

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

**BAKALÁŘSKÉ
KOMBINOVANÉ STUDIUM
2013-2014**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Michal Baše

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce:

Doc. PhDr. Petr Sak, CSc.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR
COMBINED (PART TIME)
2013-2014

BACHELOR THESIS

Michal Baše

Safety on the roads

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

Doc. PhDr. Petr Sak, CSc.

Prohlášení

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 24. 02. 2014

.....

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat vedoucímu své bakalářské práce Doc. PhDr. Petru Sakovi, CSc. za odborné vedení bakalářské práce. Poděkování patří také vedoucímu Dopravního inspektorátu Havlíčkův Brod Mgr. Davidu Hospodkovi za poskytnuté materiály o dopravní nehodovosti, které byly podkladem pro mou práci.

Anotace

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je jednou z nejzávažnějších problematik této doby. Jakým způsobem se Policie ČR podílí na bezpečnosti silničního provozu, jak dopravní policisté postupují na místě dopravní nehody - odpověď na tyto otázky nalezneme v této bakalářské práci. Na základě porovnání základních statistických údajů o počtu dopravních nehod v okrese Havlíčkův Brod je zhodnocena dopravní nehodovost.

Klíčová slova

Doprava, dopravní nehoda, dopravní policie, policie, řidič, vozidlo.

Annotation

Safety on the roads is one of the most important issues these days. How do the Police of the Czech Republic contribute to road safety? How do the traffic police proceed at the site of a traffic accident? The answer to these questions can be found in this work. Traffic accidents are evaluated on the basis of the comparison of basic statistics concerning the number of road accidents in the district of Havlíčkův Brod.

Key words

Driver, police, shipping, traffic accident, traffic police, vehicle.

Obsah

Úvod	9
1 Historie dopravy	11
1.1 Historie pozemních komunikací.....	11
1.2 Historie dopravní policie	12
2 Právní normy, upravující silniční provoz, účastník silničního provozu a pojem dopravní nehoda	13
2.1 Obecné právní normy, upravující provoz na pozemních komunikacích.....	13
2.2 Účastníci silničního provozu	14
2.3 Silniční dopravní nehoda.....	14
3 Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích	17
3.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	17
3.2 Činnost služby dopravní policie	18
3.2.1 Pojem přestupek	20
3.2.2 Pojem trestný čin	20
3.2.3 Podmínky blokového řízení.....	21
3.3 Technické prostředky, používané policií při kontrole řidičů a vozidel.....	21
3.3.1 Měřiče rychlosti.....	22
3.3.2 Technické prostředky pro zjišťování alkoholu a jiných návykových látek.....	23
3.3.3 Měřidla, sloužící ke zjišťování technického stavu vozidel	25
4 Činnost hlídky dopravní policie na místě dopravní nehody	26
4.1 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody	26
4.2 Ohledání místa dopravní nehody.....	27
4.2.1 Stopy na místě dopravní nehody	29
4.3 Dokumentace místa dopravních nehod	29
4.3.1 Topografická dokumentace	30
4.3.2 Vyměřování místa dopravní nehody	30
4.3.3 Dokumentace dopravních nehod v prostředí IS Lotus Notes.....	31
4.3.4 Fotodokumentace místa dopravní nehody.....	31
5 Příčiny vzniku dopravních nehod.....	33
5.1 Lidský faktor	34
5.2 Technický stav vozidla a asistenční systémy	35

5.3	Vliv pozemní komunikace, dopravního značení, signalizace a závada pozemní komunikace	37
6	Statistika dopravní nehodovosti na okrese Havlíčkův Brod	39
6.1	Statistika dopravní nehodovosti	39
6.2	Rozbor dopravních nehod z hlediska místa dopravní nehody.....	45
6.3	Rozbor dopravních nehod z hlediska zavinění dopravních nehod	51
6.4	Rozbor dopravních nehod z hlediska hlavní příčiny	54
6.5	Záznam o dopravní nehodě	58
	Závěr	60
	Seznam použitých zdrojů	63
	Seznam obrázků, grafů a tabulek	67
	Seznam příloh	69

Úvod

Téma bakalářské práce jsem si stanovil "Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích". Toto téma jsem si zvolil, jelikož se ve svém zaměstnání dopravního policisty setkávám velice často s porušováním dopravních předpisů a také s následky, které to přináší. Od roku 2009 jsem ve služebním poměru Policie České republiky, kde jsem služebně zařazen jako vrchní asistent dopravního inspektorátu Havlíčkův Brod. Pracovní náplní policisty zařazeného u služby dopravní policie je především dohled nad silničním provozem a vyšetřování dopravních nehod.

Ve své bakalářské práci se na úvod zmíním o historii dopravy a pozemních komunikacích, které již od nepaměti pokrývaly území, kam pronikala lidská civilizace. Následně připomenu historii dopravní policie, která byla přirozenou reakcí na zvyšující se rozvoj silniční dopravy. Také uvedu základní právní normy a pojmy, které souvisí se silničním provozem.

Dále bych chtěl poukázat na činnost služby dopravní policie, která je hlavním "garantem" dodržování dopravních předpisů a zároveň působí na účastníky provozu na pozemních komunikacích preventivním a represivním způsobem. Neméně důležitou činností dopravních policistů je vyšetřování dopravních nehod, ke kterým dochází právě v důsledku nerespektování pravidel silničního provozu. Ve své práci také uvedu základní úkony, které policisté na místě dopravních nehod vykonávají.

V další části své práce se zaměřím na okolnosti vzniku dopravních nehod, kde bych chtěl poukázat především na to, že nejčastěji dochází k dopravním nehodám na základě selhání lidského faktoru. Chtěl bych upozornit, že ačkoliv jsou moderní vozidla stále více vybavena "inteligentními" asistenčními systémy a dopravní prostředí je přizpůsobováno tak, aby bylo zabráněno vzniku a následkům dopravních nehod, je stále řidič alfou i omegou bezpečnosti silničního provozu. Toto své tvrzení bych chtěl následně potvrdit v další kapitole své práce na základě statistických údajů.

Použitím srovnávací metody porovnáám statistické údaje dopravních nehod, ke kterým došlo v období od 01. 01. 2009 do 31. 12. 2013 v okrese Havlíčkův Brod a byly vyšetřovány a vloženy dopravními policisty do informačního systému Lotus Notes. Tímto docílím názorného poukázání na problém ve stále se zvyšující dopravní nehodo-

vosti, která má nedozírné následky na životech, zdraví a majetku. Také bych chtěl údaje ve sledovaném období detailně rozebrat z hlediska nejčastějšího místa, zavinění a hlavní příčiny dopravní nehody. Pro úplnost statistických údajů zároveň uvedu počty dopravních nehod, kde není zákonem nutná přítomnost Policie ČR, nicméně účastníci žádali asistenci dopravní policie na místě dopravní nehody.

1 Historie dopravy

Již od nepaměti je doprava charakterizována, jako způsob přemísťování objektů z jednoho místa na druhé. Objektem mohou být předměty, osoby, ale například také informace. Technologie, použitá k dopravě se skládá z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy. Definice dopravy může znít: "doprava je v obecném pojetí soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními."¹

Nejstarším způsobem dopravy je bezesporu chůze a nošení nákladu. V současné době se v rozvinutých zemích lidé dopravují pěšky spíše na kratší vzdálenosti a chůze na delší vzdálenosti je určitou formou volnočasové zábavy. Jedním z dalších historických způsobů dopravy bylo využívání zvířat. V Evropě si pod tímto představíme především jízdu na koni. V dopravě po vodě se již několik století využívá plavidel.

V dnešní moderní době přichází především rozmach silniční a letecké dopravy. Především silniční doprava je v současnosti nejčastěji využívána k přemístění z jednoho místa na druhé.

1.1 Historie pozemních komunikací

Na území střední Evropy jsou dopravní cesty zmíněny poprvé kolem roku 805. Nejvýznamnější historické cesty byly především kupecké stezky. Jednou z těchto cest byla např. stezka "zlatá", která vedla na trase Halle - Lipsko - Rakovník - Praha. Většina těchto cest byla účelně plánována tak, aby cesta se zbožím byla přímá a co možná nejvíce bezpečná. Časem se z některých cest staly cesty určené panovníkem, ze kterých se obchodník nesměl odchylovat. Pro zajímavost lze uvést, že od roku 1526 je mezi Prahou a Vídní pravidelné poštovní spojení, které začalo fungovat od nástupu rodu Habsburků na český trůn.

Tehdejší cesty kvalitativně odpovídaly své době. Projevovaly se na nich především klimatické vlivy. Cesty také trpěly např. po třicetileté válce, kdy se však cestářstvím začíná zabývat i státní moc. Mezi historické postavy, které se zajímaly o stavby

¹ Porada, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha: Linde 2000, s. 5.

silnic, patřil Johann Wolfgang Goethe (1749 - 1832), který sám navrhoval a řídil v postavení silničního ředitele opevňovací stavby a technologii výstavby a údržby některých silnic. První cesty, které byly kamenité a odborně stavěné se začaly v českých zemích objevovat v první polovině 18. století. První vybudovanou silnicí byla silnice z Vídně to Terstu a první silnice na našem území spojovala Prahu a Vídeň.

V současnosti se Česká republika pyšní velice rozsáhlou silniční sítí, která se skládá z dálnic, rychlostních silnic, silnic I., II., a III. třídy, účelových a místních pozemních komunikací. Na uvedených komunikacích se pohybují především motorové vozidla, nemotorové vozidla a chodci.

1.2 Historie dopravní policie

Dopravní policie a silniční doprava k sobě neodmyslitelně patří. Policie, především dopravní policie se již od roku 1919, kdy bylo v Praze zřízeno první dopravní oddělení stará o bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. V prvopočátcích bylo úkolem tehdejších strážníků především korigování silniční dopravy.

Mezníkem se pro dopravní policii stal rok 1953, kdy se na útvarech tehdejší Veřejné bezpečnosti začínají budovat první DI. Dalším důležitým datem v historii dopravní policie je rok 1971, kdy v tehdejší Československu vzniká první dálniční oddělení Mirošovice. V tomto období dochází k ustavování skupin dopravních nehod, což bylo logickou reakcí na stále se zvyšující intenzitu provozu na pozemních komunikacích a s tím související vysokou dopravní nehodovostí. Také dochází k rozvoji dopravně inženýrského úseku, který se zabývá zvýšením bezpečnosti na pozemních komunikacích, především správným osazením komunikací dopravními značkami, výstražnými směrovými tabulemi apod.

V současnosti dopravní policisté provádí úkoly především spočívající v dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a vyšetřují dopravní nehody. V praxi je také zaváděno mnoho moderních technických prostředků, které policistům jednoznačně usnadňují jejich práci.

2 Právní normy, upravující silniční provoz, účastník silničního provozu a pojem dopravní nehoda

Aby Policie ČR mohla vykonávat dohled nad silničním provozem, je nutné, aby měla oporu v legislativě. Také je velice důležité, aby každý, kdo se aktivně účastní provozu na pozemních komunikacích, znal alespoň základní pojmy silničního provozu a s tím také související povinnosti, které má vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

2.1 Obecné právní normy, upravující provoz na pozemních komunikacích

Základní právní normy, upravující provoz na pozemních komunikacích jsou:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a některé další zákony (dále jen "zákon o silničním provozu"). Zákon o silničním provozu je základním pilířem právní úpravy upravující obecně provoz na pozemních komunikacích. Ukládá např. základní podmínky a povinnosti účastníkům silničního provozu, vymezuje pravomoci příslušníku Policie ČR, ostatních státních orgánů apod.
- Zákon č. 56/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon se věnuje technickým podmínkám provozu vozidel, jejich registraci do registru vozidel a zároveň také jejich vyřazování.
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon stanoví povinnost mít uzavřené zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. To však neplatí pro řidiče vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti a řidiče cizozemského vozidla, jehož pojištění odpovědnosti je zaručeno kancelář pojis-

titelů cizího státu.² Lze říci, že tento zákon stanoví především povinnost předložit policistovi např. při silniční kontrole tzv. "zelenou kartu".

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, jenž například kategorizuje pozemní komunikace, jejich stavbu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací apod.

2.2 Účastníci silničního provozu

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.³ Účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové, případně nemotorové vozidlo nebo tramvaj je řidičem. Řidičem se stejnými právy i povinnostmi je i jezdec na zvířeti a vozka, který řídí potahové vozidlo apod.

Chodec je osoba, jež tlačí, případně táhne sáňky, ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na skateboardu, lyžích, vede jízdní kolo, nebo motocykl o objemu válců do 50 kubických centimetrů, domácí zvíře apod.

Průvodcem hnaných nebo vedených zvířat je ten, kdo doprovází zvířata jdoucí jednotlivě nebo ve stádě po pozemní komunikaci.

2.3 Silniční dopravní nehoda

Ačkoliv se ve své práci budu věnovat pouze silničním dopravním nehodám (dále jen "dopravním nehodám"), chtěl bych na začátku upozornit, že existují i jiné dopravní nehody, které rozlišujeme podle způsobu dopravy, při kterých k dopravní nehodě došlo. Je nutné si toto uvědomit, jelikož většina z nás si pod pojmem dopravní nehoda představí pouze silnici, "neukázněného" řidiče a automobil. Dopravní nehody tedy rozdělujeme na:

- železniční,
- letecké,

² § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

³Pavlíček, K. Kopecký, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. Vyd. Praha: Police history, 2005. s. 8. ISBN 978-808-6477-329.

- plavební,
- silniční.

Pojem dopravní nehody je charakterizován v § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu a stanoví: "Dopravní nehoda je událost v silničním 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." Dopravní nehody lze považovat za nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu. Někdy se v této souvislosti hovoří o "potenciální deliktní situaci" každého účastníka provozu.⁴ Dopravní nehoda je tedy nedbalostní delikt, který může spáchat osoba různého věku a zaměstnání. V obecné rovině se při dopravních nehodách setkáváme z větší části s lidmi, kteří jsou bezúhonní a v dané situaci se ocitnou zcela neúmyslně.

Základními znaky silničních dopravních nehod jsou:

- Nepředvídatelnost - neboli moment překvapení. Dopravní nehody jsou tedy události neočekávané, náhlé, u kterých však vzhledem k jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k nim dojde.⁵ Předvídat dopravní nehodu tedy v jisté míře lze, především dle chování jednotlivých účastníků silničního provozu, kdy např. na nepřehledném úseku pozemní komunikace riskantně předjíždí, nedodrží stanovenou rychlost apod.
- Provoz na pozemní komunikaci je dalším základním znakem dopravních nehod. Událost lze za dopravní nehodu považovat pouze v případě, pokud k ní dojde v místě, kde v plném rozsahu platí zákon o silničním provozu. Např. tedy na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. V jiných případech, kdy k události dojde např. na poli, v lese, na zahradě, či v tovární hale nelze o dopravní nehodě v žádném případě vůbec uvažovat.⁶ O dopravní nehodu také

⁴ Kučerová, H. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1. Vyd. Praha: Linde, 2002, s. 29. ISBN 80-720-1321-1.

⁵ Chmelík, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1 Vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 4. ISBN neuvedeno.

⁶ Konečný, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1 Vyd. Brno: Ministerstvo vnitra ČR, 2011. s. 4. ISBN neuvedeno.

nejde v případě, že na stojící vozidlo spadne padající strom, v zimním období snůh ze střechy apod.

- Způsobení škody na životě, zdraví osoby, nebo na majetku je třetím základním znakem silničních dopravních nehod. Škodou se v těchto případech myslí škoda reálná, vzniklá v příčinné souvislosti s dopravní nehodou.

Dopravní nehodu také klasifikujeme z hlediska charakteru dopravních nehod na tři základní druhy:

- V případě, že hovoříme o střetu dvou a více účastníků silničního provozu se jedná o srážku. Srážkou je také střet silničního vozidla s chodcem, zvěří, nebo pevnou překážkou. Statisticky srážky dále rozdělujeme na boční, čelní, z boku a zezadu.
- Za havárii lze považovat dopravní nehodu, na které mělo účast pouze jedno silniční vozidlo. Např. když vozidlo vyjelo mimo pozemní komunikaci, kde nedošlo ke srážce s žádným jiným předmětem.
- V případě, že dopravní nehodu nemůžeme zařadit do dvou výše uvedených druhů dopravních nehod, lze hovořit o tzv. jiných nehodách. Do jiných nehod lze zařadit např. úraz ve vozidlech městské hromadné dopravy při náhlém brzdění apod.

3 Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jedna ze základních definic z pohledu dopravní psychologie uvádí, že bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je potencionální stav správně fungujícího systému dopravy, bez konfliktních situací při garantované plynulosti a organizaci dopravního provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o intenzivní a plynulý dopravní proud, bez výskytu potencionálně kolizních dopravních situací, vytvářejících na účastníky silničního provozu úměrnou zátěž a umožňující optimální snížení výskytu dopravních nehod a kritických situací.

3.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Od počátku nového tisíciletí bylo v ČR usmrceno při dopravních nehodách více než deset tisíc lidí. Několik dalších desítek tisíc lidí bylo při dopravních nehodách vážně zraněno tak, že to navždy poznamenalo jejich životy. Ekonomické ztráty pro ČR způsobené následky dopravních nehod odpovídají zhruba 2 % hrubého domácího produktu. Mnoho zbytečných ztrát na lidských životech však nelze finanční částkou vyčíslit.

MDČR vypracovalo materiál, který pro rok 2011 - 2020 vytyčuje základní principy a konkrétní návrhy, které budou znamenat snížení dopravní nehodovosti v ČR. Základním cílem MDČR je snížit do roku 2020 počet usmrcených lidí při dopravních nehodách na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných účastníků dopravních nehod. K tomuto bych uvedl, že v roce 2011 bylo při dopravních nehodách v Evropských zemích usmrceno přibližně 30 100 osob. V roce 2012 si dopravní nehody vyžádaly 27 700 obětí na lidských životech. Ačkoliv každým rokem dochází v ČR ke snížení počtu usmrcených účastníků dopravních nehod, řadí se ČR mezi méně úspěšné země v boji proti smrtelným dopravním nehodám.

Jednou z nejdůležitějších institucí, která se dle mého názoru na bezpečnosti silničního provozu podílí, je Policie ČR, především tedy služba dopravní policie. Hlavním úkolem dopravní policie je působit preventivně na účastníky silničního provozu zejména v místech, kde dochází často k vážným dopravním nehodám. Prioritou dopravní policie tedy je, aby nedocházelo ke zbytečným ztrátám na životech, zdraví a majetku. Dopravní policisté působí na účastníky provozu na pozemních komunikacích také represivně. Dopravní policie řeší denně nekázeň účastníků provozu na pozemních komunikacích,

kteří úmyslně i neúmyslně porušují platné právní normy a ohrožují tím ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

3.2 Činnost služby dopravní policie

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je jak jsem již výše uvedl neodmyslitelně spojena se službou dopravní policie. Základní činnost dopravní policie je v rámci přímého dohledu nad silničním provozem, který účinně reguluje pomocí platné legislativy, svých vlastních prostředků a metod. Činnost dopravní policie na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu upravuje ZPPP č. 160/2009 Sb. Dopravní policie má za úkol především zajišťování plynulého a z její strany organizovaného dopravního provozu na pozemních komunikacích.

