

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

Příčiny a zavinění silničních dopravních nehod

Diplomová práce

Traffic accidents causes and their commitments

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

doc. Ing. Jiří JONÁK, Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Bc. Martin ŠEFL

PRAHA

2024

Čestné prohlášení

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

V Plzni, dne 01.03.2024

Bc. Martin ŠEFL

Poděkování

Rád bych poděkoval panu doc. Ing. Jiřímu Jonákovi, Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi pomohly zpracovat tuto diplomovou práci.

ANOTACE:

Tato diplomová práce se zabývá nejčastějšími příčinami dopravních nehod a způsoby jejich zavinění z kriminalistického hlediska. V práci jsou kromě pojednání o výše uvedeném tématu k nalezení definice klíčových pojmů dané problematiky a krátký exkurz do faktorů ovlivňujících řidiče při řízení motorového vozidla. Praktická část práce je věnována ohledání místa dopravní nehody a je realizována prostřednictvím dotazníkového šetření a dvou případových studií demonstrujících význam správného ohledání. V závěrečné části diplomové práce je pojednáno o způsobech prevence vykonávané státní mocí a dalšími organizacemi, včetně základních ideových východisek, ze kterých výkon této prevence pramení.

KLÍČOVÁ SLOVA:

dopravní nehoda * dopravní prevence * nehodová statistika * ohledání místa dopravní nehody * příčiny dopravních nehod * vliv na řidiče

ANNOTATION:

This master thesis is dealing with most frequent causes of traffic accidents and way of their commitment from criminalistic point of view. In this thesis there are also described key terms of this problematics with short preview of factors that are influencing driver of a motor vehicle. Practical part of this thesis is dedicated to inspection of the scene of the traffic accident and is realized via questionnaire survey and two case studies demonstrating its importance. In the final part of the master thesis, methods of prevention carried out by state authorities and other organizations are discussed together with their principles and origins.

KEYWORDS:

influence on drivers * search of premises * traffic accidents prevention * traffic accident * traffic accidents causes * statistics of traffic accidents

OBSAH

ÚVOD.....	7
1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA	9
1.1 Účastník dopravní nehody	11
1.2 Druhy dopravních nehod a škodní událost	12
1.2.1 Srážka	12
1.2.2 Havárie	13
1.2.3 Náraz do pevné překážky	14
1.2.4 Ostatní druhy dopravních nehod	14
1.2.5 Škodní událost.....	15
1.3 Etapy silniční dopravní nehody.....	16
2 FAKTORY PŮSOBÍCÍ NA ŘIDIČE	22
2.1 Subjektivní faktory	22
2.1.1 Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel	25
2.1.2 Posuzování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.....	27
2.2 Objektivní faktory	29
3 PŘÍČINY A ZAVINĚNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	32
3.1 Nesprávný způsob jízdy.....	33
3.1.1 Statistická data nesprávného způsobu jízdy	36
3.2 Nepřiměřená rychlost.....	38
3.2.1 Statistická data nepřiměřené rychlosti	40
3.3 Nedání přednosti v jízdě	41
3.3.1 Statistická data nedání přednosti v jízdě	43
3.4 Nesprávné předjíždění.....	45
3.4.1 Statistická data nesprávného předjíždění	46
4 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	48
4.1 Cíle výzkumu	48
4.2 Sběr dat.....	48
4.3 Využití získaných dat.....	49
4.4 Soubor použitých otázek	49
5 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU	51
5.1 Vyhodnocení jednotlivých otázek a odpovědí.....	51

5.2 Celkové zhodnocení	65
6 KAZUISTIKA I	66
7 KAZUISTIKA II	69
8 KONCEPCE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	73
8.1 Vybrané formy prevence na území České republiky	74
8.1.1 Preventivní činnost ze strany Policie České republiky	74
8.1.2 Kampaně zaměřené na prevenci	76
ZÁVĚR	78
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	80
SEZNAM OBRÁZKŮ	83
SEZNAM GRAFŮ	84
SEZNAM TABULEK	85
PŘÍLOHY	86

ÚVOD

Autor si téma zvolil z důvodu jeho vlastního pracovního zaměření a osobní zainteresovanosti v tématice vyšetřování silničních dopravní nehod, neboť se domnívá, že dopravní nehody nelze chápat pouze v užším smyslu jako druh kriminality, kterou má policejní orgán povinnost se zabývat, ale jako něco, co může pro jejich specifickou nepředvídatelně a často i neovlivnitelně potkat každého člověka, který se pohybuje v provozu na pozemních komunikacích.

Autor zastává názor, že dopravní kriminalita v podobě dopravních nehod je specifická právě v tom, že se jedná o druh kriminality s největším počtem paralelně se ve stejný čas pohybujících potenciálních pachatelů a obětí s předem nedefinovanými rolemi.

Cílem této diplomové práce je pojednat o nejčastějších příčinách a způsobech zavinění silničních dopravních nehod řidiči silničních motorových vozidel, a to i s ohledem na současné a dlouhodobé statistické údaje plynoucí z činnosti Policie České republiky, která svojí aktivní vyšetřovací a evidenční činností tato statistická data generuje.

V práci jsou použita statistická data dopravní nehodovosti z roku 2021, neboť v době tvorby práce není k dispozici statistická ročenka PČR z roku 2022. Vzhledem k faktu, že vývoj nehodovosti mezi těmito lety neprošel markantní změnou, lze považovat tato data za validní.

Na základě nehodových dat, která v sobě obsahují i atribut lokalizace, je následně vykonávána prevence nehodovosti jednotlivými organizacemi a represe nežádoucího chování řidičů zejména ze strany policie. S ohledem na výše uvedené jsou v této práci zmíněny a popsány jak recentní formy prevence, tak i způsoby potlačování rizikového chování řidičů v silničním provozu.

Práce, pro zachování její celistvosti, poskytuje i přehled vnějších a vnitřních faktorů, které na řidiče silničních motorových vozidel za jízdy působí a jsou natolik významné, že mohou jak negativně, tak pozitivně, ovlivnit vznik a průběh dopravní nehody.

Dílním cílem této práce je utvořit čtenáři komplexní obraz o pojednávané

problematice. Z tohoto důvodu jsou v práci vymezeny základní a zákonné pojmy, které budou v práci užívány a které se k tématu se neodmyslitelně vážou, jakožto i postupy a metody praktické policejní činnosti užívané v oblasti vyšetřování silničních dopravních nehod, o které se práce opírá.

Za základní metodu praktické policejní činnosti, která se uplatňuje nejen při vyšetřování přestupků a trestných činů v dopravě, ale i při vyšetřování všech ostatních druhů kriminalisticky relevantních událostí, autor považuje ohledání, kterému je v práci pro jeho význam věnována praktická část.

Autor si pro zpracování své práce zvolil zejména metodu popisnou a kompilační, jelikož čerpá ze statistických údajů, odborné literatury, zákonných předpisů a interních aktů řízení, kdy tyto zdroje doplňuje o poznatky nabyté předchozím studiem a vlastní poznatky z policejní praxe. Zároveň se snaží využívat i metody dedukce pro členění textu jak v logické posloupnosti, tak ve smyslu od obecného pojetí po hlubší, komplexnější a pokročilejší pojetí.

TEORETICKÁ ČÁST

1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA

Na řádný úvod do problematiky vyšetřování silničních dopravních nehod, jejich příčin a zavinění je nezbytné definovat a vymežit, jaké znaky musí dopravní nehoda naplňovat, aby byla způsobilá být dopravní nehodou v pravém slova smyslu. Zákon o silničním provozu na pozemních komunikacích hovoří v § 47 o tom, že se jedná o:

„Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“¹

Z této platné zákonné definice lze tedy vyvodit, že dopravní nehoda obligatorně musí naplňovat jisté znaky, některé kumulativně, některé alternativně. Kumulativně musí naplňovat tyto znaky:

- Alespoň započala na pozemní komunikaci.
- Jedná se o událost v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Alternativně pak musí být naplněn alespoň jeden znak taxativního výčtu poskytnutého zákonem, tedy že při výše uvedené události musí dojít ke:

- Zranění nebo usmrcení osoby
- Hmotné škodě na majetku.

Výše uvedenou zákonnou definici však lze doplnit ještě o další znak, kterým je zavinění z nedbalosti, jako subjektivní stránka trestného činu či přestupku, což je mimořádně důležité. Přestože tento znak zde není explicitně uveden, lze ze smyslu zákona a z gramatického pochopení slova „nehoda“ toto spolehlivě tvrdit.² Pokud by tento znak nebyl naplněn, naopak by se jednalo o úmyslné

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

² CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor person. práce a vzdělávání, 1998.

zavinění a nemůžeme již hovořit o dopravní nehodě, ale o úmyslném protiprávním činu. Náhle by se ze zdánlivé dopravní nehody mohl stát například trestný čin poškození cizí věci.

Jak bylo uvedeno v textu výše, dopravní nehoda se musí odehrát na pozemní komunikaci nebo na ní alespoň započít. Není tedy důležité, aby následek dopravní nehody nastal přímo na komunikaci. Zákonodárce tedy myslel na případy, kdy s vozidlem dojde například vlivem smyku k nezamýšlenému a nechtěnému opuštění komunikace a poškození předmětu situovaného mimo ni, případně ke kolizi s člověkem nebo zvířetem a způsobení zranění. Pro celistvost je potřeba uvést legální definici pozemní komunikace, kterou poskytuje Zákon o pozemních komunikacích:

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“³

Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Při posuzování, zda dopravní nehoda započala na pozemní komunikaci, či nikoliv, je nezbytné mít na paměti, že za součást pozemní komunikace jsou považovány i zákonem taxativně vymezené předměty a stavby, zejména silniční příkop a krajnice.

Za vozidlo pro naplnění výchozí definice nelze považovat pouze osobní nebo nákladní motorové vozidlo. Pojem vozidlo v sobě skýtá i další mnohé kategorie, jako jsou nejen motocykly, tříkolky, čtyřkolky, autobusy, traktory, ale i jízdní kola, která mohou být opatřena spalovacím motorem, a v poslední době velmi oblíbená elektrokola a elektroloběžky.

Zákon o silničním provozu na pozemních komunikacích dělí vozidla na motorová, nemotorová a tramvaj. Širší pojetí pojmu motorové vozidlo poskytuje ve své dikci zákon číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který tato vozidla dělí do několika kategorií:

³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

- kategorie vozidel L – motorová vozidla dvoukolová, tříkolová nebo čtyřkolky,
- kategorie vozidel M – motorová vozidla, která se používají pro dopravu osob a jejich zavazadel,
- kategorie vozidel N – motorová vozidla, která se používají pro dopravu nákladů,
- kategorie vozidel O – přípojná vozidla pro dopravu nákladů nebo osob (či pro ubytování),
- kategorie vozidel T – traktory kolové (zemědělské a lesnické),
- kategorie vozidel R – přípojná vozidla,
- kategorie vozidel S – výměnná tažná zařízení,
- kategorie vozidel C – traktory pásové (či kombinace pásů a kol),
- kategorie vozidel Z – ostatní vozidla. ⁴

1.1 Účastník dopravní nehody

Při šetření a vyšetřování dopravní nehody je nezbytné, jak na místě silniční dopravní nehody, tak i v pokročilé etapě vyšetřování, správně určit, kdo je účastníkem dopravní nehody. Takový účastník má v průběhu řízení svoje práva a povinnosti. Účastníkem, jak již z názvu vyplývá, je osoba, která buďto svým jednáním na dopravní nehodě určitým způsobem participovala, nebo která vznikem dopravní nehody byla na svých právech dotčena. V praxi budeme účastníky dopravní nehody dělit na podezřelou osobu, poškozenou osobu, svědky a jiné účastníky – typicky oznamovatele dopravní nehody. Účastníkem dopravní nehody může být jak fyzická, tak právnická osoba. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že pojem účastníka dopravní nehody nelze redukovat pouze na obviněného. ⁵

⁴ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

⁵ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminální taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

V závislosti na právní kvalifikaci dopravní nehody, ve smyslu, zda se jedná o přestupkovou rovinu nebo trestněprávní rovinu, budou muset být všichni účastníci, v rámci zákonných požadavků, poučeni a budou mít možnost svá práva v průběhu řízení uplatňovat. Zároveň jsou povinni s policejním orgánem spolupracovat, mimo jiné ve smyslu dostavení se k podání vysvětlení, je-li to v řízení nezbytné.

1.2 Druhy dopravních nehod a škodní událost

Dopravní nehodou lze nazvat určitou množinu událostí, které, ač mají rozdílný charakter způsobu spáchání, stále vykazují výchozí výše uvedené zákonné znaky. Škodní události se od dopravní nehody jako takové liší tím, že mohou vzniknout z objektivních příčin, anebo na základě nepředvídatelných událostí, které jsou svojí povahou vůči účastníkům objektivní.⁶

Dopravní nehody s ohledem na již uvedené lze dělit na srážky, havárie, náraz do pevné překážky a ostatní.

1.2.1 Srážka

Za srážku se považuje dopravní nehoda, při které dojde ke střetu dvou a více pohybujících se objektů. V praxi se nejčastěji setkáme se srážkou jedoucích nekolejových vozidel, zpravidla motorových. Dále se však objevují případy, kdy se jedná o srážky s chodcem, s lesní zvěří, s domácím zvířetem, s vlakem, nebo s tramvají.

Mechanismus srážky poté může být čelní, boční, z boku, nebo zezadu. Při určování mechanismu srážky se dále zkoumá, s jakým překrytím vozidel ke srážce došlo. Tato hodnota je v případě čelní srážky a nárazu zezadu udávána v procentech, v případě bočního střetu udávána na přední a zadní polovinu vozidla.

⁶ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

Zvláštním druhem srážky je srážka se zvěří ve smyslu divoké zvěře. Zde se nejedná o dopravní nehodu v pravém slova smyslu, neboť absentuje složka zavinění. Takový střet je tedy událost v silničním provozu nezaviněná řidičem vozidla, kdy policejní orgán na místě vyhotovuje potvrzení pro pojišťovnu, které je však podloženo ohledáním místa dopravní nehody a vozidla, zejména pak nalezením důkazu, že ke střetu se zvěří skutečně došlo. Typickým důkazem bude tělo usmrčené zvěře v místě události, společně s poškozením vozidla odpovídajícím mechanismu dopravní nehody. Dále se zpravidla na vozidle nachází odloučená srst zvěře, případně jiný biologický materiál, ze kterého je možno na střet se zvěří usuzovat. Pokud by se jednalo o zvěř domácí, bude policejní orgán postupovat obvyklým způsobem, neboť se jedná o dopravní nehodu zaviněnou určitou osobou – řidičem motorového vozidla nebo vlastníkem takového zvířete.

1.2.2 Havárie

Havárií se rozumí dopravní nehoda, při které zpravidla vozidlem dojde k opuštění komunikace nezávisle na vůli řidiče, případně u jednostopých vozidel k nechtěnému pádu řidiče z takového vozidla. Aby havárie mohla být klasifikována jako dopravní nehoda, je nezbytné, aby objektivně vznikla hmotná škoda nebo zranění osoby. Toto kritérium je zde mimořádně důležité, neboť pokud by došlo například k pádu cyklisty z jízdního kola, přičemž by mu nevznikla škoda ani zranění, nebude se o dopravní nehodu jednat. To samé by mohlo platit i v případě, pokud by řidič sice vyjel s například osobním automobilem mimo vozovku, ale nedošlo by ke vzniku hmotné škody ani zranění. Takové jednání by se poté mohlo posuzovat jako pouhý přestupek v silničním provozu, ale ne jako forma dopravní nehody.

Pro vznik havárie není nezbytné, aby došlo ke hmotné škodě přímo na zúčastněném vozidle, a postačí, že došlo k poškození například silničního příkopu, kam vozidlo z komunikace sjelo.

1.2.3 Náraz do pevné překážky

Jak zde již nadpis napovídá, tento druh dopravní nehody spočívá v nárazu jedoucího vozidla do pevné překážky. Při šetření tohoto druhu dopravní nehody bude na policejním orgánu zjistit, zda, a jakým způsobem, byla pevná překážka označena, zda řidič mohl tuto překážku na pozemní komunikaci objektivně předvídat nebo zda na ni řidič adekvátně reagoval. Součástí šetření samozřejmě bude i objasňování, jak překážka na pozemní komunikaci vznikla nebo kdo na místo překážku umístil.

Při šetření a evidování takové dopravní nehody je nezbytné rozpoznat rozdíl oproti havárii, při které dojde k poškození určitého předmětu následkem neovladatelnosti právě havarujícího vozidla a nárazem do pevné překážky jakožto prvočinitelem dopravní nehody, byť i s následnou havárií vozidla mimo komunikaci.

Jako příklad pevné překážky, do které v praxi nejčastěji dochází k nárazu, je možné uvést strom a jiné náletové dřeviny společně s ostatní silniční vegetací, jako je telefonní sloup, sloup veřejného osvětlení, elektrického vedení, světelné signalizace atd., dopravní zařízení jako směrový sloupek, odrazník, silniční svodidlo, závory železničního přejezdu a zábradlí, zdi a pevné části mostů, podjezdů, tunelů, případně různá oplocení, středové a nástupní ostrůvky, anebo překážky vzniklé stavební činností (přenosné svislé dopravní značky, hromady stavebního materiálu).

Ze strany policie je následně pak potřeba vyrozumět vlastníka poškozeného předmětu, kterému je škoda kompenzována buďto z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nebo může škodu vymáhat v řízení o náhradě škody před soudním orgánem.

1.2.4 Ostatní druhy dopravních nehod

Ostatní druhy dopravních nehod lze vymezit negativně, a to tak, že se jedná o dopravní nehody, které nejsou střetem, havárií ani nárazem do pevné překážky. Jako příklad lze zcela jistě uvést případy, kdy vlivem nedostatečně zajištěného

nákladu na vozidle dojde k jeho uvolnění a následnému pádu na jiné vozidlo. Dalším příkladem je situace, kdy v zimě nedojde k důkladnému očištění střechy návěsu nákladního vozidla od sněhu a ledu. Druhá uvedená situace je velmi problematická, neboť v České republice je značný deficit technických zařízení, která by toto umožňovala. Pokud by řidič nákladního vozidla chtěl očistit střechu návěsu manuálně, jednalo by se dle platné legislativy o výškové práce podléhající zvláštnímu režimu.

Unikátním typem ostatních druhů dopravních nehod je dopravní nehoda, u níž nedojde ke střetu vozidel. K takové události v praxi dochází, pokud řidič reaguje na náhlou situaci v silničním provozu, kterou nemohl předvídat. Jsou to zpravidla situace, kdy řidiči dopravního prostředku není dána přednost v jízdě v místě, kde jí ze zákona měl mít a mohl ji oprávněně očekávat. V reakci na náhle vzniklou krizovou situaci v silničním provozu takový řidič „strhne“ řízení vozidla vlevo nebo vpravo, aby odvrátil nebezpečí střetu, přičemž dojde k uvedení vozidla do smyku a následné havárii nebo nárazu do pevné překážky. Na místě je posuzovat adekvátnost této reakce, avšak není neobvyklé, že viníkem dopravní nehody je ustanoven řidič, který nedal přednost, přestože nedojde ke střetu jedoucích vozidel. Je však nezbytné, jak již bylo uvedeno, zkoumat, zda byly ze strany reagujícího řidiče dodrženy všechny povinnosti uložené mu zákonem. Pokud by řidič například nedodržel bezpečnou vzdálenost za před ním náhle zastavujícím vozidlem a odvracel tímto manévrem nebezpečí střetu zezadu, bude událost klasifikována jako havárie a odpovědnost za dopravní nehodu ponese reagující řidič. Tím není vyloučena odpovědnost zastavujícího řidiče za dílčí přestupek, pokud by tento řidič náhle, bezdůvodně a s absencí úmyslu „vybrzdil“ druhého řidiče snížil rychlost jízdy.

1.2.5 Škodní událost

Škodní událost v souvislosti s provozem vozidla, jak bylo již uvedeno výše, se vyznačuje absencí některého ze zákonných znaků, což tvoří rozdílnost oproti dopravní nehodě. Tato událost je definována Pokynem ředitele ředitelství služby dopravní policie č. 1 ze dne 01.01.2021 ve článku číslo 11:

„Škodní událostí se rozumí vznik hmotné škody na majetku osob, obchodních společnostech apod., ke které došlo nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Jde především o poškození čelních, bočních a zadních skel, předních a zadních světlometů, zpětných zrcátek a laků automobilů, ke kterému dochází zejména odlétnutým předmětem od pneumatik projíždějících vozidel, ať již ve stejném směru jízdy či v protisměru, přičemž není rozhodující, zda poškozené vozidlo bylo v pohybu či stálo odstavené.“⁷

Z této definice tedy vyplývá, že škodní událost postrádá znak zavinění, jinými slovy nedochází ke vzniku události protiprávním jednáním některého z účastníků. Výše uvedený znak chybějící protiprávnosti lze však dělit do dvou kategorií.

