

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O.P.S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ZPŮSOBY ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD PO 1.1.2011
A JEJICH PŘÍNOS**

Autor práce: Lenka Bučková

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinované studium

Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Janu Bouchalovi za připomínky, rady a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

BUČKOVÁ, L. *Způsoby šetření dopravních nehod po 1. 1. 2011 a jejich přínos: bakalářské práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s., 2011. 58 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jan Bouchal.

Klíčová slova: dopravní nehody, multidisciplinární, statistika

Předložená bakalářská práce se zabývá problematikou dopravních nehod. V obecné rovině se zde zabývám pojmem „dopravní nehoda“, dále jejich dělením a způsoby šetření. Následně se v práci již specificky věnuji dopravním nehodám silničním, kdy popisují trestněprávní aspekty nehod, dělení nehod podle způsobu vzniku a s tímto související šetření dopravních nehod a ohledání místa nehody. Cílem bakalářské práce je v teoretické části systémová analýza nehodovosti za období leden až duben roku 2011 a porovnání se stejným obdobím roku 2010. Cílem praktické části je statistika dopravních nehod, metodika průzkumu formou dotazníku a výsledky šetření. V závěru je shrnuta zkoumaná problematika a jsou zde nastíněny perspektivy a možnosti dalšího vývoje.

Podnětem pro výběr tématu bylo stále častěji se vyskytující problematika vyšetřování dopravních nehod z hlediska právního a neustále se měnících legislativních změn. Při podrobnějším zkoumání dané problematiky se zákonitě narazí na problém související s nedostatkem informací o tomto druhu dopravně správní činnosti. Proto vyvstává v úvahu i otázka jisté, alespoň minimální základní osvěty ze strany zákonodárců, jež mají chránit ztráty na životech, lidské utrpení, dopad na životní prostředí, značné hmotné škody, ztráty ekonomických a sociálních příležitostí jako následek dopravní nehody. Přípravovaná bakalářská práce si klade za cíl vytvoření hlubší analýzy problematiky dopravních nehod. Na základě hlubšího poznání řešené problematiky vytvořit návrh řešení a postupů, jejichž realizací bude možno dosáhnout podstatně vyššího stupně zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to nejenom v rámci České republiky, ale i ve stále se rozšiřujícím systému zemí Schengenské dohody a Evropské unie. Přínos bakalářské práce lze spatřovat v rovině teoretické i praktické.

ABSTRAKT

BUČKOVÁ. L. *The ways of the traffic accidents investigation after the date 1.1.2011 and their contribution : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o.p.s., 2011. 58 p. Supervisor : JUDr. Jan Bouchal

Key words: traffic accidents, multidisciplinary, statistics

Traffic accidents – „ The ways of the traffic accidents investigation after the date 1.1.2011 and their contribution „

Brno 2011. Number of pages is 40.

The bachelor thesis deals with problems of the traffic accidents investigation. In general I work with the notion “the traffic accident“, as well as their division and methods of investigation. Then I devote specifically to road traffic accidents in my work, dividing of traffic accidents according to their formation, traffic accidents investigation and examination of the place of accidents. The aim of my work in the theoretical part is the system analysis of accidents for the period from January to April 2011 and comparing to the same period of the year 2010. The aim of the practical part is the statistics of traffic accidents, the methodology of a survey by a questionnaire and survey results, possibilities and prospects for further development. In late end there is a summary of surveyed problems and there are mentioned some horizons and possibilities of further development.

The stimulant for the choice of the theme were more and more frequently occurring problems of the traffic accidents investigation in terms of law and law changes changing on and on. While detailed searching of existing problems one must definitely encounter a problem related to lack of information about this kind of traffic and administrative activity. That is why there turns up in thought a question of certain, at least minimum basic further education on the part of lawmakers who should protect casualties, human suffering, an impact to the environment, considerable material damages, losses of economical and social chances resulting from traffic accidents. The graduate essay makes the formation of a deeper analysis of traffic accidents its aim. Following the deeper understanding of the analysed problems the aim is to set up a project of solutions and procedures which, when realised, will be able to reach considerably higher level of road safety and flow of traffic guarantee not only in the frame of the Czech Republic, but also in the expanding system of Schengen settlement countries and European Union. The contribution of the essay can be seen in the theoretical as well as practical level.

OBSAH

1	CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	9
1.1	VYMEZENÍ CÍLŮ PRÁCE.....	9
2	OBLASTI ČLENĚNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	10
2.1	Silniční	10
2.2	Železniční.....	10
2.3	Letecká	10
2.4	Plavební.....	11
3	SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA	12
3.1	Základní pojmy	12
3.1.1	Dopravní nehoda	12
3.1.2	Účastník dopravní nehody.....	12
3.1.3	Řidič	12
3.2	Povinnosti řidiče	12
3.3	Povinnosti účastníků dopravní nehody	13
3.4	Případy nepovažované za dopravní nehody.....	13
3.5	Dle způsobu vzniku.....	14
3.6	Dle způsobu vyšetřování	14
4	OHLEDÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY A DRUHY STOP.....	16
4.1	Dělení stop	17
4.1.1	Stopy paměťové	17
4.1.2	Stopy materiální	18
5	TRESTNĚ PRÁVNÍ ASPEKTY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	20
5.1	Praktické příklady porušení povinnosti ze soudní praxe.....	21
6	METODIKA PRŮZKUMU	23
6.1	Charakteristika souboru	23

6.2	Informovanost respondentů o nehodovosti na pozemních komunikacích v české republice	23
6.3	Výsledky průzkumu a šetření	24
7	VÝCHODISKA ŘEŠENÍ CÍLŮ PRÁCE	25
7.1	Nehodovost na pozemních komunikacích v České republice za období leden až duben 2011	25
7.1.1	Porovnání leden – duben 2010 u sledovaných položek	26
7.2	Počty nehod a usmrcených osob	26
7.3	Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel	28
7.4	Nejčtenější a nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel.....	29
7.5	Statistika na pozemních komunikacích v počtu usmrcených.....	32
7.6	Podíl jednotlivých krajů na nehodovosti v ČR a porovnání se stejným obdobím roku 2010	34
7.7	Nejhorší a nejtragičtější den.....	37
7.8	Pozitivní a negativní trendy	41
8	STRATEGICKÝ CÍL NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011-2020	43
9	MEZINÁRODNÍ POROVNÁNÍ NEHODOVOSTI.....	44
10	SHRUTÍ HLAVNÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ.....	46
11	NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ A PŘÍNOSY DO PRAXE.....	47
	ZÁVĚR.....	48
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	50
	SEZNAM ZKRATEK.....	51
	SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	51
	PŘÍLOHY	53

ÚVOD

Dopravní nehody jsou bohužel jedním z nejhorších průvodních jevů procesu dopravy, který je na druhé straně tak zásadním předpokladem vývoje moderní společnosti. Potřebujeme stále více dopravních prostředků a více dopravních cest, abychom rychleji a efektivněji přepravili osoby i zboží.

Co s dopravními nehodami? Umírají tisíce lidí, zranění se s následky často a složitě vyrovnávají celý život a hmotné škody jen rostou. Jedním z neodmyslitelných symbolů dnešní dynamické doby je i osobní automobil. Na silnicích celého světa jich v současné době jezdí asi šest set milionů a v součtu s ostatními kategoriemi vozidel jejich počet dále značně vzroste. Silniční doprava přispívá k efektivnějšímu rozvoji ekonomických aktivit, včetně obchodu, rozvíjí mobilitu osob a otevírá světu okrajové a izolované regiony. Průmysl vyrábějící motorová vozidla je v mnoha státech hnacím motorem celé ekonomiky. Automobil pronikl do všech oblastí lidského života a bez jeho pomoci si nelze představit další všestranný rozvoj.

Tento zmíněný přínos je však na druhé straně vyvažován množstvím negativních aspektů silniční dopravy, jako jsou ztráty na životech, lidské utrpení, dopad na životní prostředí, značné hmotné škody, ztráty ekonomických a sociálních příležitostí jako následek dopravní nehody.

Fatální důsledky závažných dopravních nehod nás nutí ke stále silnějšímu tlaku na prevenci. To nemůže spočívat jen v zákazech a represích. V České republice vývoj počtu dopravních prostředků a frekvence jejich využití významně předstihuje potřebu nových a bezpečnějších dopravních cest a to, bávám se, platí nejen v silniční dopravě.

1 CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

1.1 VYMEZENÍ CÍLŮ PRÁCE

Hlavním cílem této práce statistika dopravních nehod a porovnání období roku 2011 se stejným obdobím roku 2010, metodika průzkumu a výsledky šetření, možnosti a perspektivy jeho dalšího vývoje. Rozbor problematiky dopravních nehod, povinností řidičů a účastníků na dopravní nehodě, trestněprávní aspekty silničních dopravních nehod, shrnutí hlavních problémů dopravy a navrhovaná opatření a přínosy do praxe.

V **teoretické části** práce bude, v souladu s názvem práce, provedena především systémová analýza porovnání nehodovosti za období leden až duben 2011.

Hlavním cílem **praktické části** této práce je statistika dopravních nehod a porovnání se stejným obdobím roku 2011 u všech základních ukazatelů nehod a to:

- ▶ počet nehod
- ▶ počet usmrcených
- ▶ počet těžce raněných
- ▶ počet lehce zraněných
- ▶ odhad hmotné škody

Dílčí cíle budou především zaměřeny na provedení hlubší analýzy problematiky dopravních nehod:

- ▶ přehled viníků a zavinění nehod
- ▶ hlavní příčiny nehod řidičů a motorových vozidel
- ▶ vývoj následků nehod chodců
- ▶ podíl jednotlivých krajů na nehodovosti
- ▶ vývoj počtu nehod a jejich následků v jednotlivých měsících

a metodika průzkumu formou dotazníku, který obsahuje údaje potřebné ke zjištění přínosu u všech základních ukazatelů nehod. V rámci dílčích cílů bude rovněž provedena hlubší analýza problematiky DN, které představují jeden z nejhorších průvodních jevů procesu dopravy. Na základě hlubšího poznání řešené problematiky bude vytvořen návrh nových řešení a postupů, jejichž realizací bude možno dosáhnout podstatně vyššího stupně snížení negativních aspektů silniční dopravy, jako jsou ztráty na životech, lidské utrpení, dopad na životní prostředí, značné hmotné škody, ztráty ekonomických a sociálních příležitostí jako následek dopravní nehody.