Služba dopravní policie je věcně a funkčně příslušná k šetření a prověřování trestných činů spáchaných v souvislosti s porušením zákona o silničním provozu, k vyšetřování dopravních nehod, k provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob na pozemních komunikacích a ke zjišťování a odhalování přestupků v silničním provozu, správních deliktů apod. Jednotlivé organizační články dopravní policie provádí dohled nad silničním provozem především dle stanov vedoucího DI a to na základě vyhodnocení bezpečnostní situace a vývoje dopravní nehodovosti, příčin dopravní nehodovosti a jejich následků.

Způsoby dohledu nad silničním provozem jsou:

Základní kontrola, která spočívá především v přímém dohledu nad silničním provozem, dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky, zjišťování, zda řidiči před jízdou, nebo během jízdy nepožili alkoholické nápoje, případně jiné návykové látky. Základní kontrola také obsahuje kontrolu dokladů nutných k řízení a provozování motorových vozidel, zjišťování, zda vozidla, která se pohybují po tělese pozemní komunikace, odpovídají řádnému technickému stavu jak stanový jiné právní normy apod.

Speciální kontrola je využívána k účinnému řešení porušování jednotlivých pravidel silničního provozu a je plánována během běžného výkonu služby.

Rozdělení speciálních kontrol:

- kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek,
- kontrola zaměřená na dodržování stanovené rychlosti jízdy,
- kontrola, která je prováděna například v civilních vozidlech policie a jedná se o tzv. skrytý dohled,
- kontrola technického stavu vozidel,
- kontrola dodržování pravidel silničního provozu na určitém úseku pozemní komunikace, jako je např. kontrola zákazu předjíždění apod.,
- kontrola způsobu jízdy na delší vzdálenost, která je prováděna nejčastěji ve spolupráci s leteckou službou policie,
- kontrola např. váhy nákladních automobilů ve spolupráci s centrem služeb pro silniční dopravu,
- kontrola dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy, která bývá prováděna ve spolupráci s krajským úřadem.

Další kontrolou na úseku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je tzv. průběžná dlouhodobá kontrola. Tento typ kontroly je provozován stacionárními měřicími a monitorovacími zařízeními. Jeho úkolem je automaticky monitorovat a dokumentovat porušení pravidel silničního provozu. Tyto data jsou pak příslušníky policie vyhodnocovány a jednotlivé přestupky dále projednávány.

V případě, že policista při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu zjistí dopravní přestupek, má možnost dle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o přestupcích") toto "závadné" jednání projednat v blokovém řízení, které je zákonem o přestupcích definováno jako zvláštní zkrácený druh řízení, které se vyznačuje svou neformálností, hospodárností, ale především rychlostí postihu pachatele dopravního přestupku, čímž je na přestupce působeno i výchovně. Přestupek v blokovém řízení však lze projednat pouze v případě, že jsou splněny podmínky blokového řízení stanovené v § 84 odst. 1 zákona o přestupcích. Další možností policisty, jak dopravní přestupek projednat, je využití "domluvy". Domluvu

lze charakterizovat jako předsankční vyřízení deliktu, jelikož domluva není žádnou sankcí. Konkrétně zákon o silničním provozu umožňuje přestupky uvedené v § 125c odst. 1 písm. k) projednat dle § 125c odst. 8 zákona o silničním provozu bez uložení opatření – respektive lze využít výše uvedenou DOMLUVU. Jedná se především o méně závažné přestupky, při kterých nedojde k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Jako příklad lze uvést např. přestupek dle § 32 odst. 1 zákona o silničním provozu (porušení povinnosti mít během jízdy rozsvícené stanovené osvětlení).

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ke kterým není policie příslušná při jejich projednání, jsou oznamovány příslušným správním orgánům.

3.2.1 Pojem přestupek

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.⁷ V § 3 výše citovaného zákona je definováno, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. K úmyslnému spáchání přestupku dochází, pokud osoba chtěla porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem nebo zájmy chráněné jinými právními předpisy, když věděla, že svým jednáním může chráněné zájmy porušit nebo ohrozit a pro případ, že je ohrozí či poruší, s tím byla srozuměna. Ke spáchání přestupku z nedbalosti dochází, pokud pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem nebo jinými právními předpisy, nicméně spoléhal na to, že zájem chráněný zákonem neohrozí, nebo nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ačkoliv to vědět mohl a měl.

3.2.2 Pojem trestný čin

Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.⁸ Při spáchání trestného činu je třeba

⁷ § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

⁸ § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákoník výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti. Trestné činy se dále dělí na přečiny a zločiny. Přečin je nedbalostní trestný čin, a ten úmyslný trestný čin, na něj je stanovena horní hranice trestu odnětí svobody do pěti let. Zločiny jsou všechny trestné činy, jež nejsou přečiny.

3.2.3 Podmínky blokového řízení

Jak jsem již ve své práci zmínil, podmínky blokového řízení jsou stanoveny v § 84 zákona o přestupcích, který říká že:

- přestupek musí být spolehlivě zjištěn,
- nepostačí domluva,
- přestupce je ochoten blokovou pokutu zaplatit.

Všechny tyto podmínky jsou pevně stanoveny a musí být splněny kumulativně.

Mezi další podmínky blokového řízení lze zařadit např. to, že policista je přesvědčen, že uložení blokové pokuty dostatečně splnilo výchovný efekt, kladený na přestupce. V případě, že není jedna ze základních podmínek blokového řízení splněna, je přestupek oznámen k projednání správnímu orgánu.

3.3 Technické prostředky, používané policií při kontrole řidičů a vozidel

Při namátkových silničních kontrolách řidičů a vozidel používá policie veliké množství pomůcek, přístrojů a zařízení, které slouží např. ke zjištění, zda řidiči dodržují stanovenou rychlost, nejsou-li ovlivněni alkoholem, případně jinou návykovou látkou a zda je vozidlo v řádném technickém stavu odpovídající platné legislativě. Je nutné říci, že se v případě technických prostředků musí jednat o zařízení, která jsou schválena Českým meteorologickým institutem. Níže uvedu několik technických prostředků, které jsou převážně dopravní policií při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích nejčastěji používány.

3.3.1 Měřiče rychlosti

Měření rychlosti patří mezi základní činnost policistů zařazených u služby dopravní policie při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Měření rychlosti je prováděno především v místech, kde dochází často k tragickým dopravním nehodám, které jsou zapříčiněny nepřiměřenou rychlostí a současně také v místech, kde řidiči často stanovenou rychlost porušují. Níže uvedu měřiče rychlosti, kterými je dopravní policie nejčastěji vybavena.

Ramer - měření rychlosti pomocí měřících zařízení Ramer je prováděno na základě Dopplerova jevu, jenž spočívá ve změně pozorované frekvence akustického nebo optického signálu, když se zdroj nebo pozorovatel, případně oba objekty pohybují vzhledem k soustavě, v níž je médium přenášející vlnění v klidu.

Radarové měřiče rychlosti Ramer slouží k měření rychlosti a k dokumentaci překročení stanovené rychlosti. Při překročení nastavené hranice rychlosti projíždějícím vozidlem pořídí záznamové zařízení automaticky fotografii, jenž je doplněna informacemi o naměřené hodnotě, směru jízdy, místem kde byl záznam pořízen a obsahuje také datum a čas. Takto je pak záznam uložen na pevném disku radarového měřiče, který je chráněn proti neoprávněné manipulaci a převážná většina měřících zařízení neumožňuje výsledné důkazní prostředky ve formě fotografie smazat. Dopravní policie používá nejčastěji radarové měřiče Ramer 7 CCD, Ramer 7 M a Ramer 10 ve verzi C, který je zabudován ve služebních vozidlech policie.

Základní meteorologické charakteristiky:

Vysílací kmitočet:	34,3 Ghz nebo 34,0 Ghz
Vysílací výkon:	typicky 0,5 mW, max. 2mW
Maximální vzdálenost měřeného objektu:	60 m
Maximální chyby měření rychlosti:	
do 100 km/h	± 3 km/h
nad 100 km/h	± 3%
Pracovní teplota:	- 30°C až + 60°C

LTI Micro DigiCam - měřicí zařízení, které pracuje na principu laserového dálkoměru, který po dobu přibližně 0,3 sekundy měří v krátkých časových intervalech okamžitou vzdálenost pohybujícího se vozidla a z časové změny vzdálenosti vypočítá rychlost vozidla.

V případě překročení nastavené hranice rychlosti projíždějícího vozidla vytvoří digitální kamera obrázek vozidla, který spolu s dalšími údaji, které jsou totožné s údaji z měřicího zařízení Ramer uloží na paměťovém médiu. Měřicí zařízení se smí používat pouze stacionárně pro měření vozidel přijíždějících, případně odjíždějících.

Základní meteorologické charakteristiky:

Rozsah měření rychlosti:	1 km/h až 350 km/h
Povolený rozsah vzdálenosti měření:	25 m a 400 m
Maximální chyby měření rychlosti:	
do 100 km/h	± 3 km/h
nad 100 km/h	$\pm 3\%$
Pracovní teplota rychloměru:	- 20°C až + 50°C

3.3.2 Technické prostředky pro zjišťování alkoholu a jiných návykových látek

Policisté jsou od 01. 01. 2010 dle ZPPP č. 160/2009 Sb. povinni při každé silniční kontrole řidiče vozidla vyzvat, aby se podrobil orientačnímu vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu. Orientační zkoušku, ke zjištění ovlivnění alkoholem lze provést několika přístroji. Jedním z těchto přístrojů, kterými je dopravní policie vybavena je např. elektronický přístroj k analýze alkoholu od firmy Lion. Policie však ve službě používá převážně certifikované přístroje, se kterými lze provádět odborné měření. V tomto případě hovoříme o přístrojích značky Dräger. Respektive typ Dräger 7410 a Dräger 7510. Samotné odborné měření vychází z metodiky Českého meteorologického institutu a v případě pozitivní první, případně pasivní dechové zkoušky je provedena druhá dechová zkouška v časovém rozmezí 5 minut, přičemž rozdíl naměřených hodnot nesmí být větší, než 10 % z předešlé naměřené hodnoty. Důležitou podmínkou k objektivnímu provedení odborného měření je dodržení návodu k obsluze. Odborné

měření je pro policii výhodné v tom, že správní orgán, případně soud považuje výsledky vypočítané přístroji Dräger za důkazní materiály. Policisté tedy nemusí řidiče, který je pod vlivem alkoholu, vyzývat k odběru biologického materiálu (krev, moč) v lékařském zařízení.

Princip měření je zajišťován pomocí elektrochemického článku, který analyzuje přesně definovaný vzorek vydechnutého vzduchu z úst testovaného. Při přeměně alkoholu na acetaldehyd v prostoru senzoru se uvolňují elektrony. Tento proud elektronů je měřen a následně vyhodnocován zabudovaným mikroprocesorem. Vysoká selektivita senzoru zaručuje netečnost vůči dalším substancím, obsaženým ve vydechovaném vzduchu, např. acetonu.⁹

Pracovní podmínky dechových analyzátorů:

Teplota:	při provozu 0°C až 40°C uskladnění -20°C až 60°C
Relativní vlhkost:	30% až 60%
Atmosférický tlak:	80 kPa až 105 kPa

Pro detekci návykových látek policie používá orientační testery Drugwipe 5+ a nový tester Dräger Drug Test® 5000. Tyto testery jsou schopny detekovat běžně užívané návykové látky jako je např. extáze, pervitin, marihuana apod. Rozdíl mezi testery Drugwipe 5+ a Dräger Drug Test® 5000 je především ve vyhodnocení testu, jelikož u prvně zmíněného vyhodnocuje test policista na základě růžových linek, které vzniknou z odebraného vzorku slin, nebo potu. V testovacím okénku se u nápisu CL (Control Line) objeví světle růžové kontrolní linky, které značí, že test je v pořádku. V případě, že je testovaná osoba pod vlivem návykové látky, světle růžová linka se objeví v testovacím okénku v místě se zkratkou návykové látky. Druhý zmiňovaný přístroj pracuje shodně jako tester Drugwipe 5+ na základě odběru slin, případně potu, avšak vyhodnocení testu již provádí přístroj sám.

V případě pozitivního testu na návykové látky, který je vyhodnocen policistou, případně přístrojem Dräger Drug Test®, který vyhodnocení provádí sám, je policista

⁹ ALTEST. *Alkohol tester Alcotest 7410 pro orientační měření obsahu alkoholu v krvi - stanovené měřidlo v ČR!*. [online]. [cit. 2013-11-26]. Dostupné z: <http://www.altest.cz/alcotest7410.htm>

vždy povinen řidiče vyzvat, aby se podrobil odběru biologického materiálu v lékařském zařízení.

3.3.3 Měřidla, sloužící ke zjišťování technického stavu vozidel

Speciální kontrolu technického stavu vozidel, především nákladních vozidel provádí dopravní policie sama, případně v součinnosti s jinými státními orgány. Názorným příkladem je spolupráce DI a Centra služeb pro silniční dopravu, jenž je státní příspěvkovou organizací, kterou zřizuje MDČR. Pracovníci centra služeb pro silniční dopravu jsou vyškolení technici stanic technické kontroly a při kontrolách používají množství technických prostředků, kterými není dopravní policie zpravidla vybavena.

Mezi měřidla, která však dopravní policie při kontrolách vozidel používá, patří např. měřiče propustnosti světla a odrazivosti povrchu. Tyto přístroje policisté používají při kontrole ztmavení předních bočních oken u automobilů. Dále také různá digitální posuvná měřidla, která slouží ke zjištění přesné hloubky povrchu dezénu pneumatik a v neposlední řadě technické prostředky ke zjištění hmotnosti vozidel.

4 Činnost hlídky dopravní policie na místě dopravní nehody

Jak jsem již uvedl v předchozí kapitole, dopravní policie je příslušná zejména k vyšetřování dopravních nehod. Dopravní policie je rozdělena na skupinu provádějící dozor nad silničním provozem a skupinu dopravních nehod. Hlídka dopravních nehod na místě dopravní nehody především zjišťuje, odhaluje a dokumentuje přestupky, případně trestné činy spáchané porušením zákona o silničním provozu v přímé souvislosti s dopravní nehodou.

Dříve, než hlídka dopravních nehod na místo dopravní nehody vyjede, je nutné dopravní nehodu oznámit. Ačkoliv může nastat případ, že policisté dopravní nehodu zjistí během výkonu služby, nejčastěji jsou dopravní nehody oznamovány právě jejími účastníky, případně svědky. Dopravní nehody mohou být oznámeny:

- osobně,
- písemně,
- telefonicky.

4.1 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody

Samotný postup hlídky dopravních nehod po příjezdu na místo dopravní nehody upravuje ZPPP č. 160/2009 v čl. 34. Je nutné si však uvědomit, že policisté jednotlivé úkony provádí podle momentálních potřeb na místě dopravní nehody. Tyto úkony tedy nelze přesně hierarchicky seřadit, jelikož každá dopravní nehoda má svá určitá specifika. Obecně je však vždy nejdůležitější záchrana lidského života a ochrana zdraví ostatních účastníků dopravní nehody.

Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody spočívají především v:

- poskytnutí první pomoci a zajištění lékařského ošetření zraněným osobám,
- odstranění hrozícího nebezpečí, které vzniklo při dopravní nehodě,
- předání informací integrovanému operačnímu středisku policie,
- v případě, že řidiči vozidel, které měli účast na dopravní nehodě, nemohli označit místo dopravní nehody, učiní tak hlídka policie,

- uzavřít místo dopravní nehody a zajistit stopy před jejich ztrátou a zničením,
- pokud řidič, který měl účast na dopravní nehodě, z místa dopravní nehody uprchl, je hlídka policie prostřednictvím integrovaného operačního střediska zajistit jeho okamžité pronásledování,
- hlídka policie v místech, které spadá do oblasti s centrálně řízeným provozem, úzce spolupracuje s obsluhou těchto systémů,
- zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody,
- zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, v případě potřeby zajistit objízdné trasy,
- provedení orientačního vyšetření ke zjištění přítomnosti alkoholu, případně jiných návykových látek u řidiče automobilu, následně vyzvání k podrobení se odběru biologického materiálu v lékařském zařízení,
- lustrace osob a vozidel ke zjištění, zda neprochází pátráním,
- provedení dalších úkonů souvisejících s dopravní nehodou, jako např. vyhodnocení tachografického záznamu apod.

4.2 Ohledání místa dopravní nehody

Po provedení prvotních a neodkladných úkonů hlídka dopravních nehod provádí ohledání místa dopravní nehody, jehož účelem je zjištění a zajištění stop a dalších důkazů, které jsou podstatné pro objektivní posouzení příčiny dopravní nehody. V tomto ohledu jsou na policisty kladeny především nároky technického charakteru, které musí být při ohledání místa dopravní nehody využity. Při dopravní nehodě musí být místo této události ohledáno co možná nejpodrobněji, aby byly zajištěny všechny relevantní skutečnosti, důležité k objektivnímu posouzení zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody. Jednotlivé stopy policisté označují posloupně čísly tak, aby je mohli následně zadokumentovat pomocí digitálního fotoaparátu. U vážných, především smrtelných dopravních nehodách je tato dokumentace prováděna technikem služby kriminální policie a vyšetřování za použití videokamery. Odborná literatura také uvádí používání fotogrammetrie jako ideální způsob pro zobrazení situace na místě dopravní nehody. Z osobních zkušeností však mohu říci, že jsem se s touto metodou nikdy nesešel.

Při ohledání místa dopravní nehody je nutné si správně vymežit prostor, ve kterém bude ohledání provedeno. Tento prostor je nutné vymežit dostatečně široce tak, aby se v něm nacházely všechny důležité objekty, které se nalézají na místě dopravní nehody. Je nutné si uvědomit, že místem ohledání není vždy pouze pozemní komunikace, nýbrž i místa přilehlá ke komunikaci. Po vymezení prostoru ohledání je vhodné stanovit výchozí místo ohledání. Určení výchozího místa ohledání je individuální a vychází ze situace na místě dopravní nehody. Zejména je důležité zohlednit místo, rozsah a následky dopravní nehody. V případě, že při ohledání místa dopravní nehody nejsou v konečném postavení po nehodě vozidla nebo těla zemřelých, v žádném případě neprovádíme rekonstrukci jejich konečného postavení. Jejich konečné postavení pak zjišťujeme především z výpovědí účastníků dopravní nehody a svědků. Tato skutečnost je zaznamenána do příslušných protokolů.

Dalším krokem na místě dopravní nehody je určení VBM, který se volí taktéž individuálně, nicméně se musí jednat o relativně stálý neměnný objekt. (např. kilometrovník, sloup veřejného osvětlení, betonové propustky, zhušťovací body apod.) Policista musí na místě dopravní nehody důkladně zvážit, který objekt za VBM zvolí, jelikož vzdálenosti jednotlivých stop jsou vztahovány k VBM.