První kategorií je, že k události došlo na pozemní komunikaci, kde jsou pravidla silničního provozu pevně zakotvena zákonným předpisem, a přestože určitou událostí ke škodě dojde, tato pravidla nebyla porušena, a nikdo tedy za vzniklou škodu nenese odpovědnost.

Jako druhou kategorií lze označit situaci, kdy se předmětná událost nestala na pozemní komunikaci, přestože byla v příčinné souvislosti s jednáním, které by na pozemní komunikaci bylo protiprávním. Zákon o provozu na pozemních komunikacích však zde nemá působnost, a tedy podle něj nelze jednání posuzovat.

Demonstrativní výčet případů uvedených v definici lze tedy spíše vztahovat k první kategorii, přičemž ke druhé kategorii lze z praxe uvést například případy, kdy dojde k pádu cyklisty z jízdního kola (a vzniku hmotné škody na jízdním kole) vlivem nevěnování se řízení nebo nepřizpůsobení rychlosti jízdy na polí nebo na uzavřeném soukromém objektu – zahradě.

1.3 Etapy silniční dopravní nehody

Průběh dopravní nehody jako události v silničním provozu lze z časového hlediska dělit na několik etap. Na pomyslné časové ose je první etapou dopravní nehody

⁷ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

přednehodová situace vycházející z předpokladu, že k dopravní nehodě dojde vědomou nebo nevědomou nedbalostí řidiče dopravního prostředku, případně pramení z kritické dopravní situace vyvolané neočekávanou situací v silničním provozu. Tato situace může být vyvolána, jak již bylo uvedeno, vlivem účastníka provozu, vlivem pozemní komunikace ve smyslu závady ve sjízdnosti, nebo vlivem technické závady na vozidle. V této etapě vznik dopravní nehody bezprostředně hrozí a také je v ní determinováno, zda k dopravní nehodě dojde, nebo ne, a to v závislosti na několika faktorech. Těmito faktory jsou zejména:

- dostupný čas poskytnutý řidiči pro rozhodnutí a manévrování s vozidlem, jinými slovy časový úsek od zaregistrování problematické situace do okamžiku nevyhnutelnosti dopravní nehody,
- úroveň řidičových schopností a zkušeností majících vliv na efektivní ovládání vozidla v krizové situaci,
- kvalita a rychlost provedené reakce – sebelepší reakce, která není provedena včasné, a seberychlejší, avšak nevhodná reakce, snižuje šanci odvrácení hrozící dopravní nehody.⁸

V poslední řadě je zde přítomný faktor volby řešení neodvratitelné dopravní nehody a kalkulace možných menších následků. Převedeno do příkladu z praxe, je lepším řešením s vozidlem havarovat mimo vozovku s daleko menším rizikem vzniku zranění, než umožnit vznik zadního nárazu do jiného vozidla, kde zpravidla dochází minimálně ke kontuzi krční páteře posádky nabouraného vozidla.

Další etapou dopravní nehody je okamžik střetu, při kterém na vozidla působí v důsledku nárazu fyzikální síly. Při působení těchto sil se části vozidel deformují v závislosti na tom, jaká je plasticita předmětu, do kterého vozidlo narazilo, tuhost části vozidla, kterou k nárazu došlo, hmotnost zúčastněných předmětů a rychlost v době nárazu.⁹

⁸ PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně Bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-24-X.

⁹ ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.

V souvislosti s deformací vozidla je nezbytné uvést, že každé vozidlo má své deformační zóny navržené výrobcem, které jsou přímo určené k tomu, aby pohlcovaly a tlumily nárazy jejich vlastní deformací a zabránily tak okamžitému zastavení vozidla při nárazu, což by pro posádku vozidla bylo vzhledem k přetížení velmi nebezpečné.

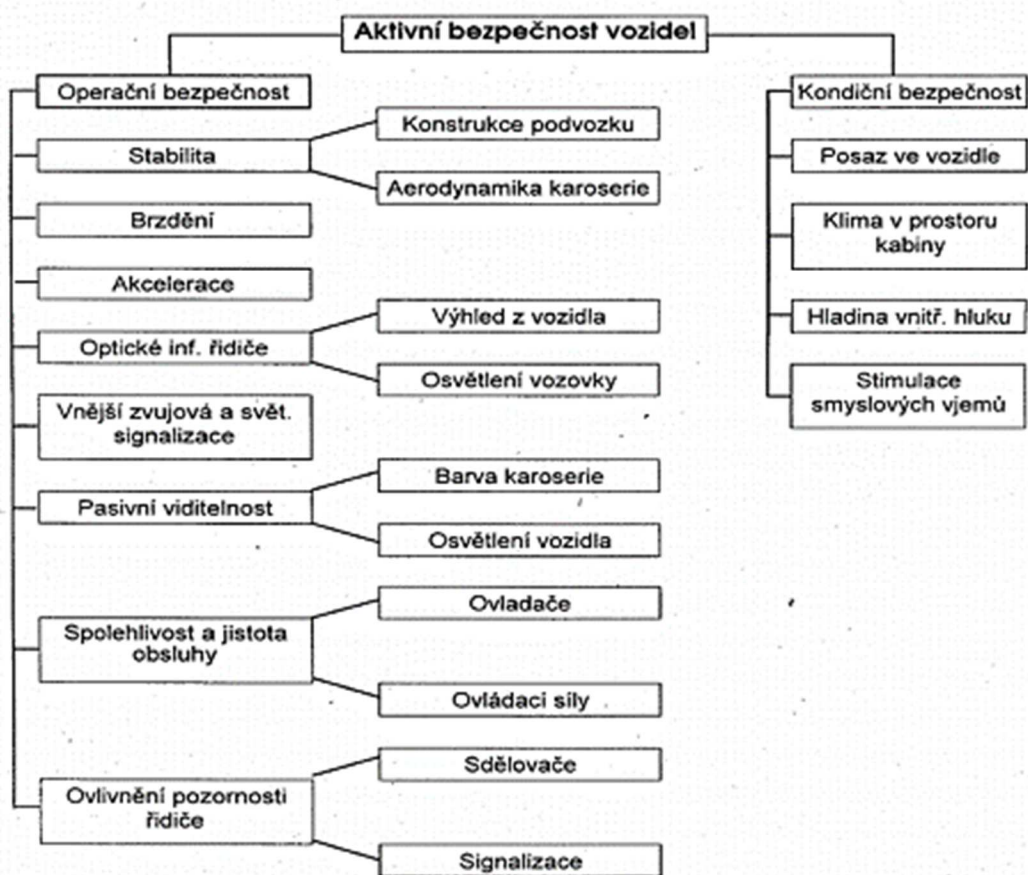
Obdobně při nárazu působí síly i na posádku uvnitř vozidla, kdy mechanismus a vážnost zranění osoby je zpravidla odvislý od mechanismu nárazu.

V současnosti jsou vozidla vybavována stále větším množstvím prvků aktivní a pasivní bezpečnosti. Aktivní bezpečnost vozidla tvoří soubor technologických opatření pro zabránění vzniku dopravní nehody a jejich role je směřována k dříve popsané fázi dopravní nehody – etapě přednehodové. Tvoří ji operační a kondiční bezpečnost.¹⁰ Za operační bezpečnost považujeme nástroje, které napomáhají lepší ovladatelnosti vozidla a jimiž jsou směrová stabilita, akcelerace a pružnost vozidla, účinné brzdění vozidla, světelná výbava vozidla, sdělovače o funkčnosti vozidla a prostředí, ovladače vozidla a jejich správné umístění a zejména systém ABS (Anti-Blockier-System).¹¹ Kondiční bezpečností rozumíme správné provedení sedadla řidiče, kde se řidič cítí komfortně, ale zároveň nedochází k jeho únavě, nerušící vnitřní osvětlení interiéru vozidla, klima ve vozidle a hladinu vnitřního hluku. Schéma aktivní bezpečnosti vozidla viz obrázek č. 1.

¹⁰ PAVLÍČEK, Kamil. Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska. Praha: Policejní akademie ČR, 2003. ISBN 80-7251-140-8.

¹¹ POLCAR, Miroslav. Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.

OBSAHOVÁ STRUKTURA POJETÍ AKTIVNÍ BEZPEČNOSTI VOZIDEL



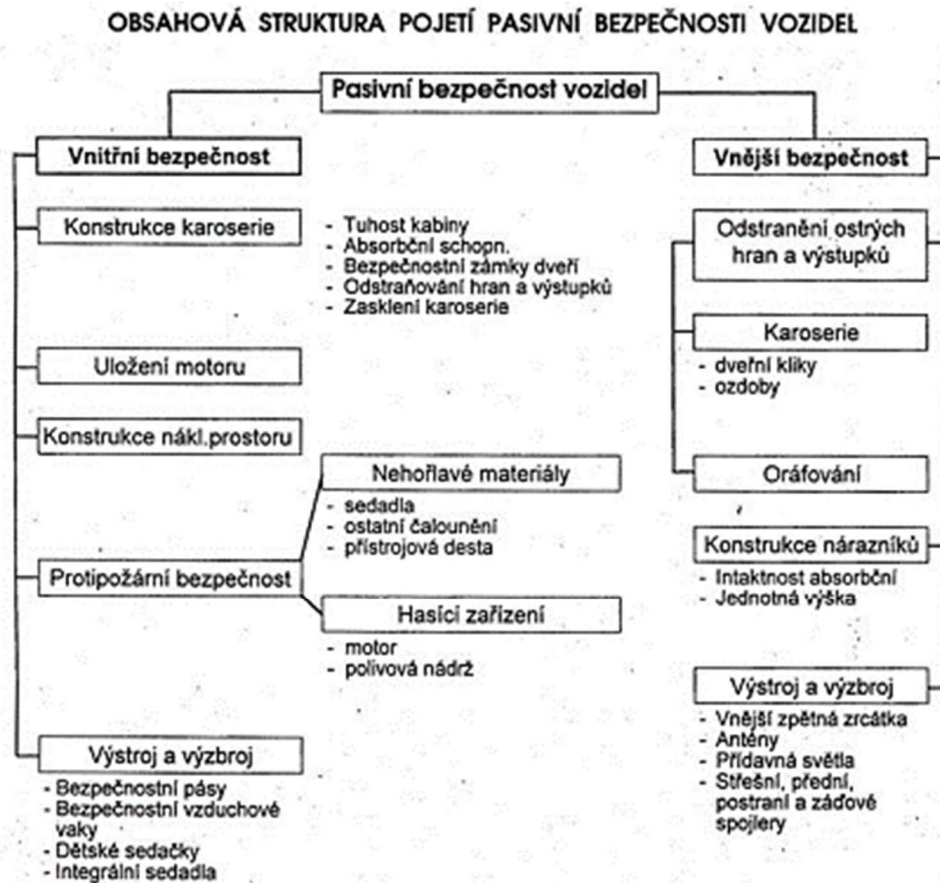
Obrázek č. 1 - Schéma aktivní bezpečnosti vozidla ¹²

Pasivní bezpečnost vozidla je souborem technologických opatření, které má za cíl snížit vzniklé škody na zdraví zúčastněných osob při a po nárazu. Tento druh bezpečnosti ve vozidle lze dělit na vnitřní a vnější, přičemž vnitřní pasivní bezpečnost chrání posádku ve vozidle formou konstrukce karoserie, jejími deformačními zónami a správně nastavenou tuhostí, užitím nehořlavých materiálů uvnitř vozidla, bezpečnostních skel v jeho zasklení a dále samozřejmě adekvátním množstvím promyšleně situovaných airbagů kooperujících s předpínací bezpečnostních pásů.

V rámci vnější pasivní bezpečnosti vozidla lze jednoznačně zmínit absenci ostrých

¹² PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

hran karoserie vozidla ¹³ a další moderní prvky jako „vystřelovací“ kapota pro minimalizaci újmy na zdraví v případě střetu s chodcem. Schéma pasivní bezpečnosti vozidla viz obrázek č. 2.



Obrázek č. 2 - Schéma pasivní bezpečnosti vozidla ¹⁴

Poslední etapu dopravní nehody je postřetová neboli ponehodová etapa, v níž se vozidlo po okamžiku nárazu do okamžiku zastavení nachází. V této etapě působí na vozidlo a posádku v něm setrvačné a odstředivé síly, za působení kterých vozidlo vykonává pohyb, který lze dělit na translační a rotační, při kterém se

¹³ PAVLÍČEK, Kamil. Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska. Praha: Policejní akademie ČR, 2003. ISBN 80-7251-140-8.

¹⁴ PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

vozidlo dostává do konečného postavení.¹⁵

Při vykonávání tohoto pohybu nezávislého na vůli řidiče není vyloučeno, že dojde ke střetu s dalším objektem, ať už pevnou překážkou, nebo s dalším jedoucím vozidlem.

V praxi je tento postřetový pohyb významný zejména proto, že při něm dochází ke tvorbě velkého množství kriminalistických stop, ze kterého je možno usuzovat na průběh dopravní nehody jako celku.

¹⁵ ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. Soudní znalectví v silničním provozu. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0.

2 FAKTORY PŮSOBÍCÍ NA ŘIDIČE

V silničním provozu na všechny jeho účastníky neustále působí velké množství faktorů, které přímo ovlivňují chování a kognitivní funkce těchto účastníků. Rozhodují o tom, zda účastník je schopen předejít kritické dopravní situaci, efektivně řešit vzniklou situaci, případně zda má účastník sám potenciál takovou situaci vytvořit. Na řidiče má vliv, kromě jejich vlastních duševních a fyzických předpokladů, i povaha pozemní komunikace, po které se pohybují, jakožto i vozidlo, ve kterém se pohybují. Hovoříme tak o jednotlivých objektivních a subjektivních faktorech.

Z výše uvedeného tvrzení lze dedukovat, že povaha faktorů nemusí být vždy negativní a negativně ovlivňovat dopravní prostředí. Faktory ovlivňující řidiče lze rozvíjet i pozitivně a tímto napomáhat ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Důkladným zkoumáním těchto negativních faktorů a přijetím opatření vedoucích k redukci rizika z jejich existence, ať už z pozice uvědomění samotného účastníka silničního provozu nebo výkonem státní moci směřované k prevenci rizik či represí existujících rizik, je možné výrazně snižovat dopravní nehodovost a s tím spjaté nebezpečí plynoucí z pohybu v silničním provozu.

2.1 Subjektivní faktory

Subjektivní faktory působící na řidiče lze popsat jako určité dispozice, které jsou pro každého řidiče individuální a které může do jisté míry ovlivňovat a rozvíjet. Zároveň právě tyto individuální dispozice často diferencují řidiče z hlediska jejich schopnosti správně reagovat na vzniklou kritickou dopravní situaci, odvrátit dopravní nehodu či minimalizovat svým jednáním její škody. Jako subjektivní faktory lze tedy označit tělesné a duševní schopnosti řidiče, jeho odbornou a morální způsobilost a schopnost co nejobektivnější sebereflexe. V oblasti sebereflexe při řízení silničního vozidla lze často v praxi narazit na Dunningův-Krugerův efekt, kdy lidé s nízkými až podprůměrnými schopnostmi

a kompetencemi o sobě uvažují jako o nadprůměrných řidičích.¹⁶ Právě tyto faktory jsou nejčastějšími objekty zájmu posuzovatelů žadatelů o řidičské oprávnění nebo žadatelů o navrácení dříve odebraného řidičského oprávnění v důsledku zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel udělovaného správním či soudním orgánem.

Jako jednu z tělesných a duševních funkcí osoby, jež řídí motorové vozidlo, lze označit její schopnosti vnímání dopravního prostředí jako takového.¹⁷ Dopravní prostředí lze charakterizovat tak, že se jedná o jistou tripartici tvořenou člověkem, pozemní komunikací a vozidlem. Vnímání tohoto prostředí v mezích reality je nezbytným předpokladem pro to, aby byl řidič schopen rozpoznávat a vyhodnocovat potenciální rizika z něj plynoucích a byl mu schopen podřídit svoje chování v silničním provozu.

V širším slova smyslu se jedná o schopnost nezkresleného vnímání okolního prostředí jako celku všemi člověku dostupnými smyslovými funkcemi. Řidič při řízení dopravního prostředku využívá téměř všechny smyslové funkce – zrak, sluch, čich a hmat.

Zrak, jako pochopitelně nejzásadnější smyslová funkce nejen při řízení vozidla, je důležitým předpokladem pro bezpečné ovládání vozidla. Pro bezpečnou jízdu je však důležité nejen dobře vidět, ale také správně rozpoznat co vidíme, a vyvarovat se zrakových klamů.¹⁸ Řidič, byť za užití prostředků sloužících ke korekci zraku, musí například spolehlivě na dálku i na blízko rozpoznávat objekty, musí být schopen přečíst text na informačních tabulích a dopravních značkách, a musí umět včasné registrovat veškerá světelná upozornění, jako jsou světelné signály odbočujících vozidel, varovná světla, světelná signalizační zařízení křižovatek a železničních přejezdů a zvláštní výstražná zařízení vozidel složek IZS. Důležitá je schopnost periferního zrakového vnímání pro včasnou reakci na nebezpečí

¹⁶ KRUGER, Justin; DUNNING, David. Unskilled and unaware of it: How difficulties in recognizing one's own incompetence lead to inflated self-assessments. American Psychological Association: Journal of Personality and Social Psychology, 1999. ISSN 1939-1315.

¹⁷ KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

¹⁸ ŠTIKAR, Jiří; ŠMOLÍKOVÁ, Jana a HOSKOVEC, Jiří. Psychologie v dopravě. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.

blížící se z boku – v praxi se typicky jedná o případy chodců kolmo přebíhajících vozovku.

Sluch, jako další často užívaná smyslová funkce při ovládní dopravního prostředku, je významný tím, že na jedné straně doprovází výše pojednávaný optický vjem, a na druhé straně řidiče upozorní na dříve neregistrovanou nebo neočekávanou situaci mimo jeho zorné pole. Díky správnému sluchu je řidič například s předstihem schopen zaregistrovat blížící se vlak k nezabezpečenému železničnímu přejezdu, nebo předem vytušit blížící se vozidlo IZS, přestože jej v ten okamžik ještě nevidí.

Hmat a čich jsou oproti dvěma výše uvedeným smyslům zastoupeny méně, avšak jejich funkce je stále nezastupitelná. Zejména díky hmatu a obecně senzomotorickým funkcím má řidič schopnost, za předpokladu správně fungujícího vozidla, vozidlo spolehlivě ovládat – je schopen mírných a přesných pohybů s volantem vozidla, je schopen plynule ovládat spojkový pedál a řadicí páku a je schopen zejména „citlivě“ brzdit. Zároveň tyto oba smysly jsou schopny řidiče upozornit na hrozící problémy. Díky hmatu řidič dokáže například rozpoznat poruchu, pokud ve volantu nebo vozidle cítí vibrace. Zkušený řidič dle odezvy volantu rozpozná sníženou adhezi vozidla nebo její úplnou ztrátu, na kterou musí reagovat. Čich, stejně jako hmat, také řidiče dokáže na některé druhy poruch vozidel včas upozornit – typicky zvláštní zápach pálícího se předmětu ve vozidle.

Dalšími tělesnými a duševními funkcemi v rámci subjektivních faktorů jsou senzomotorické dovednosti, reakční doba, rozhodování, pozornost, odolnost vůči monotonii a únavě, nervová soustava, schopnost se učit, chemicko-fyzikální rovnováha organismu, krevní tlak, pohyblivost, emoce, rozum a paměť.¹⁹

Velmi důležitá je právě zmíněná reakční doba v kombinaci s pozorností a schopností se správně rozhodnout. Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, jsou to zároveň i kritéria, která je nutno naplnit pro bezvadné zvládnutí kritické dopravní situace.

S věkem osoby se zpravidla její tělesné a duševní funkce vyvíjejí. Stářím často

¹⁹ KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

dochází k funkčnímu úbytku, což se zpravidla projevuje delší dobou reakce nebo snížením rychlosti rozhodování. Na druhou stranu však řidič bývá rozvážnější a méně riskuje. Mladí řidiči naopak mají reakce velmi dobré, avšak na ně příliš spoléhají a často zbytečně riskují. Nejsou tak rozvážní, zejména i proto, že ještě nestihli zažít tolik kritických situací. S touto problematikou souvisí i princip sebereflexe řidiče, kdy řidič motorového vozidla by měl umět co nejlépe rozeznávat, kde jsou jeho vlastní hranice a jakou situaci je schopen zvládnout i vzhledem k jeho věku a schopnostem. S věkem řidiče se vyvíjejí nejen jeho tělesné a duševní funkce, ale také psychologické a morální předpoklady. V současné době zákon nepožaduje vstupní psychologické vyšetření žadatele o získání řidičského oprávnění, avšak stanovuje jiné podmínky, za kterých je nutné dopravně psychologické vyšetření absolvovat.