2 OBLASTI ČLENĚNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Všechny druhy dopravy se vyznačují podstatnými zvláštnostmi, které jsou dány jednak prostředím, ve kterém se doprava uskutečňuje, způsobem jakým doprava probíhá a druhem přepravovaného nákladu či zda se jedná o přemísťování osob a zvířat. Základní oblasti dopravy lze klasifikovat ve vztahu k dopravní cestě, na které se uskutečňuje na čtyři skupiny:

2.1 Silniční

Nehody způsobené dopravními prostředky na silnicích nebo zpevněných cestách. Ale místem ohledání není jenom vozovka – pozemní komunikace, kde se nachází nejvíce stop chování vozidla těsně před nehodou a v průběhu nehodové události, ale i místa přilehlá k vozovce.¹ Nejvyšší četností v zastoupení silničních vozidel se vyznačují osobní motorová vozidla, která se tak logicky nejvíce podílí na vzniku dopravních nehod. Silniční doprava se vyznačuje vysokou flexibilitou a vzhledem k následkům nehod ji lze řadit mezi nejnebezpečnější způsoby přepravy.

2.2 Železniční

Železniční nehody jsou ojedinělé, avšak při jejich vzniku zpravidla dochází ke značným ztrátám na životech a rozsáhlým škodám. Zvláštnosti vyšetřování jsou dány zejména charakterem cesty a jejich závažným následkem a nezbytnou součinností orgánů činných v trestním řízení s orgány odborného šetření Drážní inspekce. Součástí vyšetřování jsou vždy odborné a znalecké posudky z oboru železniční dopravy.

2.3 Letecká

Nejtypičtější a nejtragičtější leteckou nehodou je pád letadla. Vzhledem k závažnosti nehod v letectví se sledují a vyhodnocují také méně závažné události, které mohou ovlivnit bezpečnost provozu. Taková událost se nazývá **incident**, a dojde-li téměř k letecké nehodě, tak **vážný incident**. Vyšetřováním příčin nehod a incidentů se zabývá v rámci součinnosti s orgány činnými v trestním řízení Český specializovaný odborný ústav.

¹ CHMELÍK, J. a kolektiv, *Rukověť kriminalistiky*, Aleš Čeněk s.r.o, Plzeň 2005, s. 437

Příčiny leteckých nehod mohou být subjektivního charakteru, způsobené selháním posádky, pozemního personálu nebo úmyslným zaviněním třetí osoby, např. terorismus a dále objektivního charakteru vznikajících vlivem přírodních sil nebo technických závad .

2.4 Plavební

Událost, k níž došlo v provozu na vodní cestě a která má za následek zničení či poškození plavidla, přepravovaného nákladu, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu. Příčinou nehod může být srážka lodí, náraz na dno nebo na pevninu, technická závada nebo špatná konstrukce plavidla. Nejtragičtější následky při vodní dopravě mívá potopení lodí, ostatní nehody si často vynutí náročnou opravu plavidla. Nehody musí účastníci ohlásit Státní plavební správě. Ohlašovací povinnost se nevztahuje na takovou nehodu, jejímž účastníkem je pouze jedno plavidlo a jejímž důsledkem je poškození pouze tohoto plavidla nebo jím přepravovaného nákladu.²

² WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Nehoda_ve_vodn%C3%AD_dopr%C49B>

3 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA

3.1 Základní pojmy

3.1.1 Dopravní nehoda

Je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.³

3.1.2 Účastník dopravní nehody

Účastníkem dopravní nehody je osoba, která se přímým způsobem účastní na dopravní nehodě, např. řidič, přepravovaná osoba, chodec, jezdec na zvířeti, a nebo osoba přibraná k zajištění bezpečnosti provozu.

3.1.3 Řidič

Řidičem je osoba, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, jezdce na zvířeti, vozka, průvodce vedoucí jedno zvíře nebo stádo zvířat, vedoucího útvaru chodců.

3.2 Povinnosti řidiče

- ▶ neprodleně zastavit vozidlo,
- ▶ v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi, musí se zdržet požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě za účelem zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požili alkoholický nápoj nebo návykovou látku,
- ▶ pokud hrozí škoda na zdraví, životě nebo věcech v souvislosti se vznikem nehody, musí učinit opatření k jejímu zabránění,
- ▶ spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

³ § 47 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb.

3.3 Povinnosti účastníků dopravní nehody

- ▶ učinit taková opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- ▶ došlo-li k zranění, poskytnout osobě dle svých schopností první pomoc přivolat zdravotnickou záchrannou službu,
- ▶ označit místo dopravní nehody,
- ▶ umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- ▶ v případě poškození pozemní komunikace či životního prostředí neprodleně toto hlásit policii a pracovat na znovuoobnovení provozu, zejména pro vozidla hromadné dopravy
- ▶ prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- ▶ v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, s uvedením místa, času dopravní nehody, popisem příčin, průběhu a následků nehody a tento podepsaný předají pojistiteli.

Dojde-li při dopravní **nehodě k usmrcení nebo zranění osoby** nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku **100 000 Kč**, jsou účastníci dopravní nehody **povinni**:

- ▶ dopravní nehodu neprodleně ohlásit policistovi,
- ▶ zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, např. přemísťování vozidel; pokud je však nutno stav na místě měnit, zejména za účelem vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu, je nutné vyznačit situaci a stopy,
- ▶ setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty, nebo se po poskytnutí pomoci či jiných opatřeních vrátit na místo nehody.

3.4 Případy nepovažované za dopravní nehody

- ▶ Případy, kdy došlo k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou,

chodcem nebo zvířetem, ⁴např. poškození při nakládce nebo vykládce, úraz při pádu v dopravním prostředku neovlivněný jednáním dalšího účastníka silničního provozu nebo při nástupu a výstupu z dopravního prostředku.

3.5 Dopravní nehody dle způsobu vzniku

- ▶ **srážky:** jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu (vozidlo s vozidlem, více vozidel navzájem, vozidlo s chodcem, atd.).
- ▶ **havárie:** na nehodě má účast jediné vozidlo, které se na vozovce převrátí nebo sjede mimo komunikaci a narazí do pevné překážky.
- ▶ **jiné nehody:** případy, které nelze zařadit mezi srážky ani havárie, např. zranění při naskakování do jedoucí tramvaje nebo při vyskakování z ní, vypadnutí z jedoucí tramvaje, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění, které vyvolal jiný účastník silničního provozu, apod.

3.6 Dopravní nehody dle způsobu vyšetřování

- ▶ **Dopravní nehoda, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii⁵ a přesto je policie přítomna na místě dopravní nehody, policista:**
 - a) poučí účastníky o povinnosti sepsat společný „Záznam o dopravní nehodě“⁶ (euroformulář),
 - b) při zjištění protiprávního jednání některého z účastníků dopravní nehody řeší věc v blokovém řízení, popřípadě věc oznámí příslušnému správnímu orgánu,
 - c) vyznačí na zadní stranu „Záznamu o dopravní nehodě“ způsob vyřešení přestupku (např. vylepením přelepky, razítkem); třetí list „Záznamu o dopravní nehodě“ zaeviduje u útvaru nebo organizačního článku policie.
- ▶ **Dopravní nehoda ukončená blokovým řízením:**
 - a) která zakládá jen skutkovou podstatu některého z dopravních přestupků,⁷ tento dopravní přestupek byl spolehlivě zjištěn a prokázán a není dán postup dle právního předpisu,⁸

⁴ Zákon č.361/2000 Sb o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

⁵ § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb.

⁶ Čl. 37 ZP PP č.160/2009

⁷ § 22 odst. 10 zákona č. 200/1990 Sb.

⁸ § 10 zákona č. 200/1990 Sb.

- b) při níž přestupce souhlasí s tím, že spáchal dopravní přestupek a je ochoten zaplatit blokovou pokutu; tento svůj souhlas vyjádří do Protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním doložkou „četl a souhlasí“.
- c) Součástí takto zpracované dopravní nehody je náčrtek místa dopravní nehody vyhotovený v souladu s čl. 99 a negativ fotodokumentace v případě, že tato není zálohována v elektronické podobě.
- d) Policista šetřící dopravní nehodu tímto způsobem, poučí přestupce, že proti blokové pokutě se nelze odvolat.⁹

V případě, že policista ukončil šetření dopravní nehody v blokovém řízení, oznámí uložení blokové pokuty nejpozději do tří pracovních dnů ode dne jejího uložení příslušnému obecnímu úřadu.

Dopravní nehodu, kdy vznikne povinnost oznámit nehodu policii a jsou splněny podmínky blokového řízení¹⁰, zpracuje policista na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“.

► **Dopravní nehody, které nebyly vyřízeny na místě a jsou projednány:**

- a) obecním úřadem obce s rozšířenou působností ve správním řízení
- b) kázeňsky (PČR, BIS, vojáci ČR)
- c) kárně (soudci, státní zástupce) – ústavní soudce – Nikoliv
- d) v disciplinárním řízení (poslanci)
- e) věc se odloží (přestupce zemřel, amnestie, přestupek se neprojednal do 1 roku)

⁹ § 84 odst. 1 a 2 zákona č. 200/1990 Sb.

¹⁰ § 22 odst. 10 a § 84 zákona č. 200/1990 Sb.

4 OHLEDÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY A DRUHY STOP

K zajištění vlastní bezpečnosti a ochrany zdraví při plnění služebních úkolů v souvislosti s šetřením dopravních nehod jsou policisté povinni využívat osobní ochranný pracovní prostředek reflexní vestu, pokud není nahrazena novým typem výstrojní součástky obsahující reflexní a bezpečnostní prvky.¹¹

Dopravní nehoda proběhne zpravidla v několika sekundách, účastníci a svědci mohou vypovídat jen o některé fázi z celkového průběhu. Proto musí policisté zjistit všechny skutečnosti, které umožňují průběh nehody časově rekonstruovat, a tak objasnit příčinu nehody i stupeň zavinění jejích jednotlivých účastníků. Veškerá činnost při ohledání místa DN musí být zaměřena na zjištění a zajištění všech důkazů a skutečností důležitých pro posouzení příčiny DN, na zjištění a posouzení otázky zavinění a na usvědčení a dopadení pachatele. V této souvislosti se jedná zejména o zjištění vlivů, které vyvolaly vznik příčin nehody, o podílu jednotlivých účastníků nebo jiných osob, jak účastníci DN jednali k odvrácení události, jaké podmínky k tomu měli a jak jich využili, na způsobilost vozidel a řidičů k provozu.¹²

Základní zásadou pro práci na místě musí být dodržování zákonnosti a naprostá objektivita. Zjišťují se všechny okolnosti, které účastníka nehody nejen usvědčují, ale svědčí i v jeho prospěch, zesilují nebo zmírňují stupeň jeho zavinění. Místem nehody rozumíme nejen místo, kde došlo ke konečné fázi (tj. srážce, havárie apod.), ale i širší okruh, v němž začaly probíhat události, které byly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou.¹³

Je vhodné upozornit na odlišnosti a zvláštnosti ohledání místa činu známého z pořádkové služby:

- ▶ častější poskytování první pomoci,
- ▶ většinou se jedná o frekventované místo (chodci, provoz vozidel apod.),
- ▶ pachatel je obvykle známý a až na výjimky zůstává na místě,

¹¹ Čl. 1 Pokyn č. 4 ŘSDP

¹² PORADA.V.a kolektiv, *Silniční dopravní nehoda v policejní teorii a praxi*, Linde,Praha 2003,ISBN 80-7201-212-6

¹³ CHMELÍK, J.*Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005,s. 18-20.