Při ohledání pozemní komunikace je nutné zmínit všechny důležité skutečnosti, které mohou dopomoci při vyšetřování dopravní nehody. Mezi tyto skutečnosti patří např.:

- zda se jedná o silnici I., II. nebo III. třídy, místní komunikaci, zatáčku apod.,
- materiál povrchu vozovky (např. živice, dlažba, beton apod.),
- nedokonalosti vozovky (např. vyjeté koleje, výtluky, včetně jejich hloubky a velikosti),
- rozměry vozovky,
- rozmístění svislého a vodorovného dopravního značení, případně světelného signalizačního zařízení,
- objekty, které se nachází v okolí vozovky (např. travnatá plocha, lesnatý porost apod.),

- rozhledové poměry z pozice jednotlivých účastníků dopravní nehody,
- viditelnost v době ohledání místa dopravní nehody,
- další zvláštnosti, které vyplívají z charakteru dopravní nehody.

4.2.1 Stopy na místě dopravní nehody

Policisté se při ohledání místa dopravní nehody setkávají s typickými stopami, které při těchto nehodách vznikají. Jedná se zejména o stopy paměťové a materiální. Mezi materiální a paměťové stopy patří např.:

- stopy na vozovce, které tvoří stopy jízdní, brzdné, blokovací, ABS, rycí apod.,
- stopy na zúčastněných vozidlech např. deformace různých částí vozidel apod.,
- stopy na oděvu poškozených osob,
- stopy po kolejových vozidlech, které vznikají při brzdění na kolejnicích,
- vzpomínky účastníků a svědků dopravní nehody.

Každý policista, který na místě dopravní nehody dokumentuje a zajišťuje vzniklé stopy, musí mít na paměti, že kvalitní dokumentace je rozhodující pro správné posouzení zavinění dopravní nehody. Také je vhodné si uvědomit, že ke každé materiální stopě by měla existovat tzv. "protistopa". Např. otěr laku z jednoho vozidla na druhém apod.

4.3 Dokumentace místa dopravních nehod

Dokumentace dopravní nehody je jednou z nejdůležitějších a časově nejnáročnějších činností, kterou na místě policisté vyhotovují. Dokumentace je zpravidla provedena pomocí:

- topografické dokumentace,
- dokumentace v IS Lotus Notes,
- fotodokumentací místa.

4.3.1 Topografická dokumentace

Topografická dokumentace se skládá z náčrtku a plánu místa dopravní nehody. Na místě dopravní nehody policisté vyhotoví pouze náčrtek, podle kterého je za pomoci softwarového programu PC Crash vyhotoven plánek místa nehody. Topografická dokumentace obecně slouží ke zvýšení názornosti a popisu místa dopravní nehody. Náčrtek a plánek musí splňovat několik zásadních obecných podmínek:

- výstižnost,
- jasnost,
- přehlednost.

4.3.2 Vyměřování místa dopravní nehody

Vyměřování místa dopravní nehody je považováno za jednu z časově nejnáročnějších činností na místě události. Vyměřování je prováděno převážně pomocí měřicího kolečka, případně měřicího pásma. Nejčastěji je však používáno měřicí kolečko a to především z důvodu časových úspor a nenáročnosti na svou obsluhu. Negativní vlastností měřicího kolečka je jeho ne příliš vysoká přesnost. Naopak vyměřování pomocí měřicího pásma je zpravidla časově náročnější, nicméně se jedná o velice přesnou metodu. Měřicí pásmo je také často používané k vyměřování zatáček.

Policisté na místě dopravních nehod používají tři základní metody vyměřování. Mezi tyto tři základní způsoby vyměřování patří:

- Metoda pravoúhlých souřadnic, která spočívá ve vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům. Jako přímka může posloužit okraj vozovky. Tato metoda je nejčastěji používána a lze ji použít jak na přímém úseku komunikace, tak v zatáčce při použití vnitřní, nebo vnější tětiny.
- Metoda průsečného měření je prováděna na základě zaměření jednotlivých vozidel, druhů stop a ostatních předmětů současně alespoň k dvěma výchozím bodům měření. Výhodou této metody je především její přesnost.

- Metoda protínání z délek je založena na principu pomyslného pokrytí měřeného úseku trojúhelníky. Tato metoda se v praxi používá pouze v případech, kdy nelze použít předchozí dvě vyměřovací metody.
- Zvláštní případy měření, které se v praxi objevují zcela výjimečně a slouží k vyměřování příkopů, silničních svahů, sklonu vozovky, klopení zatáčky apod.

4.3.3 Dokumentace dopravních nehod v prostředí IS Lotus Notes

Dopravní nehody jsou na místě zpracovány v IS Lotus Notes, který je přizpůsoben pro účely činnosti služby dopravní policie. V IS Lotus Notes je možné vygenerovat protokol o nehodě v silničním provozu, protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním (ukončené na místě v blokovém řízení), záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří a záznam o škodní události.

Vygenerované protokoly obsahují např. tyto informace:

- datum a čas, kdy došlo k dopravní nehodě, případně časový interval, kdy se nehoda stala apod.,
- souřadnice vygenerované GPS lokátory, popis místa dopravní nehody,
- totožnost účastníků dopravních nehod a jejich základní údaje,
- technické údaje zúčastněných vozidel,
- vylíčení události.

4.3.4 Fotodokumentace místa dopravní nehody

Dokumentace pomocí digitálního fotoaparátu nám umožňuje zachytit situaci, která je na místě dopravní nehody. Policisté tímto způsobem dokumentují zejména rozhledové možnosti z pohledu řidičů vozidel a stopy, které vznikly na místě nehody. Dále jsou zadokumentovány také jednotlivá vozidla, případně předměty, které měly na dopravní nehodě účast. Obecně by měly výsledné fotografie podat orgánům, které dopravní nehodu vyšetřují, názorný a ucelený obraz místa. Je nutné, aby byly fotografie pořizovány systematicky a logicky na sebe navazovaly. V současné době, kdy již fotografie

vyhotovujeme pomocí digitálního fotoaparátu, kde není nutné pořízené snímky dále vyvolávat, je výhodnější pořídit fotografií více.

Rozlišujeme několik druhů fotografií:

- celková situační fotografie,
- orientační fotografie,
- detailní fotografie,
- polodetailní fotografie.

5 Příčiny vzniku dopravních nehod

Nejčastějším faktorem, jenž vede ke vzniku dopravní nehody je jednoznačně faktor lidský. Na potvrzení této teorie jsem zkoumal statistiky dopravních nehod na území ČR v roce 2012. Z této statistiky tak jednoznačně vyplývá, že ve výše uvedeném roce bylo způsobeno řidiči motorových vozidel 70 441 dopravní nehod, což tvoří 86,5 % celkové nehodovosti za tento rok. Dále 3 % z celkové nehodovosti tvoří s počtem 2 467 nehod řidiči nemotorových vozidel, např. tedy cyklisté a 1,6 % dopravních nehod tvoří chodci s počtem 1 292 nehod. Naopak dopravní nehoda, která je v přímé souvislosti se závadou komunikace, případně v souvislosti s technickou závadou na vozidle je minimální. Další viníci dopravních nehod jsou uvedeny níže v tabulce 1.

Faktorem, jenž má za následek vznik dopravní nehody, může být jakýkoliv jev, který se vyskytuje v provozu na pozemních komunikacích. Tímto jevem je myšleno vzájemné působení člověka, vozidla a dopravního prostředí. Lze konstatovat, že převážnou část všech dopravních nehod zaviní řidiči vozidel. Znovu opakuji, že technická závada silničního motorového vozidla a závada pozemní komunikace je jako příčina dopravní nehody zaznamenávána minimálně. Je nutné si však uvědomit, že ačkoliv je hlavní příčinou dopravní nehody např. nesprávný způsob jízdy, původcem tohoto může být např. chybné značení pozemní komunikace apod.

Pro ilustraci uvádím podíl jednotlivých účastníků silničního provozu na dopravních nehodách v rámci území ČR za rok 2012.

Tabulka 1: Podíl účastníků provozu na dopravních nehodách

Viník dopravní nehody	Počet nehod	Vyjádřen v %	Počet usmrcených
Řidič motorového vozidla	70 441	86,5	627
Řidič nemotorového vozidla	2 467	3,0	32
Chodec	1 292	1,6	19
Jiný účastník	145	0,2	0
Závada komunikace	282	0,3	0
Technická závada vozidla	465	0,6	0
Lesní, domácí zvíř	5 915	7,3	0
Jiné zavinění	397	0,5	3

Zdroj: Policie ČR

5.1 Lidský faktor

Nejčastější příčinou, vedoucí ke vzniku dopravní nehody, je selhání lidského faktoru. Chování řidiče v silničním provozu je výsledkem působení mnoha faktorů.

Jedním z těchto faktorů je např. zdravotní stav řidiče, případně některá jeho tělesná vada nebo postižení. Dalším faktorem je psychický stav řidiče, který dále ovlivňuje jeho reakční schopnosti, únavu, vnímání okolí a agresivitu vůči ostatním účastníkům provozu. Dalším významným faktorem ovlivňující "kvalitu" řidiče je jeho zkušenost. Nezkušení řidiči nejsou schopni správně předvídat různé dopravní situace. To však neznamená, že se zkušený řidič stává neomylným profesionálem. Prakticky dochází k situaci, kdy zejména řidiči z povolání trpí mylnou představou o tom, že řízení vozidla se stává rutinní záležitostí. Především tak ze strany výše uvedených dochází k častému porušování zákona o silničním provozu. To má tragické dopady ať už na řidiče samotného, případně na spolujedoucí, cestující, chodce a další účastníky silničního provozu.

Nejčastější příčiny dopravních nehod jsou dle statistik policie spatřovány v:

- Nesprávném způsobu jízdy, kdy se jedná o dopravní nehody způsobené v důsledku např. v nevěnování se plně řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nezvládnutí řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání. K takové dopravní nehodě může docházet např. v prostoru rozlehlé křižovatky, kde nejsou standardně uspořádány jednotlivé jízdní pruhy, případně z důvodu nedostatečných znalostí zákona o silničním provozu.
- Nepřiměřené rychlosti jízdy, kdy dle litery zákona musí řidič rychlost jízdy přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Řidič tedy smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.¹⁰ K nehodám, ke kterým dochází v důsledku nepřiměřené rychlosti vozidla, patří bohužel také i nejtragičtější ná-

¹⁰ § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

sledky převážně se škodami na lidských životech. Je nutné si uvědomit, že při vyšší rychlosti jsou kladeny o mnoho vyšší nároky na koncentraci řidiče, technický stav vozidla a stav pozemní komunikace.

- Nedání přednosti v jízdě, které je obecně chápáno jako jedno z nejzávažnějších porušení zákona o silničním provozu. K nedání přednosti v jízdě dochází především na křižovatkách, ale také v místech, kde dochází k napojení jiných komunikací. Dalším nebezpečným místem, kde hrozí nerespektování přednosti v jízdě je při křížení tělesa pozemní komunikace např. se železnicí, přechodem pro chodce apod.
- Nesprávném předjíždění, které se řadí mezi nejsložitější dopravní situace, kdy rychleji jedoucí vozidlo předjíždí vozidlo jedoucí pomaleji. K úspěšnému provedení tohoto dopravního manévru je nutné, aby předjíždění bylo prováděno na "relativně" bezpečném místě, např. tedy na přímém úseku komunikace apod. Řidič, který se rozhodne předjíždět, se musí naprosto koncentrovat na vzniklou situaci a také musí správně odhadnout a předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu. Riskantní předjíždění je jedním z častých příčin vedoucí ke vzniku tragických dopravních nehod, jelikož ve většině případů dochází k souběhu s další příčinou dopravní nehody, kterou je vyšší rychlost vozidla.

5.2 Technický stav vozidla a asistenční systémy

Obecně technický stav vozidel souvisí s relativně malým počtem dopravních nehod a bývá v přímé souvislosti se zanedbáním údržby vozidla. Nejčastěji jsou závady shledány v brzdovém systému, v závadě na řízení a v opotřebení pneumatik pod stanovenou mez. Ne všechny technické závady však musí být způsobeny lidským faktorem, ačkoliv minimální množství nehod je způsobeno okamžitou únavou materiálu. Je nutné si uvědomit, že v tomto případě hraje opravdu velice důležitou roli stáří vozidla a zejména také ochota provozovatele vozidla vynakládat finanční prostředky na údržbu vozidla a na kvalitní náhradní díly.

V současné době se ovšem také často setkáváme s provozovateli vozidel, kteří úmyslně svá vozidla upravují tak, aby se stala pro provoz na pozemních komunikacích technicky nezpůsobilá. Tímto mám na mysli především zatemňování předních bočních

oken, díky kterým nemohou ostatní účastníci silničního provozu rozpoznat řidiče a ztrácí tak možnost reagovat na jeho chování. Tímto je dle MDČR porušeno jedno ze základních pravidel bezpečného provozu, které říká, že řidič musí co nejlépe vidět a být viděn. Dalšími nepochopitelnými úpravami vozidel je např. zatemňování zadních obrysových světel apod.

V této kapitole bych chtěl také zmínit některé prvky aktivní bezpečnosti vozidel, jejichž úkolem je zabránit vzniku dopravní nehody a jsou součástí dnes již téměř každého nového vozidla. Mezi tyto systémy např. patří:

- Protiblokovací brzdový systém (ABS), jehož vznik se datuje již k roku 1978, kdy byl představen firmou BOSCH. Základním úkolem tohoto asistenčního systému je zabránění zablokování kol při plném brzdění nezávisle na adhezních podmínkách.
- Elektronický závěr diferenciálu (EDS, ETS, ABD), jehož principem je přibrzdění protáčeujícího se kola, které je v prokluzu a tím pomoci při rozjezdu, nebo jízdě na nesouměrném povrchu, pokud mají kola na jedné nápravě nesourodý záběr. Systém EDS je schopen pomocí elektronického řízení protáčeující se kolo přibrzdit tak, aby druhé kolo na stejné nápravě bylo schopno přenést hnací sílu na silnici. Systém EDS je automaticky neaktivní při rychlosti vyšší než 40 km/h, v případě vozidel, které jsou s pohonem všech kol při rychlosti 80 km/h. Elektronický závěr diferenciálu pracuje prostřednictvím čidel ABS.
- Protiprokluzové systémy (ASR, ASC, DTC apod.) existuje mnoho názvů, které se liší podle výrobce vozidla. První použití tohoto systému se datuje k roku 1986. Princip systémů ASR je založen na automatické regulaci velikosti prokluzu kola hnací nápravy při rozjezdu nebo akceleraci tak, aby byla zajištěna říditelnost a přenos hnacích sil na vozovku. Tento systém pracuje ve spolupráci s elektronickým závěrem diferenciálu v nižších rychlostech. Při vyšší rychlosti se elektronický závěr diferenciálu automaticky vypíná a v činnosti je již pouze systém ASR.
- Elektronický stabilizační program (ESP, DSC, VDC apod.) jehož principem je pomoci stabilizovat počáteční smyk. Systém ESP podle natočení volantu a rychlosti jízdy vozidla vypočítá optimální podmínky pro projetí zatáčky.

V případě, kdy systém zjistí, že vypočítané hodnoty neodpovídají těm skutečným, přibrzděním jednotlivých kol přivede vozidlo do odpovídajícího směru a stability.

- Další doplňkové asistenční systémy vozidla, mezi které patří např. systémy pro usnadnění parkování, systém hlídání jízdních pruhů a čtení dopravních značek. Mezi další doplňky lze zařadit i adaptivní světlomety, které se natáčejí podle směru jízdy a mlhová světla, která osvětlují zatáčku apod.

5.3 Vliv pozemní komunikace, dopravního značení, signalizace a závada pozemní komunikace

Dopravní značení je neoddělitelnou součástí pozemní komunikace. Díky dopravnímu značení může řidič předvídat změny na komunikaci. Především se jedná o změny v přednosti jízdy, rychlosti jízdy a směrových poměrech komunikace. Na pozemních komunikacích se setkáváme s dvěma druhy dopravního značení a to konkrétně se svislým dopravním značením a vodorovným dopravním značením.

Policisté se často setkávají s dopravními nehodami, které jsou způsobeny nelogicky uspořádaným dopravním značením, nebo dokonce chybějícím dopravním značením. Pro ilustraci uvádím situaci, kdy hovoříme o obousměrné silnici první třídy v extravilánu, která je ve stoupání, kde se za horizontem tato komunikace stáčí vpravo. Řidič, který toto místo nezná si oprávněně může myslet, že komunikace za horizontem pokračuje stále v přímém směru. Následek dopravní nehody v případě, že vozidlo přejezdí v plné rychlosti do protisměrné části komunikace, kde dojde k čelnímu střetu s protijedoucím vozidlem, bývá tragický s následky na životech. Jednoduché řešení této situace spočívá v umístění zvýrazněných směrových dopravních značek č. Z3, které jsou díky reflexnímu provedení schopny řidiči na velkou vzdálenost nastínit, kam se pozemní komunikace stáčí.

Dopravní nehody způsobené závadou pozemní komunikace jsou, jak jsem již několikrát zmiňoval, v celku ojedinělé. Stavebním stavem komunikace je myšlena kvalita povrchu, zejména nerovnosti, výtluky apod. Jedná se o závadu, kterou řidič vozidla nemůže předvídat. Odpovědnost za sjízdnost komunikace má vlastník, nebo správce

komunikace. Při těchto nehodách dochází k poškození např. ocelových ráfků, disků z lehké slitiny apod.

6 Statistika dopravní nehodovosti na okrese Havlíčkův Brod

Pro zhodnocení statistických údajů nehodovosti jsem si vybral okres, který je půdorysně situován v kraji Vysočina. Rozloha okresu Havlíčkův Brod je 1 264,95 km² a je pokryt hustou silniční sítí, která byla k 01. 01. 2013 složena ze silnic I. třídy v celkové délce 111,568 km, silnic II. třídy v celkové délce 242,282 km a silnic III. třídy v celkové délce 703,142 km. Pro názornější představu uvádím tabulku 2 a graf č. 1, který ukazuje procentuální zastoupení silnic jednotlivých kategorií. Mimo tyto silnice se v okrese Havlíčkův Brod nachází ještě množství účelových a místních komunikací. Policisté DI Havlíčkův Brod také vyšetřují dopravní nehody, které se stanou na sjezdu a nájezdu tělesa dálnice D1, která okresem Havlíčkův Brod prochází. Statistické údaje nehodovosti, které jsem použil pro svou práci jsou z období od 01. 01. 2009 do 31. 12. 2013 a jedná se pouze o dopravní nehody, které byly vloženy a následně zpracovány v IS Lotus Notes. Je nutné si uvědomit, že veliké množství dopravních nehod je zaznamenáno na "záznam o dopravní nehodě" u kterých není nutná přítomnost Policie ČR, jelikož ne vždy dle § 47 zákona o silničním provozu platí povinnost oznámit dopravní nehodu. Nicméně uvedu i počet dopravní nehod, které byly zadokumentovány pouze na "záznam o dopravní nehodě" a policisté z DI Havlíčkův Brod byli na místě dopravní nehody.