V obecném měřítku lze tvrdit, že tyto subjektivní faktory jsou do jisté míry posuzovány odbornými pracovníky a dosahování určitých standardů v této oblasti je základním předpokladem pro získání oprávnění k řízení motorových vozidel u žadatelů, udržení způsobilosti k řízení motorových vozidel u držitelů řidičského oprávnění a navrácení řidičského oprávnění u osob, které ze zákonného důvodu oprávnění k řízení motorových vozidel pozbyly.

2.1.1 Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

Zdravotní způsobilost je jedno ze základních kritérií pro získání a udržení řidičského oprávnění. Každý žadatel o získání řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel je povinen absolvovat lékařskou prohlídku za účelem vydání odborného posudku. Podmínky zdravotní způsobilosti a rozsah zdravotní prohlídky je zakotven ve vyhlášce č. 277/2004 Sb., provádějíci zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V této vyhlášce, respektive v její příloze, lze nalézt i skupiny nemocí, včetně vad a stavů, které posuzující lékař zkoumá. Jedná se o skupiny pojednávající o vadách zraku, sluchu, nervové a kosterní soustavy a pojivové tkáně, vadách oběhové soustavy, nemoc diabetus mellitus, duševní poruchy, alkoholismus a ostatní závislosti, vady ledvin,

transplantovaných orgánů a další nemoci. ²⁰

Zdravotní prohlídka, jak bylo již dříve naznačeno, se dělí na vstupní a pravidelnou. Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat:

- řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,
- řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,
- držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel,
- držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu. ²¹

Osoby, které spadají do těchto kategorií, a u nichž tedy řízení dopravního prostředku zpravidla souvisí s výdělečnou činností, se podrobují vstupní lékařské prohlídce před zahájením výkonu této činnosti, do 50 let věku jedou za dva roky a po dovršení 50. roku věku každoročně. Zákonodárce předpokládá, že tyto osoby v silničním provozu, vůči ostatním účastníkům, denně stráví daleko větší čas, ujedou nepoměrně více kilometrů, řídí motorové vozidlo za daleko striktnějších požadavků kladených na jejich řidičské schopnosti, případně řídí nákladní vozidlo nebo autobus, které jsou z jejich podstaty schopné v případě dopravní nehody způsobit značné škody a následky. Z důvodu co nejvíce předejít výše uvedeným rizikům je nezbytné, aby byl včas odhalen zdravotní problém daného jedince.

Řidiči, kteří nespádají do výše uvedených skupin, se podrobují vstupní lékařské

²⁰ Vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

²¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

prohlídce, přičemž první periodické zdravotní prohlídce se podrobují v okamžiku dosažení 65. roku života, poté v 68. roce života a následně každé dva roky. Posudek o zdravotní způsobilosti, který je výstupem těchto periodických lékařských prohlídek, jsou povinni mít při řízení vozidla u sebe.

Pokud lékař zjistí zdravotní vadu, která řidiče ovlivňuje při řízení, může rozhodnout o zdravotní nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel, nebo o způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou. Tyto závěry oznámí posuzované osobě a příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který v případě udělení podmínky tuto podmínku zaeviduje do registru řidičů a do řidičského průkazu, anebo v případě nezpůsobilosti odejme řidičské oprávnění.

2.1.2 Posuzování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel je fundamentální podmínka pro získání a udržení řidičského oprávnění, přičemž požadavky na rozsah této kvalifikace se diferencují v závislosti na tom, o jakou skupinu řidičských oprávnění se jedná.²²

V současnosti každý žadatel o vydání řidičského oprávnění je povinen absolvovat výuku a výcvik, které jsou realizovány prostřednictvím autoškoly, kam také tento žadatel podává žádost k přijetí do výuky. Autoškolský zákon rozeznává několik druhů výuky, které lze provádět. Jedná se o:

- základní výuku a výcvik pro získání oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B nebo T,
- sdruženou výuku a výcvik na získání řidičského oprávnění pro kombinaci 2 nebo více skupin vozidel,
- rozšiřující výuku a výcvik k rozšíření již získaného řidičského oprávnění o další skupinu vozidel,
- výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu na získání řidičského

²² PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

oprávnění pro všechny skupiny vozidel s výjimkou skupin D, D+E, D1 a D1+E,

- doplňovací výuku a výcvik sloužící zejména k rozšíření řídičského oprávnění skupiny A1 na skupinu A2 a skupinu A2 na skupinu A, k získání oprávnění řídit jízdní soupravu do 4250 kg, nebo k odstranění omezení spočívajícího v možnosti řízení vozidel výhradně s automatickou převodovkou.²³

Obsah a rozsah výuky je stanoven zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů a jeho prováděcími vyhláškami²⁴, společně s podmínkami ukončení tohoto studia.

Nejen získání, ale i udržení a rozšiřování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel má svoji nezastupitelnou úlohu, a to zejména u řidičů nákladních automobilů a autobusů. Výše uvedený zákon klade těmto řidičům povinnost se účastnit pravidelných školení za předpokladu, že vozidlo řídí v rámci své výdělečné činnosti a nazývá je profesní způsobilostí. Tato pravidelná školení jsou stanovena v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání profesního průkazu, přičemž jsou rozdělena na roční školení po 7 vyučovacích hodinách.

Další formou rozšiřování odborné způsobilosti, jakožto subjektivního faktoru působícího zevnitř řidiče, je školení bezpečné jízdy absolvované v akreditovaném školicím středisku, kde si řidič v praktické části vyzkouší a osvojí ovládání vozidla v kritických situacích. V teoretické části je podle díkce Autoškolského zákona poučen zejména o teorii defenzivní jízdy a o předcházení dopravním nehodám. Zároveň je nutno podotknout, že úspěšné absolvování tohoto kurzu je vhodné zejména pro osoby, které mají v kartě řidiče zaznamenány bodové přestupky, neboť dojde za dodržení dalších podmínek k odečtení tří trestných bodů.

²³ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

²⁴ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

2.2 Objektivní faktory

Na rozdíl od subjektivních faktorů, které řidič může do jisté míry ovlivňovat, usměrňovat a posilovat, objektivní faktory působí z vnějšku na řidiče a řidič jim často musí přizpůsobit své chování. Hovoříme zde o obecné úrovni přípravy řidičů, technických parametrech motorových vozidel, stavu pozemní komunikace, klimatických podmínkách, organizaci a řízení dopravy a prevenci vykonávanou státem a ostatními organizacemi.²⁵

Příprava řidičů a obecně účastníků silničního provozu se v současné době realizuje na několika úrovních. Již v mateřské škole děti absolvují dopravní výchovu odpovídající jejich stupni vyspělosti a chápání – učí se vidět a být viděn, tzn. řádně se rozhlédnout před vstupem na vozovku a přechodem pro chodce, čekat na „zelenou“ na signalizačním zařízení pro chodce, nosí výstražné vestičky a vidí, jak vychovatelky dbají bezpečnosti a zastavují provoz při přecházení. Na základní škole v prvním stupni děti absolvují dopravní výchovu, učí se základní principy řízení a usměrňování provozu dopravními značkami a zařízeními, chování na světelných a okružních křižovatkách, pravidlo přednosti zprava a další fundamentální znalosti. Zároveň zpravidla absolvují praktickou výuku na dopravním hřišti na jízdnicích kolech. Po dosažení 15. roku věku si poté mohou udělat oprávnění k řízení například skútru s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h a s dalšími omezeními, které vyplývají ze zákonné úpravy. Současným problémem je právě tato časová mezera, kdy si většinu dříve získaných znalostí musí děti opět osvojit. Po 15. roce života si již mládež může po dosažení předepsaného věku postupně opatřovat další řidičská oprávnění.

Z praxe je nutno podotknout, že výuka v autoškolách je častokrát nedostatečná a jako značný deficit výuky v autoškolách lze označit například absenci požadavku na to, aby studenti uměli sepsat záznam o dopravní nehodě. V praxi, po příjezdu hlídky PČR na místo dopravní nehody, kterou si mohli účastníci vyřešit sami, je často zjištěno, že důvodem pro přivolání policie je nikoli vážnost dopravní nehody, ale absence znalostí, jak vyplnit záznam pro pojišťovnu. V policejní praxi k těmto

²⁵ KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

typům nehod hlídka dopravní policie vyjíždí častěji než na dopravní nehody, které se bez účasti PČR neobejdou, což v důsledku ústí v nadměrnou vyčíženost a dlouhé dojezdové časy na místa dalších dopravních nehod, kterých může v jednu chvíli vzniknout hned několik.

Technickými parametry motorových vozidel jsou zamýšleny vlastnosti vozidla z hlediska konstrukčních a fyzikálních zákonů a nelze je chápat jako okamžitý technický stav vozidla mající vliv na jízdní vlastnosti. K ověřování technické způsobilosti a vyloučení vážných a nebezpečných závad na vozidle slouží stanice technické kontroly a má se za to, že vozidlo s platným ověřením této technické způsobilosti stanicí technické kontroly je zároveň plně způsobilé k provozu na pozemních komunikacích po určitou dobu. Řidič, který motorové vozidlo řídí, by měl vědět, kde jsou limity jím řízeného vozidla z hlediska fyzikálních zákonů a ovladatelnosti, jeho výkonu a brzdného účinku, měl by vědět, jaké jsou rozměry jeho vozidla a umět je odhadnout v reálném provozu. Těmto aspektům je nezbytné jízdu přizpůsobit.

Stav pozemní komunikace je dalším objektivním faktorem, který za jízdy na řidiče motorového i nemotorového vozidla působí. Přestože správa a údržba pozemních komunikací je zákonem svěřena ústředním správním úřadům, krajům a obcím, nelze předpokládat, že každá pozemní komunikace bude v bezvadném stavu. Řidič musí sledovat a přizpůsobit svoje chování zejména:

- technickému stavu vozovky v podobě výmolů a výtluků a vyjetých kolejí,
- dopravně technické úpravě pozemní komunikace v podobě zatáček, stoupání, klesání, šířce vozovky, apod.,
- povrchu vozovky v podobě živice, dlažby, betonu, šterku, panelům, písku, a dalším jiným zpevněným a nezpevněným povrchům,
- stavu samotného povrchu vozovky, který může být suchý, mokrý, čistý, znečištěný, může na něm být rozlitý olej nebo jiná kapalina, anebo může být ovlivněn povětrnostními podmínkami.

Nejen stav, ale i okolí pozemní komunikace má na řidiče vliv. Nedostatečná přehlednost v místě křižovatek a jiných úseků má vliv na vznik dopravních nehod.

V zastavěném území obce bude přehlednost ovlivňovat do jisté míry obytná zástavba a zaparkovaná vozidla podél komunikace, mimo obec se lze obvykle setkat se sníženou přehledností vlivem vzrostlé silniční vegetace a zemědělských púd před sklizní. Dále je pro zachování bezpečnosti a snížení nepozornosti řidičů stanoveno ochranné pásmo v okolí pozemních komunikací, kde nelze zřizovat a provozovat reklamní zařízení.²⁶

Řidiči musí dále respektovat povětrnostní podmínky, za kterých vozidlo na pozemní komunikaci řídí. Musí přizpůsobit rychlost a způsob jízdy v závislosti na tom, jaká je viditelnost – zda je mlha, svítá, slunce zapadá, je hustý déšť atd. Zároveň musí vyhodnocovat, jak bude povrch vozovky povětrnostními podmínkami ovlivněn. Pokud bude na vozovce námraza a sníh, bude nezbytné tomu přizpůsobit svoje chování a ovládat vozidlo zodpovědně vzhledem ke snížení adheze. To samé bude platit i za deště a silného větru.

Organizací a řízením dopravy se rozumí nejen řízení provozu policií nebo jiným pověřeným orgánem, ale i veškeré dopravní značení, zařízení a telematické systémy, se kterými se lze v provozu setkat. Zároveň se jedná i o formu dělení komunikace v podobě dvoupruhové komunikace, třípruhové, čtyřpruhové s dělicím pásem nebo dělicí čarou. Tato organizace dopravy a její řízení má ze své podstaty dopad na chování řidiče a plynulost silničního provozu, a proto nelze opomíjet její důležitost.

²⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

3 PŘÍČINY A ZAVINĚNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Určení příčiny a zavinění silniční dopravní nehody je stěžejní a často i nejnáročnější etapa šetření či vyšetřování. V praxi se často stává, že na první pohled příčina dopravní nehody není na místě události zcela zřejmá. Obvykle k objasnění příčiny přispějí velkou měrou účastníci dopravní nehody, kteří situaci před nehodou popíší. Může však nastat situace, kdy účastník dopravní nehody není na místě schopen přednehodovou a nehodovou situaci popsat. To jsou případy, kdy je například z místa dopravní nehody transportován zdravotnickou záchrannou službou k ošetření do nemocnice před tím, než na místo přijede hlídka PČR, prodělá amnézii, situaci před dopravní nehodou nevnímal nebo ji nebyl schopen vnímat – např. mikrosnání. Případně jeho zranění je natolik vážné, že není schopen komunikace. To samé by analogicky platilo v případě ovlivnění alkoholem nebo jinými návykovými látkami.

Při popisování události ze strany účastníků sloužícího k určení příčiny a zavinění dopravní nehody je dále nezbytné mít na paměti, že odhady měř, rychlostí a délek mohou být značně zkreslené.²⁷ V praxi jsou to typicky boční střety na úzkých komunikacích, kdy oba účastníci tvrdí, že na rozdíl od druhého účastníka jeli po pravém okraji vozovky, nebo případy přednosti, kdy se osoba, která nedala přednost v jízdě, obhajuje vysokou rychlostí jízdy druhého účastníka.

V místě dopravní nehody se vždy provádí ohledání místa činu. Toto ohledání musí být mj. objektivní, musí být vykonáno v dostatečně širokém perimetru a musí jím být nalezeny všechny upotřebitelné stopy. Tyto stopy musí být následně řádně zaměřeny a zdokumentovány. Ohledání místa dopravní nehody by v praxi mělo bez dalšího dát policejnímu orgánu možnost základního odhadu průběhu dopravní nehody, případně možnost „přiklonit“ se k verzi některého z účastníků, pokud jí nalezené stopy odpovídají. Pokud ani přes důkladné ohledání není na místě dopravní nehody možnost určit její příčinu a viníka, typicky pro komplexnost situace či úplné nebo částečné absence stop, je nezbytné ve věci konat za účelem zjištění příčiny další úkony. Jedním z takových úkonů může být znalecký posudek.

²⁷ ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.

Pokud ani po provedení všech obvyklých úkonů nejsou zřejmé objasňované okolnosti dopravní nehody, není v kompetenci policejního orgánu věc odkládat, nýbrž věc obligatorně postoupí kompetentnímu orgánu k meritornímu rozhodnutí. Výjimkou nejsou ani případy, kdy dojde k přičtení 50% viny každému z účastníků. Příčiny dopravních nehod lze rozdělit do několika nejčastějších kategorií, kterými jsou: nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávné předjíždění.

3.1 Nesprávný způsob jízdy

Nesprávný způsob jízdy je jednou z hlavních příčin dopravních nehod. Tento pojem v sobě obsahuje několik subkategorií, které blíže charakterizují povahu nesprávného způsobu jízdy. Lze tedy hovořit o případech, kdy:

- se řidič plně nevěnoval řízení vozidla,
- šlo o nesprávné otáčení nebo couvání,
- došlo k nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem,
- řidič nezvládl řízení vozidla,
- šlo o vyhýbání bez dostatečné boční vůle,
- řidič jel po nesprávné straně komunikace nebo přejel do protisměrné části vozovky,
- jednalo se o bezohlednou, agresivní a neohleduplnou jízdu,
- řidič vjel na nezpevněnou krajnici vozovky,
- šlo o samovolné rozjetí zaparkovaného vozidla vlivem nedostatečného zajištění proti rozjezdu,
- nastala chyba při udání směru jízdy,
- řidič náhle a bezdůvodně snížil rychlost jízdy či zastavil,
- šlo o jízdu jednosměrnou ulicí,
- jiný druh nesprávného způsobu jízdy.

Každá z těchto příčin vyjadřuje některý způsob jednání, kterým řidič dopravní nehodu zavinil.

Nevěnování se řízení je dle statistik ŘSDP PPČR nejčastější příčina dopravních nehod v České republice. V praxi se jedná zejména o případy, kdy řidič nestihne zareagovat na vzniklou situaci v provozu, protože v danou chvíli soustředí svoji pozornost na nějaký jiný podnět – nastavuje ovládací prvky ve vozidle, „kochá“ se přírodou, otáčí se k dětem na zadních sedačkách atd., čímž dochází ke ztrátě vigilance, tedy pozornosti řidiče.

Nesprávné otáčení nebo couvání znamená, že při této formě jízdy došlo ke kolizi, a to takovým způsobem, že řidič zpravidla nedbal dostatečné pozornosti – například nesledoval provoz a pevné překážky ve všech zpětných zrcátkách, případně si nesjednal přítomnost poučené osoby, která by sledovala okolí vozidla ve spolupráci s řidičem.

Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti je častou příčinou dopravních nehod v silném provozu, typicky na dálnicích, kdy vzdálenost mezi jedoucimi vozidly není natolik dostatečná, aby řidič vozidla mohl včas zareagovat na náhlou událost nebo změnu situace v silničním provozu. Tato bezpečnostní vzdálenost není zákonem o provozu na pozemních komunikacích jasně vymezená, neboť je závislá nejen na rychlosti vozidla, ale i na faktorech, které na řidiče působí a které ovlivňují reakční dobu řidiče, správnost a efektivitu jeho reakce. Důležité je si uvědomit, že když řidič vpředu jedoucího vozidla začne náhle brzdit, řidič vozidla jedoucího za ním začne brzdit se zpožděním, které je zapříčiněno reakční dobou řidiče. Reakční doba řidiče je čas, který uplyne od okamžiku, kdy řidič zaregistruje náhlou změnu situace v silničním provozu do momentu začátku brzdění.²⁸

Nezvládnutí řízení vozidla je příčinou dopravní nehody, která také zahrnuje široké spektrum variant jednání, kterými je možné dopravní nehodu zavinít. V praxi se často setkáme s případy dopravních nehod ve formě havárií jednostopých vozidel, typicky jízdních kol, kdy jejich řidič například nesprávně najíždí na vyvýšený betonový obrubník a při tom z jízdního kola spadne. Často v těchto případech

²⁸ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

hraje roli alkohol.

Vyhýbání se bez dostatečné boční vůle směřuje primárně vůči případům, kdy dojde k bočnímu střetu vozidel na úzké pozemní komunikaci, nejčastěji vnějšími zpětnými zrcátky, přičemž žádný z řidičů nad míru nevybočil ze svého jízdního pruhu. Tuto příčinu je nezbytné diferencovat od jízdy po nesprávné straně komunikace a přejetí do protisměru, kdy determinantou je právě vzdálenost pravých kol vozidla od pravého okraje komunikace.

Forem bezohledné, agresivní a neohleduplné jízdy je mnoho. V obecné rovině se bude jednat o případy, kdy se řidič jednak nechoval v souladu se společenskými normami, které jsou v provozu na pozemních komunikacích společností vyžadovány, a jednak se nechoval ani v souladu se zákonnými normami, které jsou vyžadovány právní úpravou. Sám Zákon o provozu na pozemních komunikacích vyžaduje, aby se řidič choval ohleduplně, ukázněně, neohrožoval sebe, ostatní účastníky a chráněné hodnoty.

Vjetí na nezpevněnou krajnici vozovky by samo o sobě, pokud by nedošlo k poškození této krajnice, bylo pouhým přestupkem v silničním provozu. Zde se však jedná o situace, kdy řidič vlivem vjetí na krajnici například uvede vozidlo do smyku, v průběhu kterého dojde k některému z druhů dopravní nehody, případně dále bez vzniku smyku pokračuje v jízdě směrem k silničnímu příkopu, kde dojde k následné havárii a vzniku hmotné škody.

Samovolné rozjetí vozidla je, v rámci příčin dopravních nehod v podobě nesprávného způsobu jízdy, stav, kdy se vozidlo samo uvede do pohybu vlivem klesání nebo stoupání komunikace, přičemž se nejedná o technickou závadu. Přestože došlo k rozjetí vozidla samovolně, vinu vozidla nese osoba, která zde vozidlo dříve zaparkovala a neučinila taková opatření, aby k tomuto samovolnému rozjezdu nedošlo. Jinými slovy v manuální převodovce vozidla nebyl zařazen převodový stupeň, nebo v automatické převodovce režim „P“ a současně nebyla zatažená parkovací brzda.

Bezdůvodné snížení rychlosti či zastavení je v praxi velmi sporná příčina dopravní nehody. Přestože řidič vpředu jedoucího vozidla bezdůvodně sníží rychlost jízdy a dojde ke kolizi, je samozřejmě vina i na řidiči, který za vozidlem jel, neboť zcela

zjevně nedodržel bezpečnostní vzdálenost za vozidlem, která má sloužit právě proto, aby dokázal včas a spolehlivě zareagovat na vzniklou situaci. V tomto případě je vždy nezbytné posuzovat intenzitu brzdění prvního vozidla. Je velmi důležité pod tuto příčinu nezařazovat tzv. „vybrzdění“ s následkem střetu, neboť by se jednalo o úmyslné jednání a ne o dopravní nehodu.