- ▶ při ohledání místa DN je nutné (kromě ostatních úkonů) zajistit bezpečnost a pokud možno i plynulost silničního provozu
- ▶ pachatel se snaží ovlivnit svědky („vždyť jste to viděl“, apod.),
- ▶ stopy ničí nezúčastněné osoby, někdy úmyslně i pachatel,
- ▶ prostředkem páchaní TČ je nejčastěji motorové vozidlo.

4.1 Dělení stop

Na místě dopravní nehody zjišťujeme a dokumentujeme vše, co má vztah k danému případu a může přispět k jeho objasnění. Mezi nejvýznamnější faktory patří zjištěné a zajištěné stopy.

Dělení stop:

- ▶ stopy paměťové,
- ▶ stopy materiální.

4.1.1 Stopy paměťové

Stopy paměťové jsou informace, které jsou schopni předat účastníci nebo svědci dané předmětné DN. Tyto jsou zcela subjektivní, dají se zmanipulovat, jiný pohled na věc bude mít řidič vozidla (jel jsem pomalu a chodec mi vešel na krátkou vzdálenost do jízdní dráhy a já jsem již nemohl zastavit), jiný popis události uvede chodec (široko daleko nic nejelo, přecházel jsem vozovku a najednou se šílenou rychlostí přiřítilo vozidlo, které mě na vozovce nečekaně srazilo). V tomto ohledu bude cennější výpověď nezávislého svědka.

Výslech účastníků a svědků dopravní nehody

Na počátku vysvětlíme, že při navazování kontaktu policista - vyslýchaný musí být navozeno příznivé klima, protože jakákoli vzájemná averze má negativní vliv jak na průběh, tak i na výsledek výslechu, kdy vyslýchaná osoba může např. zatajovat skutečnosti důležité pro šetření případu, může tyto informace zkreslovat, atp.

Předběžný výslech jak účastníků, tak i svědků dopravní nehody musí být proveden již na místě dopravní nehody, a to proto, že policista získá všeobecnou orientaci o průběhu nehody a jejích následcích a vyslechnuté osoby jsou do značné míry vázány původní výpovědí, kterou by mohly později měnit. Vyslýchaný se také na místě lépe orientuje a má událost v živé paměti. Svědek může konkrétně ukázat, odkud

nehodu pozoroval a lze ověřit, do jaké míry je jeho výpověď pravdivá. Zde platí zásada, že tyto osoby je nutno vyslechnout co nejdříve ještě protokolárně. Při vlastním výslechu je nutno se v zájmu naprosté objektivitvy vyvarovat jakýchkoliv sugestivních otázek, anebo ovlivňovat vyslýchané osoby vlastními názory. Výslech bude mít požadovanou kvalitu pouze tehdy, když vyslýchající i vyslýchaný mají klid a když má svědek pocit, že vyslýchající má nad ním převahu pro svůj objektivní přístup k věci, taktnost a odborné znalosti. Protokol o výpovědi má být pokud možno sepsán doslovně, např. i v dialektu. Při výslechu pachatele jej nejdříve vyzveme, aby případ vylíčil vlastními slovy a není-li jeho výpověď vyčerpávající, je nutno mu položit dodatečné otázky tak, aby celkový popis případu dával odpovědi na známé klasické otázky: kdy, kde, kdo, co, jak, čím, proč. Zjištění materiální pravdy nelze stavět jen a pouze na jeho doznání, které má pachatel možnost později změnit nebo odvolat, nýbrž každou doznanou skutečnost musíme podepřít výslechem svědků, ohledáním a jinými věcnými důkazy.¹⁴

4.1.2 Stopy materiální

Stopy materiální jsou pro nás velice důležité, protože se nedají ovlivnit a podávají věrohodné a zcela objektivní informace o dění před nehodou, během nehody, i po ní.

Dělení stop materiálních

- ▶ stopy na vozovce: do této skupiny řadíme všechny stopy po pohybu vozidla, různé části vozidel po nárazu (např. úlomky nárazníku, střepy skla, laku, vyteklý olej, chladicí kapalina, brzdová kapalina atd.). Vypovídají o průběhu nehody a ve většině případů napomáhají k určení místa střetu,
- ▶ stopy na vozidle: jedná se o deformace a veškerá poškození vozidla způsobená nárazem (promáčknuté dveře, blatník, poškrábání nebo odření, rozbitá skla), ale i stopy uvnitř vozidla (uvolněné sedačky, deformovaný volant a přístrojová deska, biologické stopy v případech, kdy došlo k poranění nebo usmrcení osob, apod.). U vozidel, která se zúčastnila dopravní nehody, je důležité zjistit místo nárazu a jeho intenzitu,
- ▶ stopy na pevných objektech: tyto stopy jsou typické při nárazu vozidla na pevné překážky mimo vozovku, tj. poškození plotů, domů, stromů, obrubníků, zábradlí

¹⁴ ZP PP č.160/2009 Sb.kterým se upravuje postup příslušníků Policie české republiky při šetření silničních dopravních nehod.

atp. V místě střetu vozidla s těmito pevnými překážkami tvoří stopy mimo jiné i části vozidel, např. střepy světlometů, deformované části karoserie,

- ▶ stopy na lidských tělech nebo obětech: jde o četná vnitřní i vnější zranění, která můžeme zjistit pouhým okem nebo až podrobnou prohlídkou lékaře. Mimo stop na těle poškozeného se jedná i o stopy na oděvu, např. otisk pneumatiky, stopy vlečení těla vozidlem, stopy nárazu vozidla apod.,
- ▶ stopy kolejových vozidel na kolejnicích: při brždění kolejových vozidel vznikají na kolejnicích typické lesklé pruhy – stopy klouzání kol v zabrzděném stavu. Tyto stopy lze zjistit i pouhým pohledem ze šikmého zorného úhlu.

V této souvislosti je nutné si uvědomit, **že ohledání místa DN je jedním z nejdůležitějších úkonů**, neboť se jím zajišťují k trvalému uchování všechny důkazy a na základě našeho ohledání bude třetí osoba (která velmi často toto místo vůbec nezná) rozhodovat o zavinění DN.

5 TRESTNĚ PRÁVNÍ ASPEKTY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Důležitá povinnost je dána charakterem zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo je uložena přímo zákonem. V příčinné souvislosti s porušením této důležité povinnosti pak dojde k ublížení na zdraví. Důležitá povinnost je zákonem velmi široce koncipována. Extenzivní výklad porušení důležité povinnosti uložené podle zákona uplatňovaný soudní praxí znamená, že nejen povinnost uložená zákonem ale i povinnosti uložené jinými závaznými právními předpisy, např. Vyhláškami, které mají za následek poruchu zdraví, jsou považovány za porušení důležité povinnosti. To má nesmírný význam pro dopravní nehody, protože předpis, který usměrňuje silniční dopravu, je ve formě zákona o provozu na pozemních komunikacích, který byl již několikrát citován. Za porušení důležité povinnosti uložené právním předpisem však nelze mechanicky považovat porušení jakéhokoliv ustanovení pravidel silničního provozu, ale jen takové porušení povinností, které podstatně zvyšuje protiprávnost jednání účastníka provozu na pozemní komunikaci např. tím, že má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Mezi porušením důležité povinnosti a následkem přitom musí být příkázán příčinný vztah. Vyjmenovat všechny povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména pak řidičů dopravních prostředků, není možné, protože vždy bude záležet na konkrétních okolnostech, za kterých došlo k dopravní nehodě, i na průběhu a následku dopravní nehody. V každém konkrétním případě je potřebné vždy zkoumat, zda porušení povinnosti uložené předpisem o pravidlech silničního provozu je i porušením důležité povinnosti ve smyslu trestního zákona.

Lze však uvést některá závažná porušení pravidel silničního provozu, která zpravidla mají za následek dopravní nehodu s vážnými následky na životě nebo zdraví osob, nebo zpravidla způsobí škodu na majetku, např.:

- ▶ dopravního prostředku pod vlivem alkoholu,
- ▶ nepřiměřená rychlost,
- ▶ předjíždění v místech, kde je to zakázáno,
- ▶ couvání s nákladním automobilem bez zajištění náležitě poučenou osobou,
- ▶ nepřiměřená rychlost,
- ▶ špatný technický stav vozidla,

- ▶ nedání přednosti v jízdě,
- ▶ jízda na železničních přejezdech v případech, kdy je to zakázáno,
- ▶ bezohledná jízda

5.1 Praktické příklady porušení povinnosti ze soudní praxe

Soudní praxí jsou za porušení důležité povinnosti pokládány např. i následující situace:

- ▶ je porušení důležité povinnosti, jestliže řidič motorového vozidla nesleduje technický stav vozidla, zejména účinnost brzd, o kterých je mu známo, že řádně nefungují a v důsledku toho dojde k dopravní nehodě,
- ▶ je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič motorového vozidla před jízdou nekontroluje technický stav vozidla, v důsledku jehož špatného stavu dojde k dopravní nehodě. Je pochopitelné, že řidič motorového vozidla nemůže podrobně zkoumat technický stav vozidla. Je však povinností řidiče přesvědčit se před jízdou, zda technické části vozidla, které zabezpečují bezpečnost provozu vozidla na silnici, jsou v pořádku, K technickým částem vozidla, které mají rozhodující vliv na bezpečnost jízdy, patří např. ověření stavu světel, brzdového systému, stav řízení apod.,
- ▶ je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič motorového vozidla v mlze nebo ve tmě při špatné viditelnosti nebo na mokré vozovce jede nepřiměřenou rychlostí,
- ▶ je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič vozidla nepřizpůsobí rychlost jízdy při vjíždění do zatáčky, a tím nepřizpůsobí rychlost jízdy stavu a povaze vozovky,
- ▶ je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič při jízdě v důsledku únavy usne za volantem a způsobí dopravní nehodu,
- ▶ je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič vozidla na železničním přejezdu vědomě nerespektuje výstražné znamení, světelná signalizační zařízení a vjede na přejezd,
- ▶ porušením důležité povinnosti je však i případ, kdy automobil řídí osoba bez řidičského oprávnění a pro nedostatek zkušeností způsobí dopravní nehodu s vážnými následky. Nezkušenost v řízení motorových vozidel však v žádném případě nelze obecně považovat za porušení důležité povinnosti. Vždy je nezbytně nutné individuálně posuzovat každý případ. V praxi se uvádí jako nesprávné posouzení důležité povinnosti případ, kdy nezkušená řidička nechala zařazenou rychlost, po zastavení vozidla pustila

spojku, vozidlo se rozjelo a srazilo chodce a způsobilo mu těžkou újmu na zdraví. Rovněž tak nebude v praxi považováno za porušení důležité povinnosti případ, kdy řidič nesprávně reaguje na nebezpečnou situaci zaviněnou jiným účastníkem silničního provozu a v důsledku toho nesprávně reagující řidič způsobí vážnou dopravní nehodu. Rovněž ne každé porušení povinnosti řidiče vyplývající z ustanovení § 5 pravidel silničního provozu je porušením důležité povinnosti.

