minulých.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BRÁZDA, J. Fenomén silniční dopravní nehody. Praha: Police History, 2006. ISBN 978-80-86477-44-2
2. DOLEŽAL, J., NOVÁK, Č., Kriminologické minimum, 1. část, Praha: MV ČR.
3. CHMELÍK, J. Dopravní nehody. In: CHMELÍK, Jan a kol. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-36-9.
4. CHMELÍK, J. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 213. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. CHMELÍK, J. Ohledání místa činu, Praha: PČR Úřad vyšetřování pro českou republiku, MV ČR, odbor personální práce a vzdělávání.
6. CHMELÍK, J. Vyšetřování dopravních nehod. Praha: MV ČR, 1998.
7. KONEČNÝ J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Brno: Vyšší policejní škola MV v Brně, 2011. MV-50082-1/VO-2011.
8. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. Dopravně bezpečnostní činnost, 1. vydání, Praha: Policie History. 2004. ISBN 8086477-24-X.
9. KOPECKÝ, Z. Občan a dopravní nehoda. Praha: Prospektrum, 1998. ISBN 80-7175-068-9.
10. KUČEROVÁ, H. Dopravní přestupky v praxi: po změnách účinných od 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-613-X.
11. POLCAR, M. Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 2011.
12. PORADA, V. a kol, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha:Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
13. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: MV České republiky.
14. ŠAMAL P. a kol. Trestní zákoník. Komentář, 2. Vydání. Praha: C. H. Beck 2012. ISBN 978-80-7400-428-5.

Právní předpisy

1. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. Pokyn č. 1, ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Č. j. PPR-38756/ČJ-2020-990440.
2. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
3. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
4. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů.
5. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
6. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
7. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.
8. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
9. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
10. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.

Internetové zdroje

1. AION CS. Zákony pro lidi. [cit. 15. 5. 2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361/historie>
2. Asistenční systémy [cit. 27. 10. 2022]. Dostupné z: <https://www.asistencnisystemy.cz/#aktivni-bezpecnost>
3. Asistenční systém [cit. 27. 10. 2022]. Dostupné z: <https://www.asistencnisystemy.cz/#pasivni-bezpecnost>
4. ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. 13 minut, 13 cest. [cit. 20. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.13minut.cz>
5. BESIP, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, Ministerstvo dopravy. [cit. 12. 9. 2022]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/Informace-o-plneni-NSBSP-za-rok-2020.pdf?lang=cs-CZ&fbclid=IwAR03TvSMaZEgJm9lbssnGMyEnfbgYqd4inr6cksTcABV5s-meyalsuxL8aI>
6. BESIP, Strategie BESIP 2021 – 2030, Ministerstvo dopravy. [cit. 10. 9. 2022]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ
7. TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. Markétina dopravní výchova. [cit. 17. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.dopravnivychova.cz>
8. TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. Na kole jen s přilbou. [cit. 19. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.nakolejensprilbou.cz/>
9. VIZE NULA CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Děti v dopravě. [cit. 17. 9. 2022]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/>

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 - Silniční dopravní nehoda	14
Obrázek č. 2 - Střet dvou vozidel.....	15
Obrázek č. 3 - Pád stromu na autobus	16
Obrázek č. 4 - Blokovácí stopa od motocyklu.....	44
Obrázek č. 5 - Havárie vozidlo do sloupu elektrického vedení	45
Obrázek č. 6 - Program Lotus Notes	56
Obrázek č. 7 - Program EDN.....	57
Obrázek č. 8 - Metoda pravoúhlého měření	62
Obrázek č. 9 - Průsečíkové měření.....	62
Obrázek č. 10 - Metoda trojúhelníkového měření	63

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Hmotné škody v roce 2021.....	71
Tabulka č. 2 - Nejčastější příčiny nehod	72
Tabulka č. 3 - Nejtragičtější příčiny nehod	73
Tabulka č. 4 - Hlavní příčiny nehod motorových vozidel.....	74
Tabulka č. 5 - Nehody podle zavinění v roce 2021.....	74
Tabulka č. 6 - Dopravní nehody dle místa.....	75
Tabulka č. 7 - Dopravní nehody a jejich následky po měsících, 2021.....	75
Tabulka č. 8 - Dopravní nehody podle dnů v roce 2021	76
Tabulka č. 9 - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog v roce 2021	77
Tabulka č. 10 - Nehody a jejich následky v krajích v roce 2021	78