Pod jiný druh nesprávného způsobu jízdy lze zařadit ostatní příčiny dopravních nehod, které nespádají jak do výše uvedených podkategorií nesprávného způsobu jízdy, tak do kategorií hlavních příčin. Vzhledem k faktu, že způsobů, jak zavinit dopravní nehodu, je nespočetně, nelze vždy konkrétní jednání subsumovat pod konkrétní příčinu, ani nelze stanovit taxativní výčet jednání, která pod určitou příčinu spadají.

3.1.1 Statistická data nesprávného způsobu jízdy

Za rok 2021 došlo celkem k 99332 dopravním nehodám evidovaných PČR, přičemž z tohoto počtu 53105 dopravních nehod bylo zapříčiněno řidiči motorových vozidel nesprávným způsobem jízdy, vyjádřeno v procentech, 53,46 % dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno celkem 165 osob. Podkategorie této hlavní příčiny byly zastoupeny viz tabulka č. 1.

Tabulka č. 1 - Statistická data nesprávného způsobu jízdy²⁹

Příčina	Počet případů	Vyjádřeno v %	Usmrceno osob
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15632	29,44 %	54
Nesprávné otáčení nebo couvání	8421	15,86 %	5
Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem	5589	10,52 %	5
Nezvládnutí řízení vozidla	5050	9,51 %	18
Vyhýbání se bez dostatečné boční vůle	4426	8,33 %	1
Jízda po nesprávné straně komunikace nebo přejetí do protisměrné části vozovky	2388	4,50 %	56
Bezohledná, agresivní a neohleduplná jízda	1156	2,18 %	4
Vjetí na nezpevněnou krajnici vozovky	850	1,60 %	4
Samovolné rozjetí zaparkovaného vozidla vlivem nedostatečného zajištění proti rozjezdu	821	1,55 %	3
Chyba při udání směru jízdy	504	0,95 %	2
Bezdůvodné snížení rychlosti jízdy či zastavení	36	0,07 %	0
Jízda jednosměrnou ulicí	18	0,03 %	0
Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	8178	15,40 %	13

²⁹ Statistická ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022.

3.2 Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost je další hlavní příčinou dopravní nehody, která má na poli příčin dopravních nehod značné zastoupení. Tato příčina spočívá v tom, že řidič nepřizpůsobil rychlost nějaké určité okolnosti nebo stavu. V praxi se stává, že se řidiči domnívají, že pokud dodržují stanovené rychlostní limity, automaticky přizpůsobují rychlost jízdy. Zákon o provozu na pozemních komunikacích však sám říká, že:

„rychlost jízdy musí řidič 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; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“

30

Z výše uvedeného paragrafového znění a z rychlostních limitů stanovených zákonem nebo místní úpravou přímo v místě dopravní nehody následně plynou podkategorie této hlavní příčiny. Jedná se o:

- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu,
- nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu,
- nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti,
- překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly,
- nepřizpůsobení rychlosti bočnímu, nárazovému větru,
- překročení rychlosti stanovené dopravní značkou,
- jiný druh nepřiměřené rychlosti.

Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky znamená, že rychlost jízdy vozidla nebyla adekvátní vůči momentálnímu stavu povrchu vozovky, který je často ovlivněn

³⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

povětrnostními podmínkami nebo stavebním stavem komunikace. Povětrnostními podmínkami se rozumí zejména déšť nebo sníh, které výrazně snižují adhezi vozidla. Stavebním stavem komunikace se rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebenění povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím.³¹ Tuto přiměřenou rychlost nelze jednoznačně stanovit, zákon ji sám nedefinuje, a její zvážení je v rámci zákonných mezí uloženo řidiči vozidla.

S odkazem na předchozí odstavec je potřebné uvést nezbytnost diferenciací stavu vozovky oproti dopravně technickému stavu vozovky. Jak bylo uvedeno, stavem vozovky je zde zamýšlen okamžitý stav povrchu vozovky, kdežto dopravně technický stav vozovky vyjadřuje technické parametry vozovky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmožská výška).

³²

V rámci příčiny spočívající v nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu je vhodné zmínit, že každé vozidlo je z hlediska ovladatelnosti specifické zejména v závislosti na konstrukčním provedení (jeho těžišti, koncepcí podvozku vozidla, uložení motoru atd.) a skupiny, do které vozidlo z hlediska jeho charakteru a užití spadá. Z těchto parametrů se pak odvíjí jeho chování a ovladatelnost za jízdy, čemuž je řidič povinen rychlost jízdy přizpůsobit. Pokud je ve vozidle náklad, případně je vozidlo opatřeno přívěsem nebo návěsem, je potřeba vědět, že takový stav má na vozidlo zásadní vliv. Náklad je vždy zapotřebí umístit tak, aby nemohlo dojít k jeho uvolnění, a pro zvýšení stability jízdy je vhodné jej umístit tak, aby byl co nejbližší k těžišti vozidla.

Hustota provozu je dalším elementem, kterému je nezbytné přizpůsobit rychlost jízdy. Je odvislá zejména od třídy a účelu pozemní komunikace, od konkrétního místa a od denní doby. V současnosti je nejen moderními telematickými ukazateli tříděna na několik stupňů:

³¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

³² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

- **Stupeň 1** – provoz pouze jednotlivých vozidel, jízda je plynulá,
- **Stupeň 2** – provoz malých skupinek vozidel, jízda je plynulá, odbavování na křižovatkách bez problémů,
- **Stupeň 3** – tvoří se proudy vozidel, provoz je plynulý, avšak rychlost vozidel je nižší než je maximální dovolená,
- **Stupeň 4** – tvoří se kolony vozidel, provoz není plynulý, průměrná rychlost je výrazně snížena, průjezd křižovatkami je narušen,
- **Stupeň 5** – dopravní kolaps – vozidla na komunikacích stojí nebo v kolonách jen velmi pomalu popojíždějí, jejich průměrná rychlost je velmi malá.³³

Řidiči díky této kategorizaci mohou předvídat hustotu provozu a dopravní kongesce v daném místě a s předstihem rychlost jízdy přizpůsobit.

Viditelnost je stejně jako boční a nárazový vítr jedna z povětrnostních podmínek ovlivňujících provoz na pozemních komunikacích. Jak je uvedeno ve výše citovaném § 18 Zákona o provozu na pozemních komunikacích, smí řidič jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na takovou vzdálenost, na jakou má rozhled. V případě snížené viditelnosti například mlhou, silným deštěm nebo sněžením je samozřejmě tato vzdálenost velmi snížena a rychlost takovému stavu musí být přizpůsobena. V kombinaci se zhoršeným stavem vozovky je snížená viditelnost zejména důvodem vážných nehod na dálnicích.

3.2.1 Statistická data nepřiměřené rychlosti

Za rok 2021 došlo celkem k 99332 dopravním nehodám evidovaných PČR, přičemž z tohoto počtu 12958 dopravních nehod bylo zapříčiněno řidiči motorových vozidel nepřiměřenou rychlostí, vyjádřeno v procentech, 13,05 % dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno celkem 174 osob. Podkategorie této hlavní příčiny byly zastoupeny viz tabulka č. 2.

³³ Hodnocení hustoty dopravy (stupni 1 až 5). Global assistance [online]. © 2010. [cit. 2023-09-22]. Dostupné z: <https://www.na1220.cz/novinky/hodnoceni-hustoty-dopravy-stupni-1-az-5>

Tabulka č. 2 - Statistická data nepřiměřené rychlosti ³⁴

Příčina	Počet případů	Vyjádřeno v %	Usmrceno osob
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	6470	49,93 %	38
Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3410	26,32 %	78
Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1317	10,16 %	21
Nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	955	7,37 %	9
Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	148	1,14 %	8
Překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly	66	0,51 %	2
Nepřízpůsobení rychlosti bočnímu, nárazovému větru	35	0,27 %	0
Překročení rychlosti stanovené dopravní značkou	10	0,08 %	1
Jiný druh nepřiměřené rychlosti	547	4,22 %	17

3.3 Nedání přednosti v jízdě

Nedání přednosti v jízdě je další hlavní příčinou dopravních nehod. Oproti ostatním hlavním příčinám dopravních nehod, k jejichž naplnění může dojít různorodým jednáním ovlivněným množstvím faktorů, zde je příčina dopravní nehody zcela zřejmá. V jednotlivých podkategoriích této příčiny je dále upřesněno, jakým způsobem bylo docíleno nedání přednosti. V rámci extenzivního výkladu této příčiny je nutno uvést, že se zároveň jedná i o nedání přednosti chodci. Z hlediska jednání při zavinění dopravní nehody lze dále rozlišovat, zda si řidič nutnost dát přednost neuvědomil (například přednost zprava), zda přehlédl dopravní značení nebo přijíždějící vozidlo v důsledku nevěnování se řízení (přesto

³⁴ Statistická ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022.

bude hlavní příčinou dopravní nehody nedání přednosti v jízdě), anebo se rozhodl přednost nerespektovat (ohrožení chodce na přechodu pro chodce). Podkategoriemi této hlavní příčiny jsou:

- nedání přednosti proti příkazu dopravní značky „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“,
- nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu,
- nedání přednosti při odbočování vlevo,
- nedání přednosti proti příkazu dopravní značky „STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“,
- nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu,
- nedání přednosti při vjíždění na silnici,
- nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava,
- jízda na červené světlo,
- nedání přednosti při otáčení nebo couvání,
- nedání přednosti při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu,
- nedání přednosti při zařazování do proudu jedoucích vozidel,
- nedání přednosti protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky,
- nedání přednosti tramvaji, která odbočuje,
- jiné nedání přednosti.

Jednotlivá jednání naplňující tyto podkategorie vyplývají ze zákonných předpisů. Zákon pro dokonání protiprávního jednání nevyžaduje poruchový následek, postačí následek ohrožovací, jinými slovy k protiprávnímu jednání může dojít, pokud řidič, který nedá přednost, donutí druhého řidiče, kterému měla být přednost dána, brzdit.

K dopravní nehodě, kde je příčinou nedání přednosti, nemusí dojít pouze střetem jedoucích vozidel. K zavinění a vzniku dopravní nehody postačí, pokud řidič, kterému nebyla dána přednost, přestože ji měl dostat, na vzniklou situaci reaguje úhybným manévrem, při kterém dojde ke střetu s jiným vozidlem, k nárazu do

pevné překážky, anebo k havárii vozidla. V tomto případě je však na místě posuzovat adekvátnost a proporcionalitu reakce, míru nedání přednosti a úroveň ohrožení.

Vyšetřování dopravní nehody, kde hraje roli nedání přednosti, může být v praxi velmi složité, a je nezbytné objasnit množství faktorů, které měly na dopravní nehodu vliv. Při ohledávání místa je nezbytné soustředit se na výhledové poměry z pohledu řidiče, který nedal přednost – jaká je přehlednost v místě, zda není snížena profilem komunikace, nevhodně zaparkovanými vozidly nebo zástavbou, nebo zda se v místě nachází dopravní zrcadlo. Pozornost je také nezbytné věnovat rychlosti jízdy řidiče, kterému nebyla přednost dána, a to zejména s přihlédnutím k výše uvedené přehlednosti v místě. Při šetření závažnějších dopravních nehod tohoto charakteru je vhodné přibrat znalce z oboru silniční dopravy pro dopočet rychlosti jízdy, pokud je to možné. Pokud by například v nepřehledném místě jel řidič motocyklu vysokou rychlostí, byť po hlavní pozemní komunikaci, může znalecké zkoumání směřovat k tomu, že řidič neměl možnost na daného motocyklistu reagovat a pokud by tento motocyklista jel v mezích zákonem dovolené rychlosti, k dopravní nehodě by dojít nemuselo.

3.3.1 Statistická data nedání přednosti v jízdě

Za rok 2021 došlo celkem k 99332 dopravním nehodám evidovaných PČR, přičemž z tohoto počtu 11665 dopravních nehod bylo zapříčiněno řidiči motorových vozidel nedáním přednosti, vyjádřeno v procentech, 11,74 % dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno celkem 75 osob. Podkategorie této hlavní příčiny byly zastoupeny viz tabulka č. 3.

Tabulka č. 3 - Statistická data nedání přednosti v jízdě ³⁵

Příčina	Počet případů	Vyjádřeno v %	Usmrceno osob
Nedání přednosti proti příkazu dopravní značky „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“	3499	30,00 %	20
Nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1720	17,74 %	0
Nedání přednosti při odbočování vlevo	1693	14,51 %	18
Nedání přednosti proti příkazu dopravní značky „STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“	1312	11,25 %	9
Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	787	6,75 %	13
Nedání přednosti při vjíždění na silnici	634	5,44 %	1
Nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	600	5,14 %	0
Jízda na červené světlo	416	3,57 %	3
Nedání přednosti při otáčení nebo couvání	339	2,91 %	1
Nedání přednosti při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu	173	1,48 %	2
Nedání přednosti při zařazování do proudu jedoucích vozidel	145	1,24 %	0
Nedání přednosti protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky	30	0,26 %	1
Nedání přednosti tramvaji, která odbočuje	6	0,05 %	0
Jiné nedání přednosti	311	2,67 %	7

³⁵ Statistická ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022.

3.4 Nesprávné předjíždění

Poslední hlavní příčina dopravních nehod zaviněných řidiči vozidel je nesprávné předjíždění. Předjíždění samo o sobě je úkonem, který je vždy spjatý s určitým druhem nebezpečí. Řidič předjíždějícího vozidla musí dodržovat zákonem předpokládaná bezpečnostní opatření směřující ke snížení vzniklého rizika, kterými jsou například předjíždění vlevo (za zvláštních podmínek i vpravo) a užívání znamení o změně směru jízdy. Zároveň se musí vyvarovat předjíždění za určitých podmínek, jakožto například předjíždění v nepřehledném úseku, předjíždění, pokud by ohrozil protijedoucí vozidlo, anebo předjíždění v křižovatce. Řidič předjížděného vozidla je ovšem povinen umožnit bezpečné předjetí.

Z hlediska nehodovosti lze rozlišovat podkategorie nesprávného předjíždění, při kterém dojde k dopravní nehodě, takto:

- při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče,
- při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče,
- přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla,
- předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo,
- předjíždění bez dostatečného bočního odstupu,
- předjíždění vpravo,
- předjíždění bez dostatečného rozhledu,
- při předjíždění byla přejetá podélná čára souvislá,
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno dopravní značkou,
- bránění v předjíždění,
- jiný druh nesprávného předjíždění.

Z praxe je nezbytné upozornit zejména na příčinu předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo, neboť se zpravidla jedná o nejsložitější příčinu dopravní nehody. Řidič nesmí předjíždět vozidlo, které odbočuje vlevo, a zároveň řidič vozidla odbočujícího vlevo nesmí odbočit, pokud by tím ohrozil předjíždějícího řidiče. Pro zdárné vyšetření takové dopravní nehody bude stěžejní objasnění

okamžiku, kdy řidič odbočujícího vozidla užil znamení o změně směru jízdy. Pokud první řidič dává takové znamení dříve, než řidič vozidla jedoucího za ním zahájí předjíždění, neměl by být již předjížděn. Pokud by však znamení o změně směru jízdy užil první řidič v době, kdy řidič vozidla jedoucího za ním již předjíždění zahájil, musí vyčkat na předjetí a až poté odbočit. Objasnění této události je však bez svědků události velmi obtížné, neboť by šetření vycházelo pouze z vyjádření zúčastněných řidičů, které bude značně subjektivní.

Další velmi spornou příčinou je předjíždění zprava. Zákon mimo jiné umožňuje předjíždění zprava v případech, kdy u předjížděného vozidla již není pochyb o jeho odbočení vlevo. Tato podmínka je však natolik neurčitá, že nebývá snadné určit viníka dopravní nehody, potažmo mez, kdy o dalším směru jízdy nemohlo být pochyb a dopravní nehoda byla zaviněna náhlou a nepředvídatelnou změnou směru jízdy odbočujícího řidiče.

3.4.1 Statistická data nesprávného předjíždění

Za rok 2021 došlo celkem k 99332 dopravním nehodám evidovaných PČR, přičemž z tohoto počtu 1271 dopravních nehod bylo zapříčiněno řidiči motorových vozidel nesprávným předjížděním, vyjádřeno v procentech, 1,28 % dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno celkem 18 osob. Podkategorie této hlavní příčiny byly zastoupeny viz tabulka č. 4.

Tabulka č. 4 - Statistická data nesprávného předjíždění ³⁶

Příčina	Počet případů	Vyjádřeno v %	Usmrceno osob
Při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče	437	34,38 %	1
Při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče	236	18,57	8
Přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla	186	14,63 %	1
Předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo	183	14,40 %	4
Předjíždění bez dostatečného bočního odstupu	95	7,47 %	2
Předjíždění vpravo	36	2,83 %	0
Předjíždění bez dostatečného rozhledu	25	1,97 %	1
Při předjíždění byla přejetá podélná čára souvislá	20	1,57 %	0
Předjíždění v místech, kde je to zakázáno dopravní značkou	14	1,10 %	0
Bránění v předjíždění	2	0,16 %	0
Jiný druh nesprávného předjíždění	37	2,91 %	1

³⁶ Statistická ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022.

PRAKTICKÁ ČÁST

4 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Součástí praktické části této diplomové práce je dotazníkové šetření. Dotazníkové šetření je zaměřeno na příslušníky Policie České republiky a zaměřuje se na konkrétní aspekty výkonu služby na úseku dopravních nehod, názory jednotlivých policistů a prostředky, se kterými pracují. Dotazníkové šetření probíhalo zcela anonymně.

4.1 Cíle výzkumu

Cílem provedeného výzkumu bylo zjistit, jaké je povědomí policistů sloužících ve skupině dopravních nehod o významu ohledání při určování příčiny dopravní nehody a jejího zavinění. Dotazník zkoumá, do jakých situací vyžadujících dobře provedené ohledání se policisté dostávají a jak často se do těchto situací dostávají. Současně s touto problematikou je zkoumáno, zda s ohledem na tyto situace přikládají správně provedenému ohledání místa dopravní nehody dostatečný význam. Zároveň je také zkoumáno, jakých technických prostředků při ohledání využívají, zda mají všechny moderní prostředky při výkonu služby k dispozici, a pokud ne, jaké prostředky by si do budoucna při výkonu služby přáli.

4.2 Sběr dat

Sběr dat byl realizován výhradně v internetovém prostředí, a to především z důvodů snadného šíření dotazníku mezi respondenty, úspory času a také možnosti okamžitého zpracování dat bez dalších komplikací spojených s jinými formami sběru dat. Zároveň bylo k této formě zpracování přistoupeno z důvodu komfortu pro respondenty. Pro tvorbu a následné zpracování celého dotazníku byla vybrána společnost Survio, která se zabývá problematikou online dotazníků.

Odkaz na dotazník byl rozeslán prostřednictvím sociálních sítí a mobilních

komunikačních aplikací vždy na alespoň jeden dopravní inspektorát v rámci každého krajských ředitelství. Tímto byla zajištěna objektivita zkoumání a pestrost jednotlivých respondentů, čímž bylo naplněno kvalitativní kritérium.

Dotazník byl přístupný po dobu pěti týdnů a bylo dosaženo 102 vyplněných dotazníků. Cílem bylo získat alespoň 100 vyplněných dotazníků. Kvantitativní kritérium pro zajištění objektivity bylo tímto naplněno.

4.3 Využití získaných dat

Výsledky vyplývající z provedeného výzkumu mohou posloužit jako podklad pro zvyšování odbornosti a profesionalizaci dotčených policistů ze strany školících subjektů, jakožto i jako podnět pro zlepšování vybavenosti dopravních inspektorátů, na kterých tito policisté slouží, s ohledem na jejich názory a přání.

4.4 Soubor použitých otázek

Dotazník obsahoval celkem 14 otázek, z nichž 13 otázek bylo povinných a mělo uzavřenou formu a 1 otázka byla nepovinná s možností písemného výstupu. Vzor dotazníku i s možnými odpověďmi je k nalezení v příloze č. 1 této práce. Znění otázek bylo takovéto:

1. Kolik let sloužíte u PČR?
2. V rámci kterého Krajského ředitelství policie sloužíte?
3. Kolik dopravních nehod na Vašem oddělení ročně evidujete?
4. Považujete Vy osobně ohledání místa dopravní nehody a vozidel za významné?
5. Setkáváte se se situací, kdy bylo nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání místa (např. zavinění neznámým pachatelem, který z místa ujel)?
6. Setkáváte se se situací, kdy bylo nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání vozidla (např. rozpory ve výpovědích účastníků)?
7. Setkáváte se se situací, kdy kvalitní ohledání místa dopravní nehody je následně nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek sloužící k objasnění příčiny dopravní nehody?
8. Ocitl jste se už někdy v situaci, kdy kvůli chybnému ohledání nebylo následně

možné spolehlivě vyloučit verzi jednoho z účastníků nebo pevně stanovit příčinu dopravní nehody?