► je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič motorového vozidla způsobí dopravní nehodu z důvodů nedostatečného výhledu na vozovku, protože měl znečištěno přední sklo.

Za porušení důležité povinnosti však bude pokládáno i nesplnění nebo porušení individuálního příkazu vydaného na základě zákona a způsobem v zákoně uvedeným (např. pokyny přepravce řidiči přepravujícímu nebezpečný náklad). Porušením důležité povinnosti může být i nerespektování pokynů a příkazů policisty při výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

6 METODIKA PRŮZKUMU

V souladu s cíli průzkumu jsem vypracovala dotazník, který obsahuje údaje potřebné ke zjištění hlavních příčin DN v České republice. Dotazníkové šetření spočívalo v tom, že respondenti byli informováni o účelu akce a byli rovněž instruováni o způsobu vyplňování dotazníku. Jednalo se o anonymní průzkum. V dotazníku jsou uvedeny otázky, které umožňují odpovědět různým způsobem. Správně vyplněné dotazníky jsem pak zpracovala technikou ručního třídění, jednalo se o 213 dotazníků.

6.1 Charakteristika souboru

Terénní sběr dat jsem provedla ve druhé polovině prosince roku 2011 ve Vyšší policejní škole v Brně. Byly získány údaje od 213 respondentů, tj. policistů studujících na této škole a jejích občanských zaměstnanců. Zkoumaný soubor se skládal ze 164 mužů (77 %) a ze 49 žen (23 %). Bylo v něm 77 % svobodných, 21 % ženatých/vdaných a u 2 % rozvedených respondentů.

Věk respondentů se pohyboval od 19 do 45 let. Z tohoto souboru bylo z celkového objemu dotázaných ve věku od 19 – 30 let, tj. 93%. Zkoumaný soubor se tedy skládal především z mladých policistů a policistek. Průměrný věk respondentů činí necelých 24 let.

Co se týká dokončeného vzdělání, tak 24 % respondentů bylo pouze vyučených, 68% respondentů udalo absolvování středního všeobecného studia zakončeného maturitou a 8 % vysokoškolské vzdělání.

Před nástupem k policii tito respondenti pracovali jako:

- | | |
|--|------|
| • zaměstnanci ve státním sektoru | 34 % |
| • zaměstnanci v soukromém sektoru | 19 % |
| • osoby samostatně výdělečně činné (podnikatelé) | 3 % |
| • příležitostně pracující (brigády, apod.) | 8 % |
| • byli studenty střední školy | 36 % |

6.2 Informovanost respondentů o nehodovosti na pozemních komunikacích v české republice

Respondenti také odpovídali na otázku, jak jsou informováni o nehodovosti účastníků silničního provozu. Stupeň informovanosti udávají následující výsledky.

Respondent byl informován:

- | | |
|-----------------------|------|
| • naprosto dostatečně | 13 % |
| • spíše dostatečně | 45% |
| • dostatečně | 33 % |
| • spíše nedostatečně | 5 % |
| • zcela nedostatečně | 4 % |

6.3 Výsledky průzkumu a šetření

Je možné se domnívat, že postačující informaci o důležitých aspektech nehodovosti získalo více jak polovina dotázaných (58 %). Každý třetí ji pokládá za poloviční (33 %). Nedostatečnou informovanost uvedlo pouze 9 % dotazovaných. Vzhledem k tomu, že vývoj následků je velmi nepříznivý, neboť meziroční zvýšení následků nehod, a to pak především počtu usmrcených osob, dosahuje nebývale vysokých hodnot (zvýšení o 167 osob tj. o 17,5 %). Bylo by potřebné pro budoucnost zvýšit rozsah informovanosti a provádět příslušnou osvětu tohoto ožehavého problému naší společnosti.

V pořadí nejčtenějších příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel, uváděli respondenti nevěnování se řízení vozidla (31 %), dále nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (28 %) a za nejmenší příčinu vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu (5 %).

Porovnání nehodovosti bych ukončila mottem od neznámého autora, které by nás při našem počínání a to nejen na silnicích, mělo neustále provázet.

„Mrtví neslyší co říkají živí, ale živí musí slyšet a rozumět tomu co vypovídají mrtví“.

Jak vyplývá z předchozích kapitol, příliš jsme se tímto mottem neřídili. U mnoha nehod rozhodovaly emoce, agresivita, snobství a všeobecná neúcta k zákonům, které jak vyplývá ze zpráv v mnoha sdělovacích prostředcích a mnozí naši spoluobčané nejen že nedodržují zákony této země ale svým chováním za volantem ohrožují životy a zdraví ostatních a poté se bezostyšně prostřednictvím svých advokátů zbavují odpovědnosti za svá protiprávní jednání. Pak se nemůžeme divit celkové bilanci nehodovosti, kde osoby mladší 35 let představují bezmála 42 % z celkového počtu usmrcených při nehodách v letošním roce.

7 VÝCHODISKA ŘEŠENÍ CÍLŮ PRÁCE

V průzkumném šetření jsem se v návaznosti na teoretickou práci zaměřila na problematiku nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za období leden až duben 2011.

7.1 Nehodovost na pozemních komunikacích v České republice za období leden až duben 2011

Policie ČR za první čtyři měsíce letošního roku šetřila 21 548 nehod, při kterých bylo 188 osob usmrceno, 786 osob těžce zraněno a 5 657 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody je 1,325 mld. Kč. Porovnání hodnot základních ukazatelů se stejným obdobím roku 2010 je následující:

Nárůst zaznamenáváme v kategorii:

počet usmrcených	o	23 osob,	tj. o 13,9%
počet těžce zraněných	o	96 osob,	tj. o 13,9%
počet lehce zraněných	o	163 osob,	tj. o 3,0%

Pokles zaznamenáváme v kategorii:

počet nehod	o	1 177	tj. o 8,0%
odhad hmotné škody	o	134,4 mil. Kč,	tj. o 9,2%.

I když je počet usmrcených osob v období prvních čtyř měsíců roku 2011 o 23 osob vyšší, než v loňském roce, přesto se jedná o druhý nejlepší výsledek od roku 1990. Pohledem do dlouhodobé statistiky zjistíme, že podruhé za 24 let (od roku 1987) je počet usmrcených pod hranicí 200 osob (poprvé se tak stalo v roce 2010).

Počet nehod - letošní počet nehod v prvních čtyřech měsících je od roku 1990 nejnižší (nejvíce nehod bylo v roce 1999 = 68 928).

Počet usmrcených osob v tomto období (první čtyři měsíce) je od roku 1990 2. nejnižší – nejméně usmrcených bylo v roce 2010 (165 osob). Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 408 osob.

Počet těžce zraněných osob je v tomto období 2. nejnižší od roku 1990 – nejméně těžce zraněných bylo v roce 2010 (690 osob). Nejvíce těžce zraněných osob bylo v roce 1995 – 1 668 osob.

Počet lehce zraněných osob je v porovnání od roku 1990 3. nejnižší; nejvíce lehce zraněných bylo v roce 1995 – 8 154 osob a nejméně v roce 1991 – jen 5 002 osoby.

7.1.1 Porovnání leden – duben 2010 u sledovaných položek

V porovnání s obdobím leden až duben roku 2010 zaznamenáváme více nehod u 37% měsíčně sledovaných položek, zejména:

- ▶ nehody na suchém povrchu vozovky o 2 820 nehod
- ▶ nehody zaviněné zvířetem o 672 nehod
- ▶ nehody končící srážkou s pevnou překážkou o 373 nehod
- ▶ nehody v noční době, dobrá viditelnost o 304 nehod
- ▶ nehody zaviněné cyklisty o 117 nehod apod.

Počet nehod byl nižší u zbývajících 57% položek a největší absolutní snížení zaznamenáváme u následujících sledovaných položek:

- ▶ nehody na náledí, ujetém sněhu o 3 197 nehod
- ▶ nehody končící srážkou vozidel o 1 601 nehod
- ▶ nehody v obci o 1 032 nehod atd.

Počet usmrcených byl vyšší u 42% měsíčně sledovaných ukazatelů, u 35% zůstal na úrovni roku 2010 a u 23% zaznamenáváme snížení. Nejvíce přibylo usmrcených zejména u nehod:

- ▶ zaviněných řidiči motorových vozidel (o 18,2%)
- ▶ zaviněných na silnicích I. třídy (o 37,5%)
- ▶ zaviněných mimo obec (o 22,2%)
- ▶ zaviněných na suchém povrchu vozovky (o 23,9%)
- ▶ zaviněných nepřiměřenou rychlostí jízdy (o 35,6%)
- ▶ končících srážkou jedoucích vozidel (o 28,8%) apod.

7.2 Počty nehod a usmrcených osob

V následující tabulce je přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků.

Tabulka č.1 Přehled viníků a zavinění nehod

Viník, zavinění nehody období leden až duben 2011	Počet nehod	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Rozdíl v %
Řidičem motorového vozidla	19 168	-1 631	-7,8%	175	27	18,2%
Řidičem nemotorového vozidla	396	123	45,1%	2	-6	-75,0%
z toho dětmi	46	18	64,3%			
Chodcem	356	-43	-10,8%	9	0	0,0%
z toho dětmi	129	-25	-16,2%	0	-2	-100,0%
Jiným účastníkem	23	-6	-20,7%	1	1	
Závadou komunikace	207	18	9,5%			
Technickou závadou vozidla	139	9	6,9%			
Lesní, domácí zvířít	1 139	348	44,0%			
Jiné zavinění	120	5	4,3%	1	1	

Nejvíce nehod zavinili řidiči motorových vozidel a v této kategorii nastal také největší absolutní pokles, především se snížily nehody zaviněné řidiči osobních a nákladních automobilů sólo (o 696 nehod, resp. o 342 nehod) a významně méně bylo i nehod nákladních automobilů s návěsem (o 110 nehod). Méně nehod zavinili i chodci. V ostatních kategoriích zaznamenáváme více nehod.