Seznam grafů

Graf č. 1 - Vývoj počtu nehod za období 1961 - 2021	67
Graf č. 2 - Vývoj počtu usmrcených za období 1961 - 2021	68
Graf č. 3 - Vývoj počtu těžce zraněných za období 1961 - 2021	69
Graf č. 4 - Vývoj počtu lehce zraněných za období 1961 - 2021	70
Graf č. 5 - Vývoj průměrné škody na jednu dopravní nehodu za období 2002 - 2021	71

Seznam použitých zkratk

ABS – Automatický bezpečnostní systém

ACC – Adaptační tempomat

ADR – Přeprava nebezpečných látek

ASR – Automatická regulace prokluzu

BAS – Brzdový asistent

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

ČR – Česká republika

GPS – Globální polohový systém

EDN – Evidence dopravních nehod

EDS – Elektronická uzávěrka diferenciálu

ESC – Elektronický stabilizační program

ETR – Evidence trestního řízení

EU – Evropská unie

HZS – Hasičský záchranný sbor

ID – Identifikátor

IOS – Informační operační středisko

ISA – Instrukční sada mikroprocesorů

IZS – Integrovaný záchranný systém

OOP – Obvodní oddělení policie

ORV – Osvědčení o registraci vozidla

OSN – Organizace spojených národů

PBM – Pomocný bod měření

RSA – Algoritmus s veřejným klíčem

RZ – Registrační značka

RZS – Rychlá záchranná služba

Sb. – Sbíрка zákonů

SKPV – Služba kriminální policie a vyšetřování

VBM – Výchozí bod měření

VIN – Identifikační číslo vozidla

ZPPP – Závazný pokyn policejního prezidenta

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Právní kvalifikace nejčastějších přestupků při dopravní nehodě

Příloha č. 2 – Protokol o nehodě v silničním provozu

Příloha č. 3 – Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Příloha č. 4 – Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Příloha č. 5 – Záznam o dopravní nehodě - „Euroformulář“

Příloha č. 6 – Náčrtek z místa dopravní nehody

Příloha č. 7 – Plánek z místa dopravní nehody

Příloha č. 8 – Chystané nové bodové ohodnocení

Příloha č. 1 – Právní kvalifikace nejčastějších přestupků při dopravní nehodě

Právní kvalifikace – DN			
Hlavní příčina	Příčina dopravní nehody	Věta skutková (z. č. 361/2000 Sb.)	Věta právní (novela - z. č. 361/2000 Sb.)
Rychlost	Nepřizpůsobení rychlosti jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavběnímu ...	§ 4 písm. a), b), § 18 odst. 1	§ 125c odst. 1 písm. k)
Přednost	Nedání přednosti v jízdě protijedoucímu vozidlu při odbočování vlevo...	§ 4 písm. a), b), § 21 odst. 5	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 8
	Nedání přednosti v jízdě na křižovatce proti DZ	§ 4 písm. a), b), c), § 22 odst. 1	
	„Dej přednost v jízdě“		
	Nedání přednosti v jízdě na křižovatce proti DZ	§ 4 písm. a), b), c), § 22 odst. 1, 4	
	„Stůj dej přednost v jízdě“		
	Nedání přednosti v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava (na křižovatce, kde přednost není upravena DZ)	§ 4 písm. a), b), § 22 odst. 2	
	Nedání přednosti v jízdě při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci	§ 4 písm. a), b), § 23 odst. 1	
	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	§ 4 písm. a), b), c), § 70 odst. 2 písm. a) § 4 písm. a), b), § 75 odst. 1 písm. a), odst. 5, 8, 9	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 5
	Neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit nebo ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje	§ 4 písm. a), § 5 odst. 2 f)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 6
	Ohrožení chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vyjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	§ 4 písm. a), § 5 odst. 2 g)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 6
Způsob jízdy	Nevěnování se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvětřiti	§ 4 písm. a), § 5 odst. 1 b)	§ 125c odst. 1 písm. k)
	Jízda po nesprávně strněné vozovky (v protisměru)	§ 4 písm. a), b), § 11 odst. 1	
	Vjetí na krajnici mimo případy uvedené v zákoně	§ 4 písm. a), b), § 11 odst. 2	