9. Prováděl jste někdy opakované nebo doplňující ohledání z důvodu chybného prvotního ohledání?

10. Pokud ano, zjistil jste zpětně takovým ohledáním to, co jste potřeboval?

11. Jakou nejčastěji používáte techniku (prostředek) pro zaměření a ohledání dopravní nehody?

12. Jakou moderní techniku pro zaměření dopravní nehody považujete za nejlepší z hlediska přesnosti a náročnosti?

13. Máte při výkonu služby k dispozici všechny tyto technické prostředky?

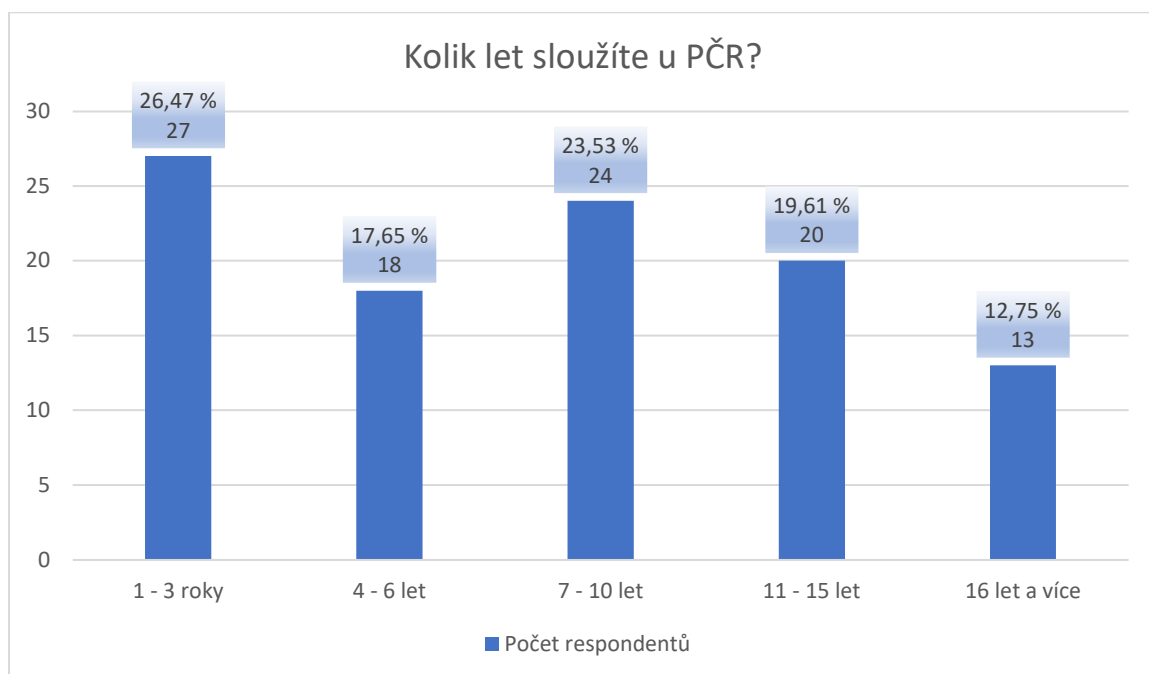
14. Pokud ne, jakou technikou byste si přál disponovat a nebyla Vašemu oddělení poskytnuta?

5 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU

Statistická data plynoucí z vyplněných dotazníků byla po termínu uzavření dotazníku vyhodnocena a zpracována do jednotlivých grafů. Z analýzy odpovědí na konkrétní otázky jsou vyvozeny závěry, které jsou uváděny pod grafem. Celkový počet vyplněných dotazníků je 102.

5.1 Vyhodnocení jednotlivých otázek a odpovědí

Otázka č. 1 - Kolik let sloužíte u PČR?



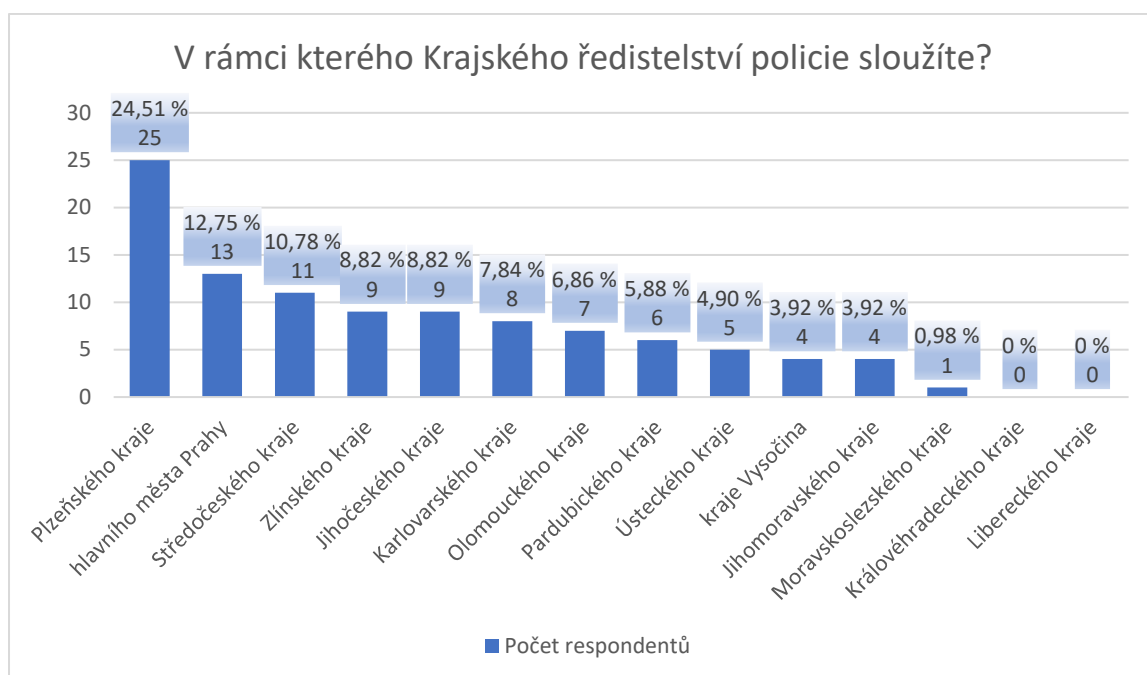
Graf č. 1 - Délka trvání služebního poměru u PČR respondentů

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 1: 27 (26,47 %) respondentů slouží u PČR 1 – 3 roky, 18 (17,65%) respondentů slouží u PČR 4 – 6 let, 24 (23,53 %) respondentů slouží u PČR 7 – 10 let, 20 (19,61 %) respondentů slouží u PČR 11 – 15 let a 13 (12,75%) respondentů slouží u PČR 16 let a více.

Koncepce otázky vycházela z teorie, že čím delší je trvání služebního poměru, tím

je daný policista zkušenější, setkal se s větším množstvím různorodých situací, a je tedy lépe schopen určit, co považuje za důležité pro to, aby se vlastní chybovosti vyhýbal. V souladu s předchozím tvrzením lze tedy konstatovat, že je tedy lépe schopen z praktického pohledu zhodnotit, v jakých situacích je ohledání reálně nenahraditelné.

Otázka č. 2 - V rámci kterého Krajského ředitelství policie sloužíte?



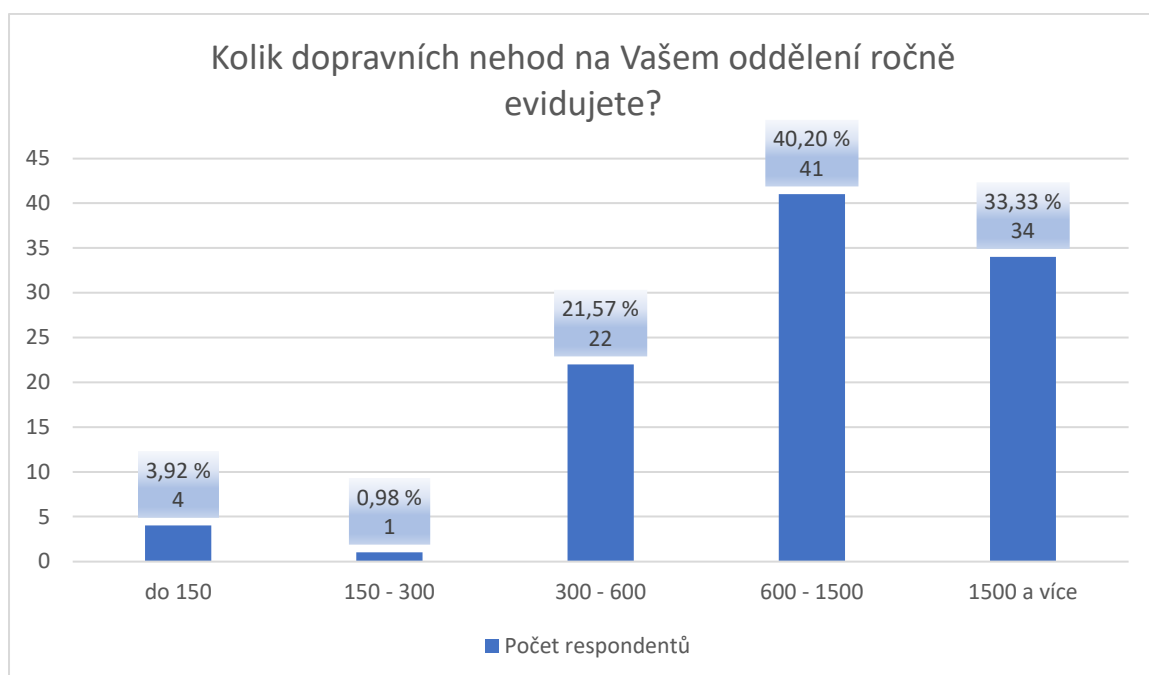
Graf č. 2 - V rámci kterého Krajského ředitelství policie respondenti slouží

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 2: 25 (24,51 %) respondentů slouží na území Plzeňského kraje, 13 (12,75 %) respondentů slouží na území hlavního města Prahy, 11 (10,78 %) respondentů slouží na území Středočeského kraje, 9 (8,82 %) respondentů slouží na území Zlínského kraje, 9 (8,82 %) respondentů slouží na území Jihočeského kraje, 8 (7,84 %) respondentů slouží na území Karlovarského kraje, 7 (6,86 %) respondentů slouží na území Olomouckého kraje, 6 (5,88 %) respondentů slouží na území Ústeckého kraje, 4 (3,92 %) respondenti slouží na území kraje Vysočina,

4 (3,92 %) respondenti slouží na území Jihomoravského kraje a 1 (0,98 %) respondent slouží na území Moravskoslezského kraje. Z Královéhradeckého a Libereckého kraje byli respondenti osloveni, avšak dotazník nevyplnili.

Otázka byla kladena z důvodu utvoření obrazu o složení respondentů z územního hlediska.

Otázka č. 3 - Kolik dopravních nehod na Vašem oddělení ročně evidujete?



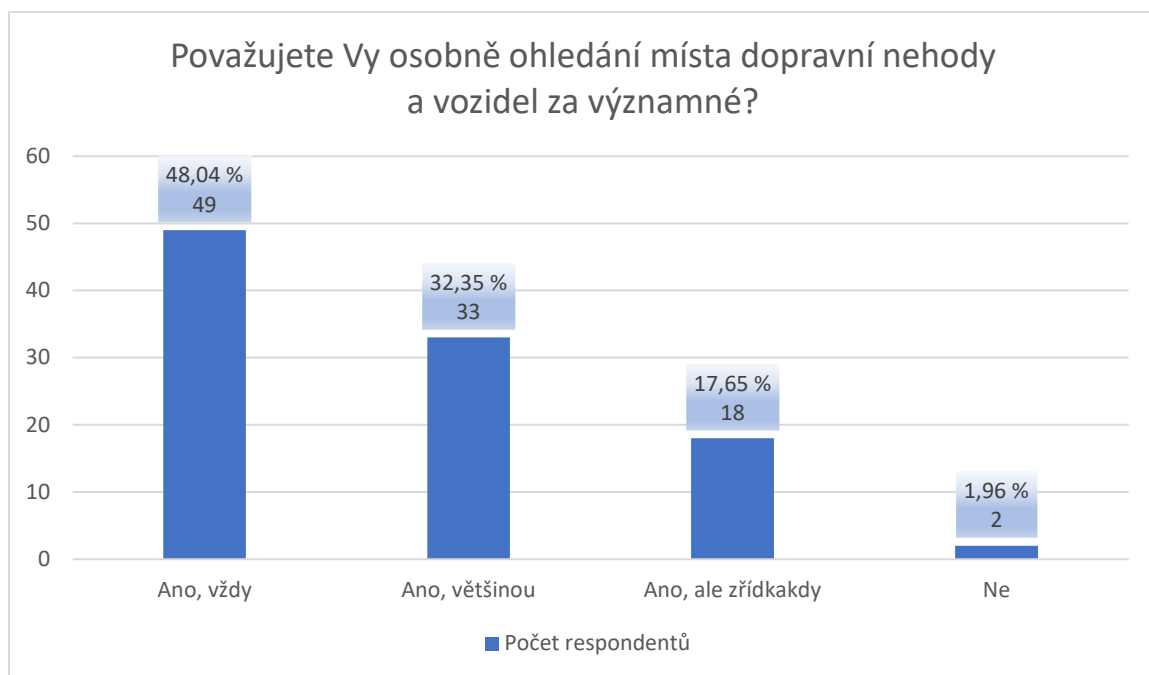
Graf č. 3 - Počet dopravních nehod, který respondenti ročně na odděleních evidují

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 3: 4 (3,92 %) respondenti evidují do 150 dopravních nehod ročně, 1 (0,98 %) respondent ročně eviduje 150 - 300 dopravních nehod, 22 (21,57 %) respondentů ročně eviduje 300 - 600 dopravních nehod, 41 (40,20 %) respondentů ročně eviduje 600 - 1500 dopravních nehod a 34 (33,33 %) respondentů ročně eviduje nad 1500 dopravních nehod.

Otázka byla stanovena, neboť lze prohlásit za platné, že čím více dopravních nehod policista zpracuje, tím je větší šance, že se dostane do netradiční situace,

kteřou je potřeba řešit. Souběžně lze tvrdit, že čím větší je nápad této trestné činnosti, tím méně času je na řešení jedné konkrétní dopravní nehody, a proto je nezbytné, aby byly veškeré úkony, zejména ohledání, provedeny bezchybně.

Otázka č. 4 - Považujete Vy osobně ohledání místa dopravní nehody a vozidel za významné?

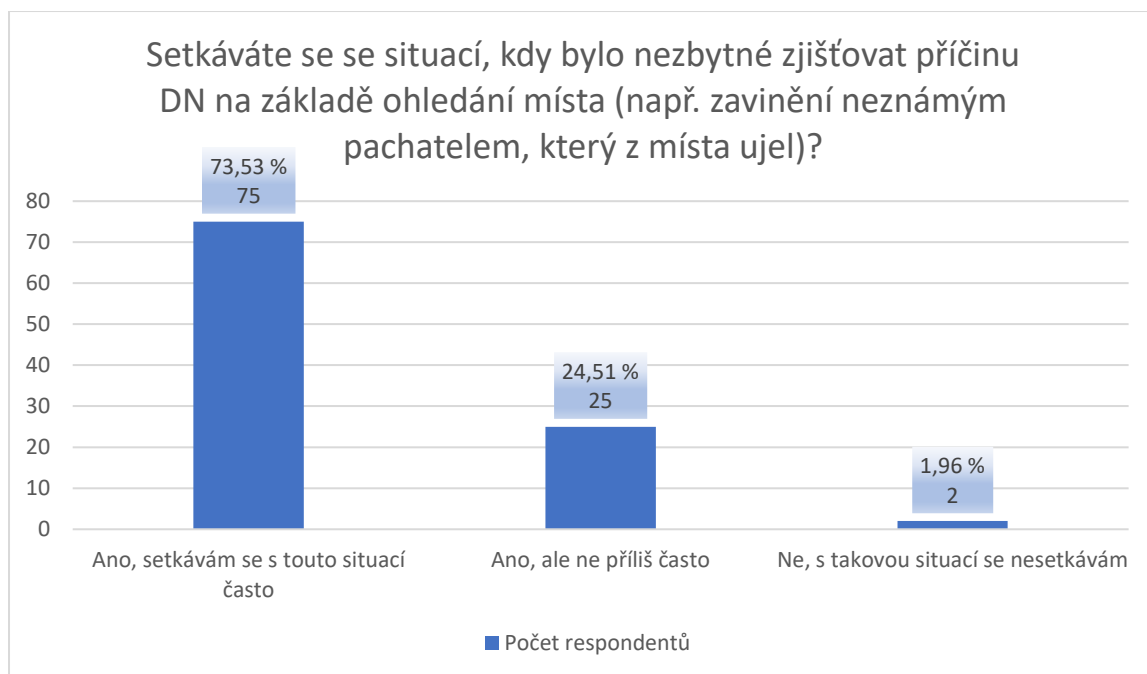


Graf č. 4 - Vnímání významu ohledání respondenty

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 4: 49 (48,04 %) respondentů vždy považuje ohledání za významné, 33 (32,35 %) respondentů většinou považuje ohledání za významné, 18 (17,65 %) respondentů zřídka považuje ohledání za významné a 2 (1,96 %) respondenti nepovažují ohledání za významné.

Tato otázka zkoumá vnitřní postoj policisty (respondenta) k ohledání místa dopravní nehody a jeho významu pro praxi. Z analýzy odpovědí je zřejmé, že většina policistů (respondentů) si uvědomuje důležitost ohledání minimálně v určitých situacích, které jeho precizní provedení vyžadují.

Otázka č. 5 - Setkáváte se se situací, kdy bylo nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání místa (např. zavinění neznámým pachatelem který z místa ujel)?

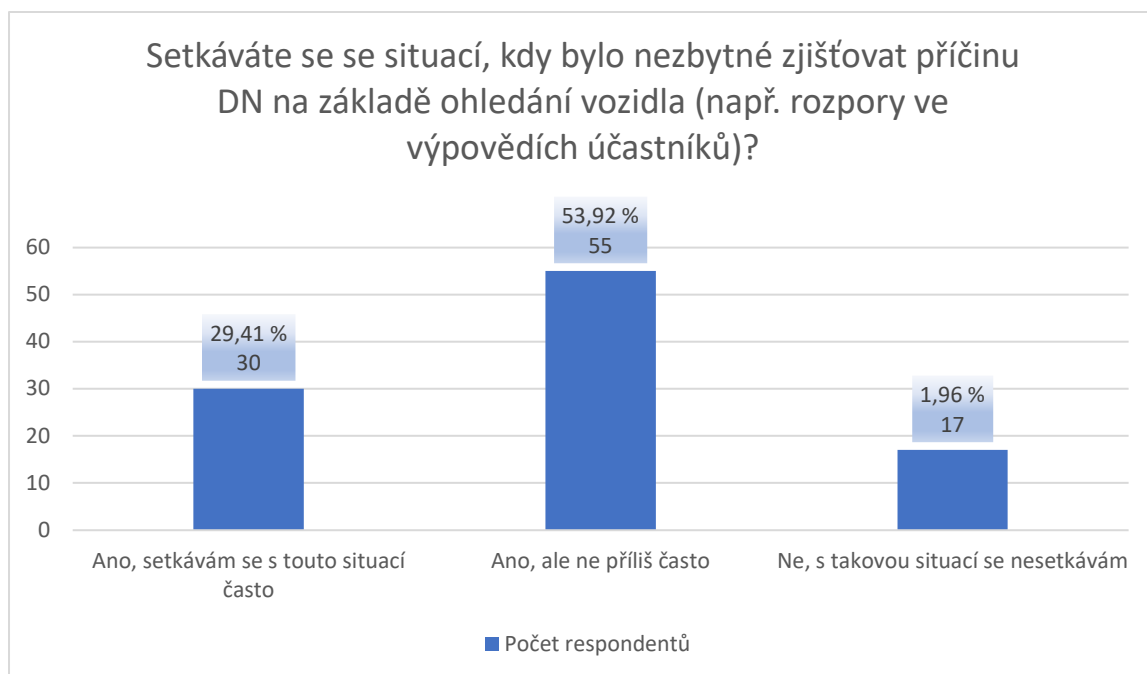


Graf č. 5 - Jak často se policisté setkávají se situací vyžadující stanovení příčiny na základě ohledání

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 5: 75 (73,53 %) respondentů se často setkává se situací, kdy je nezbytné zjišťovat příčinu dopravní nehody na základě ohledání místa, 25 (24,51 %) respondentů se se situací, kdy je nezbytné zjišťovat příčinu dopravní nehody na základě ohledání místa setkává, ale ne příliš často a 2 (1,96 %) respondenti se s výše popsanou situací nese setkává.