K usmrcení došlo u nehod zaviněných:

řidiči osobních automobilů	131 osob (o 18 osob více)
řidiči nákladních automobilů sólo	20 osob
řidiči nákladních automobilů s návěsem	11 osob (o 6 osob více)
řidiči motocyklů	7 osob
řidiči autobusů	2 osoby (o 2 osoby více)
řidiči tramvají	2 osoby (o 2 osoby více)
chodci	9 osob
cyklisty	2 osoby (o 5 osob méně) atd.

Na nehodách chodců se děti podílejí 356 nehodami (o 43 nehod méně), při nichž 131 osob bylo zraněno (o 11 osob méně). Děti cyklisté zaviniily 46 nehod (o 18 nehod více) a tyto nehody si vyžádaly 42 zraněných osob (o 19 osob více).

Ve 3 534 případech (18,4% nehod) viník nehody z místa ujel a při tom byly 2 osoby usmrceny (stejně jako v roce 2010) a 241 bylo zraněno. Počet těchto nehod je oproti předchozímu roku nižší o 6,1% a počet zraněných je o 3 osoby nižší.

7.3 Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel

Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel v období prvních čtyřech měsíců roku 2011 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č.2 Hlavní příčiny nehod řidičů

Hlavní příčina nehody období leden až duben 2011	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	4 434	23,1	80	45,7	21
Nesprávné předjíždění	402	2,1	4	2,3	-5
Nedání přednosti	3 170	16,5	21	12,0	-4
Nesprávný způsob jízdy	11 162	58,2	70	40,0	15

Nepřiměřená rychlost jízdy si ale stále zachovává prvenství v počtu usmrcených osob – při těchto nehodách zahynulo 80 osob (přes 45% z celkového počtu) a velmi vysoký je i podíl nesprávného způsobu jízdy (40%, tj. nejvyšší podíl za posledních 8 měsíců). V porovnání s loňským obdobím zaznamenáváme více usmrcených u nepřiměřené rychlosti jízdy (o 35,6%) a u nesprávného způsobu jízdy (o 27,3%).

V dalších tabulkách je uveden přehled 10 nejčtenějších a 10 nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel.

7.4 Nejčtenější a nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel

V období prvních čtyřech měsíců roku 2010 bylo nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel **nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky** – tyto dvě příčiny se na celkovém počtu nehod řidičů motorových vozidel podílejí téměř 1/3.

Tabulka č.3 Nejčtenější příčiny nehod řidičů

pořadí	DESET nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; období leden až duben 2011	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	3 720
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	2 547
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	1 682
4.	jiný druh nesprávné jízdy	1 493
5.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1 414
6.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1 079
7.	nezvládnutí řízení vozidla	1 052
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ! "	935
9.	vjetí do protisměru	623
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	603

Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v hodnoceném období bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (14,3% z celkového počtu) a nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla (13,7% z celkového počtu).

Tabulka č.4 Nejtragičtější příčiny nehod řidičů

pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; období leden až duben 2011	počet usmrcených osob
1.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	25
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	24
3.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	22
4.	vjetí do protisměru	20
5.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	11
6.	nezvládnutí řízení vozidla	10
7.	nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	9
8.	jiný druh nesprávné jízdy	7
9.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	7
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ ! "	5

V přiložené tabulce je uvedeno **členění nehod podle místa** (v obci, mimo obec, nebo na dálnici), včetně porovnání se stejným obdobím minulého roku; index – období leden až duben 2010=100%.

Tabulka č.5 Členění nehod podle místa

Místo nehody období leden až duben 2011	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI	15 659	56	428	3 288	772,17
Index rok 2010=100%	93,8	98,2	108,9	103,3	92,3
MIMO OBEC	5 889	132	358	2 369	553,34
Index rok 2010=100%	97,6	122,2	120,5	102,6	88,8
Z toho					
DÁLNIČE	548	7	17	113	92,16
Index rok 2010=100%	73,8	700,0	113,3	92,6	77,7

V obci:

- ▶ **je nižší** počet nehod o 1 032, počet usmrcených o 1 osobu a odhad hmotných škod (o 64,8 mil. Kč);
- ▶ **je vyšší** počet těžce zraněných o 35 osob a počet lehce zraněných o 104 osob;

Mimo obec:

- ▶ **je nižší** počet nehod o 145 a odhad hmotných škod (o 69,6 mil. Kč);
- ▶ **je vyšší** počet usmrcených o 24 osob, počet těžce zraněných o 61 osob a počet lehce zraněných o 59 osob;

Na dálnici:

- ▶ **je nižší** počet nehod o 195, počet lehce zraněných o 9 osob a odhad hmotných škod (o 26,5 mil. Kč);
- ▶ **je vyšší** počet usmrcených o 6 osob a počet těžce zraněných o 2 osoby.

Z celkového počtu policií šetřených nehod bylo 72,7% v obcích a na tyto nehody dále připadá:

- ▶ 29,8% z celkového počtu usmrcených,

- ▶ 54,5% z celkového počtu těžce zraněných,
- ▶ 58,1% z celkového počtu lehce zraněných,
- ▶ 58,3% z celkového odhadu hmotných škod a
- ▶ 74,4% z celkového počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.

7.5 Statistika na pozemních komunikacích v počtu usmrcených

V první třetině roku 2011 připadalo nejvíce nehod na místní komunikace (téměř 1/3 z celkového počtu) a na komunikace sledované. Nárůst počtu nehod zaznamenáváme jen na silnicích II. a III. třídy a na účelových komunikacích.

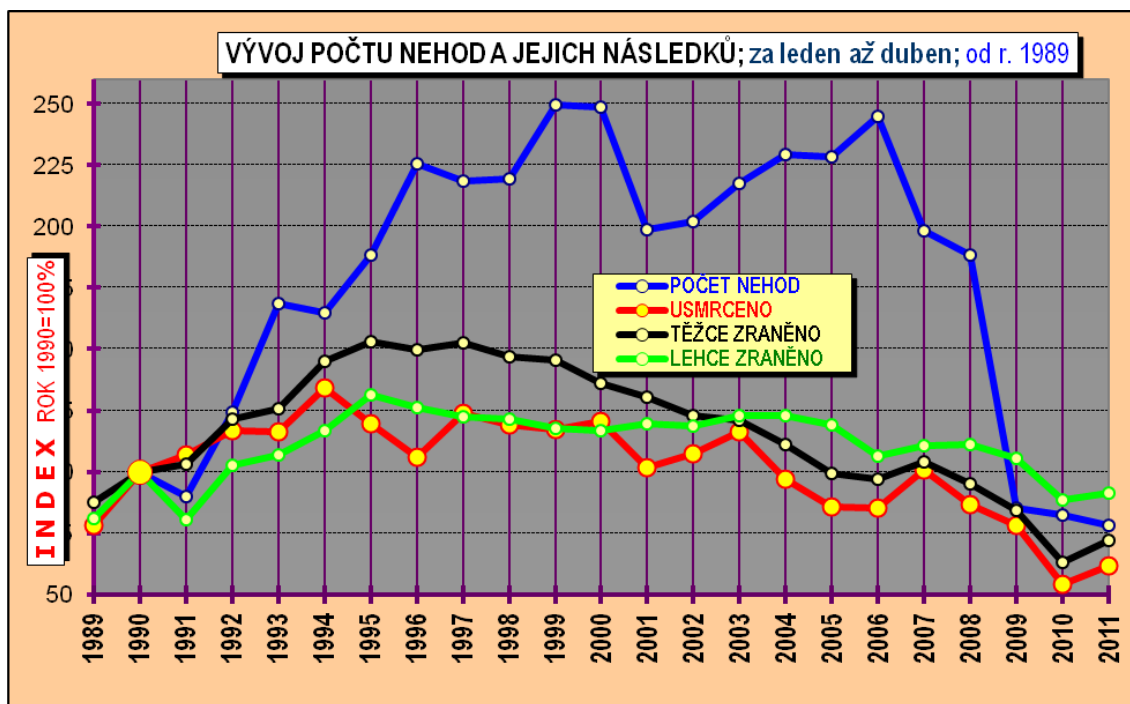
Tabulka č.6 Druh komunikace

druh komunikace období leden až duben 2011	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Dálnice	548	-195	7	6
Silnice I.třídy	3 415	-28	88	24
Silnice II.třídy	3 010	58	43	5
Silnice III.třídy	2 674	43	30	-6
Komunikace sledovaná	3 694	-766	8	0
Komunikace místní	7 093	-314	10	-8
Účelová komunikace	1 114	25	2	2

Nejvíce usmrcených bylo při nehodách zaviněných na silnicích I. třídy (téměř 47% z celkového počtu) a II. třídy (téměř 23% z celkového počtu). V porovnání s loňským obdobím byl počet usmrcených nižší jen na silnicích II. třídy a na místních komunikacích.

Policie ČR, v období leden až duben 2011, eviduje 1 369 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj. 6,8% z celkového počtu), při kterých eviduje 7 usmrcených osob a 629 zraněných osob. Počet nehod, v porovnání se stejným obdobím roku 2010, je vyšší o 94 nehod, počet usmrcených je o 16 osob nižší a počet zraněných je o 75 osob vyšší.

V denní části dne bylo zaviněno 638 těchto nehod (tj. 4,2% z počtu denních nehod) a v noční části dne pak 735 nehod (tj. 11,9% z počtu nočních nehod).



Graf č.1 Vývoj počtu nehod a jejich následků leden – duben od roku 1989

V následující tabulce je uvedeno porovnání těchto nehod podle hodnoty zjištěné hladiny alkoholu. Pod vlivem drog bylo zaviněno 46 nehod.