Tabulka 2: Délka silniční sítě okresu Havlíčkův Brod

Druh pozemní komunikace	Délka (v km)
Silnice I. třídy	111,568
Silnice II. třídy	242,282
Silnice III. třídy	703,142

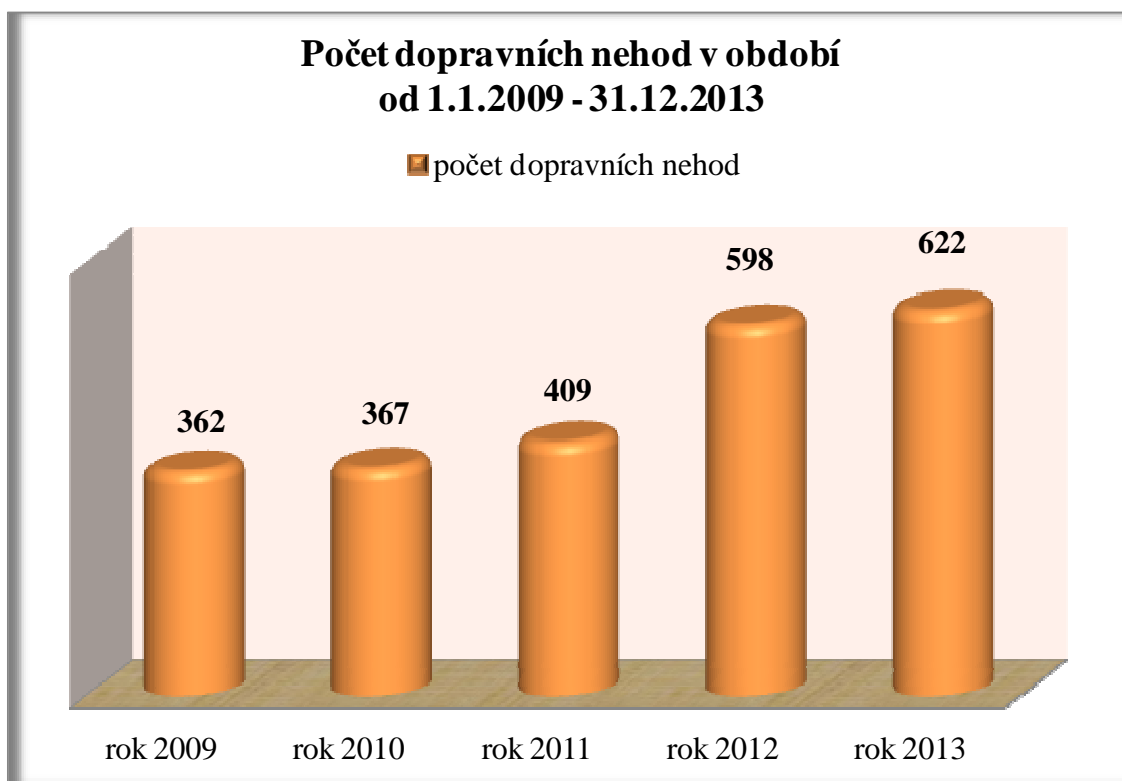
Zdroj: Správa a údržba silnic Havlíčkův Brod

6.1 Statistika dopravní nehodovosti

Níže na grafu 1 je graficky znázorněn vývoj počtu dopravních nehod, které byly vyšetřovány policisty z DI Havlíčkův Brod. Z tohoto grafu je patrné, že dopravní nehodovost v porovnání s rokem 2009 stoupla o 260 dopravních nehod, což je velice nelichotivé číslo. V grafu 2 je porovnána celková škoda, která vznikla při dopravních nehodách a byla odhadnuta dopravními policisty na místě nehody. Díky grafickému

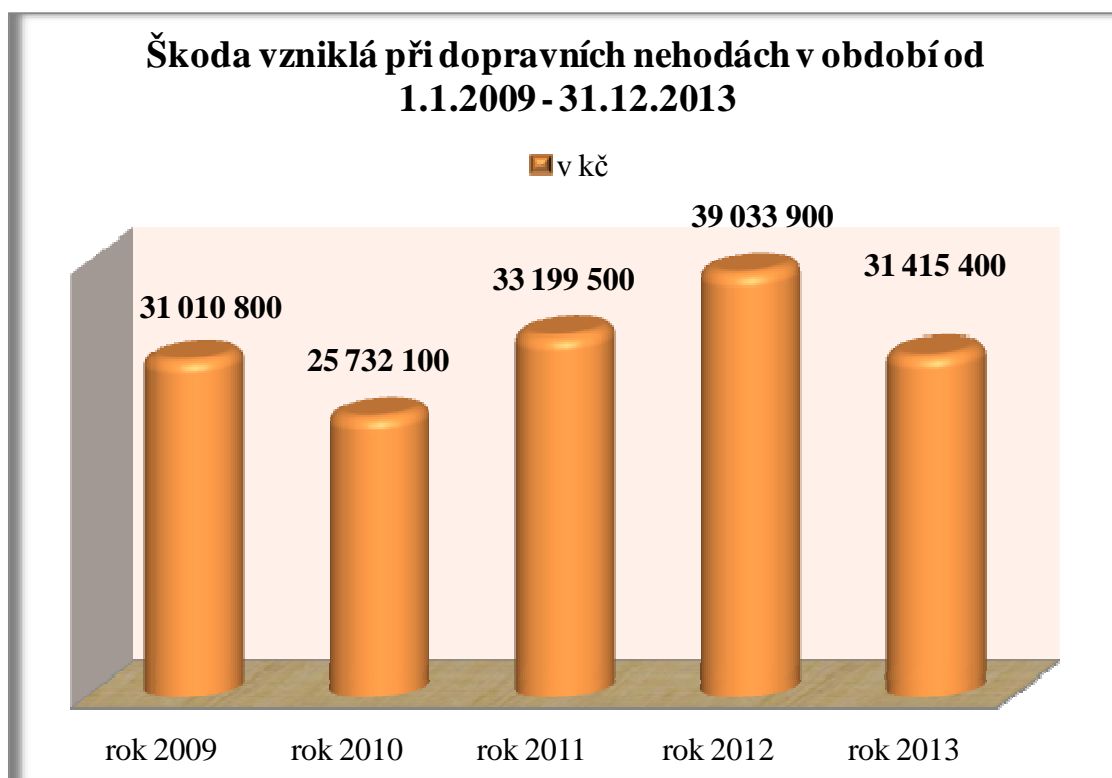
znázornění je na první pohled patrné, že vyjma roku 2010, kdy byla celková škoda ve sledovaném období nejmenší a byla odhadnuta ve výši 25 732 100 Kč a naopak roku 2012, kdy byla odhadnuta škoda největší ve výši 39 033 900 Kč, je každoročně vyčíslená škoda ze strany dopravních policistů s nepatrnými odchylkami téměř shodná. Je však nutné si uvědomit, že čísla zde uvedená jsou odhadem policisty, který není vyškolen a jeho odhad v žádném případě neslouží jako podklad pro pojišťovnu.

Graf 1: Počet dopravních nehod



Zdroj: IS Lotus Notes

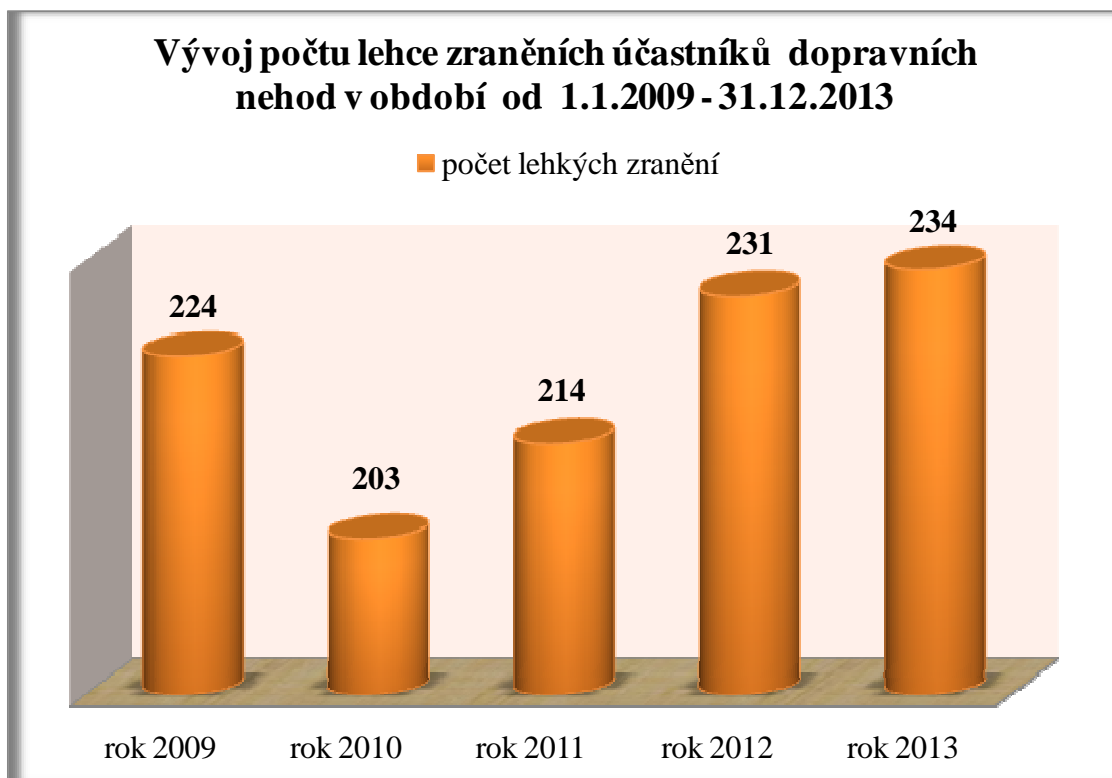
Graf 2: Škoda vzniklá v důsledku dopravních nehod



Zdroj: IS Lotus Notes

Graf 3, který je znázorněn níže, ilustruje vývoj počtu lehce zraněných účastníků při dopravních nehodách. V tomto případě se jedná převážně o nehody, kdy jsou účastníci převezeni do nemocnice k ošetření, případně dalšímu vyšetření, nicméně jsou ihned propuštěni do domácího léčení. Z grafu je patrné, že nejméně lehce zraněných osob při dopravních nehodách bylo v roce 2010, kdy došlo ke 203 lehkým zraněním. Nejvíce lehkých zranění bylo způsobeno v roce 2013, kdy jich bylo 234. Toto číslo však v porovnání s rokem 2009, kdy dopravní policie vyšetřovala o 260 dopravních nehod méně, není žádným prudkým zvýšením a spíše vypovídá o lepším vývoji této situace. I tak je nutné si uvědomit, že toto číslo je stále dosti vysoké.

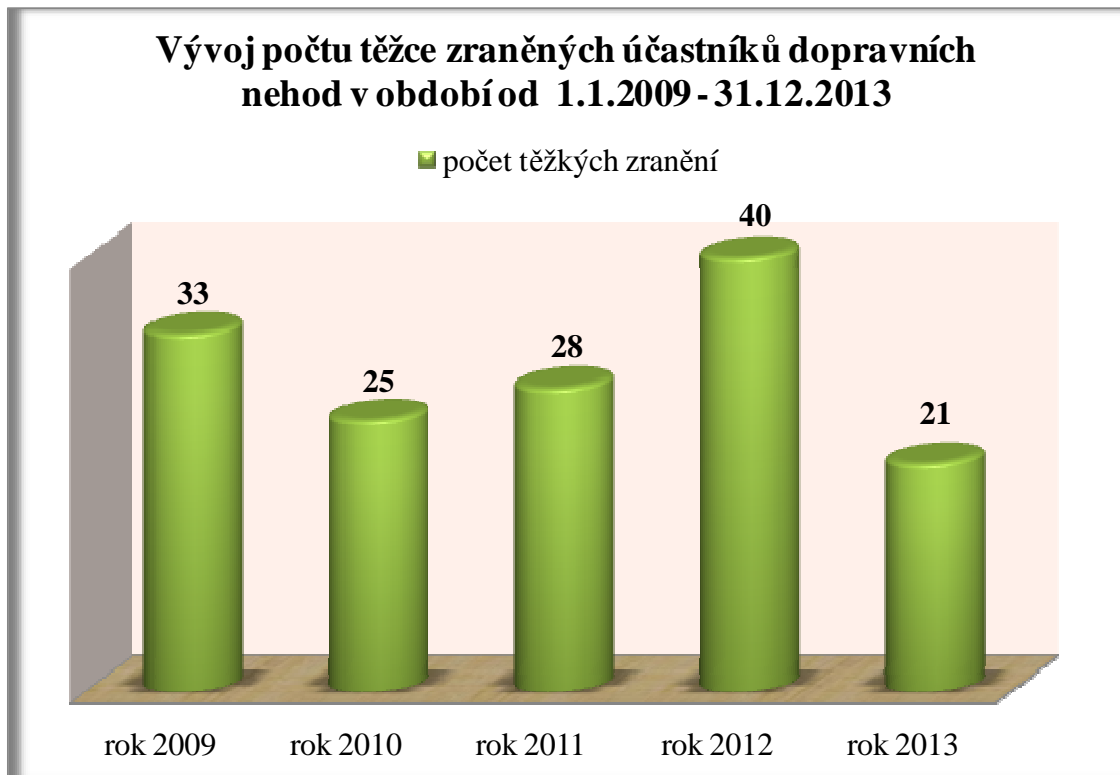
Graf 3: Vývoj počtu zraněných



Zdroj: IS Lotus Notes

Graf 4 znázorňuje vývoj počtu těžkých zranění účastníků dopravních nehod. Tyto statistické údaje naznačují, že nejvíce těžkých zranění bylo při nehodách způsobeno v roce 2012, kdy počet těžce zraněných dosahoval 40 osob. Naopak nejméně těžce zraněných osob bylo v roce 2013, kdy se při dopravních nehodách zranilo téměř o 50 % lidí méně než tomu tak bylo v roce 2012 a bylo jich tedy "pouze" 21. V porovnání s rokem 2009, kdy bylo těžce zraněno 33 osob, se jedná také o snížení tohoto počtu o 12 těžce zraněných účastníků dopravních nehod. Je nutné si však uvědomit, že v roce 2009 bylo při 362 dopravních nehodách zraněno 33 osob a v roce 2013 při 622 nehodách "pouze" 21 osob. Z těchto skutečností tedy jednoznačně vyplývá, že těžce zraněných účastníků dopravních nehod jednoznačně ubývá, ačkoliv číslo 21 je stále dosti znepokojující.

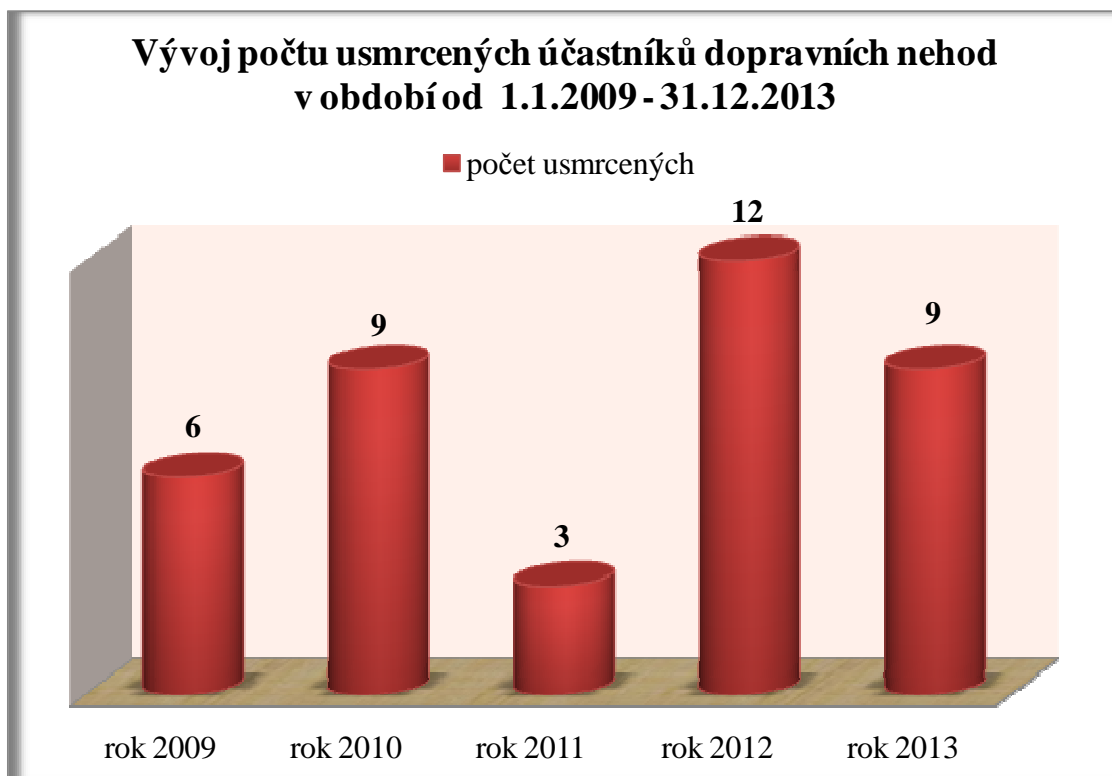
Graf 4: Vývoj počtu zraněných



Zdroj: IS Lotus Notes

V grafu 5 jsou uvedeny statistické údaje z nejtragičtějších dopravních nehod, při kterých dochází ke ztrátám na lidských životech. Nejméně smrtelně zraněných bylo v roce 2011, kdy došlo k 3 usmrceným účastníkům dopravních nehod. Paradoxně nejtragičtější období následovalo v roce 2012, kdy na silnicích havlíčkobrodského okresu vyhaslo 12 lidských životů. Při porovnání jednotlivých ročních období je zřetelné, že číslo smrtelně zraněných účastníků dopravních nehod nedokážeme efektivně snížit pokud možno na nulu. Nicméně bilance od roku 2009 do roku 2013 je velice nelichotivá, jelikož při dopravních nehodách vyhaslo zbytečně 39 lidských životů.