Tento, výše popsaný, druh dopravních nehod, při kterém je dopravní nehoda zaviněna neznámým pachatelem, a tedy způsobem, který je nezbytné objasnit (za předpokladu že nebyl zjištěn žádný svědek a na místě se nenachází žádný kamerový systém) je typickou situací, kde ohledání místa poskytuje nezbytné informace o dopravní nehodě.

Otázka č. 6 - Setkáváte se se situací, kdy bylo nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání vozidla (např. rozpory ve výpovědích účastníků)?

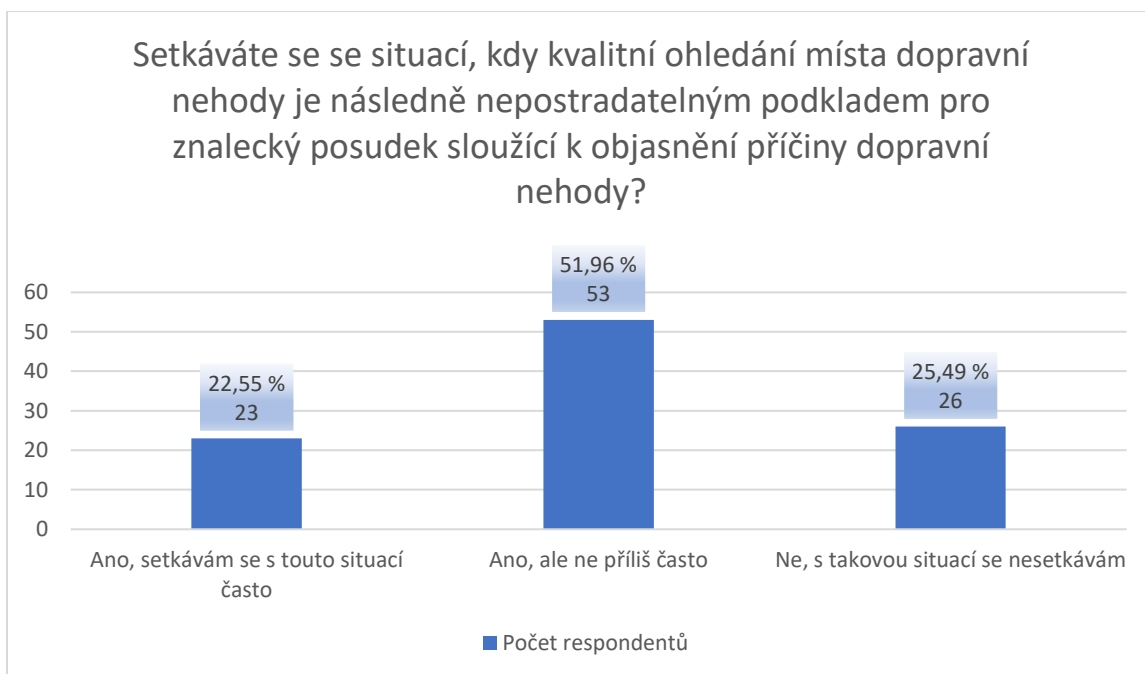


Graf č. 6 - Jak často se policisté setkávají se situací, při které je nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání vozidla

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 6: 30 (29,41 %) respondentů se často setkává se situací, kdy je nezbytné zjišťovat příčinu dopravní nehody na základě ohledání vozidla, 55 (53,92 %) respondentů se se situací, kdy je nezbytné zjišťovat příčinu dopravní nehody na základě ohledání vozidla setkává, ale ne příliš často a 17 (1,96 %) respondentů se s výše popsanou situací neseťkává.

K povaze této otázky je potřeba konstatovat, že činnost spočívající ve stanovení příčiny na základě ohledání vozidla většinou provádí znalec z oboru silniční dopravy. Zkušenější policista však může na základě empirických zkušeností již na místě dopravní nehody dedukovat průběh dopravní nehody. Takový policista již ví, k jakému poškození a v jakém rozsahu při konkrétních událostech obvykle dochází.

Otázka č. 7 - Setkáváte se se situací, kdy kvalitní ohledání místa dopravní nehody je následně nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek sloužící k objasnění příčiny dopravní nehody?

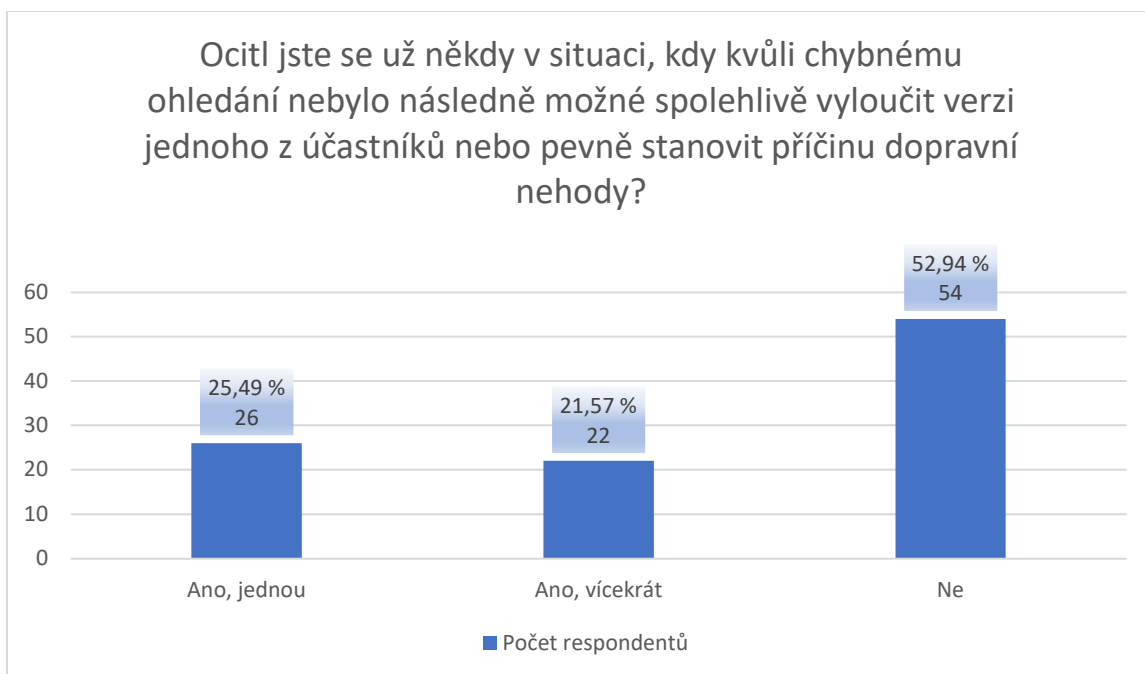


Graf č. 7 - Jak často se policisté setkávají se situací, kdy je ohledání nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 7: 23 (22,55 %) respondentů se často setkává se situací, kdy kvalitní ohledání místa dopravní nehody je následně nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek, 53 (51,96 %) respondentů se setkává se situací, kdy kvalitní ohledání místa dopravní nehody je následně nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek, ale ne příliš často a 26 (25,49 %) respondentů se s výše popsanou situací neseťkává.

Tato situace nastává zpravidla u vážných dopravních nehod a nehod se smrtelným zraněním. Je nezbytné, aby v těchto případech policisté byli obeznámeni o nezastupitelnosti ohledání, byť se s takovou dopravní nehodou (zejména nově nastupující policisté), ještě nemuseli setkat.

Otázka č. 8 - Ocitl jste se už někdy v situaci, kdy kvůli chybnému ohledání nebylo následně možné spolehlivě vyloučit verzi jednoho z účastníků nebo pevně stanovit příčinu dopravní nehody?

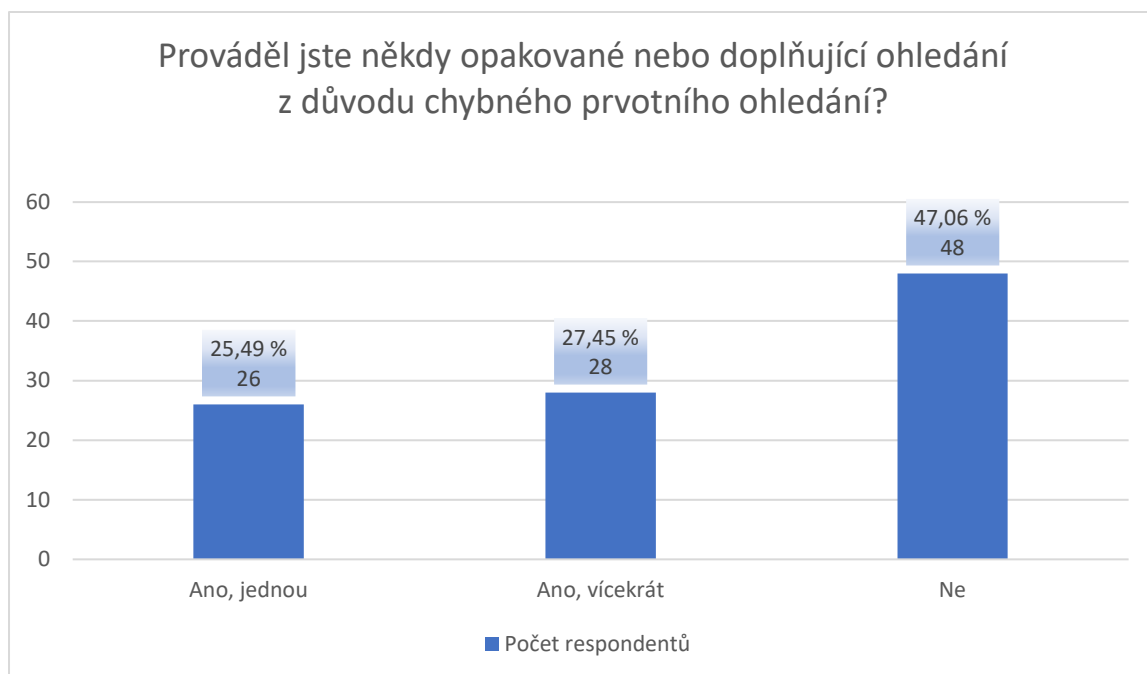


Graf č. 8 - Jak často se policisté setkávají se situací, kdy je ohledání provedeno chybně nebo nedostatečně, což znemožňuje, vzhledem k rozporu ve výpovědích, pevně stanovit příčinu dopravní nehody

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 8: 26 (25,49 %) respondentů se pouze jednou setkali se situací, kdy bylo ohledání provedeno chybně nebo nedostatečně, což znemožňovalo, vzhledem k rozporu ve výpovědích, pevně stanovit příčinu dopravní nehody, 22 (21,57 %) respondentů se vícekrát setkali se situací, kdy bylo ohledání provedeno chybně nebo nedostatečně, což znemožňovalo, vzhledem k rozporu ve výpovědích, pevně stanovit příčinu dopravní nehody a 54 (52,94 %) respondentů se s touto situací nikdy nesešli.

Jak je z výsledků patrné, většina policistů v tomto směru nikdy při stanovování příčiny nepocítila deficit v ohledání, případně pouze jednou.

Otázka č. 9 - Prováděl jste někdy opakované nebo doplňující ohledání z důvodu chybného prvotního ohledání?

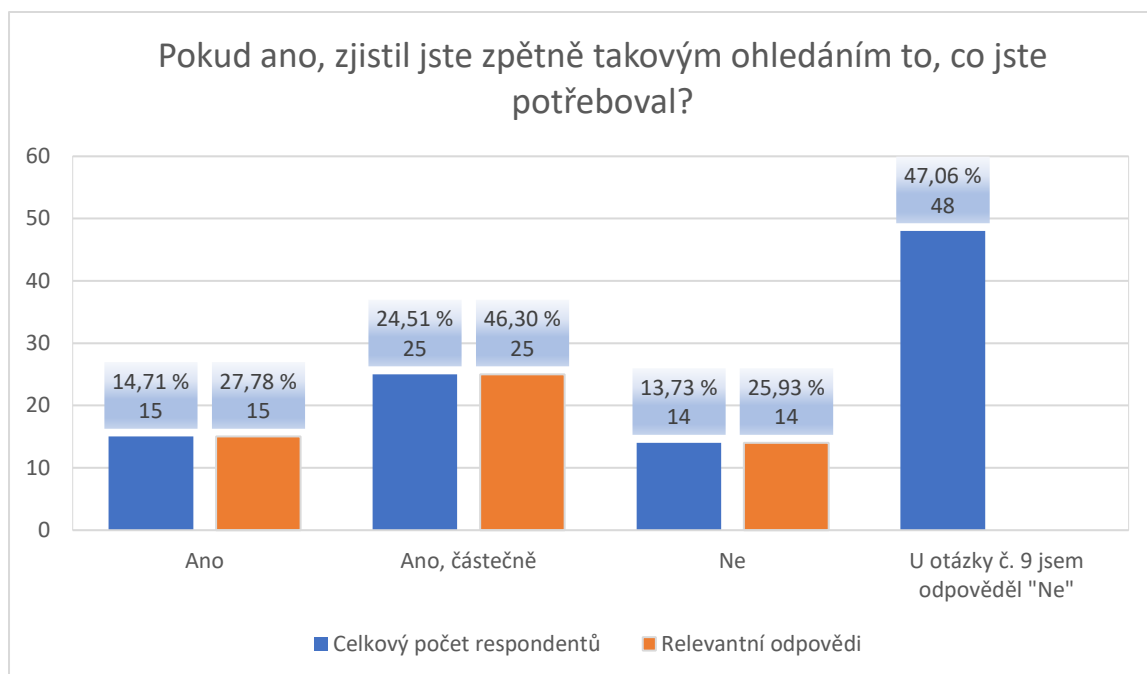


Graf č. 9 - Zkušenost policistů s opakovaným nebo doplňujícím ohledáním z důvodu chybného prvotního ohledání

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 9: 26 (25,49 %) respondentů bylo jednou nuceno provést opakované nebo doplňující ohledání z důvodu chybného prvotního ohledání, 28 (27,45 %) respondentů již vícekrát provádělo opakované nebo doplňující ohledání z důvodu chybného prvotního ohledání a 48 (47,06 %) respondentů nikdy opakované nebo doplňující ohledání neprovádělo.

Téměř polovina policistů nebyla nikdy nucena provádět opakované nebo doplňující ohledání. V opačné perspektivě více jak polovina dotazovaných policistů již zažila situaci, kdy se ohledání nepodařilo provést napoprvé bezchybně. Ohledání je složitou metodou kriminalisticko-praktické činnosti, jejíž umění je potřeba neustále rozvíjet zejména praxí. Vzhledem ke složení respondentů je nutno konstatovat, že zjištěná chybovost není překvapivá.

Otázka č. 10 - Pokud ano, zjistil jste zpětně takovým ohledáním to, co jste potřeboval?



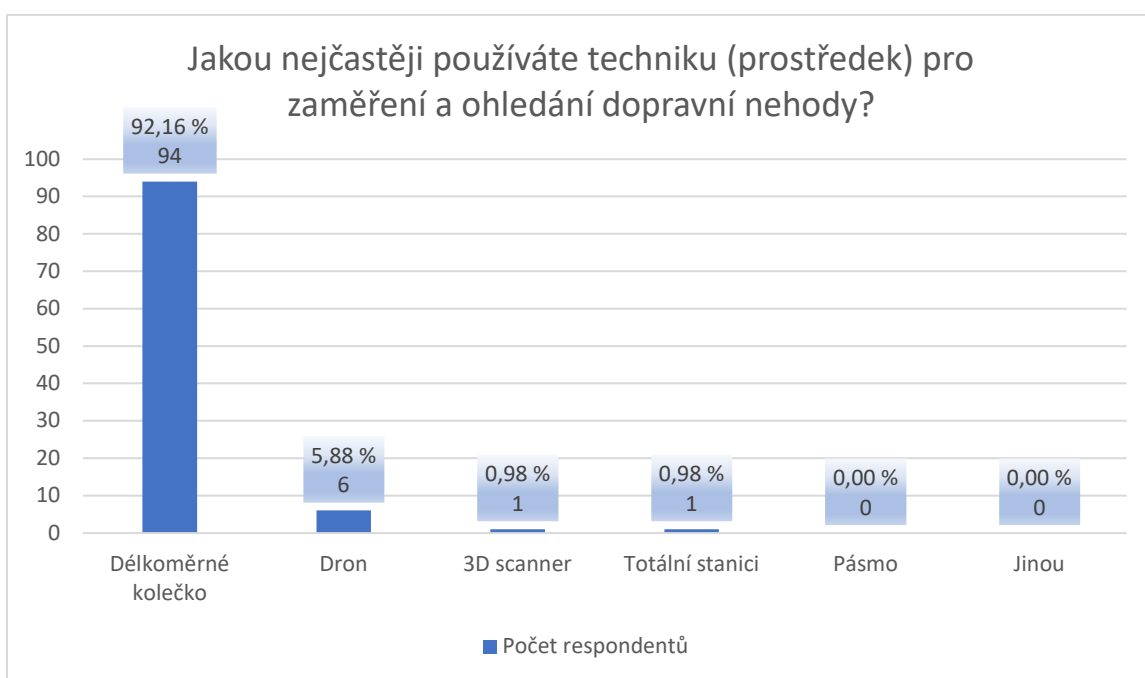
Graf č. 10 - Zkušenost policistů s úspěšností opakovaného nebo doplňujícího ohledání

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 10: 15 (14,71 %) respondentů zjistilo zpětně opakovaným nebo doplňujícím ohledáním to, co potřebovali, 25 (24,51 %) respondentů částečně zpětně zjistilo opakovaným nebo doplňujícím ohledáním to, co potřebovali, 14 (13,73 %) respondentů opakovaným nebo doplňujícím ohledáním zpětně nezjistilo to, co zjistit potřebovalo. 48 (47,06 %) respondentů nikdy opakované nebo doplňující ohledání neprovádělo.

Otázka byla směřována k respondentům, kteří v předchozí otázce (viz graf č. 9) neodpověděli „Ne“. V souladu s předchozí větou na otázku relevantně odpovědělo 54 respondentů, tedy: 15 (27,78 %) respondentů zjistilo zpětně opakovaným nebo doplňujícím ohledáním to, co potřebovali, 25 (46,30 %) respondentů částečně zpětně zjistilo opakovaným nebo doplňujícím ohledáním to, co potřebovali, 14 (25,93 %) respondentů opakovaným nebo doplňujícím ohledáním zpětně nezjistilo

to, co zjistit potřebovalo. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že téměř tři čtvrtiny respondentů alespoň částečně zjistili opakovaným nebo doplňujícím ohledáním to, co zjistit potřebovali.

Otázka č. 11 - Jakou nejčastěji používáte techniku (prostředek) pro zaměření a ohledání dopravní nehody?



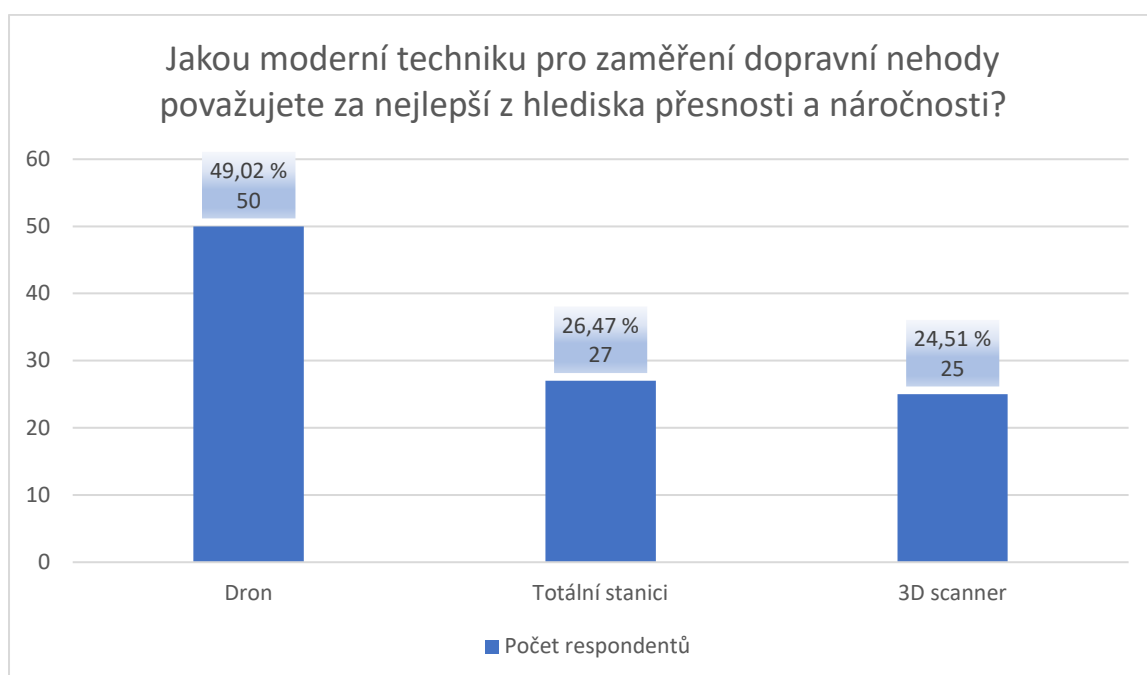
Graf č. 11 - Technika při zaměřování místa dopravní nehody policisty

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 11: 94 (92,16 %) respondentů nejčastěji k zaměření dopravní nehody užívá délkoměrné kolečko, 6 (5,88 %) respondentů nejčastěji k zaměření dopravní nehody užívá dron, 1 (0,98 %) respondent nejčastěji k zaměření dopravní nehody užívá 3D scanner, 1 (0,98 %) respondent nejčastěji k zaměření dopravní nehody užívá totální stanici a žádný z respondentů nejčastěji k zaměření dopravní nehody neuvžívá pásma či jinou zaměřovací techniku.