	Ohrožení jiného řidiče při přeježdění vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	§ 4 písm. a), b), § 12 odst. 5, 6, 7	§ 125c odst. 1 písm. k)
	Nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti za jiným vozidlem	§ 4 písm. a), b), § 19 odst. 1	
	Vylhávání protijedoucích vozidel	§ 4 písm. a), b), § 20	
	Odbočování vlevo s ohrožením řidiče jedoucího za ním	§ 4 písm. a), b), § 21 odst. 1	
	Otačení nebo couvání na pozemní komunikaci (mimo dálnici a silnici pro motorová vozidla)	§ 4 písm. a), b), § 24 odst. 1, 2, 3, 4	§ 125c odst. 1 písm. k)
	Otačení, couvání nebo jízda v protisměru v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla	§ 4 písm. a), b), § 36 odst. 1 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 10
	Přeprava nákladu	§ 4 písm. a), b), § 52 odst. 1, 5, 6	§ 125c odst. 1 písm. k)
Předjíždění	Předjíždění vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	§ 4 písm. a), b), c), § 17 odst. 5	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 7
Ostatní	Způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví → POZOR! „Ublížení jinému na zdraví“ (zákon vyžaduje omezení v obvyklém způsobu života nebo obvyklé činnosti okolo 7 dnů a více, za předpokladu, že nedojde k porušení důležité povinnosti (v případě porušení dálež. povin. § 148 nebo §147 TrZ)	Porušení příslušného ustanovení zákona	§ 125c odst. 1 písm. b)
	Při dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo	§ 47 odst. 2 písm. a)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Při dopravní nehodě neohlásí dopravní nehodu policistovi (ozn. povinnost, poskytnutí první pomoci)	§ 47 odst. 3 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na DN	§ 47 odst. 3 písm. f)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Nedovořeně opustí místo DN nebo se neprodleně nevrátí na místo DN po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení DN	§ 47 odst. 4 písm. c)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Rízení vozidla nebo jízda na zvířeti po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (u DN)	§ 5 odst. 2 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. b) nebo § 274 odst. 1, 2 a) TrZ
	Odmítnutí vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	§ 5 odst. 1 písm. f) - alkohol § 5 odst. 1 písm. g) - jiné návykové látky	§ 125c odst. 1 písm. d)
	Jízda s vozidlem bez příslušné sk. řidičského oprávnění	§ 3 odst. 3 písm. a)	§ 125c odst. 1 písm. e) bod 1

Zdroj: Konečný J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod.

Příloha č. 2 – Protokol o nehodě v silničním provozu

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
 Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
 Územní odbor Semily
 Dopravní inspektorát
 Vysocká 225
 513 15 Semily
 evidováno v ETR č.j.: KRPL-Ř-2021-181106
 evid. číslo: KRPL-4/DNSM-2021-FJT

Semily 8. března 2021

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	08.03.2021 pondělí 15:30
Místo	silnice III. třídy č. 2824 v km 0,229, u č.p. [souřadnice GPS -679846,904/-999145,972]
Účastníci dopravní nehody	<p>1) osobní automobil - výše škody na vozidle: 10 tis. Kč</p> <p>řidič : narozen adresa pobytu: e-mail: telefonní číslo : osobní doklady řidičský průkaz</p> <p>je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) a § 17 odst. 5 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>2) osobní automobil - výše škody na vozidle: 25 tis. Kč</p> <p>řidič : narozen adresa pobytu: stát: ČR, e-mail telefonní číslo : osobní doklady: řidičský průkaz Turnov, stát: ČR</p> <p>je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) a § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p>
Svědci	<p>nar. _____ svědek trvale bytem : stát: ČR</p> <p>nar. _____ svědek trvale bytem : stát: ČR, e-mail telefonní číslo :</p>