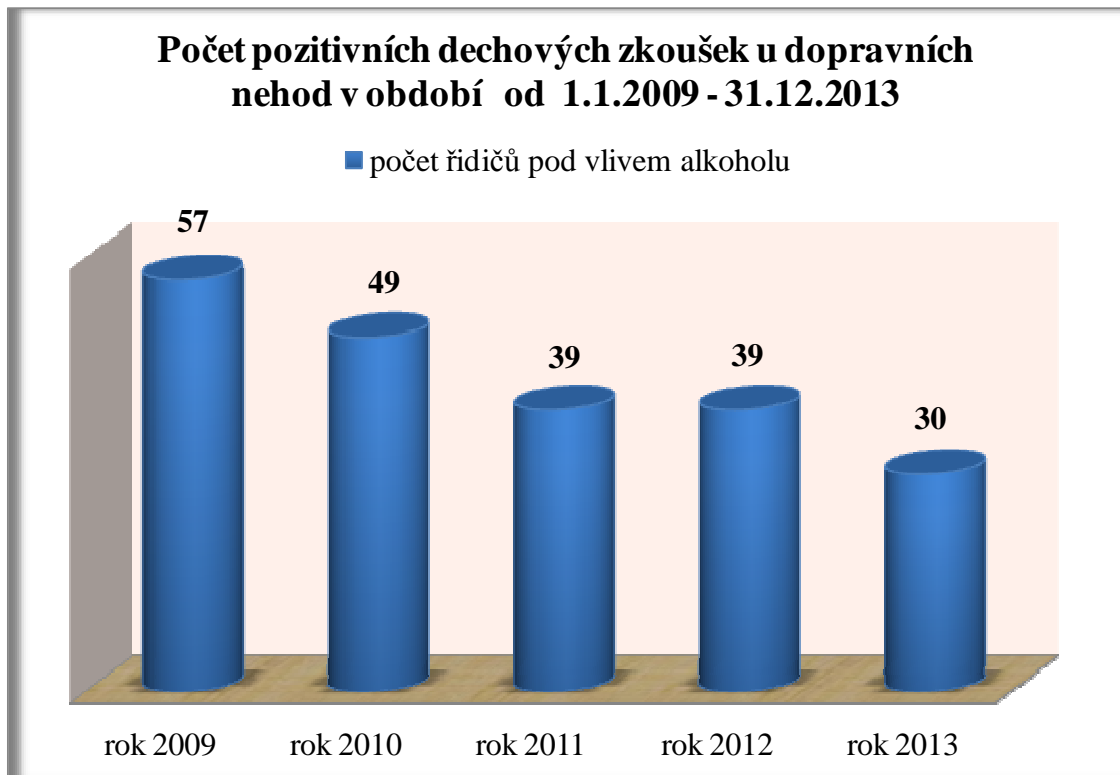
Graf 5: Vývoj počtu usmrcených



Zdroj: IS Lotus Notes

Graf 6 znázorňuje vývoj počtu řidičů, kteří byli při dopravní nehodě ovlivněni alkoholem. Z tohoto grafu je patrné, že počet dopravních nehod, po kterých měl řidič vozidla pozitivní dechovou zkoušku, v porovnávaném období od roku 2009 do roku 2013 výrazně klesl. V roce 2009 mělo po dopravní nehodě 59 řidičů pozitivní dechovou zkoušku. V roce 2013 to bylo o 27 řidičů méně. K tomuto je nutné uvést skutečnost, že od 04. 12. 2009 je v platnosti ZPPP č. 160/2009, který upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zároveň v článku č. 17 stanoví, že při základní kontrole vozidla, tedy při každém zastavení a kontrole řidiče je provedena kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů. Toto mnohými lidmi velice kritizované nařízení však přináší výrazný pokles dopravních nehod spojených s alkoholem.

Graf 6: Vývoj počtu pozitivních dechových zkoušek



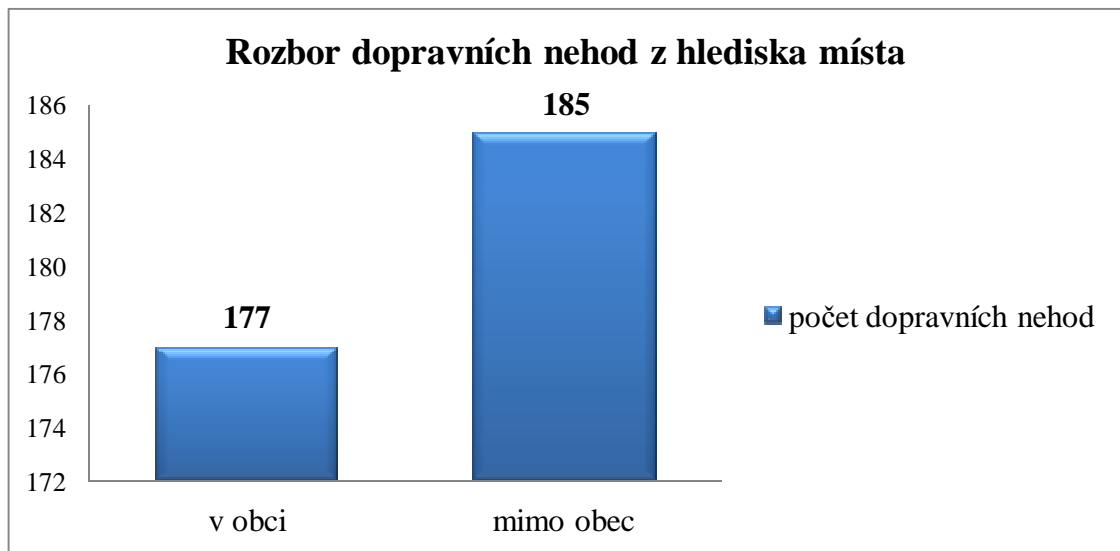
Zdroj: IS Lotus Notes

6.2 Rozbor dopravních nehod z hlediska místa dopravní nehody

Rozbor místa dopravní nehody je velice důležitý z hlediska plánování výkonu služby policistů zařazených u služby dopravní policie. Vedoucí DI by měl na základě statistických údajů přihlídnout při plánování úseků, kde probíhá dohled ze strany dopravních policistů.

V roce 2009 bylo dopravními policisty, jak jsem již výše uvedl vyšetřováno 362 dopravních nehod. Z tohoto počtu se 177 dopravních nehod stalo v obci. Mimo obec bylo způsobeno 185 dopravních nehod. Graf 7 graficky znázorňuje dopravní nehody v obci a dopravní nehody mimo obec.

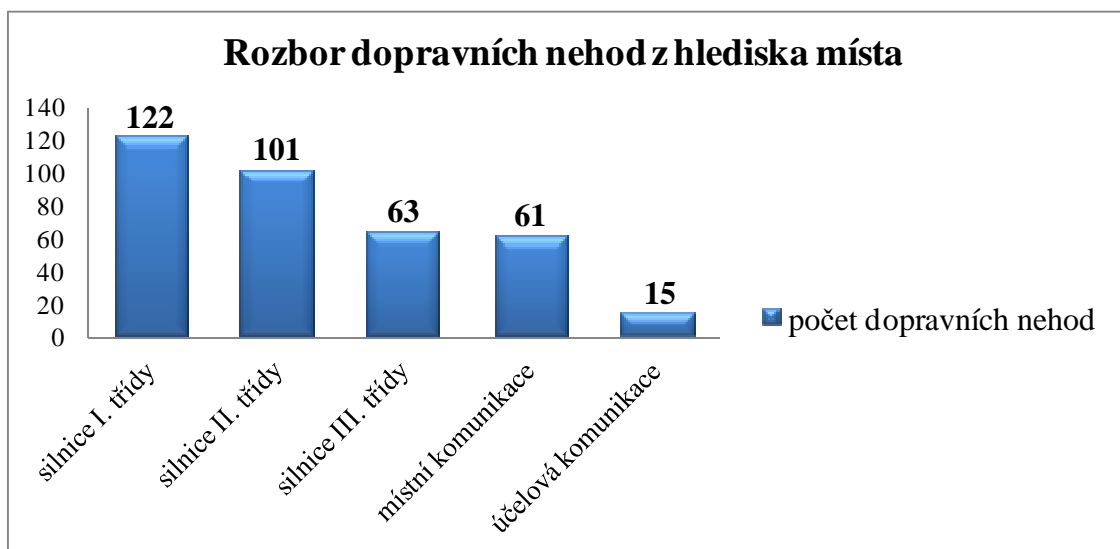
Graf 7: Místa dopravních nehod 2009



Zdroj: IS Lotus Notes

Z výše uvedeného počtu dopravních nehod se jich v roce 2009 stalo 122 na silnicích I. třídy, 101 na silnicích II. třídy a 63 na silnicích III. třídy. 61 dopravních nehod se stalo na místních komunikacích a 15 dopravních nehod bylo způsobeno na účelových komunikacích.

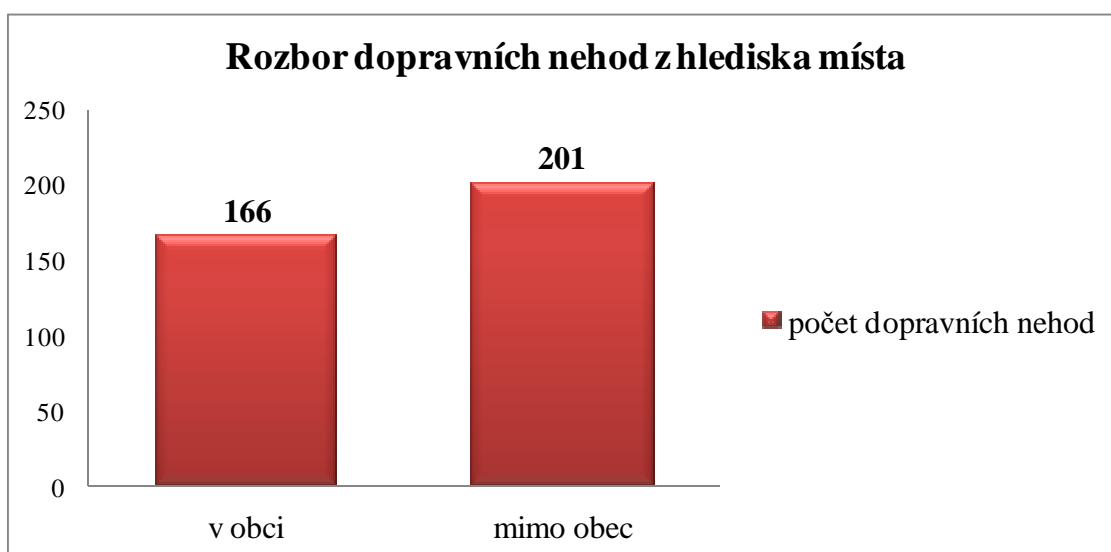
Graf 8: Místa dopravních nehod 2009



Zdroj: IS Lotus Notes

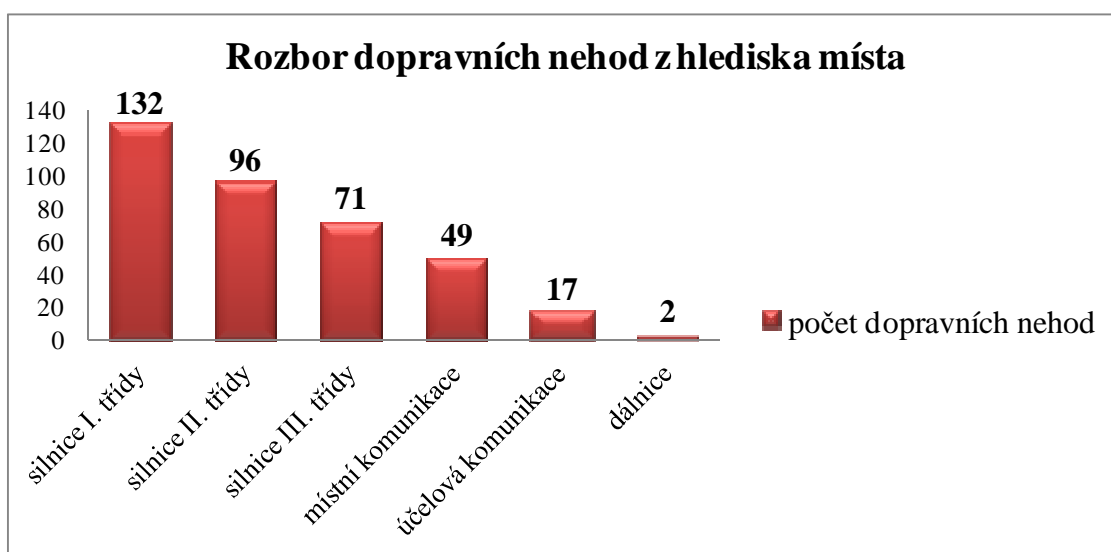
V roce 2010 vyjízděli policisté z DI Havlíčkův Brod k 166 dopravním nehodám, které se staly v obci. Mimo obec bylo vyšetřováno 201 nehod. Z tohoto počtu se 132 dopravních nehod stalo na silnici I. třídy, 96 na silnici II. třídy a 71 na silnicích III. třídy. Dalších 49 dopravních nehod bylo způsobeno na místních komunikacích a 17 na účelových komunikacích. Dále policisté vyšetřovali 2 dopravní nehody na sjezdu a nájezdu k dálničnímu tělesu D1.

Graf 9: Místa dopravních nehod 2010



Zdroj: IS Lotus Notes

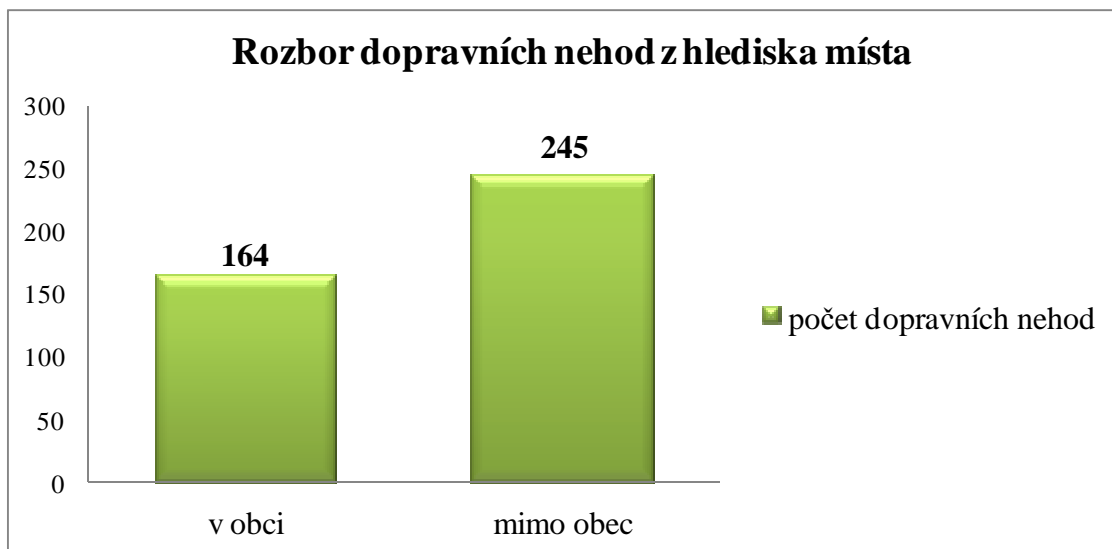
Graf 10: Místa dopravních nehod 2010



Zdroj: IS Lotus Notes

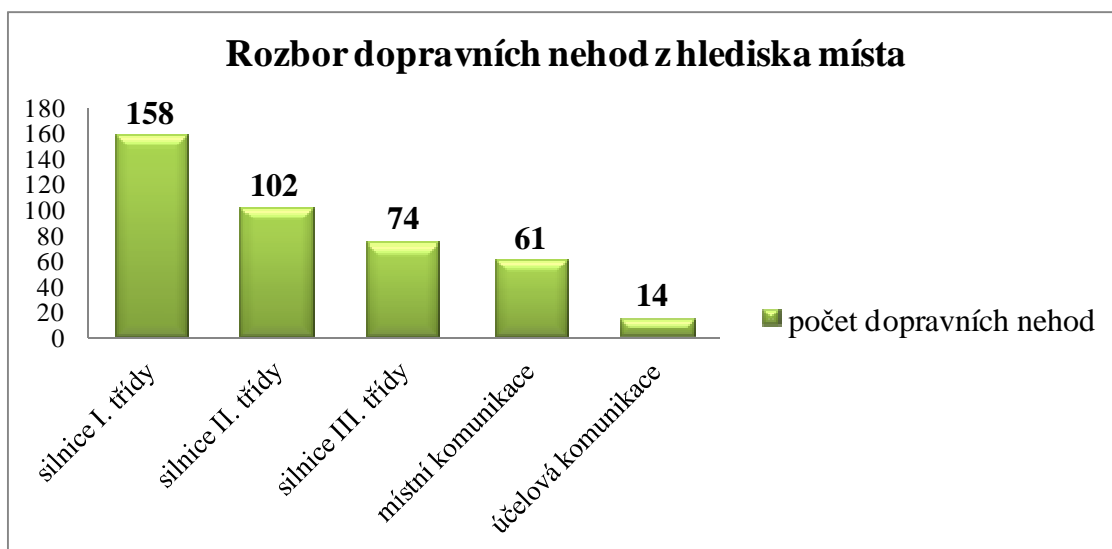
V roce 2011 bylo vyšetřováno 164 dopravních nehod, ke kterým došlo v obci. Mimo obec bylo dopravní policií vyšetřováno 245 dopravních nehod. Na silnici I. třídy se stalo 158 nehod, na silnici II. třídy 102 nehod a na silnici III. třídy 74 dopravních nehod. Na místních komunikacích bylo vyšetřováno 61 nehod a 14 dopravních nehod bylo vyšetřováno na účelových komunikacích.