Přestože v dnešní moderní době policie disponuje různorodými moderními prostředky pro zaměření dokumentaci dopravní nehody, policisté stále dávají

absolutní přednost délkoměrnému kolečku. Toto zjištění si lze nejlépe vysvětlit tím, že se jedná o uživatelsky jednoduchý a časově nejméně náročný prostředek, jehož kvalita měření je stále akceptovatelná.

Otázka č. 12 - Jakou moderní techniku pro zaměření dopravní nehody považujete za nejlepší z hlediska přesnosti a náročnosti?

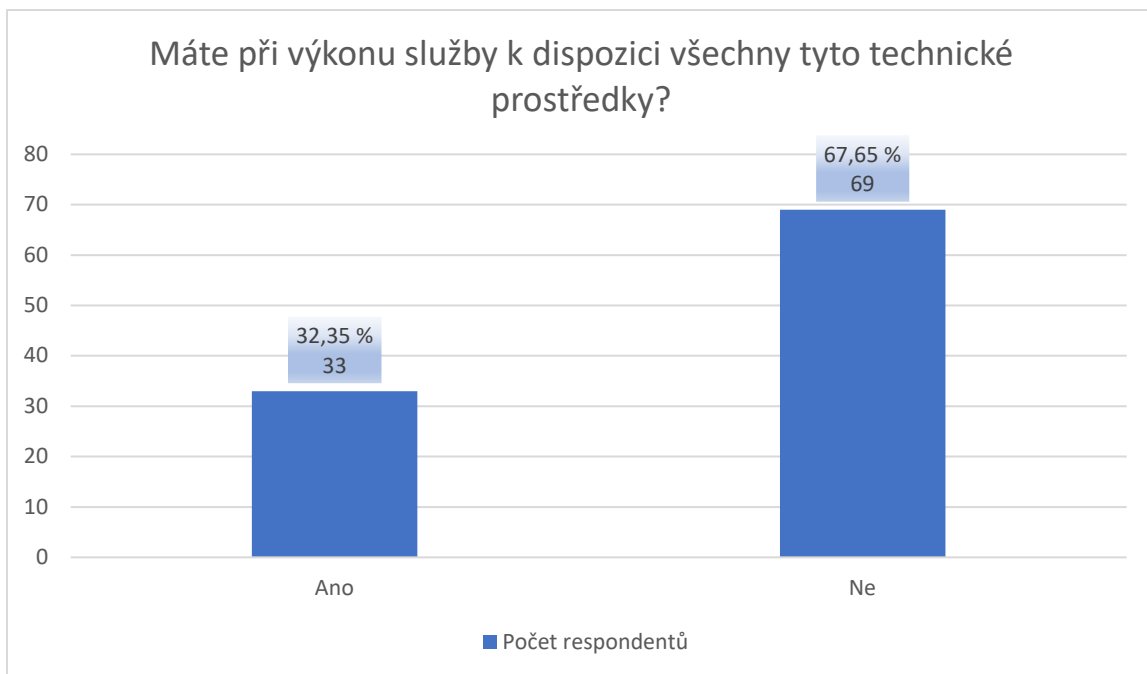


Graf č. 12 - Moderní technika považovaná policisty za nejlepší

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 12: 50 (49,02 %) respondentů za nejlepší z hlediska přesnosti a náročnosti považuje dron, 27 (26,47 %) respondentů za nejlepší z hlediska přesnosti a náročnosti považuje totální stanici a 25 (24,51 %) respondentů považuje za nejlepší z hlediska přesnosti a náročnosti 3D scanner.

Za pozoruhodný lze označit fakt, že s odkazem na graf č. 11 pouhých 6 respondentů označilo dron jako techniku, kterou nejčastěji používá, přičemž v grafu č. 12 téměř 50 % respondentů považuje dron za nejlepší techniku k zaměření dopravní nehody.

Otázka č. 13 - Máte při výkonu služby k dispozici všechny tyto technické prostředky?

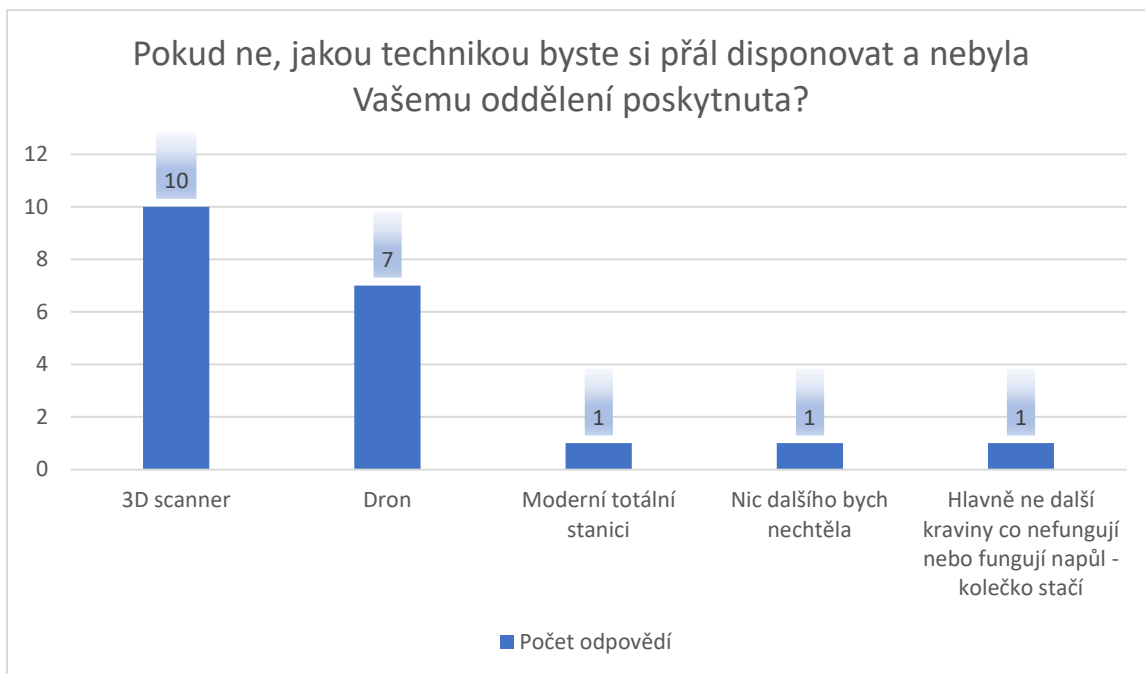


Graf č. 13 - Vyhodnocení otázky, zda mají policisté všechny dříve uvedené prostředky k dispozici

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 13: 33 (32,35 %) respondentů má všechny dříve uvedené moderní technické prostředky sloužící k zaměření dopravní nehody k dispozici a 69 (67,65 %) respondentů tyto prostředky k dispozici nemá.

Poměrně negativní zjištění plynoucí z analýzy odpovědí na tuto otázku lze vysvětlit tím, že u těchto prostředků je vysoká pořizovací hodnota a policie v současné době nemá prostředky na to, aby každý dopravní inspektorát vybavila předmětnou technikou. Dále je důvodem to, že každý z těchto moderních prostředků vyžaduje svým způsobem odborné proškolení k užívání. Zároveň, s přihlédnutím k charakteru odpovědí u grafu č. 11, není v současné době na dopravních inspektorátech poptávka po těchto technologiích.

Otázka č. 14 - Pokud ne, jakou technikou byste si přál disponovat a nebyla Vašemu oddělení poskytnuta?



Graf č. 14 - Vyhodnocení otázky, jaký prostředek by si policisté při výkonu služby přáli

V případě výše uvedené otázky odpovídali respondenti následujícím způsobem - viz graf č. 14: 10 respondentů by si přálo ve službě disponovat 3D scannerem, 7 respondentů by si přálo ve službě disponovat dronem, 1 respondent by si přál ve službě disponovat moderní stanicí. 1 respondent by nechtěl disponovat ničím dalším, než disponuje a 1 respondent výslovně uvedl, že mu při službě stačí délkoměrné kolečko.

Na tuto otázku respondenti odpovídali formou textové odpovědi a zároveň tato otázka byla dobrovolná. Odpovědělo na ni tedy 19,61 % respondentů z celkového počtu respondentů. Nejvíce osob by si přálo disponovat 3D scannerem a dronem, což jsou prostředky, které jsou mezi dopravními inspektoráty rozšířeny nejméně. Totální stanice zmínil pouze jeden disponent, neboť většina dopravních inspektorů tímto zařízením disponuje.

5.2 Celkové zhodnocení

Komplexním porovnáním výsledků jednotlivých otázek mezi sebou lze konstatovat, že bylo zjištěno, že naprostá většina policistů ohledání místa dopravní nehody význam přikládá, byť občasně v situacích ad hoc. Z praxe lze konstatovat, že určité situace precizně provedené ohledání vyžadují více a některé situace méně. Dotazník se soustředil i na to, jak často se do těchto situací policisté dostávají. Z odpovědí, které se k této problematice vztahovaly, vyplývá, že většina policistů se velmi často setkává se situacemi, kdy ohledání je zpravidla jediným pramenem důkazů. Méně často se již dostávají do situace, kdy ohledání výsledky slouží jako klíč pro rozhodnutí mezi dvěma pohledy na stejnou událost. To samé platí i pro situace, kdy je ohledání nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek. S odkazem na výsledky plynoucí z první věty je možné stanovit předpoklad, že si policisté jsou vědomi důležitosti ohledání v těchto případech a jsou schopni mu přikládat zvýšený význam. Při vyhodnocování odpovědí bylo dále, v souladu s cílem dotazníkového šetření, zjištěno, že policisté nejčastěji používají jako prostředek pro zaměření místa dopravní nehody délkoměrné kolečko. Toto si lze vysvětlovat jeho uživatelskou jednoduchostí a rychlostí měření. Zároveň pro jeho užívání, oproti moderním zaměřovacím prostředkům, není potřeba absolvovat zvláštní školení. Z dotazníku je dále patrné, že by policisté tyto moderní prostředky na svých dopravních inspektorátech uvítali, avšak, vzhledem k předchozímu tvrzení, pouze ze zajímavosti.

6 KAZUISTIKA I

Případ, kdy nedostatečné ohledání místa dopravní nehody mělo za následek nemožnost jednoznačně určit viníka dopravní nehody.

Situace na místě:

Tento případ se odehrál v roce 2023 v Plzeňském kraji. V zatáčce na účelové lesní komunikaci došlo k čelnímu střetu osobního automobilu a motocyklu, přičemž bylo z místa hlášeno zranění jedné osoby – řidiče motocyklu Tomáše H.

Hlídka dopravního inspektorátu dorazila na místo dopravní nehody již po příjezdu rychlé záchranné služby a ztotožnila zúčastněné osoby, kterými byli pouze oba řidiči dopravních prostředků. Žádné svědky události se vzhledem k charakteru místa dopravní nehody, kterým byla lesní cesta, nepodařilo nalézt. U zúčastněných osob byla po předchozí výzvě provedena dechová zkouška s výsledkem negativním.

Řidič motocyklu Tomáš H., před jeho převozem do nemocnice uvedl, že jel z jeho pohledu levotočivou zatáčkou po pravé straně vozovky a v okamžiku, kdy si všiml protijedoucího vozidla, tak s motocyklem začal brzdit a protijedoucí osobní automobil do něj narazil v době, kdy s motocyklem již stál.

Po převozu řidiče motocyklu Tomáše H. do nemocnice hlídka dopravního inspektorátu hovořila i s řidičem osobního automobilu Jiřím A. Jiří A. hlídce sdělil, že jel z jeho pohledu pravotočivou zatáčkou, ve které si všiml protijedoucího motocyklu, takže zastavil a čekal, zda řidič motocyklu stihne zabrzdit. Dále uvedl, že řidič motocyklu zabrzdit nestihl a že došlo k nárazu motocyklu do jeho stojícího osobního automobilu. Oba řidiči shodně uvedli, že jeli pomalu, avšak konkrétní rychlost nebyli schopni sdělit.

Hlídka poté zahájila dokumentaci a ohledání místa dopravní nehody včetně obou vozidel. Ohledáním místa bylo zjištěno, že přehlednost v zatáčce je velmi snížena trvalou vegetací – jednalo se o lesní cestu. Z tohoto faktu bylo jasné, že řidiči o sobě museli vědět až bezprostředně před dopravní nehodou. Dále z ohledání vyplynulo, že vozovka má živичný povrch v nezhoršeném stavu. V době dopravní

nehody a při ohledání bylo sucho. Vozovka měla mírný spád. Šířkové poměry zleva doprava byly následující: silniční příkop 2,3 m, vozovka 2,5 m, silniční příkop 2,2 m. Žádné dopravní značení ani zařízení se v místě dopravní nehody nenacházelo.

Obě vozidla byla po dopravní nehodě v nezměněném postavení. Osobní automobil byl poškozen uprostřed přední části (na předním nárazníku a kapotě) formou deformace směrem dovnitř vozidla. Motocykl měl poškozené přední kolo, přední blatník a vidlici. Postavení vozidel bylo cca uprostřed komunikace, neboť jak vyplývá z výše uvedeného, šířka vozovky byla téměř odpovídající šířce osobního automobilu.

Hlídky na místě nezjistila žádné trasologické stopy a jako jediné stopy označila obě vozidla. Poloha těchto vozidel byla zaměřena délkoměrným kolečkem – pravoúhlou metodou. Na místě byla pořízena fotografická dokumentace a byl vypracován náčrtek dopravní nehody viz obrázek č. 3.

Následná etapa šetření:

Při následné etapě šetření bylo po podání vysvětlení řidičů Tomáše H. a Jiřího A. patrné, že jejich výpovědi se v popisu průběhu dopravní nehody značně odlišují. Oba řidiči totiž nadále tvrdili, že k nárazu došlo v době, kdy s jejich vozidlem stáli.

Vzhledem k faktu, že na místě nebylo zjištěno žádných svědků události, ani jedno z vozidel nedisponovalo palubní kamerou a zároveň byla fotograficky zadokumentována a následně ohledána pouze situace, v níž byla obě vozidla v nezměněné poloze po dopravní nehodě, nebylo možné objasnit rozpory v těchto výpovědích a spolehlivě označit viníka dopravní nehody. Věc byla následně odložena.

Resumé:

Pokud by hlídka na místě ohledání provedla pečlivěji a místo dokumentovala při odstraňování a po odstranění poškozených vozidel, bylo by velmi pravděpodobně možné podchytit stopy pod zúčastněnými vozidly. Pokud by byl osobní automobil při dopravní nehodě v pohybu, jistě by se místo střetu nacházelo pod tímto

7 KAZUISTIKA II

Případ, kdy správně provedeným ohledáním vozidla byla vyloučena verze účastníka dopravní nehody plynoucí z jeho výpovědi.

Situace na místě:

Tento případ se odehrál v roce 2023 v Plzeňském kraji. Na silnici první třídy došlo k nárazu přední části osobního automobilu výrobní značky Volvo, řízeného řidičkou Janou K., do zadní části osobního automobilu výrobní značky Mitsubishi (řízeného řidičem Janem S.) stojícího v koloně vozidel, které bylo vlivem nárazu uvedeno do pohybu vpřed, při kterém došlo k nárazu jeho přední části do zadní části před ním stojícího nákladního automobilu výrobní značky MAN řízeného řidičem Josefem F. Dopravní nehoda se obešla bez zranění.

Hlídka dopravního inspektorátu se na místo dostavila v okamžiku, kdy všechna zúčastněná vozidla byla po dopravní nehodě stále v neměnném postavení. Všechna tři vozidla stála ve svém jízdním pruhu a měla od sebe navzájem rozestup cca 1 metr. Na místě se zároveň nacházela hlídka obvodního oddělení PČR, která řídila provoz, neboť jednak byl jeden jízdní pruh z důvodu této dopravní nehody zablokovaný a jednak byl provoz v místě značný.

Ze strany dopravního inspektorátu bylo na místě provedeno ohledání, pořízena fotografická dokumentace a proběhlo zaměření dopravní nehody délkoměrným kolečkem. Naměřené hodnoty byly zaneseny do vypracovaného náčrtku dopravní nehody viz obrázek č. 4. Zároveň byli ztotožněni účastníci dopravní nehody a byla s nimi provedena dechová zkouška s negativním výsledkem. Svědci události se na místě nenacházeli.

Po těchto úkonech došlo k přemístění poškozených vozidel mimo komunikaci a úplnému zprůjezdnění vozovky.

Ohledáním zúčastněných vozidel bylo zjištěno, že došlo k poškození přední části osobního automobilu Volvo, přední a zadní části osobního automobilu Mitsubishi a zadní části nákladního automobilu MAN.

U osobního automobilu Volvo došlo k poškození přední části v podobě poškození

předního nárazníku včetně mlhových světel, masky chladiče, kapoty a plastových uchycení obou předních světlometů. U osobního automobilu Mitsubishi došlo k poškození zadního nárazníku a víka zavazadlového prostoru. Dále došlo k mírnému poškození předního nárazníku. U nákladního vozidla MAN došlo k poškození zadní zábrany proti podjetí, avšak pouze formou otěru laku.

Ohledáním místa dopravní nehody nebylo zjištěno žádných trasologických ani jiných upotřebitelných stop. Zároveň nebylo zjištěno žádných závad v přehlednosti v místě dopravní nehody, ani jiných okolností, které by měly vliv na vznik dopravní nehody. Úsek dopravní nehody byl v mírném stoupání ve směru jízdy zúčastněných vozidel.

Hlídka dopravního inspektorátu se po provedení výše uvedených úkonů vydala z důvodu časové tísně na místo jiné vážné dopravní nehody, aniž by věc s účastníky projednala na místě v příkazním řízení, nebo provedla jejich výsledky. Účastníci byli pouze poučeni o tom, že budou v nejbližší době kontaktováni za účelem dořešení události.

Následná etapa šetření:

V následné etapě šetření podali řidiči Jana K., Jan S. a Josef F. vysvětlení dle § 61 zákona o PČR.

Josef F. mimo jiné uvedl, že si dopravní nehody, vzhledem k její povaze a charakteru vozidla, které řídil, vůbec nevšiml a dozvěděl se o ní až v okamžiku, kdy ve zpětném zrcátku viděl, jak řidiči vozidel za ním vystupují a hádají se. Zároveň uvedl, že v době dopravní nehody stál v koloně vozidel.

Jan S. uvedl, že v inkriminované době řídil jeho osobní automobil výrobní značky Mitsubishi na předmětné silnici první třídy a při dojíždění kolony stojících vozidel pozvolna brzdil, až bezpečně zastavil kousek za posledním stojícím vozidlem, kterým byl nákladní automobil výrobní značky MAN. Dále uvedl, že v okamžiku, kdy s jeho vozidlem již stál a čekal, až se kolona vozidel před ním rozjede, tak koukal do zpětného zrcátka, ve kterém viděl, že se k němu blíží nějaké vozidlo, které nezpomaluje. Následně ucítil náraz zezadu, kterým byl odhozen na nákladní automobil stojící před ním. Vlivem tohoto odhození došlo k nárazu přední části jeho vozidla do zadní části vozidla MAN a následnému pohybu zpět vlivem

stoupání komunikace v jeho směru jízdy. Dále uvedl, že vozidlo po nárazu zabrzdil cca 1 metr za nákladním vozidlem a vystoupil z něj.

Jana K. k situaci před dopravní nehodou, v souladu s výpověďmi ostatních účastníků, uvedla, že se v místě dopravní nehody nacházela kolona stojících vozidel. K samotnému průběhu dopravní nehody však uvedla, že vozidlo jedoucí před ní, tedy osobní automobil Mitsubishi, nedobrzdl za před ním jedoucím nákladním automobilem, do kterého přední částí narazil, a vlivem tohoto nárazu bylo vozidlo odhozeno na přední část jejího automobilu. Na dopravní nehodě se tedy vinna necítila.

Vzhledem ke značným rozporům mezi těmito výpověďmi nebylo možno ze strany PČR věc vyřešit v příkazním řízení, a tak byla věc dopravní nehody oznámena k projednání příslušnému městskému úřadu, který nechal vypracovat znalecký posudek.