Vylíčení události	Dne 15:30 hod. jel řidič vozidlem III/2824 ve směru od Radvánovic na Roudný. Řidič a rovném úseku před křižovatkou počal předjíždět před sebou vozidlo řidiče který jel ve stejném směru jízdy a který v křižovatce odbočoval vlevo do vedlejší silnice místní komunikace. Při nehodě ke zranění nedošlo. U obou řidičů orientační vyšetření na alkohol přístrojem Dräger negativní. Řidič je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně a že nedovoleně předjížděl, kdy dával řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo. Řidič je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně a že při odbočování na křižovatce ohrozil řidiče jedoucího za ním a nedbal zvýšené opatrnosti.
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Spis byl oznámen správnímu orgánu k rozhodnutí - Městský úřad Turnov, Odbor dopravy, Dvořákova 334, 511 22 Turnov
Technické údaje vozidel	1) osobní automobil registrační značka : vlastník: VIN mezinárodní pojistná karta: CZ/000; vydal ČSOB POJIŠŤOVNA, A.S. MASARYKOVO NÁMĚSTÍ 1458 PARDUBICE 532 18, platí od 21.10.2020 do 20.10.2021, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: pravé přední dveře, odhadnutá škoda na vozidle: 10 tis. Kč 2) osobní automobil registrační značka vlastník: JIHOMORAVSKY. stát: CR VIN: mezinárodní pojistná karta: CZ/0034; vydal ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, A.S., VIENNA INSURANCE GROUP POBŘEŽNÍ 665/23 PRAHA 8 142 21, platí od 01.01.2021 do 31.12.2021, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: chladič, přední maska, mřížka chladiče, přední nárazník, přední spojler, přední držák RZ, levá přední mlhovka, levá přední směrovka, levé přední světlo, poškozený levý přední blatník, odhadnutá škoda na vozidle: 25 tis. Kč
Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	08.03.2021 pondělí 15:40
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	08.03.2021, 17:25 - 18:25 brab. Bc. Tomáš FEJFAR; pprap.
Ohledání místa dopravní nehody	I. Dopravní situace: Místo dopravní nehody bude popisováno ve směru od Karlovic směrem na Roudný (tj. ve směru jízdy vozidla Seat a) K dopravní nehodě došlo v obci Radvánovice na křižovatce silnice III. třídy č. 2824 s místní komunikací v km 0,229, u čp.64 (souřadnice GPS -679846,904/-999145,972). V místě dopravní nehody se jedná o křižovátku stykovou - tříramennou ve stoupání. Komunikace je živice, suchá, bez závad. Na pravé straně komunikace se nachází chodník a na chodník navazuje travnatý porost s živým plotem a s ovocnými stromy. Na levé straně komunikace se nachází mírný svah od komunikace a následně drátěné oplocení zahrady k č.p.72 . V místě dopravní nehody na sil.č. III/2824 ve směru od Radvánovic na Roudný se žádné svislé dopravní značení nenachází, nachází se zde pouze po levé straně vodorovné značení V 4 „Vodící čára“. Ve směru od Roudného na Radvánovice se nachází svislé dopravní značení DZ č. P 2 „Hlavní pozemní komunikace“. V místní komunikaci se nachází svislé DZ č. P 4 „Dej přednost v jízdě“. Jiné dopravní značení, které by souviselo s dopravní nehodou se v místě nenachází. Hustota provozu je v době ohledání nízká. Přehlednost v místě dopravní

nehody je dobrá. V místě dopravní nehody je dovolená rychlost 50 km/h 3vst. protokol o DN

b) V době ohledání jasno, viditelnost dobrá, 2,5 ° st. C.

c) Stav obou řidičů byl dobrý, bez zjištěných tělesných vad. Dechová zkouška u řidičů v čase cca 17:30 hod. - negativní.

II. Popis stop :

K zaměření stop a vyměření místa dopravní nehody je využita totální stanice GPI - 122L. Stopy jsou zaměřovány v prostoru, kdy bodu VBM (výchozí bod měření) je přiřazena hodnota ($x = 0, y = 0, z = 0$). Bod VBM je vyměřen za pomoci pomocných bodů měření (PBM). Osa x přiléhá kolmo k ose y v rovině. Osa z přiléhá kolmo k ose x a y svisle. Souřadnice jednotlivých bodů jsou zapisovány v pořadí x,y,z.

Vozidla po dopravní nehodě nezůstala v konečném postavení.

Měření č. 1. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (0;0;0).

PBM A

Betonový sloup oplocení u domu č.p. 64. PBM je zaměřen v jednom měření. Naměřená hodnota:

Měření č. 2. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-10,83;6,16;-0,16).

PBM B

Sloup veřejného osvětlení. PBM je zaměřen v jednom měření. Naměřená hodnota:

Měření č. 3. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-12,26;0,01;-0,5).

PBM C

Roh obrubníku. PBM je zaměřen v jednom měření. Naměřená hodnota:

Měření č. 4. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-11,43;0,38;-0,47).

Stopa č.3

Místo střetu určené řidiči vozidel. Stopa je zaměřena v jednom měření. Naměřená hodnota:

Měření č. 5. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-7,35;1,21;-0,24).

Stopa č.4

Úlomky plastů z obou vozidel. Vyměřován je průběh stopy, kdy stopa je vyměřena v počtu měření 8. Naměřené hodnoty:

Měření č. 6. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-7,2;1,91;-0,18).

Měření č. 7. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-6,82;3,55;-0,05).

Měření č. 8. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-6,58;5,56;0,12).