Graf 11: Místo dopravních nehod 2011



Zdroj: IS Lotus Notes

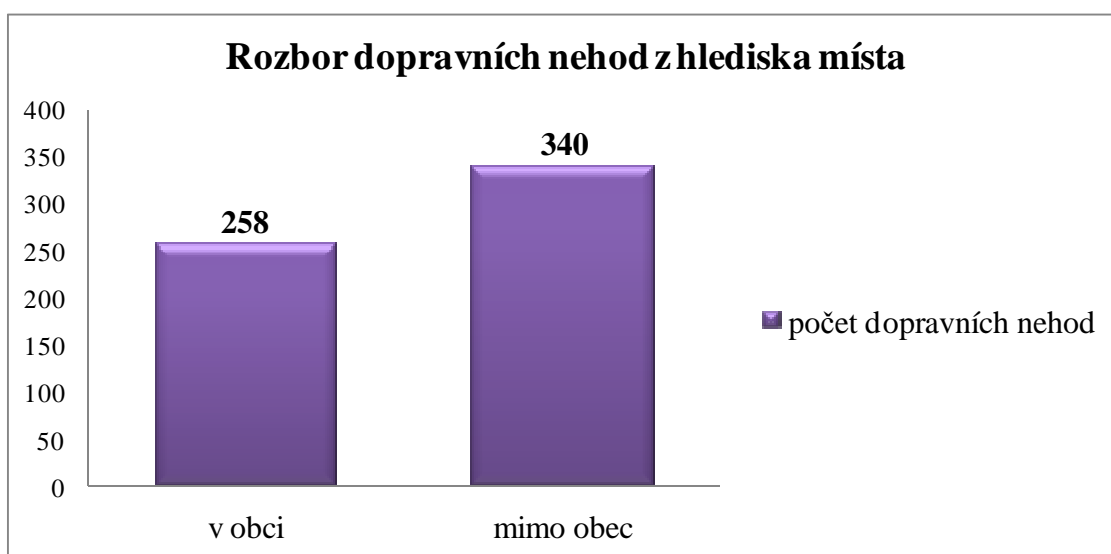
Graf 12: Místa dopravních nehod 2011



Zdroj: IS Lotus Notes

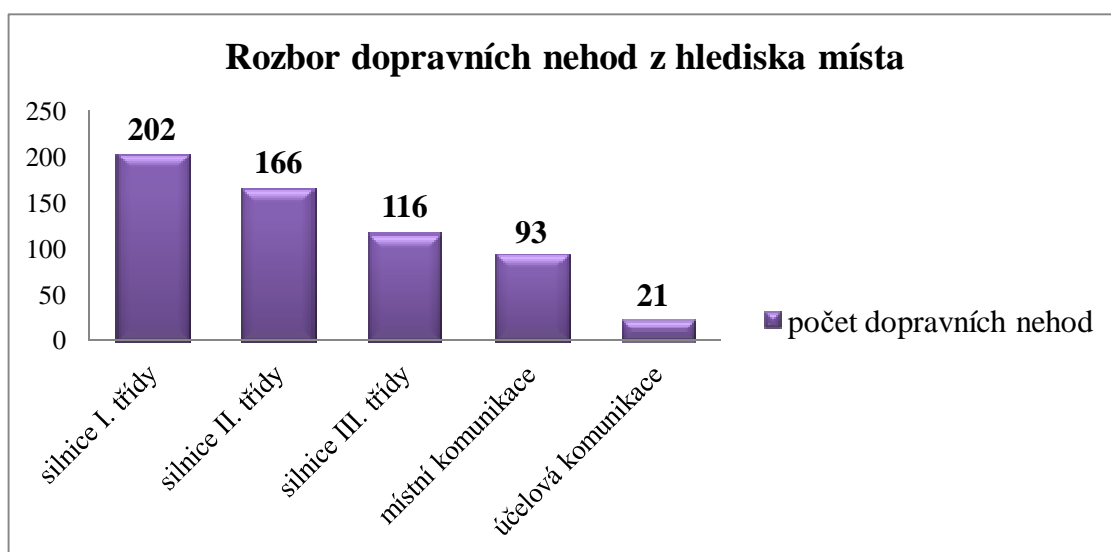
Z celkového počtu 598 vyšetřovaných dopravních nehod v roce 2012 bylo 258 nehod vyšetřováno v obci. Mimo obec bylo vyšetřováno 340 dopravních nehod. Na silnicích I. třídy bylo způsobeno 202 nehod, na silnicích II. třídy 166 a 116 dopravních nehod bylo způsobeno na silnicích III. třídy. Na místních komunikacích bylo vyšetřováno 93 dopravních nehod a 21 dopravních nehod bylo způsobeno na účelových komunikacích.

Graf 13: Místa dopravních nehod 2012



Zdroj: IS Lotus Notes

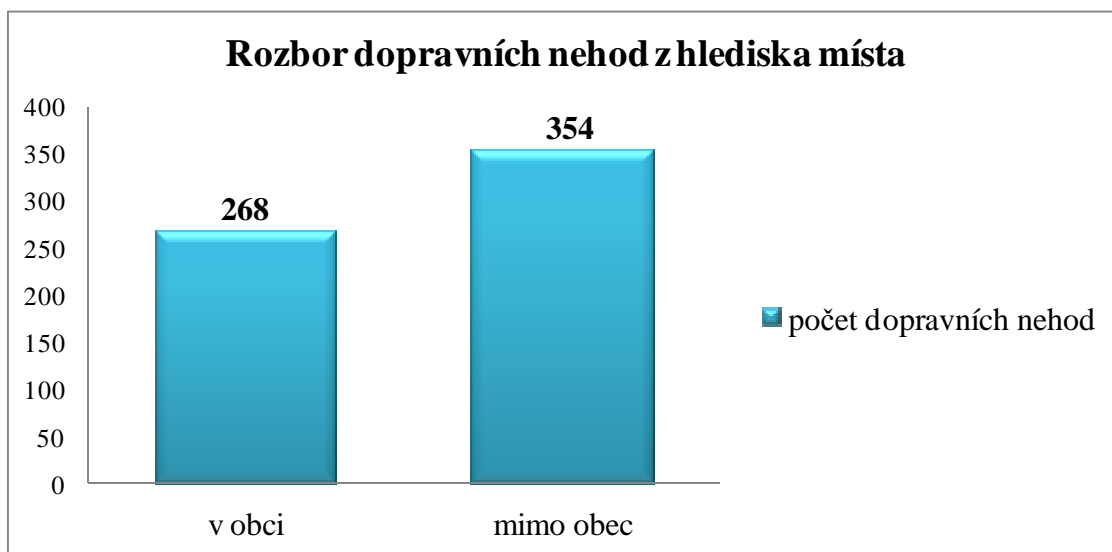
Graf 14: Místa dopravních nehod 2012



Zdroj: IS Lotus Notes

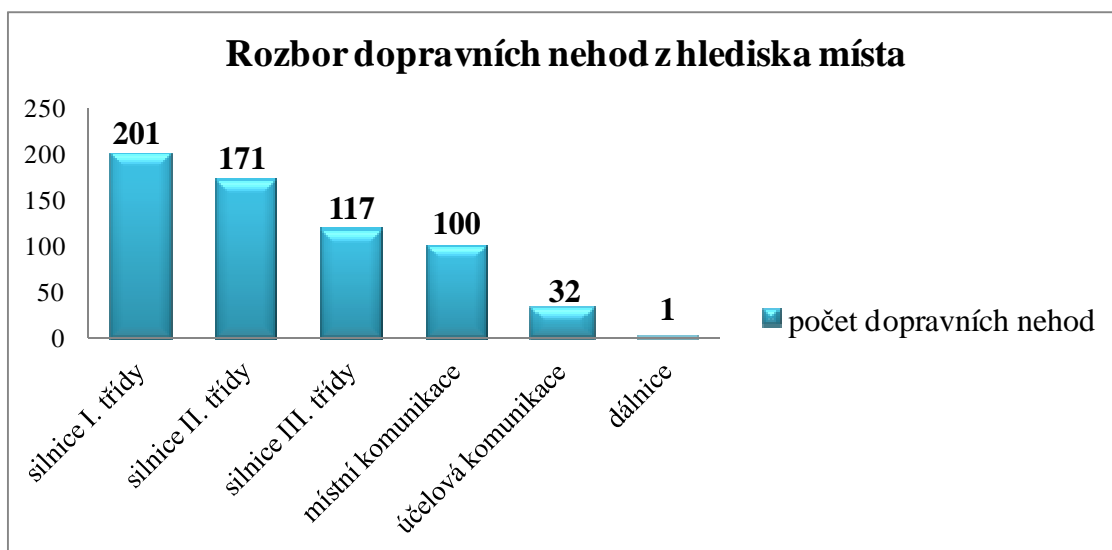
V roce 2013 bylo vyšetřováno celkem 622 dopravních nehod. V obci došlo ke 268 nehodám a mimo obec bylo vyšetřováno 354 dopravních nehod. Na silnicích I. tříd bylo vyšetřováno 201 dopravních nehod, na silnicích II. tříd 171 dopravních nehod a na silnicích III. tříd 117 nehod. Na místních komunikacích vyšetřovali dopravní policisté 100 dopravních nehod, 32 nehod bylo vyšetřováno na účelových komunikacích a 1 dopravní nehoda byla vyšetřována na tělese dálnice.

Graf 15: Místa dopravních nehod 2013



Zdroj: IS Lotus Notes

Graf 16: Místa dopravních nehod 2013



Zdroj: IS Lotus Notes

6.3 Rozbor dopravních nehod z hlediska zavinění dopravních nehod

Nejčastějším viníkem dopravní nehody v roce 2009 byl řidič motorového vozidla. Celkově zavinil 328 nehod. Řidič nemotorového vozidla zavinil 23 dopravních nehod a 4 dopravní nehody byly způsobeny chodcem. Lesní a domácí zvířítka byly způsobilé 2 dopravní nehody. Jiným účastníkem byla způsobena 1 dopravní nehoda a 3 dopravní nehody byly způsobeny závadou v komunikaci. Blíže nespecifikovaným způsobem byla zaviněna 1 dopravní nehoda.

Tabulka 3: Zavinění dopravní nehody 2009

Zavinění dopravní nehody	Počet dopravních nehod
Řidič motorového vozidla	328
Řidič nemotorového vozidla	23
Chodec	4
Lesní zvíře, domácí zvíře	2
Jiný účastník silničního provozu	1
Závada komunikace	3
Technická závada vozidla	0
Jiné zavinění	1

Zdroj: IS Lotus Notes

V roce 2010 byl nejčastějším viníkem dopravní nehody řidič motorového vozidla s celkovým počtem 281 zaviněných dopravních nehod. Lesním a domácím zvířecí tvem bylo zaviněno 51 nehod a 25 dopravních nehod zavinil řidič nemotorového vozidla. Chodec byl viníkem 8 dopravních nehod a 1 dopravní nehoda byla zaviněna jiným účastníkem silničního provozu. Blíže nespecifikovaným způsobem byla zaviněna 1 dopravní nehoda.

Tabulka 4: Zavinění dopravní nehody 2010

Zavinění dopravní nehody	Počet dopravních nehod	Rozdíl oproti roku 2009
Řidič motorového vozidla	281	-47
Řidič nemotorového vozidla	25	2
Chodec	8	4
Lesní zvěř, domácí zvíře	51	49
Jiný účastník silničního provozu	1	0
Závada komunikace	0	-3
Technická závada vozidla	0	0
Jiné zavinění	1	0

Zdroj: IS Lotus Notes

Řidič motorového vozidla zavinil v roce 2011 nejvíce dopravních nehod. Celkem způsobil 310 nehod. Lesní zvěří a domácím zvířectvem bylo zaviněno 71 dopravních nehod. Řidič nemotorového vozidla zavinil 22 nehod, chodec 4 nehody a 1 dopravní nehoda byla způsobena závadou v pozemní komunikaci. Technickou závadou vozidla byla způsobena 1 dopravní nehoda.

Tabulka 5: Zavinění dopravní nehody 2011

Zavinění dopravní nehody	Počet dopravních nehod	Rozdíl oproti roku 2010
Řidič motorového vozidla	310	29
Řidič nemotorového vozidla	22	-3
Chodec	4	-4
Lesní zvěř, domácí zvíře	71	20
Jiný účastník silničního provozu	0	-1
Závada komunikace	1	1
Technická závada vozidla	1	1
Jiné zavinění	0	-1

Zdroj: IS Lotus Notes

V roce 2012 bylo řidičem motorového vozidla zaviněno 448 dopravních nehod. Lesní zvěř a domácí zvířectvo zapříčinilo dopravní nehodu ve 101 případech. Řidiče nemotorového vozidla určili dopravní policisté jako viníka ve 25 případech dopravních nehod a 11 dopravních nehod zavinili chodci. Technická závada vozidla jako příčina dopravní nehody byla ohledáním na místě dopravní nehody zjištěna v 6 případech. Zá-

vada pozemní komunikace byla uplatněna ve 4 případech a 3 dopravní nehody byly způsobeny blíže nespecifikovaným způsobem.

Tabulka 6: Zavinění dopravní nehody 2012

Zavinění dopravní nehody	Počet dopravních nehod	Rozdíl oproti roku 2011
Řidič motorového vozidla	448	138
Řidič nemotorového vozidla	25	3
Chodec	11	7
Lesní zvěř, domácí zvíře	101	30
Jiný účastník silničního provozu	0	0
Závada komunikace	4	3
Technická závada vozidla	6	5
Jiné zavinění	3	3

Zdroj: IS Lotus Notes

Jako viníka dopravní nehody určili v roce 2013 dopravní policisté ve 459 případech řidiče motorového vozidla. 133 dopravních nehod zavinila lesní zvěř a domácí zvířectvo. Řidiči nemotorových vozidel způsobili 19 dopravních nehod a chodci 5 dopravních nehod. Technickou závadou vozidla byly způsobeny 3 dopravní nehody a 2 nehody byly způsobeny závadou komunikace. Jiné, blíže neurčené zavinění bylo spatřeno v 1 případě dopravní nehody.

Tabulka 7: Zavinění dopravní nehody 2013

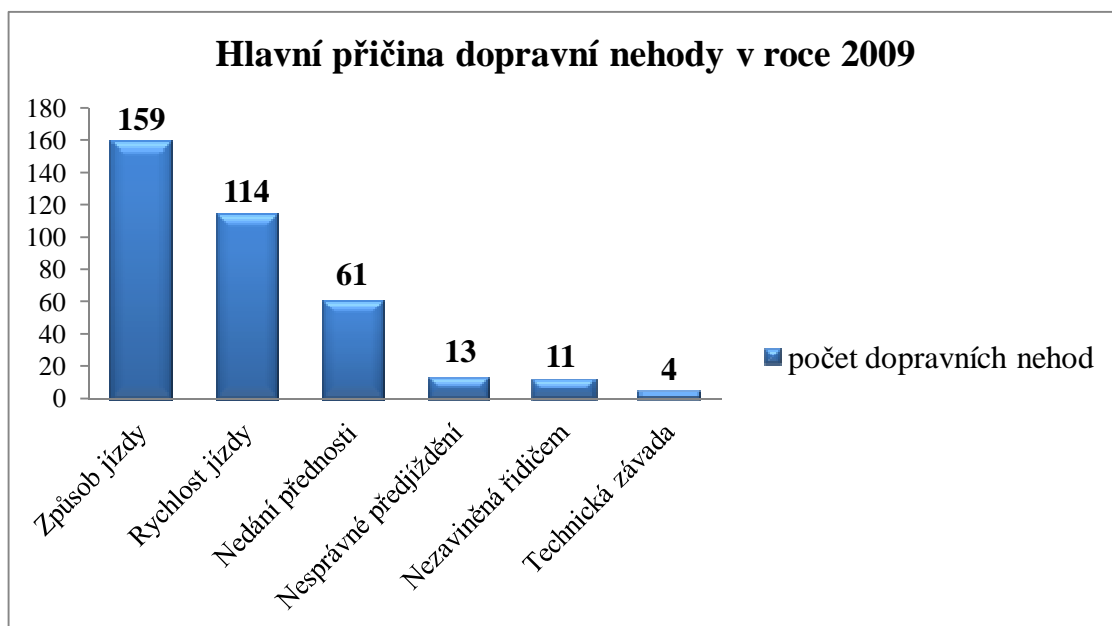
Zavinění dopravní nehody	Počet dopravních nehod	Rozdíl oproti roku 2012
Řidič motorového vozidla	459	11
Řidič nemotorového vozidla	19	-6
Chodec	5	-6
Lesní zvěř, domácí zvíře	133	32
Jiný účastník silničního provozu	0	0
Závada komunikace	2	-2
Technická závada vozidla	3	-3
Jiné zavinění	1	-2

Zdroj: IS Lotus Notes

6.4 Rozbor dopravních nehod z hlediska hlavní příčiny

Nejčastější příčinou dopravní nehody byl v roce 2009 způsob jízdy. Způsobem jízdy bylo zapříčiněno 159 nehod. Rychlostí jízdy bylo způsobeno 114 dopravních nehod. V 61 případech byla příčina dopravní nehoda shledána v nedání přednosti jízdy a vlivem špatného předjíždění došlo k 13 dopravním nehodám. 11 dopravních nehod bylo nezaviněno řidičem. Ve 4 případech dopravních nehod byla hlavní příčinou technická závada vozidla.

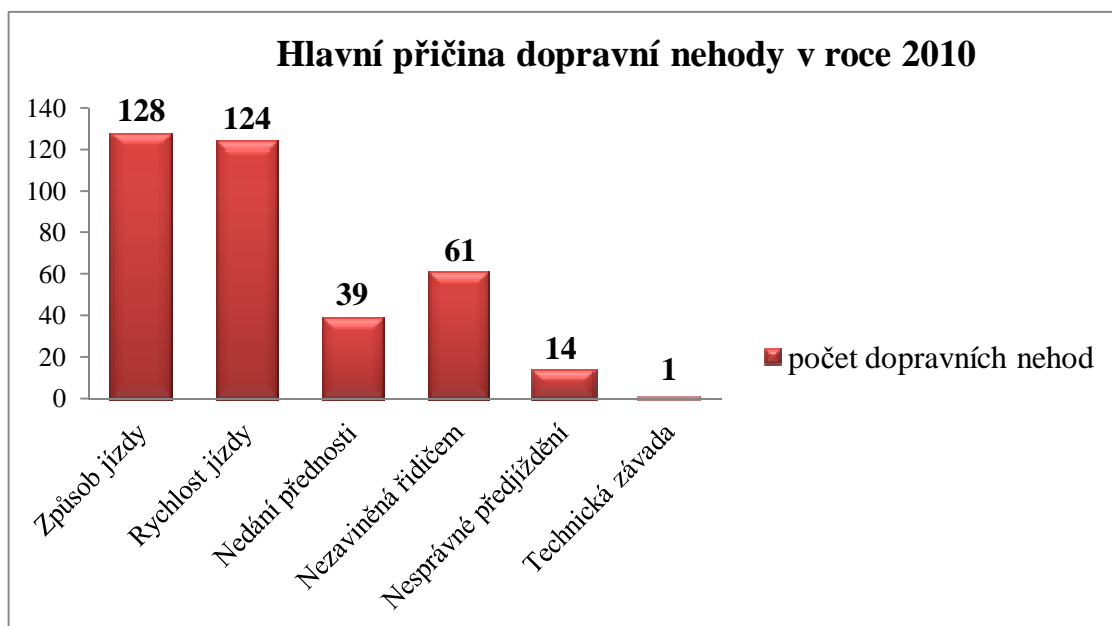
Graf 17: Příčiny dopravních nehod 2009



Zdroj: IS Lotus Notes

V roce 2010 bylo 128 dopravních nehod zaviněno nesprávným způsobem jízdy. Nepřiměřená rychlost byla hlavní příčinou dopravní nehody ve 124 případech. 61 nehod nebylo zaviněno řidičem a 39 dopravních nehod bylo způsobeno nedáním přednosti v jízdě. Ve 14 případech byla dopravní nehoda způsobena nesprávným předjížděním a v 1 případě technickou závadou vozidla.