Tabulka č.7 Nehody pod vlivem drog

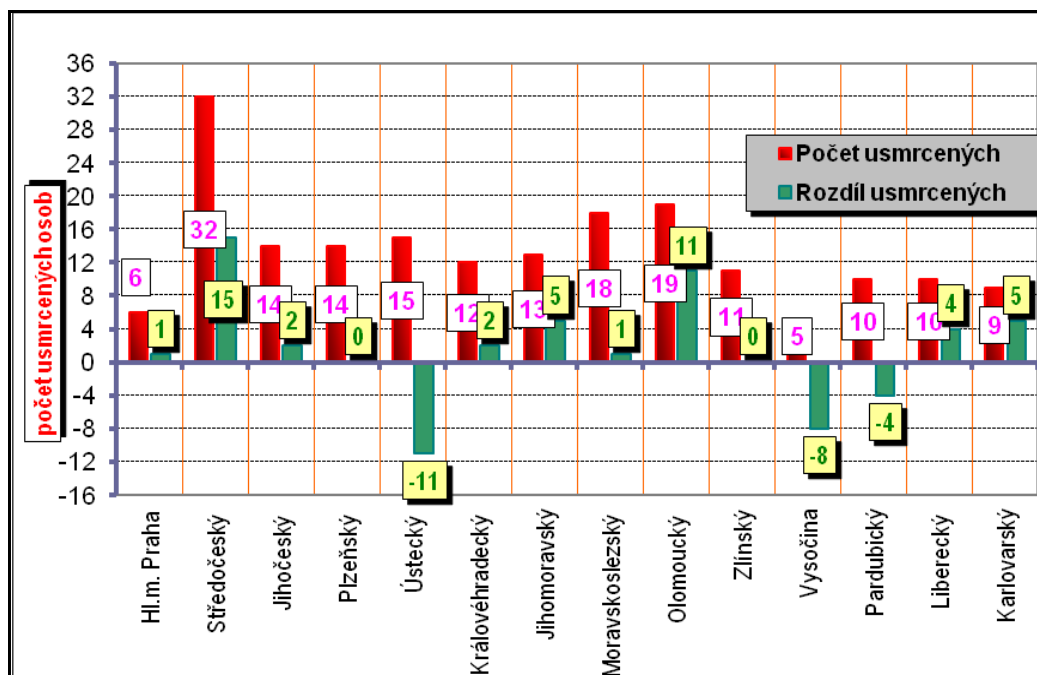
Nehody zaviněné pod vlivem drog, nebo alkoholu; období leden až duben 2011	počet nehod	počet usmrcených
období leden až duben 2011	183	1
zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5‰	102	0
zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8‰	73	1
zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0‰	55	0
zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5‰	198	1
zjištěná hladina alkoholu je 1,51‰ a vyšší	757	3
zjištěno požití drog i alkoholu	5	1
zjištěno požití drog	46	0

7.6 Podíl jednotlivých krajů na nehodovosti v ČR a porovnání se stejným obdobím roku 2010

Tabulka č.8 Nehody v jednotlivých krajích

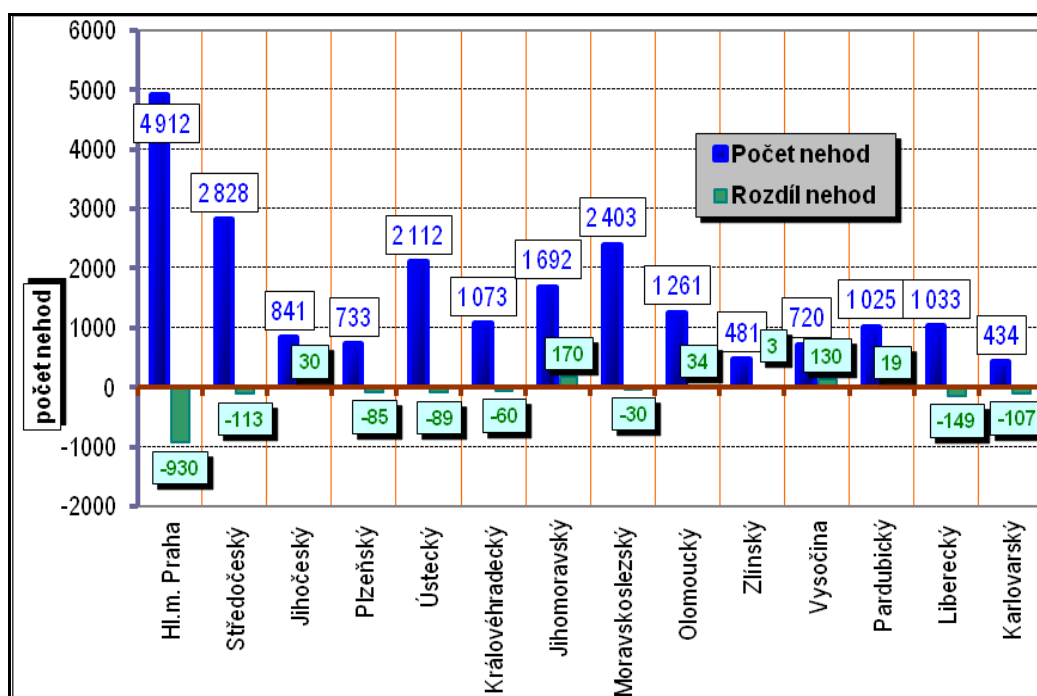
Kraj období leden až duben 2011	Počet nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl v %	Rozdíl usmrcených
Hl.m. Praha	4 912	-15,9%	6	20,0%	1
Středočeský	2 828	-3,8%	32	88,2%	15
Jihočeský	841	3,7%	14	16,7%	2
Plzeňský	733	-10,4%	14	0,0%	0
Ústecký	2 112	-4,0%	15	-42,3%	-11
Královéhradecký	1 073	-5,3%	12	20,0%	2
Jihomoravský	1 692	11,2%	13	62,5%	5
Moravskoslezský	2 403	-1,2%	18	5,9%	1
Olomoucký	1 261	2,8%	19	137,5%	11
Zlínský	481	0,6%	11	0,0%	0
Vysočina	720	22,0%	5	-61,5%	-8
Pardubický	1 025	1,9%	10	-28,6%	-4
Liberecký	1 033	-12,6%	10	66,7%	4
Karlovarský	434	-19,8%	9	125,0%	5

Nejvíce nehod šetřila Policie ČR na území hl. m. Prahy a naopak nejméně na území Karlovarského kraje. Počet nehod byl vyšší na území kraje Jihočeského (o 30 nehod), Jihomoravského (o 170 nehod), Olomouckého (o 34 nehod), Pardubického (o 19 nehod), Zlínského (o 3 nehody) a dále v Kraji Vysočina (o 130 nehod).



Graf č.2 Počty usmrcených osob v krajích; období leden až duben; rok 2011

Počet usmrcených byl nižší pouze v kraji Ústeckém, Pardubickém a v Kraji Vysočina. Největší nárůst – o 15, resp. o 11 osob – byl na území Středočeského a Olomouckého kraje.



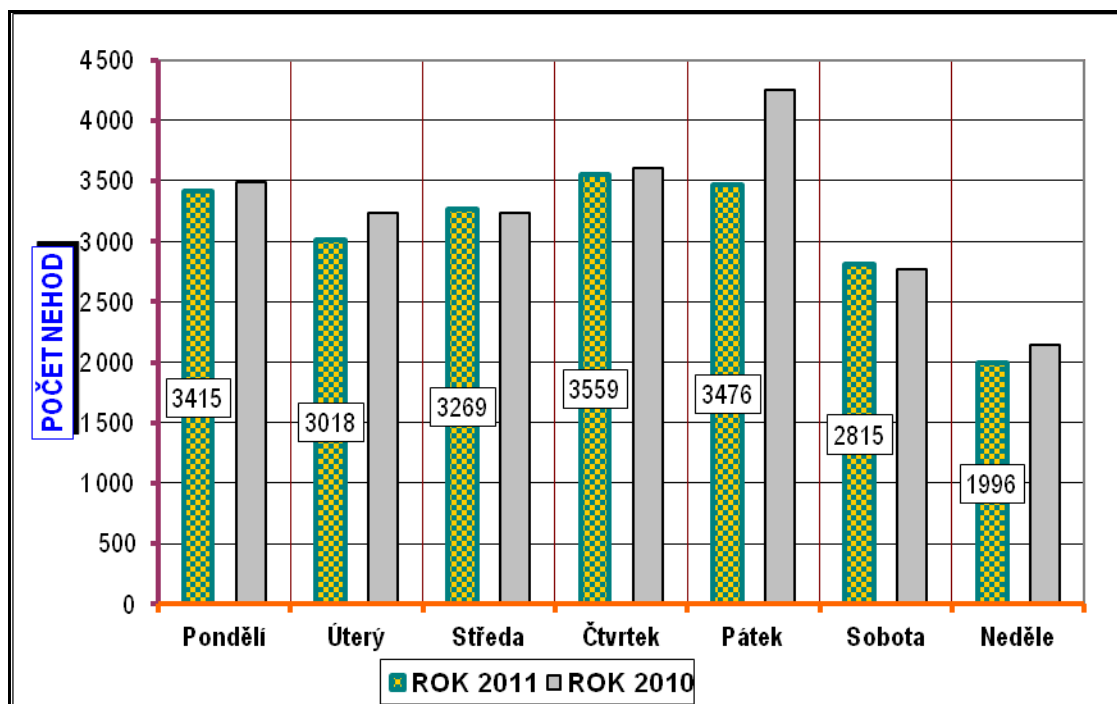
Graf č.3 Počty nehod v krajích; období leden až duben; rok 2011

V období 1. třetiny roku 2011 připadá **nejvíce nehod na čtvrtky a pátky**. V porovnání s loňským obdobím registrujeme nárůst střeďečních a sobotních nehod (o 0,9%, resp. o 1,8%). Nejvíce ubylo pátečních nehod (o 18,2%).

Tabulka č.9 Nehody v týdnu

Den	v týdnu	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
období leden až duben 2011					
PONDĚLÍ		3 415	-70	29	7
ÚTERÝ		3 018	-222	30	2
STŘEDA		3 269	30	39	16
ČTVRTEK		3 559	-44	29	7
PÁTEK		3 476	-775	21	-4
SOBOTA		2 815	51	21	-7
NEDĚLE		1 996	-147	19	2

Nejvíce usmrcených připadá na střeďeční a úterní nehody, kdy bylo usmrceno 39, resp. 30 osob. V porovnání s 1/3 roku 2010 registrujeme méně usmrcených osob jen při pátečních (o 16%) a sobotních (o 25%) nehodách.



Graf č.4 Denní členění nehod - období leden až duben; rok 2011 a 2010

Vývoj počtu nehod a jejich následků v jednotlivých měsících letošního roku je v následujících tabulkách; nejvíce poklesly (v porovnání s rokem 2010) březnové nehody (o 13%) a více nehod bylo zatím jen v dubnu. Zatím nejvíce nehod šetřila Policie ČR v lednu (5 855 nehod).