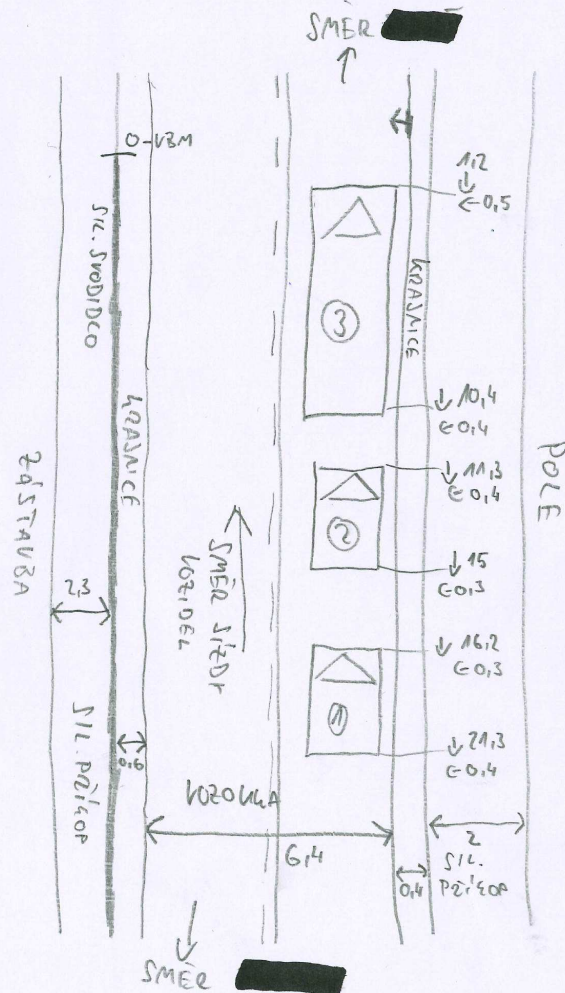
Znalec z oboru silniční dopravní mimo jiné v posudku na základě protokolu o ohledání konstatoval, že vzhledem k charakteru poškození vozidel lze spolehlivě vyloučit průběh dopravní nehody, jak jej Jana K. popsala. Zároveň konstatoval, že mechanismus dopravní nehody odpovídá tomu, jak jej popsal Jan S.

Resumé:

Díky řádnému ohledání a zadokumentování dopravní nehody ze strany hlídky dopravní policie bylo možno ve věci spolehlivě určit viníka dopravní nehody, přestože se výpovědi účastníků v otázce průběhu dopravní nehody značně rozcházely.

NÁČRTEK DOPRAVNÍ NEHODY ZE DNE [REDAKCE]
 SIL. Č. [REDAKCE] MEZI OBCEMI [REDAKCE] A [REDAKCE]
 Č. J.: [REDAKCE]

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
 KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE
 PLZEŇSKÉHO KRAJE
 DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT
 [REDAKCE]



- 0-VBM-KONEC SIL. SVODIDLA
- 1- OA VOLVO RZ: [REDAKCE]
- 2- OA MITSUBISHI RZ: [REDAKCE]
- 3- OA MAN RZ: [REDAKCE]

VPRACOVAL: [Signature]

PŘÍTOMEN: [Signature]

Obrázek č. 4 - Náčrtek místa dopravní nehody (zdroj: vlastní)

ZÁVĚREČNÁ ČÁST

8 KONCEPCE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Prevence dopravní nehodovosti a snižování mortality je jedna z globálních priorit. Na evropské úrovni byla v roce 1995 představena Vize Nula, která stanovila cíl, že v roce 2020 nezemře v souvislosti s dopravní nehodou ani jeden člověk. Později byl tento cíl posunut k roku 2050. Každá země EU má tuto vizi jako základ zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích. Vize Nula zakotvila princip, že chyby v provozu nesmějí být trestány smrtí. Systém silniční dopravy musí počítat s tím, že lidé dělají chyby, a současně musí být koncipován tak, aby vlivem těchto chyb nedocházelo k těžkým a smrtelným zraněním.³⁷

Na základě Vize Nula si země stanovily své národní strategie bezpečnosti silničního provozu, které směřují k dosažení cílů stanovených Vizí Nula. Evropská komise ve svém klíčovém dokumentu „Next steps towards ‘Vision Zero’“ zároveň hovoří o principu sdílené odpovědnosti, kdy každý subjekt podílející se na této problematice hraje svoji roli.³⁸ V České republice je v současné době stanovena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2021 až 2030. Ve strategii jsou stanoveny jednotlivé pilíře, které mají vliv na následky dopravních nehod a je nezbytné na ně zaměřovat pozornost. Jedná se o účastníky provozu, infrastrukturu, vozidla a technologie a o systémová opatření.³⁹ Tato strategie je doplněna o akční plány, které jednotlivým subjektům ukládají úkoly k provedení včetně termínu, do kterého mají být provedeny.

Strategickým cílem výše uvedené strategie je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod na polovinu, tzn. v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020. Strategie má zároveň za cíl snížit celoplošné náklady plynoucí z dopravní nehodovosti, a to jak

³⁷ VISION ZERO - Vize nula. BESIP [online]. © 2022. [cit. 2023-10-19]. Dostupné z: <https://besip.cz/vizenula/vision-zero>

³⁸ Next steps towards ‘Vision Zero’. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020. ISBN: 978-92-76-13219-6.

³⁹ Národní strategie BESIP 2021-2023. Praha: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP. 2020.

náklady přímé, tak náklady nepřímé. Náklady přímé lze charakterizovat jako náklady na zdravotnictví, hasiče, policii, pojišťovny a soudy. Nepřímé náklady jsou ztráty na produkci, sociální výdaje a náhrada škody stanovená soudy.

8.1 Vybrané formy prevence na území České republiky

V současné době je prevence nehodovosti realizována na několika úrovních, a to různými subjekty. V kapitole 2.2 bylo pojednáno o prevenci formou dopravní výchovy a vzdělávání. Dalšími neopomenutelnými způsoby prevence je preventivní činnost Policie České republiky a různé kampaně zaměřené na prevenci.

8.1.1 Preventivní činnost ze strany Policie České republiky

Neodmyslitelnou formou prevence jsou vykonávaná opatření ze strany Policie České republiky. Jedná se zejména o dohled na silniční provoz, organizace a řízení silničního provozu, dopravně inženýrské činnosti, dopravně správní činnost a mediální komunikaci.⁴⁰

Dohled nad silničním provozem je základní činností služby dopravní policie a rozděluje se na letecký, viditelný a skrytý.⁴¹ Každý z těchto forem dohledu na silniční provoz má své využití v konkrétních situacích při sledování určitého cíle. Ze strany PČR jsou dále realizovány dopravně bezpečnostní akce a opatření zaměřené buďto na protiprávní jednání v obecné rovině, nebo na konkrétní druh protiprávního jednání.

Organizace a řízení provozu prostřednictvím PČR má svoji nezastupitelnou roli. Tato činnost dopravní policie má z historického hlediska velmi hluboké kořeny sahající až k jejímu vzniku.⁴² Dnes je tato činnost realizována spíše v případech

⁴⁰ PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně Bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-24-X.

⁴¹ Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

⁴² MACHUTOVÁ, Marcela, et al. Století dopravní policie. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021. ISBN: 978-80-906693-8-3.

výpadku či údržby světelné křižovatky, případně při řízení provozu v mimořádné situaci, jako je například dopravní nehoda.

Dopravně inženýrské činnosti jsou již specializovanou činností, kterou vykonává dopravní inženýr při dopravním inspektorátu. Tato činnost se soustředí především na vyhledávání závad v komunikaci, v jejím dopravním značení, vyhledávání nebezpečných úseků pozemní komunikace a na snahy o jejich nápravu. Zároveň se podílí na nových výstavbách formou vydávání stanovisek k bezpečnosti v rámci silničního provozu.

Dopravně správní činnost má nezastupitelnou roli v oblasti evidence silničních dopravních nehod, jakožto i ve zpracování statistických rozborů a přehledů dopravní nehodovosti.⁴³ Tato činnost je, byť se na první pohled tak nemusí jevit, jednou z nejdůležitějších oblastí činností dopravní policie. Na základě statistických dat dopravní nehodovosti jsou následně definovány nehodové úseky, což jsou úseky, kde se odehrály:

- nejméně 3 nehody s osobními následky za 1 rok,
- nejméně 3 nehody stejného typu s osobními následky za 3 roky nebo
- nejméně 5 nehod stejného typu za 1 rok.⁴⁴

Na těchto úsecích je následně vykonáván zvýšený dohled a jsou přijata opatření ke snížení nehodovosti v těchto místech. Statistika dopravní nehodovosti má zároveň i evaluační charakter vůči opatřením, která plynou z Národní strategie BESIP.

Mediální komunikace má svůj význam jednak na poli informování veřejnosti ohledně okamžité dopravní nehodovosti, jednak v sobě nese i edukativní charakter vůči cílovým skupinám.

⁴³ PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně Bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-24-X.

⁴⁴ ANDRES, Josef, et al. Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. ISBN 80-902141-9-3.

8.1.2 Kampaně zaměřené na prevenci

V současnosti na území České republiky probíhá několik dopravně preventivních kampaní, které směřují vůči vybraným skupinám řidičů jak motorových, tak nemotorových vozidel. Dobrá kampaň by měla splňovat kritérium konkrétnosti, měla by směřovat vůči určité skupině a měla by být správně evaluována. Nejrozšířenějšími a nejnámějšími kampaněmi jsou v současné době „Dám respekt“ a „13 minut“.

„Dám respekt“ je kampaň směřována vůči cyklistům a řidičům motorových vozidel. Záměrem této kampaně je poučit výše uvedené skupiny o tom, že je nezbytné se na vozovce navzájem respektovat. Jinými slovy, vozovka nepatří ani jedné skupině řidičů. Z této kampaně vyplývá, že cyklisté jsou zranitelnými účastníky silničního provozu a není žádoucí je ohrožovat jen pro jejich pomalou rychlost nebo ne zcela správné chování. Zároveň je zde i apel na cyklisty, aby se na vozovce chovali ukázněně, užívali cyklostezky a nejezdili vedle sebe, nýbrž za sebou. Logo kampaně viz obrázek č. 5.



Obrázek č. 5 - Logo kampaně Dám respekt (zdroj: www.damrespekt.cz, 2021)

Kampaň „13 minut“ je směřována vůči řidičům osobních vozidel a apeluje na tyto řidiče, aby se zamýšleli nad účelností rychlé jízdy a v mysli si srovnávali, zda není lepší dojet do cíle o chvíli později než vůbec. Jinými slovy tato kampaň říká, že rychlost může zabíjet. Ze statistického hlediska je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod právě rychlost. Ke kampani vznikl i dokumentární film, kde reální lidé, kteří zavinili těžkou dopravní nehodu, vypráví své příběhy a vkládají do kampaně emoce. Logo kampaně viz obrázek č. 6.



Obrázek č. 6 - Logo kampaně 13 minut (zdroj: www.13minut.cz, 2022)

Z historického hlediska si lze připomenout ještě kampaň „Nemyslíš - zaplatíš“, jejíž poněkud drastické záběry se zapsaly do paměti mnoha lidí. Tato kampaň byla posléze stažena z mediálního prostředí.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo pojednat o nejčastějších příčinách a způsobech zavinění silničních dopravních nehod řidiči silničních motorových vozidel.

Čtenáři byli nejprve postupně seznámeni se základní terminologií vážící se k dané problematice a následně o faktorech působících na řidiče při řízení vozidla, které se k problematice dopravních nehod neodmyslitelně váží. Byly zde popsány mnohé subjektivní a objektivní faktory mající vliv na dopravní nehodovost.

V hlavní části práce bylo pojednáno o nejčastějších příčinách dopravních nehod, jako jsou nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti a nesprávné předjíždění, které byly dle četnosti řazeny chronologicky od nejčastějších příčin po nejméně časté. Zároveň byla tato četnost podložena statistickými daty.

Praktická část práce byla věnována ohledání. Provádění ohledání, jakožto kriminalisticko-taktické metody, je při vyšetřování dopravních nehod nezbytností a je potřeba, aby ji vyšetřující policisté realizovali co nejsvědomitěji. V policejní praxi ohledání poskytuje objektivní náhled na situaci a je z něj potřeba při určování příčiny a viníka dopravní nehody vycházet. V souladu s tímto tvrzením bylo koncipováno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo zjistit, jakou váhu policisté ohledání přikládají, jaké s ním mají praktické zkušenosti a jaké technické prostředky při něm využívají. V kazuistikách v rámci této praktické části byly na jednotlivých případech demonstrovány následky dobře provedeného ohledání a špatně provedeného ohledání.

Závěrečná část diplomové práce byla věnována dopravně preventivní činnosti, která se k dopravním nehodám neodmyslitelně váže. Nevyvratitelně lze tvrdit, že předcházení dopravních nehod, tedy odvrácení jednání, které k příčině dopravní nehody vede, je zcela nezbytná činnost. Jinými slovy je lepší těmto událostem předcházet, než je následně muset řešit.

Práce jako celek jednotlivých vybraných aspektů dopravní nehody poskytuje čtenáři ucelený obrázek o dané problematice a její využití je spatřováno spíše směrem k policistům zabývajících se šetřením a vyšetřováním dopravních nehod, kteří mají zájem o zkvalitnění vlastní práce a zjištění nových poznatků o této

problematice. Práce však může i laické společnosti poskytnout zajímavé informace ohledně dopravní nehodovosti, příčinách dopravních nehod a o možnostech jejich předcházení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Publikace

ANDRES, Josef, et al. Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. ISBN 80-902141-9-3.

CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor person. práce a vzdělávání, 1998.

KOMÁREK, Jindřich. Bezpečnost silničního provozu I. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

KRUGER, Justin; DUNNING, David. Unskilled and unaware of it: How difficulties in recognizing one's own incompetence lead to inflated self-assessments. American Psychological Association: Journal of Personality and Social Psychology, 1999. ISSN 1939-1315.

MACHUTOVÁ, Marcela, et al. Století dopravní policie. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021. ISBN: 978-80-906693-8-3.

Národní strategie BESIP 2021-2023. Praha: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP. 2020.

Next steps towards 'Vision Zero'. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020. ISBN: 978-92-76-13219-6.

PAVLÍČEK, Kamil. Policejně dopravně bezpečnostní činnost z teoretického a vývojového hlediska. Praha: Policejní akademie ČR, 2003. ISBN 80-7251-140-8.

PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně Bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police history, 2005. ISBN 80-86477-24-X.

PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ. Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část). Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

POLCAR, Miroslav. Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie ČR v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.

PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

Statistická ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2022.

ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.

ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. Soudní znalectví v silničním provozu. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0.

ŠTIKAR, Jiří; ŠMOLÍKOVÁ, Jana a HOSKOVEC, Jiří. Psychologie v dopravě. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.

Zákony, vyhlášky a interní akty řízení

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Internetové zdroje

Hodnocení hustoty dopravy (stupni 1 až 5). Global assistance [online]. © 2010. [cit. 2023-09-22]. Dostupné z: <https://www.na1220.cz/novinky/hodnoceni-hustoty-dopravy-stupni-1-az-5>

VISION ZERO - Vize nula. BESIP [online]. © 2022. [cit. 2023-10-19]. Dostupné z: <https://besip.cz/vizenula/vision-zero>

www.13minut.cz

www.damrespekt.cz

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 - Schéma aktivní bezpečnosti vozidla.....	11
Obrázek č. 2 - Schéma pasivní bezpečnosti vozidla.....	12
Obrázek č. 3 - Náčrtek místa dopravní nehody.....	68
Obrázek č. 4 - Náčrtek místa dopravní nehody.....	72
Obrázek č. 5 - Logo kampaně Dám respekt.....	76
Obrázek č. 6 - Logo kampaně 13 minut.....	77

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 - Délka trvání služebního poměru u PČR respondentů.....	51
Graf č. 2 - V rámci kterého Krajského ředitelství policie respondenti slouží.....	52
Graf č. 3 - Počet dopravních nehod, který respondenti ročně na odděleních evidují.....	53
Graf č. 4 - Vnímání významu ohledání respondenty.....	54
Graf č. 5 - Jak často se policisté setkávají se situací vyžadující stanovení příčiny na základě ohledání.....	55
Graf č. 6 - Jak často se policisté setkávají se situací, při které je nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání vozidla.....	56
Graf č. 7 - Jak často se policisté setkávají se situací, kdy je ohledání nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek.....	57
Graf č. 8 - Jak často se policisté setkávají se situací, kdy je ohledání provedeno chybně nebo nedostatečně, což znemožňuje, vzhledem k rozporu ve výpovědích, pevně stanovit příčinu dopravní nehody.....	58
Graf č. 9 - Zkušenost policistů s opakovaným nebo doplňujícím ohledáním z důvodu chybného prvotního ohledání.....	59
Graf č. 10 - Zkušenost policistů s úspěšností opakovaného nebo doplňujícího ohledání.....	60
Graf č. 11 - Technika při zaměřování místa dopravní nehody policisty.....	61
Graf č. 12 - Moderní technika považovaná policisty za nejlepší.....	62
Graf č. 13 - Vyhodnocení otázky, zda mají policisté všechny dříve uvedené prostředky k dispozici.....	63
Graf č. 14 - Vyhodnocení otázky, jaký prostředek by si policisté při výkonu služby přáli.....	64

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 - Statistická data nesprávného způsobu jízdy.....	37
Tabulka č. 2 - Statistická data nepřiměřené rychlosti.....	41
Tabulka č. 3 - Statistická data nedání přednosti v jízdě.....	44
Tabulka č. 4 - Statistická data nesprávného předjíždění.....	47

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 - vzor dotazníku

Dotazník k DP "Příčiny a zavinění silničních dopravních nehod" pro příslušníky sloužící na SDN

1 Kolik let sloužíte u PČR?

1 - 3 4 - 6 7 - 10 11 - 15 16 a více

2 V rámci kterého Krajského ředitelství policie sloužíte?

<input type="checkbox"/> hlavního města Prahy	<input type="checkbox"/> Středočeského kraje	<input type="checkbox"/> Libereckého kraje	<input type="checkbox"/> Karlovarského kraje	<input type="checkbox"/> Královéhradeckého kraje
<input type="checkbox"/> Jihočeského kraje	<input type="checkbox"/> Ústeckého kraje	<input type="checkbox"/> Pardubického kraje	<input type="checkbox"/> Olomouckého kraje	<input type="checkbox"/> Moravskoslezského kraje
<input type="checkbox"/> Jihomoravského kraje	<input type="checkbox"/> Plzeňského kraje	<input type="checkbox"/> kraje Vysočina	<input type="checkbox"/> Zlínského kraje	

3 Kolik dopravních nehod na Vašem oddělení ročně evidujete?

do 150 150 - 300 300 - 600 600 - 1500 1500 a více

4 Považujete Vy osobně ohledání místa dopravní nehody a vozidel za významné?

Ano, vždy Ano, většinou Ano, ale zřídka Ne

5 Setkáváte se se situací, kdy bylo nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání místa (např. zavinění neznámým pachatelem který z místa ujel)?

Ano, setkávám se s touto situací často Ano, ale ne příliš často Ne, s takovou situací se nesečkávám

6 Setkáváte se se situací, kdy bylo nezbytné zjišťovat příčinu DN na základě ohledání vozidla (např. rozporů ve výpovědích účastníků)?

Ano, setkávám se s touto situací často Ano, ale ne příliš často Ne, s takovou situací se nesečkávám

7 Setkáváte se se situací, kdy kvalitní ohledání místa dopravní nehody je následně nepostradatelným podkladem pro znalecký posudek sloužící k objasnění příčiny dopravní nehody?

Ano, setkávám se s touto situací často Ano, ale ne příliš často Ne, s takovou situací se nesečkávám

8 Ocitl jste se už někdy v situaci, kdy kvůli chybnému ohledání nebylo následně možné spolehlivě vyloučit verzi jednoho z účastníků nebo pevně stanovit příčinu dopravní nehody?

Ano, jednou Ano, vícekrát Ne

9 Prováděl jste někdy opakované nebo doplňující ohledání z důvodu chybného prvotního ohledání?

Ano, jednou Ano, vícekrát Ne

10 Pokud ano, zjistil jste zpětně takovým ohledáním to, co jste potřeboval?

Ano Ano, částečně Ne U otázky č. 9 jsem odpověděl "Ne"

11 Jakou nejčastěji používáte techniku (prostředek) pro zaměření a ohledání dopravní nehody?

Délkoměrné kolečko Pásmo Totální stanici Dron 3D scanner Jinou

12 Jakou moderní techniku pro zaměření dopravní nehody považujete za nejlepší z hlediska přesnosti a náročnosti?

Totální stanici Dron 3D scanner

13 Máte při výkonu služby k dispozici všechny tyto technické prostředky?

Ano Ne

14 Pokud ne, jakou technikou byste si přál disponovat a nebyla Vašemu oddělení poskytnuta?