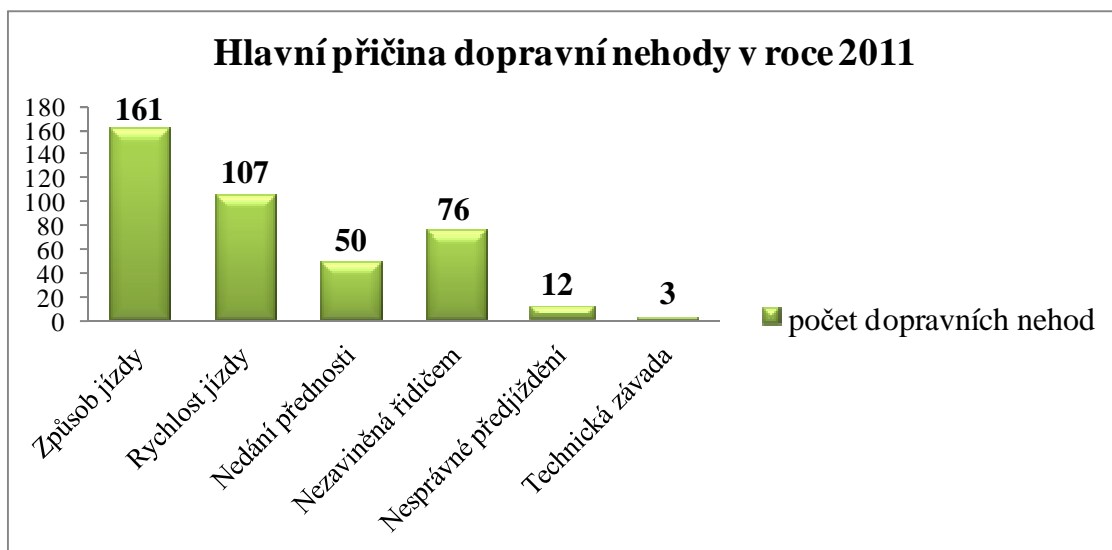
Graf 18: Příčiny dopravních nehod 2010



Zdroj: IS Lotus Notes

Způsob jízdy byl hlavní příčinou dopravní nehody v roce 2011 ve 161 případech. Rychlost jízdy byla jako hlavní příčina vzniku dopravní nehody určena při 107 nehodách. 76 dopravních nehod nebylo zaviněno řidičem a 50 dopravních nehod bylo zapříčiněno nedáním přednosti v jízdě. Při nesprávném předjíždění došlo ke 12 nehodám a 3 dopravní nehody byly způsobeny technickou závadou vozidla.

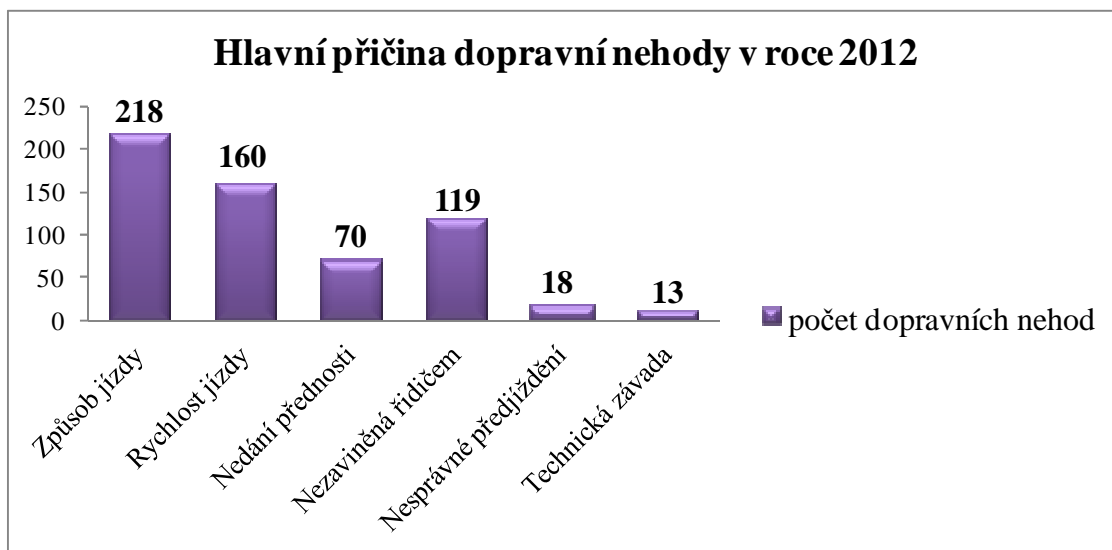
Graf 19: Příčiny dopravních nehod 2011



Zdroj: IS Lotus Notes

V roce 2012 bylo 218 dopravních nehod způsobeno nesprávným způsobem jízdy. Rychlost jízdy byla jako hlavní příčina dopravní nehody označena ve 160 případech. 119 nehod bylo nezaviněno řidičem a 70 dopravních nehod bylo způsobeno nedáním přednosti v jízdě. Při 18 dopravních nehodách řidiči nesprávným způsobem předjížděli a 3 dopravní nehody byly způsobeny technickou závadou vozidla.

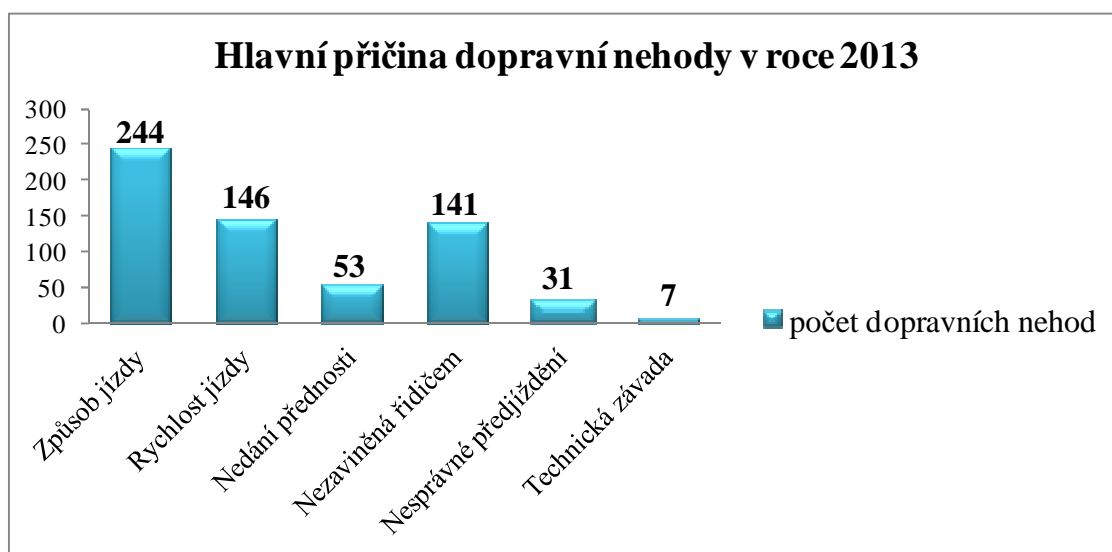
Graf 20: Příčiny dopravních nehod 2012



Zdroj: IS Lotus Notes

Rok 2013 zaznamenal proti roku 2009 značný nárůst dopravní nehodovosti. I tak však zůstal způsob jízdy nejčastější příčinou dopravní nehody. Nesprávným způsobem jízdy bylo způsobeno 244 dopravních nehod. Rychlost jízdy byla posouzena jako hlavní příčina dopravní nehody ve 146 případech. 141 dopravních nehod bylo nezaviněno řidiči vozidel a 53 dopravních nehod bylo způsobeno nedáním přednosti v jízdě. 31 dopravních nehod bylo zaviněno nesprávným předjížděním a 7 dopravních nehod bylo způsobeno technickou závadou vozidla.

Graf 21: Příčiny dopravních nehod 2013



Zdroj: IS Lotus Notes

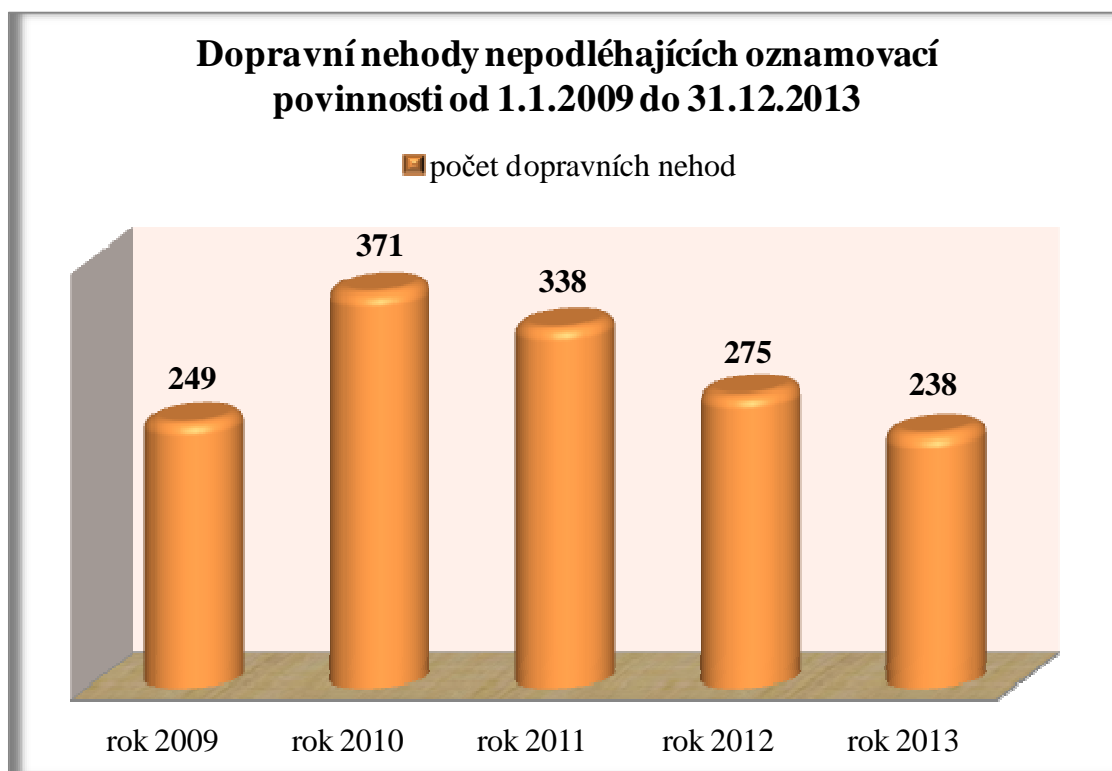
6.5 Záznam o dopravní nehodě

Pro úplnost statistických údajů dopravní nehodovosti níže uvádím počty dopravních nehod, které nepodléhají oznamovací povinnosti dle § 47 odst. 4, 5 zákona o silničním provozu, ale policie byla přesto přítomna na místě nehody. Jedná se tedy o nehody, při kterých si účastníci nehod sepíší "záznam o dopravní nehodě" tzv. "Euro-formulář".

V roce 2009 bylo dopravními policisty evidováno 249 dopravních nehod, které byly zpracovány na "záznam o dopravní nehodě". V roce 2010 došlo k nárůstu takto zaevidovaných dopravních nehod o 122 dopravních nehod na celkový počet 371 nehod. V roce 2011 došlo ke snížení počtu dopravních nehod na 338 nehod. Tento trend pokra-

čoval i nadále v roce 2012, kdy počet těchto nehod klesl na 275 a v roce 2013 klesl na počet 238 nehod zadokumentovaných "záznamem o dopravní nehodě"

Graf 22: Počet dopravních nehod v období 2009 – 2013



Zdroj: IS Kniha evidence práce

Závěr

Jedním z cílů, které jsem si ve své práci stanovil, bylo poukázat na činnost dopravních policistů v rámci dohledu nad silničním provozem. Preventivní, ale i represivní působení dopravní policie je velice důležitou činností, jež je vykonávána zejména dle stanov vedoucího oddělení. Osobně si myslím, že dopravní policisté jsou vybaveni kvalitními technickými prostředky, které lze efektivně využívat v boji s tzv. "silničními piráty". Dle mého názoru je velice důležité, aby policisté zařazení u služby dopravní policie prováděli kontroly řidičů v místech, kde často dochází k dopravním nehodám a v místech, kde dochází k opakovanému porušování zákona o silničním provozu. Také si myslím, že například kontrola zákazu požívání alkoholických nápojů, kterou policisté při každé silniční kontrole provádí na základě ZPPP č. 160/2012 je jistým krokem vpřed, v rámci preventivní činnosti policie.

Jednou z dalších neméně významných činností, kterou dopravní policisté vykonávají je vyšetřování dopravních nehod. Při vyšetřování dopravních nehod policisté postupují dle aktuálních potřeb na místě dopravní nehody. Dle mého názoru je způsob, kterým jsou dopravní nehody vyšetřovány, především z pohledu úkonů, které policisté na místě dopravní nehody provádí uspokojující. Jediné, k čemu mám i z vlastní praxe výhrady je kreslení plánu místa dopravní nehody. Tyto plány jsou vyhotovovány v počítačovém programu PC Crash a jedná se o jednu z nejvíce časově náročných činností, která policisty při vyšetřování dopravních nehod provází. Osobně si však myslím, že v současné době, kdy jsou pozemní komunikace zmapovány v digitální podobě a lidstvo má k dispozici velice přesné GPS lokátory, které jsou schopny na mapě velice přesně určit místo dopravní nehody, je kreslení pozemních komunikací a jejich následné vyměřování zbytečně zdlouhavé. Osobně bych tedy na místě dopravní nehody umístil GPS lokátor na místo, kde došlo ke střetu vozidel a zároveň na místo, které bylo policistou zvoleno jako VBM. Od tohoto místa bych následně vyhotovil velice jednoduchý náčrtek se zakreslením polohy jednotlivých vozidel a stop. Odstoupil bych tedy od časově náročného vyměřování šířky jednotlivých jízdních pruhů, zakřivení zatáček apod. Dále bych ocenil implementaci nových technologií do praxe dopravní policie. Myslím, že například trojrozměrné fotoaparáty bude možné v budoucnu při vyšetřování dopravních nehod využívat. Dle mého názoru trojrozměrná technologie umožní podat téměř dokonalý a ucelený obraz místa dopravní nehody i lidem, kteří se na místě dopravní

nehody nenacházeli. Toto bude podle mého názoru výhodné především pro znalce z oboru silniční dopravy, případně správní orgány a soudy.

Dalším cílem mé práce bylo poukázat na faktory, které jsou prvotními původci vzniku dopravní nehody. Při tomto zkoumání jsem porovnával vliv člověka, vozidla a dopravní infrastruktury. Došel jsem k očekávanému závěru, že ačkoliv správné značení pozemní komunikace má svou velice významnou roli, která spočívá zejména v možnosti předvídat, jakým způsobem se bude dále vyvíjet dopravní prostředí, ve kterém se pohybujeme a silniční motorové vozidlo, které je v řádném technickém stavu a je vybaveno "inteligentními" asistenčními systémy nám dopomůže mnohé dopravní situace zdárně vyřešit, dochází k převážně většině dopravních nehod z důvodu neadekvátní reakce člověka na situaci vyvolanou v silničním provozu. Osobně si myslím, že dokud nebude řízení vozidel plně automatizováno, bude mít člověk stále největší podíl na zavinění dopravních nehod.

Díky statistickým údajům DI Havlíčkův Brod, které mi byly poskytnuty, jsem potvrdil svou hypotézu, že vývoj počtu dopravních nehod v uvedeném období výrazně stoupá. Jedním z vysvětlení pro tento nelichotivý trend může být skutečnost, že se značně zvyšuje hustota silničního provozu a agrese některých účastníků silničního provozu. Dalším významným faktorem, který vede ke zvyšování dopravní nehodovosti je, že účastníci dopravních nehod žádají asistenci dopravní policie, která jim vydá potvrzení o účasti na dopravní nehodě, jenž se stává podkladem pro pojišťovnu. Policisté případně potvrdí pomocí příslušného úředního razítka záznam o dopravní nehodě. Tím nedochází ke sporům mezi účastníky dopravních nehod a pojišťovnami. Z dalších statistických údajů je nutné zmínit i fakt, že ve sledovaném období výrazně přibylo lehkých zranění, nicméně ubylo zranění těžkých. Pro tento údaj mám vysvětlení především ve skutečnosti, že nová moderní vozidla jsou schopna mnohem lépe ochránit bezpečnost posádky a jsou zaváděny nové bezpečnostní systémy pro ochranu např. chodců. Také ubývá řidičů, kteří zaviní dopravní nehodu, a následně je zjištěno, že před jízdou nebo během jízdy požili alkoholický nápoj. Tento údaj jistě souvisí i s preventivní činností, vykonávanou nejenom dopravní policií. Dále jsem přišel ke zjištění, že nejčastějším modelem dopravní nehody ve sledovaném období byla dopravní nehoda, ke které došlo na silnici I. třídy mimo obec. Jako viník dopravní nehody byl nejčastěji policisty označen řidič motorového vozidla. Nejčastější příčinou dopravní nehody byl ve sledovaném

období způsob jízdy. Paradoxně však dle statistických údajů dochází k poklesu dopravních nehod, které jsou zaznamenány na "záznam o dopravní nehodě" a policie je u těchto dopravních nehod přítomna. Je na pováženou, zda je toto zrovna ideální způsob snižování statistických údajů o dopravní nehodovosti. Je nutné si uvědomit, že takto může docházet k utajování dopravních nehod, při kterých jsou účastníci např. pod vlivem alkoholu. Také si myslím, že pojišťovací podvod lze mnohem jednodušeji provést v případě, kdy dopravní policisté nejsou přítomni na místě dopravní nehody. Osobně jsem tedy zastáncem názoru, že policisté by se měli dostavit na místo každé dopravní nehody, kde by měli provést alespoň základní úkony spočívající v provedení orientačního vyšetření ke zjištění přítomnosti alkoholu, případně návykové jiné látky a měli by také potvrdit příslušný "záznam o dopravní nehodě". Také navrhuji, aby v případě, že "záznam o dopravní nehodě" nebude potvrzen např. úředním razítkem Policie ČR, nebude pojišťovna povinna vyplatit pojistné plnění v plné výši.

Na závěr své práce bych chtěl říci, že snižování dopravní nehodovosti a následků způsobených dopravními nehodami není závislé pouze na preventivní a represivní práci policie a ostatních institucí, které se problematikou bezpečnosti silničního provozu zabývají, ale spočívá především ve vzájemné ohleduplnosti a toleranci všech účastníků silničního provozu.

Seznam použitých zdrojů

Seznam použitých knižních zdrojů

MACHUTOVÁ, Marcela. *Historie dopravní policie*. Vyd. 1. Editor Dagmar Broncová. Praha: Milpo media, 2009, 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, 351 s. ISBN 80-864-7732-0.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

CHRASTINA, Pavel a Pavla REKOVÁ. *Autoškola od A do Z*. 8., přeprac. vyd. Frýdek-Místek: Alpress, 2011, 212 s. ISBN 978-80-7362-966-3.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právnícké učebnice. ISBN 80-720-1212-6.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. Praha: Linde, 2002, 384 s. ISBN 80-720-1321-1.

KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Brno: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, 141 s. ISBN nevedeno.

CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Tiskárna MV, 88s. ISBN nevedeno.

SOBOTKA, Petr a Josef TESAŘÍK. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013, 85 s. ISBN nevedeno.

Seznam použitých internetových zdrojů

ALTEST. Alkohol tester ALCOTEST 7410. [online]. 26.11.2013 [cit. 2013-11-26]. Dostupné z: <http://www.altest.cz/alcotest7410.htm>

FAKULTA STROJNÍ. Kapitola V. Dopravní nehodovost (ČÁST 1). [online]. 15.1.2014 [cit. 2014-01-15]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/97>

MINISTERSTVO DOPRAVY. Stanovisko MD k úpravám skel vozidel. [online]. 20.1.2014 [cit. 2014-01-20]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Dovoz_registrace_a_schvalovani_vozidel/Schvalovani_vozidel/Stanovisko_MD_k_upravam_skel_vozidel.htm

NORTHCAR. Slovník. [online]. 22.1.2014 [cit. 2014-01-22]. Dostupné z: <http://northcar.ic.cz/slovník.php>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Snižování počtu usmrcených při dopravních nehodách v roce 2011. [online]. 25.6.2012 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/snizovani-poctu-usmrcenych-pri-dopravnich-nehodach-v-roce-2011/>

Seznam ostatních zdrojů

ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích. In: Portál veřejné správy České republiky [online]. Ministerstvo vnitra [cit. 2013-12-15]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?page=0&idBiblio=38544&fulltext=&nr=200~2F1990&part=&name=&rpp=15#local-content>.

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Portál veřejné správy České republiky [online]. Ministerstvo vnitra [cit. 2014-01-05]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49756&fulltext=&nr=361~2F2000~20Sb&part=&name=&rpp=15#local-content>.

ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: Portál veřejné správy České republiky [online]. Ministerstvo vnitra [cit. 2013-02-25]. Dostupné z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=44836&fulltext=&nr=13~2F1997&part=&name=&rpp=15#local-content>.

ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: Portál veřejné správy České republiky [online]. Ministerstvo vnitra [cit. 2013-12-21]. Dostupné z:

<<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=50994&fulltext=&nr=56~2F2001&part=&name=&rpp=15#local-content>>.

ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: Portál veřejné správy České republiky [on-line]. Ministerstvo vnitra [cit. 2013-12-20]. Dostupné z:

<<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=50994&fulltext=&nr=56~2F2001&part=&name=&rpp=15#local-content>>.

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

SEZNAM ZKRATEK

např.	například
apod.	a podobně
tzv.	takzvaný
Sb.	sbírky
odst.	odstavec
č.	číslo
DI	dopravní inspektorát
ZPPP	Závazný pokyn policejního prezidenta
ČR	Česká republika
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
IS	informační systém
VBM	výchozí bod měření

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Seznam grafů

Graf 1: Počet dopravních nehod	40
Graf 2: Škoda vzniklá v důsledku dopravních nehod	41
Graf 3: Vývoj počtu zraněných.....	42
Graf 4: Vývoj počtu zraněných.....	43
Graf 5: Vývoj počtu usmrcených.....	44
Graf 6: Vývoj počtu pozitivních dechových zkoušek.....	45
Graf 7: Místa dopravních nehod 2009	46
Graf 8: Místa dopravních nehod 2009	46
Graf 9: Místa dopravních nehod 2010	47
Graf 10: Místa dopravních nehod 2010	47
Graf 11: Místo dopravních nehod 2011	48
Graf 12: Místa dopravních nehod 2011	48
Graf 13: Místa dopravních nehod 2012	49
Graf 14: Místa dopravních nehod 2012	49
Graf 15: Místa dopravních nehod 2013	50
Graf 16: Místa dopravních nehod 2013	50
Graf 17: Příčiny dopravních nehod 2009.....	55
Graf 18: Příčiny dopravních nehod 2010.....	56
Graf 19: Příčiny dopravních nehod 2011.....	57
Graf 20: Příčiny dopravních nehod 2012.....	57
Graf 21: Příčiny dopravních nehod 2013.....	58
Graf 22: Počet dopravních nehod v období 2009 – 2013	59

Seznam tabulek

Tabulka 1: Podíl účastníků provozu na dopravních nehodách	33
Tabulka 2: Délka silniční sítě okresu Havlíčkův Brod	39
Tabulka 3: Zavinění dopravní nehody 2009	51
Tabulka 4: Zavinění dopravní nehody 2010	52
Tabulka 5: Zavinění dopravní nehody 2011	52
Tabulka 6: Zavinění dopravní nehody 2012	53
Tabulka 7: Zavinění dopravní nehody 2013	54

Seznam příloh

Příloha A - Vozidlo Policie ČR se zabudovaným radarem Ramer 7 CCD.....	I
Příloha B - Kamera a obrazovka radaru Ramer 7 CCD.....	I
Příloha C - Test na drogy Drugwipe 5+.....	II
Příloha D - Přístroj Dräger Alcotest 7510	II
Příloha E - Hloubkoměr dezénu pneumatik.....	III
Příloha F - Špatně značený úsek silnice I. třídy č. 34.....	IV
Příloha G - Stejný úsek silnice I. třídy č. 34, již osazen reflexními tabulemi	IV
Příloha H - Prostředí IS Lotus Notes	V
Příloha I - Plánek dopravní nehody, vyhotovený v programu PC Crash.....	VI

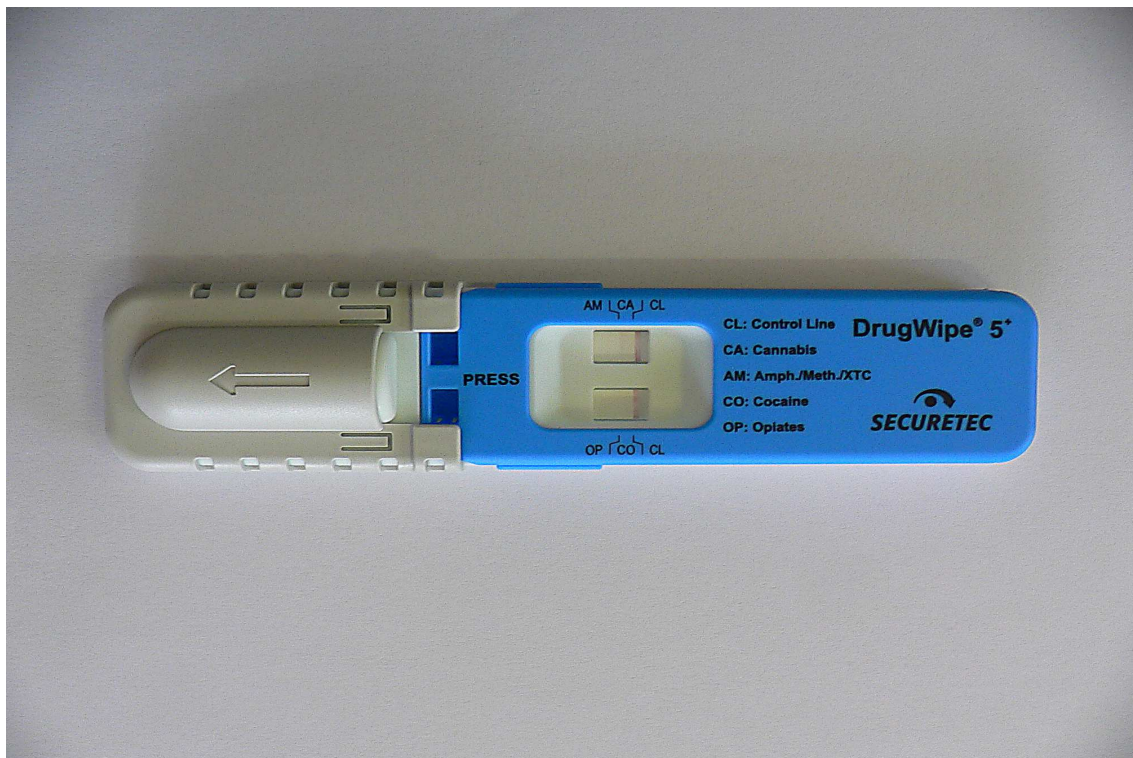
Příloha A - Vozidlo Policie ČR se zabudovaným radarem Ramer 7 CCD



Příloha B - Kamera a obrazovka radaru Ramer 7 CCD



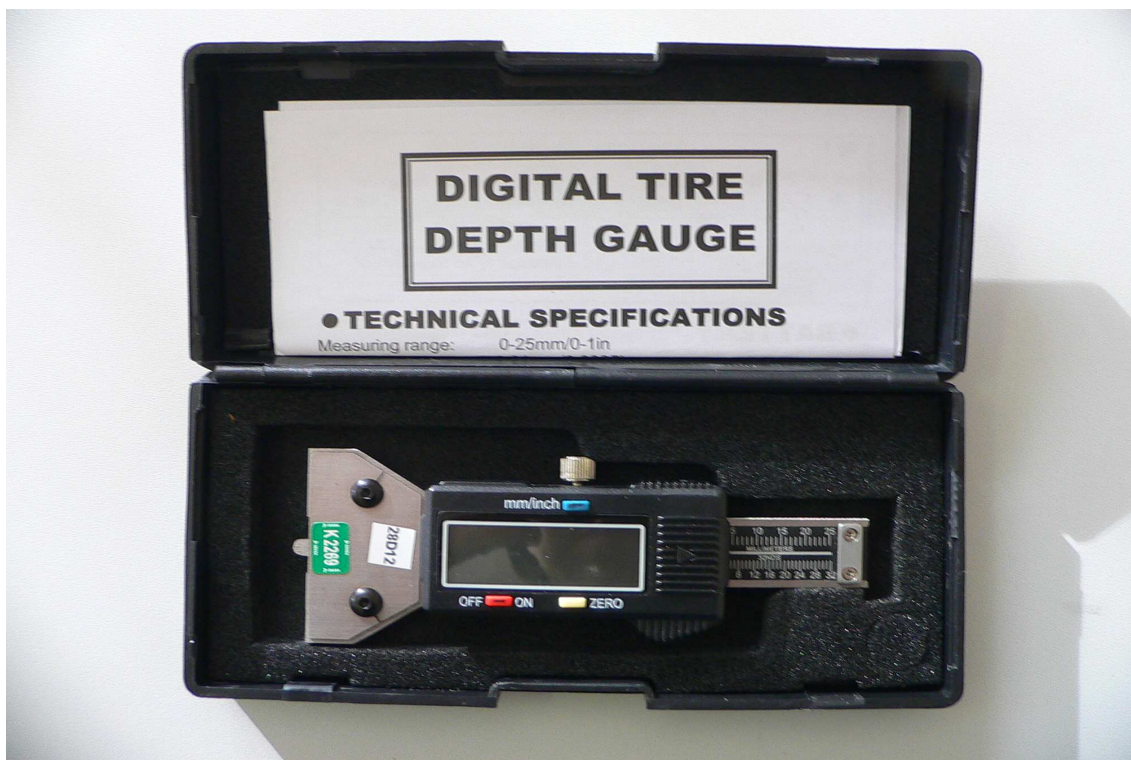
Příloha C - Test na drogy DrugWipe 5+



Příloha D - Přístroj Dräger Alcotest 7510



Příloha E - Hloubkoměr dezénu pneumatik



Příloha F - Špatně značený úsek silnice I. třídy č. 34



Příloha G - Stejný úsek silnice I. třídy č. 34, již osazen reflexními tabulemi



Příloha H - Prostředí IS Lotus Notes

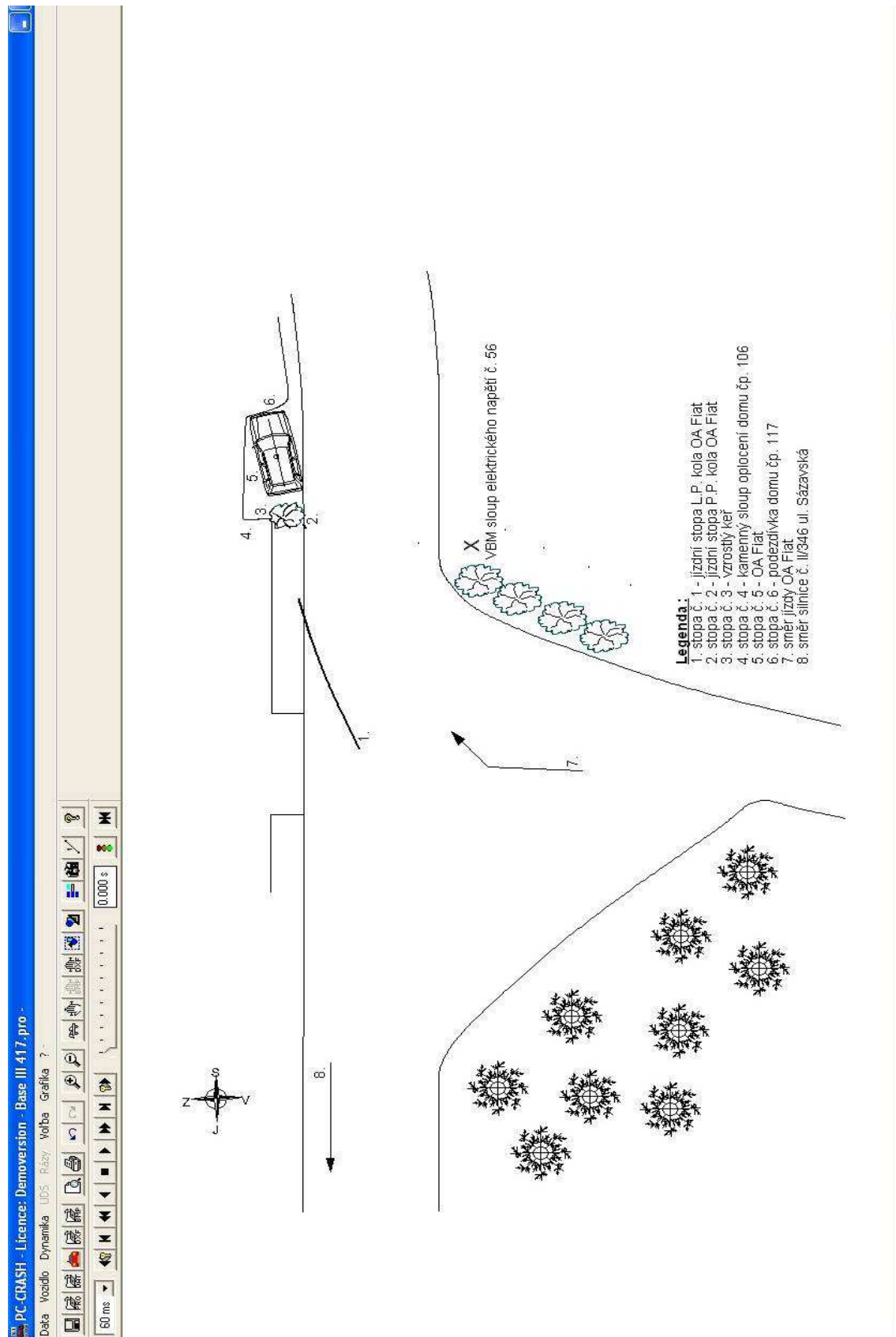
The screenshot displays the Lotus Notes application window titled "EDN 2014 HB - 1. Nehody1. ČJ (evid. číslo) - IBM Lotus Notes". The interface includes a menu bar, a toolbar with icons for "NOVÁ DN", "IS UD", "ETŘ", "JP", "SMAZAT", "Smaz.konf.", "Pošta", "Uzavřít", and "KONEC". A search bar is visible with the text "EDN 2014 HB - 1. Ne" and a "Hledat" button.

The left sidebar shows a navigation tree with categories such as "EDN 2014 HB", "Kalendář", "Seskupené položky", "Úkoly", "0.1 ARCHIVACE", "0000 Velikost dokumentů", "1. Nehody", "1.1 ČJ (evid. číslo)", "1.1.1 Kniha DN", "1.2 TČ", "1.5a Fotodokumentace", "2. Datum", "2.1 Hlavní statistika", "3. Statistika DN", "4. Dle místa DN", "1.1 Škodní události", "1.2 Přestupek", "1.3 Dožádání", "1.4 Trestné činy", "2.1 Rozpracovanost", "3. Ostatní", "5. Kategorie účastníků", "5b. BODYS - ETŘ", "7. Formuláře", "9. Různé", "9.0. Zpracovatelé - jména účast", "9.1 EXPORT DO ETŘ", "Archiv", "GPS", "Konflikty", and "Všechny dokumenty".

The main content area displays a list of accident reports under the heading "Podezř.". The table has columns for "Osů", "V", "B", "M", "F", "Čas (od)", and "Čas (do)". The reports are grouped by accident ID:

- KRPJ-70/DNH-2014-MB**: NEZAVINĚNÁ ŘIDIČEM - 13.02.14 22:15 - 70, SILNICE II. TRÍDY Č. 350 V K. Details include: Obálka spisu, Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří - 1, Dokumentace dig. foto, Potvrzení o účasti na dopravní nehodě - 2, Informace o dopravní nehodě pojistovně - 3, Evidence nehod v silničním provozu - mail - 5, Evidence nehod v silničním provozu, osobní automobil - SUZUKI SX4 1.6 4WD EY (2007), 4J 4392 (CZ), 80 tis. (1), řidič Jan TURENÍČ (1-1), vlastník (fyzická osoba) Ludmila TURENÍČOVÁ (1-2), lesní zvěř sma-smec - škoda 0 tis. Kč (Z-1).
- KRPJ-69/DNH-2014-MB**: NEZAVINĚNÁ ŘIDIČEM - 13.02.14 19:10 - 69, SILNICE I. TRÍDY Č. 34 V K. Details include: Obálka spisu, Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří - 1, Dokumentace dig. foto, Potvrzení o účasti na dopravní nehodě - 2, Informace o dopravní nehodě pojistovně - 3, Evidence nehod v silničním provozu - mail - 5, Evidence nehod v silničním provozu, nákladní automobil - ŠKODA OCTAVIA 12 ACBXX01 FM5 (2005), 6A6 067 (1), řidič Radek VOHRADNÍK (1-1), vlastník (právnícká osoba) 1CAR, s.r.o. (1-2), lesní zvěř sma-smec - škoda 14,1 tis. Kč (Z-1).
- KRPJ-68/DNH-2014-MB**: RYCHLOST - 12.02.14 16:35 - 68, HAVLÍČKŮV BRŮD, ULICE SOKOLOVSI. Details include: Obálka spisu, Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním - 1, Dokumentace dig. foto, Potvrzení o účasti na dopravní nehodě - 2, Informace o dopravní nehodě pojistovně - 3, Evidence nehod v silničním provozu - mail - 4.

Příloha I - Plánek dopravní nehody, vyhotovený v programu PC Crash



BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Michal Baše

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: kombinované

Název práce: Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Rok: 2014

Počet stran textu bez příloh: 54

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 9

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 5

Počet ostatních zdrojů: 6

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Petr Sak, CSc