Měření č. 9. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-7,28;6,28;0,18).

Měření č. 10. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-8,37;5,88;0,13).

Měření č. 11. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-9,49;4,82;-0,05).

Měření č. 12. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-9,26;2,96;-0,13).

Měření č. 13. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-8,22;2,36;-0,16).

Stopa č.5

Jízdní stopa vozidla Seat

Vyměřován je průběh stopy, kdy stopa je

vyměřena v počtu měření: 4. Naměřené hodnoty:

Měření č. 14. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-8,35;6,85;0,22).

Měření č. 15. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-7,36;10,54;0,49).

Měření č. 16. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-6,17;14,09;0,84).

Měření č. 17. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-4,83;17,9;1,16).

PBM D

Okraj komunikace. Vyměřován je průběh PBM, kdy tento je vyměřen v počtu měření: 22. Naměřené hodnoty:

Měření č. 18. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-4,63;21,09;1,4).

Měření č. 19. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-6,35;14,3;0,85).

Měření č. 20. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-7,51;10,06;0,42).

Měření č. 21. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-8,44;6,99;0,22).

Měření č. 22. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-9,59;5,87;-0,01).

Měření č. 23. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-11,61;6,3;-0,25).

Měření č. 24. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-15,1;6,88;-0,6).

Měření č. 25. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-15,79;0,69;-0,8).

Měření č. 26. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-14,38;0,49;-0,7).

Měření č. 27. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-13,23;1,28;-0,59).

Měření č. 28. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-12,26;0,95;-0,53)\$. strana protokolu o DN
Měření č. 29. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-10,37;-0,35;-0,46).
Měření č. 30. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-11,57;-6,84;-1,04).
Měření č. 31. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-11,83;-10,87;-1,3).
Měření č. 32. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-12,72;-16,58;-1,77).
Měření č. 33. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-13,41;-19,85;-2,04).
Měření č. 34. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-6,55;-21,39;-2,14).
Měření č. 35. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-3,56;-5,79;-0,83).
Měření č. 36. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-2,28;-0,21;-0,34).
Měření č. 37. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-0,96;5,27;0,14).
Měření č. 38. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (1,07;14,47;0,56).
Měření č. 39. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (1,56;16,56;0,74).

PBME

Vodorovné dopravní značení V4 „Vodící čára“. Vyměřován je průběh PBM, kdy tento je vyměřen v počtu měření: 5. Naměřené hodnoty:

Měření č. 40. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-4,3;20,8;1,19).
Měření č. 41. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-6,76;11,4;0,42).
Měření č. 42. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-8,09;5,87;-0,06).
Měření č. 43. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-9,77;-1,71;-0,7).
Měření č. 44. Poloha bodu zaměřena na souřadnicích (-12,1;-14,18;-1,75).

II. Popis stop pokračování :

Stopa č. 6 - poškození pravé boční části vozidla Seat

Stopa č. 7 - poškozená přední levá část vozidla Škoda

Ohledáním interieru vozidla **Seat** o dopravní nehodě zjištěno, že plynový, spojkový a brzdový pedál je funkční. Řízení vozidla je také funkční. Bezpečnostní pás řidiče je v základní poloze lze ho vytáhnout. Ruční brzda v základní poloze. Airbagy neaktivovány. Na vozidle zimní pneumatiky s dostatečnou hloubkou dezénu.

Ohledáním interieru vozidla **Škoda** o dopravní nehodě zjištěno, že plynový, spojkový a brzdový pedál je funkční. Řízení vozidla je funkční. Bezpečnostní pás řidiče je v základní poloze a lze ho vytáhnout. Ruční brzda zatažená. Airbagy neaktivovány. Na vozidle zimní pneumatiky s dostatečnou hloubkou dezénu.

III. Učiněná opatření :

Provedené úkony: fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidel, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, zaměření místa DN totální stanicí, dechová zkouška na zjištění alkoholu u řidičů DN - negativní,

oznamovatel dopravní nehody bal vyrozuměn na místě.

Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

prap. Bc. Tomáš FEJFAR

Příloha č. 3 – Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
Územní odbor Semily
Dopravní inspektorát
Vysoká 225
513 15 Semily
evidováno v ETR č.j.:
KRPL- /PŘ-2021-181106
evid. číslo: KRPL- 1/DNSM-2021-FJT

Semily 18. března 2021

Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Datum a čas dopravní nehody	
Místo	
Účastníci dopravní nehody	
Poškozené předměty a zvířata	
Vylíčení události	
Technické údaje vozidel	
Dopravní nehoda oznámena dne	
Místo ohledáno - dne, od - do	

Další případné informace důležité k objektivnímu posouzení věci	
---	--

Č.j.KRPL. NSM-2021-FJT
Dopravní nehodu zavinil :

porušil ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) a § 26 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byl jmenovanému uložen správní trest a to pokuta příkazem na místě ve výši 1100 Kč. Pokuta byla jmenovaným zaplácena v hotovosti - číslo bloku série

Přestupce byl poučen v souladu s § 92 odst. 2 písm. l) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, že podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným a výkonatelným rozhodnutím. S takovýmto vyřízením dopravní nehody vědomě souhlasí a že na něho nebyl ze strany příslušníka Policie ČR činěn žádný nátlak, pro takovéto vyřízení dopravní nehody

Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

Vyjádření pachatele přestupku: Se zaviněním dopravní nehody souhlasím, uloženou blokovou pokutu ve výši 1100 Kč jsem zaplatil na místě

Podpisy přestupců:

:

Podpis policisty:

prap. Bc. Tomáš FEJFAR _____

Příloha č. 4 – Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Libereckého kraje

Územní odbor Semily
Dopravní inspektorát



ev. číslo: KRPL.

Semily 20. srpna 2021

Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Datum nehody Čas nehody	
Místo srážky	
Druh lesní zvěře	
Údaje o vozidlech	
Vlastníci	
Řidiči	
Popis poškození vozidel	
Jiná škoda na vozidlech	
Zjištěné stopy	
Škoda na předmětech	

MV 2-04/565/A

Popis skutku:

Dne _____ v _____ ul. řidička _____ vozidlem _____ po sil. č. III/ 27915 ve směru od Přepel na Modřisce, kdy jí na rovném úseku v mírném stoupání z levé strany bezprostředně před vozidlo vběhla srna, kterou srazil přední částí vozidla. Srna byla na místě odmrštěna vpravo na komunikaci, kde zůstala ležet. Srna byla nárazem usmrcena. Dechová zkouška byla provedena přístrojem DRÄGER, její výsledek byl negativní. Ke zranění osob nedošlo. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na

Šetření POLICIE ČR :

- zvěř nebo její část byla nalezena na místě nebo poblíž místa dopravní nehody
Zvěř byla předána (oznámena): MS Česká ráj Pfepefe

Učiněná opatření: Provedené úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN - negativní,
fotodokumentace - digitální fotoaparát, ilustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa
dopravní nehody,

pprap. Bc. Tomáš FEJFAR
předal (podpis):

převzal (podpis):

Právní kvalifikace : Věc dopravní nehody, srážky se zvěří se odkládá dle § 74 odst. 3 písm. b)
zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

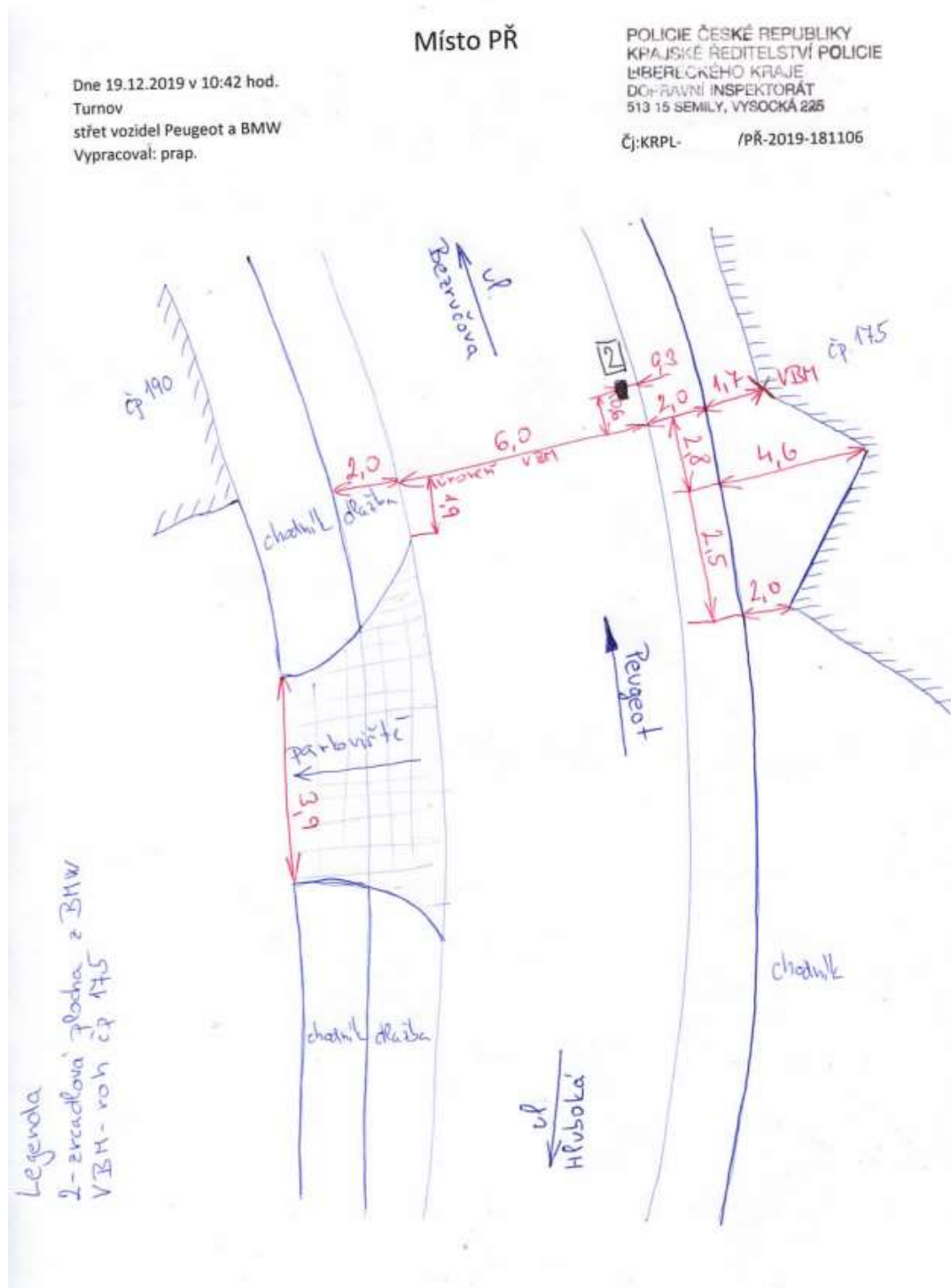
Zasílá se:

Druh dokumentace (počet):

Podpis řidiče

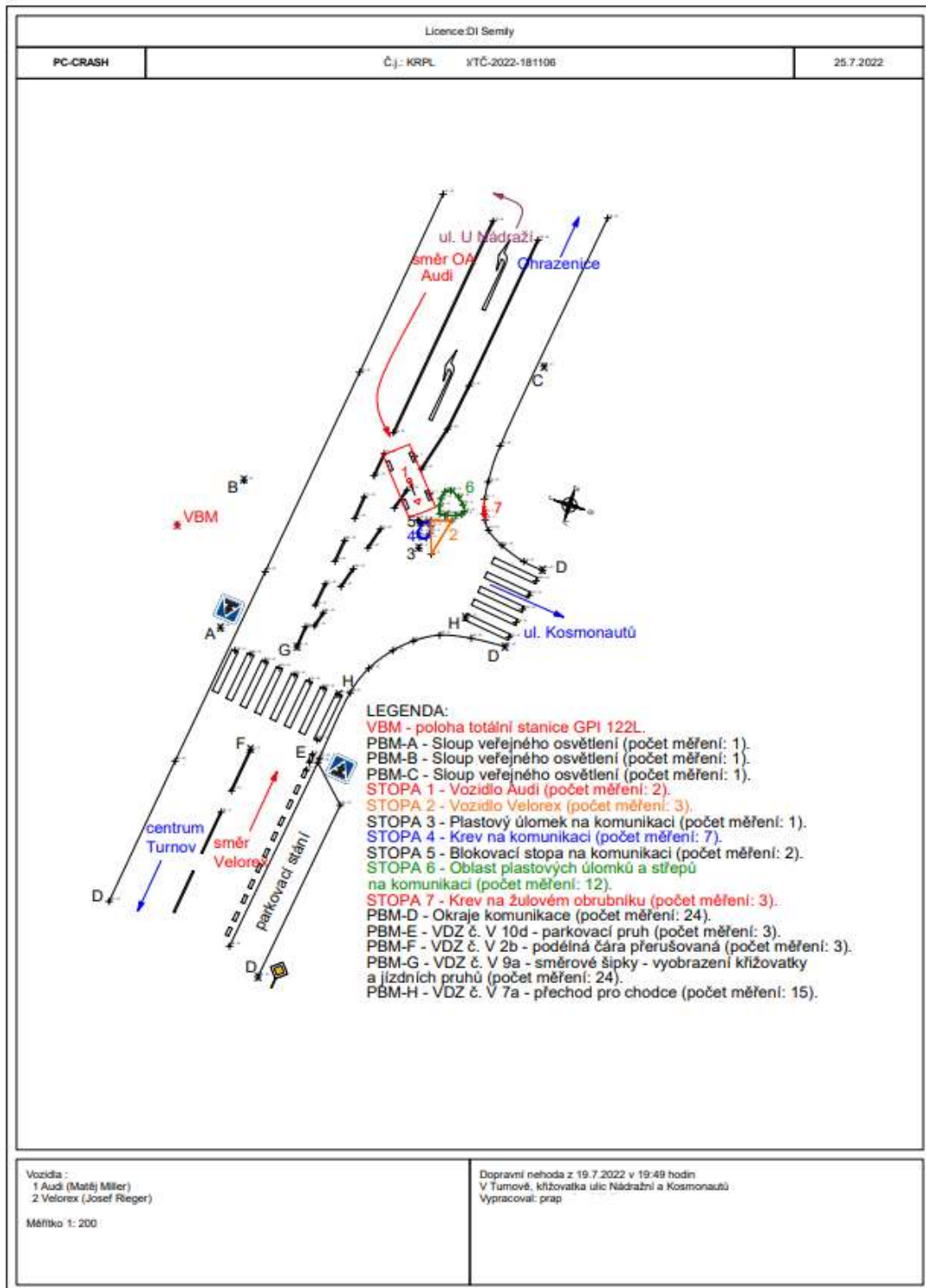
pprap. Bc. Tomáš FEJFAR
Podpis policisty

Příloha č. 6 – Náčrtek z místa dopravní nehody



Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 7 – Plánek z místa dopravní nehody



Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 8 – Chystané nové bodové ohodnocení

Navrhované změny v bodovém systému a sankcích pro řidiče

Přestupky na něž se mohou vztahovat pokuty i body	bloková pokuta (Kč)		pokuta ve správním řízení (Kč)		bodový trest nyní
	nyní	návrh	nyní	návrh	
Řízení vozidla s více než jedno promile alkoholu v krvi při odmítnutí zkoušky na alkohol	0	0	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	7
Řízení vozidla pod vlivem alkoholu (pod jedno promile)	0	0	2 500 - 20 000	5 000 - 25 000	7
0	5 000	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	5
0	5 000	2 500 - 5 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	7
0	5 000	2 500 - 5 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	5
0	2 500	1 500 - 2 500	2 500 - 10 000	2 500 - 10 000	2
0	1 500	1 500 - 2 500	1 500 - 5 000	1 500 - 5 000	3
0	1 500	1 500 - 2 500	1 500 - 5 000	1 500 - 5 000	4
0	0	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	25 000 - 75 000	4
0	0	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	3
0	0	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	0
0	0	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	25 000 - 75 000	7
0	5 000	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	7
0	2 500	5 000 - 10 000	5 000 - 10 000	2 500 - 10 000	0
0	5 000	5 000 - 10 000	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	7
0 - 2 500	2 500	2 500 - 5 000	2 500 - 5 000	2 500 - 10 000	5
0 - 2 500	2 500	2 500 - 5 000	2 500 - 5 000	2 500 - 10 000	4
0 - 2 000	1 500	1 500 - 2 500	1 500 - 2 500	1 500 - 5 000	3
0 - 2 000	0	1 500 - 2 500	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	0
0	0	2 500 - 5 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	7
0	2 500	2 500 - 5 000	2 500 - 5 000	2 500 - 10 000	0
0	0	2 500 - 5 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	7
0	0	10 000 - 20 000	25 000 - 75 000	25 000 - 75 000	0
0	0	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	0
0	0	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	0
0	2 500	5 000 - 10 000	2 500 - 10 000	2 500 - 10 000	5
0	0	5 000 - 10 000	5 000 - 25 000	5 000 - 25 000	4

Některé méně závažné přestupky	bloková pokuta (Kč)	bodový trest
Spáté parkování	0 - 1 500	0
Zspomenuté doklady	0 - 1 500	0
„Nerosvícená světla“ - porušení ustanovení o osvětlení vozidla	0 - 1 500	0

Zdroj: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-o-pripsani-bodu-se-ridici-dozvedi-pres-sms-ministerstvo-vychazi-vstric-verejnosti-353903>