Tabulka č.10 Vývoj nehod v jednotlivých měsících

	ROK 2011	ROK 2010	rozdíl	tj. %
LEDEN	5 855	6 039	-184	-3,0%
ÚNOR	4 791	5 073	-282	-5,6%
BŘEZEN	5 187	5 983	-796	-13,3%
DUBEN	5 715	5 630	85	1,5%
Celkem	21 548	22 725	-1 177	-5,2%

Nejvíce usmrcených bylo při únorových nehodách – 51 osob, tj. o 70% více, než v roce 2010. Pro objektivitu je nutno uvést, že počet usmrcených při únorových nehodách v roce 2010 byl nejnižší od roku 1970. Průměrný počet usmrcených při únorových nehodách za posledních 21 let představuje 68 osob.

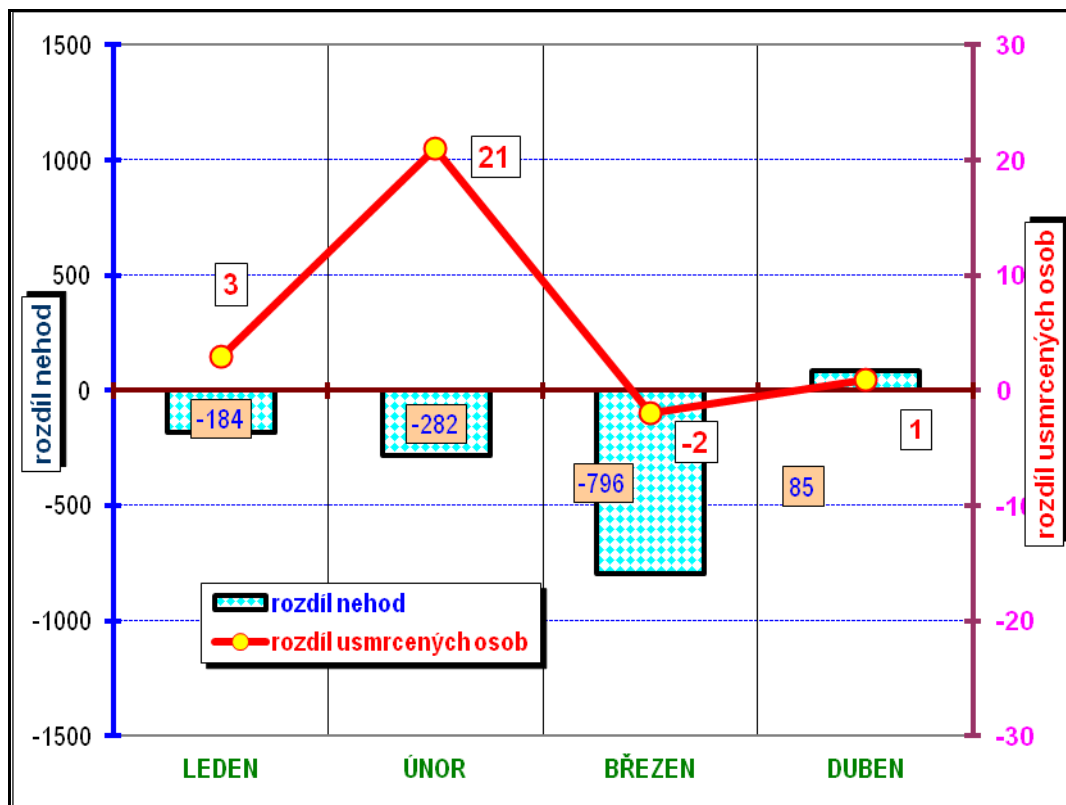
Tabulka č.11 Počet úmrtí v jednotlivých měsících

	ROK 2011	ROK 2010	rozdíl	tj. %
LEDEN	42	39	3	7,7%
ÚNOR	51	30	21	70,0%
BŘEZEN	46	48	-2	-4,2%
DUBEN	49	48	1	2,1%
Celkem	188	165	23	13,9%

7.7 Nejhorší a nejtragičtější den

Nejhorším dnem hodnoceného období bylo pondělí 17. ledna, kdy Policie ČR šetřila 411 nehod, dalším nehodovým dnem byla sobota 1. ledna (322 nehod) a čtvrtek

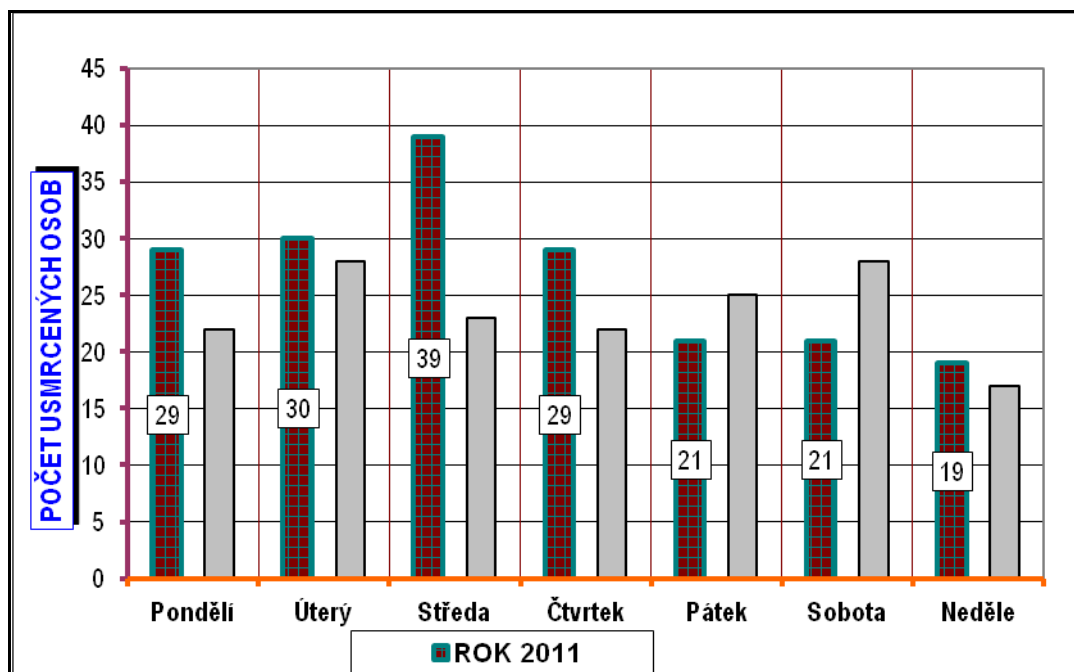
6. ledna (300 nehod). Dubnovým dnem s největším počtem nehod byl pátek 22., kdy Policie ČR šetřila 252 nehod. Nejméně nehod Policie ČR šetřila v neděli 2. ledna a 6. března (79, resp. 86 nehod). V průměru šetřila policie ČR denně 180 nehod a nejvyšší denní průměr byl v dubnu (191 nehod).



Graf č.5 Porovnání měsíců - období leden až duben; rok 2011 oproti roku 2010

Nejtragičtější dnem v období leden až duben 2011 byla středa 9. února, kdy při nehodách zahynulo 9 osob a pátek 22. dubna, kdy zahynulo 6 lidí. Dalšími velmi tragickými dny byly čtvrtek 10. února, úterý 1. března, čtvrtek 21. dubna a sobota 23. dubna, kdy zahynulo shodně 5 osob. Následuje dalších 7 dní, kdy počet usmrcených dosáhl počtu 4 osob.

V tomto období zaznamenáváme 33 dní, kdy při nehodách nebylo zaznamenáno úmrtí zúčastněných osob (stejně jako v roce 2010). V průměru na jeden den v období leden až duben 2011 připadá 1,57 usmrcené osoby (tj. o 0,19 osoby více než v roce 2010).

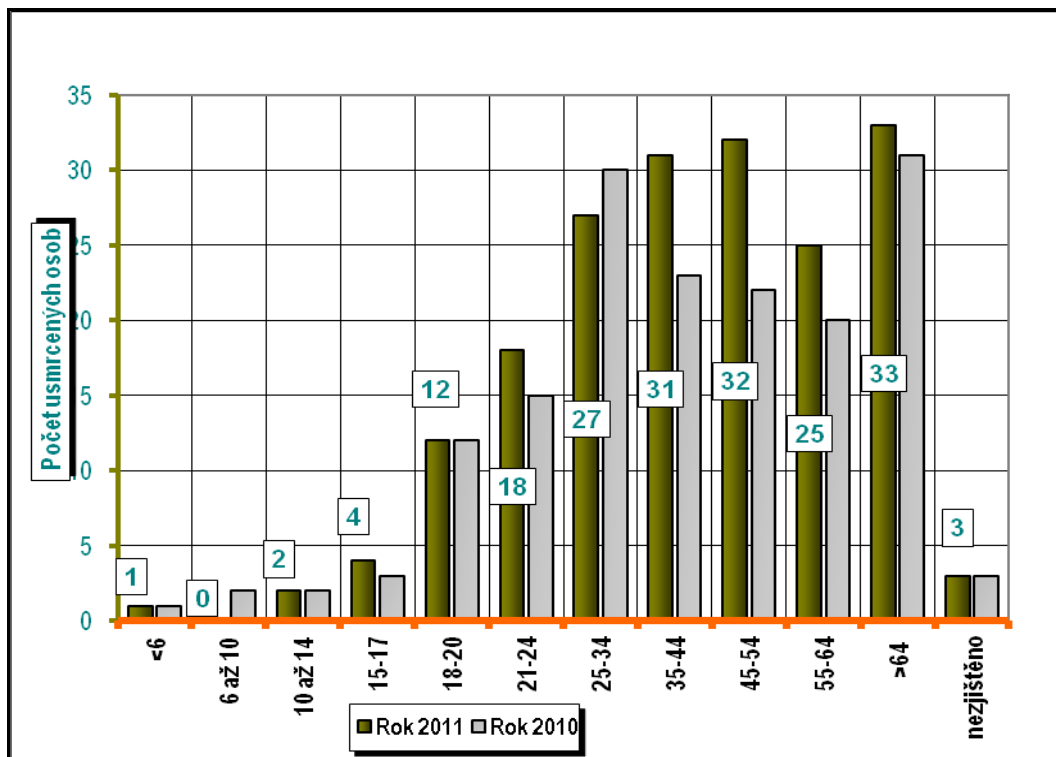


Graf č.6 Denní členění usmrcených - období leden až duben; rok 2011 a 2010

V období leden až duben 2011 zahynulo při 21 548 nehodách na pozemních komunikacích celkem 188 lidí, z toho bylo:

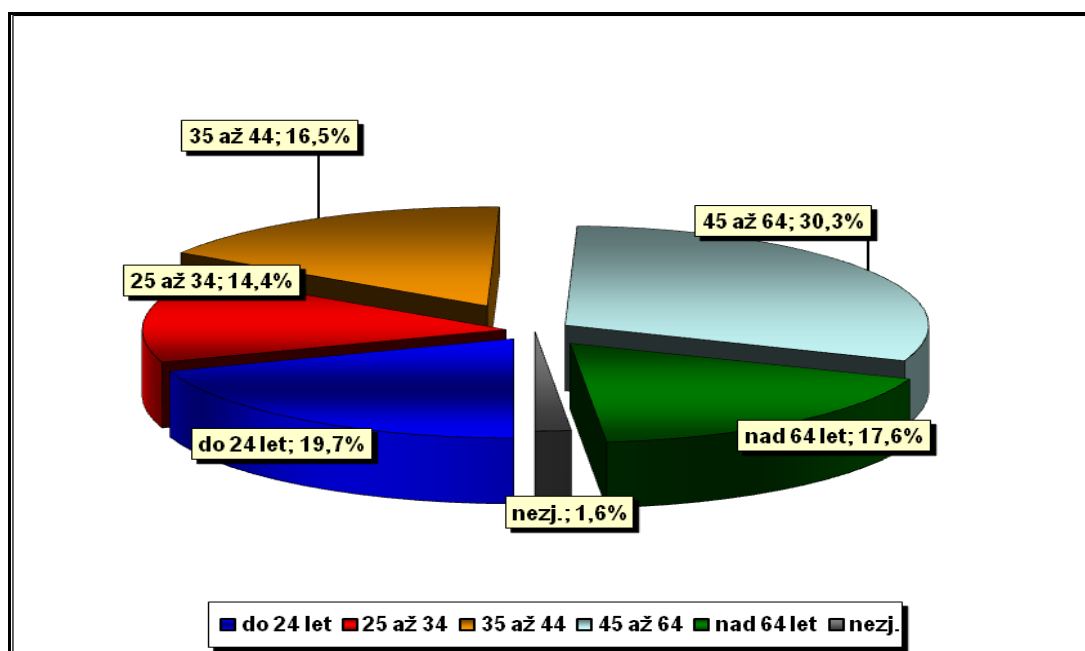
74	řidičů osobních automobilů
40	chodců
35	spolujezdců v osobních automobilech
13	řidičů motocyklů
11	cyklistů
9	řidičů nákladních automobilů
3	spolujezdci v nákladních automobilech
1	spolujezdec na motocyklu
1	řidič autobusu
1	cestující v autobusu

Nejvíce usmrcených bylo v kategorii nad 64 let (33 osob) a v kategorii 45 až 54 let (32 osob). V kategorii 35 až 44 let zahynulo 31 osob, v kategorii 25 až 34 let zahynulo 27 osob, v kategorii 55 až 64 let zahynulo 25 osob atd. V porovnání se stejným obdobím roku 2010 bylo více usmrcených v kategorii 21 až 24 let (o 3 osoby), v kategorii 35 až 44 let (o 8 osob), v kategorii 45 až 54 let (o 10 osob), v kategorii 55 až 64 let (o 5 osob) apod. Méně usmrcených bylo v kategorii 25 až 34 let (o 3 osoby) a v kategorii 6 až 10 let (o 2 osoby).



Graf č.7 Věkové kategorie usmrcených osob; období leden až duben; rok 2011

Z celkového počtu 188 osob usmrcených při nehodách v silničním provozu v prvních čtyřech měsících roku 2011 byly 3 děti - spolujezdci v osobních automobilech (tj. o 2 děti méně, než v roce 2010).



Graf č. 8 Období leden až duben; rok 2011, kategorie usmrcených osob

V porovnání s první třetinou roku 2010 byl **počet usmrcených vyšší zejména v následujících kategoriích:**

- ▶ chodec o 7 osob
- ▶ řidič motocyklu o 7 osob
- ▶ spolujezdec v osobním automobilu o 5 osob
- ▶ řidič osobního automobilu o 4 osoby
- ▶ spolujezdec v nákladním automobilu o 2 osoby
- ▶ cestující v autobusu o 1 osobu
- ▶ řidič autobusu o 1 osobu

Méně usmrcených bylo v kategorii:

- ▶ řidič nákladního automobilu o 2 osoby
- ▶ řidič malého motocyklu o 1 osobu

V porovnání s obdobím leden až duben 2010 **zaznamenáváme nárůst počtu usmrcených u následujících kategorií viníků nehod:**

- ▶ u nehod zaviněných řidiči osobních automobilů o 18 osob
- ▶ u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů s návěsem o 6 osob
- ▶ u nehod zaviněných řidiči vozidel MHD o 3 osoby
- ▶ u nehod zaviněných řidiči tramvají o 2 osoby
- ▶ u nehod zaviněných řidiči autobusů o 2 osoby

7.8 Pozitivní a negativní trendy

Negativní trendy - v porovnání s obdobím leden až duben 2010 zaznamenáváme nárůst počtu usmrcených u následujících položek statistiky nehod:

- ▶ u nehod, které se staly na silnicích I. třídy o 24 osob
- ▶ u nehod, které se staly mimo obec o 24 osob
- ▶ u nehod, které se staly na suchém povrchu o 22 osob
- ▶ u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí jízdy o 21 osob
- ▶ u nehod, které skončily srážkou s jedoucím vozidlem o 19 osob
- ▶ u nehod, které se staly ve středu o 16 osob
- ▶ u nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy o 15 osob

- ▶ u nehod, které se staly v noční době o 14 osob
 - ▶ u nehod, které skončily srážkou s chodcem o 10 osob
 - ▶ u nehod, které se staly na mokřem povrchu vozovky o 10 osob
 - ▶ u nehod, které se staly v denní době o 9 osob
 - ▶ u nehod, které se staly v pondělí o 7 osob
 - ▶ u nehod, které se staly ve čtvrtek o 7 osob
 - ▶ u nehod, které se staly na dálnicích o 6 osob
 - ▶ u nehod, které skončily havárií o 5 osob
 - ▶ u nehod, které se staly na silnicích II. třídy o 5 osob
 - ▶ u nehod, které se staly na sledovaných komunikacích velkých měst o 4 osoby
- apod.

Pozitivní trendy – významnější snížení počtu usmrcených osob nastalo u následujících položek statistiky nehod:

- ▶ u nehod, které se staly na zledovatělé, zasněženém povrchu vozovky o 12 osob
 - ▶ u nehod, které skončily srážkou s vlakem o 11 osob
 - ▶ u nehod, které se staly na místních komunikacích o 8 osob
 - ▶ u nehod, které se staly v sobotu o 7 osob
 - ▶ u nehod, které se staly na silnicích III. třídy o 6 osob
 - ▶ u nehod, které skončily srážkou s pevnou překázkou o 5 osob
 - ▶ u nehod zaviněných cyklisty o 5 osob
 - ▶ u nehod zaviněných nesprávným předjížděním o 5 osob
 - ▶ u nehod, které se staly v pátek o 4 osoby
 - ▶ u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě o 4 osoby
 - ▶ u nehod, které se staly na vybraných křižovatkách velkých měst o 4 osoby
- apod.

8 STRATEGICKÝ CÍL NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011-2020

Strategickým cílem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu vydaný Ministerstvem vnitra na období 2011-2020 je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných. Základním ukazatelem je počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Strategický cíl reflektuje cíl Evropské komise, totiž snížit v rámci Evropské unie počet obětí silničních dopravních nehod v letech 2010-2020 na polovinu, a současně i ambici České republiky posunout se v oblasti tragických následků nehod alespoň na celoevropský průměr. Podle evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, tzn. ze současných cca 70 usmrcených osob na milion obyvatel na cca 35 v roce 2020. K dosažení této úrovně má nejbližší Švédsko, Nizozemsko a Velká Británie. V České republice však bude třeba každoročně snížit počet smrtelných obětí nehod průměrně o 5,5 %, což v souhrnu znamená zredukovat počet usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob. Pokud by Česká republika byla schopna takového závazku dostát, zachránilo by se více jak 3 000 životů našich spoluobčanů.¹⁵

Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně chápáno – jako na chybu jednotlivce. Je proto potřeba neustále stanovovat a aktualizovat potřebné cíle v podobě konkrétního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění. Za konečný ideál je však třeba považovat stav, kdy se každý z nás vrátí ze své cesty ke svým blízkým živ a zdrav.

K úspěšnému naplnění vytyčených strategických i dílčích cílů je nezbytné aktivní zapojení všech subjektů zodpovědných za bezpečnost – Parlament ČR, orgány státní správy, dopravní policie, obecní policie, profesní organizace, nevládní organizace či občanská sdružení a neposlední řadě samotné občany.

¹⁵ Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. Dostupné z WWW: <<http://ppportal.pcr.cz/rsdp/rsdp.htm>.

9 MEZINÁRODNÍ POROVNÁNÍ NEHODOVOSTI

Údaje vychází z oficiálních materiálů Evropské unie a obsahuje data za rok **2011**. V porovnání od roku 1990 jednoznačně vychází, že z hlediska počtu usmrcených osob byl, v období do konce roku 2011, pro Českou republiku nejlepším rok 2006, kdy při nehodách, resp. na následky utrpěných zranění zahynulo 1.063 osob a v roce 2008 to bylo 1.076 usmrcených osob. Přesto se postavení ČR v rámci evropských zemí příliš nezlepšilo a na jeden milión obyvatel u nás v roce 2006 připadlo 103,7 usmrcených osob a v roce 2011 to bylo 104 usmrcených osob na jeden milión obyvatel, což je **osmý** nehorší výsledek v rámci EU.

Na opačném konci porovnání pak je Malta, Nizozemí, Švédsko, Velká Británie, Německo apod. Průměr Evropské unie v roce 2008 představuje 78 usmrcených osob na jeden milión obyvatel.

Závažnost nehod u nás je stále vysoká, vyšší než je evropský průměr a více jak dvakrát vyšší, než v uvedených nejlepších zemích. Dostat se na jejich úroveň by předpokládalo poloviční počet usmrcených a dostat se tak na úroveň kolem 550 usmrcených osob za rok, tj. necelých 1,5 usmrcené osoby denně, což znamená kolem 45 usmrcených osob za měsíc.

Tabulka č.12 Mezinárodní porovnání dopravních nehod v roce 2011

Stát – rok 2011	Počet usmrcených osob	Usmrceno na 1 milion obyvatel
Velká Británie	2.337	37,8
Švédsko	358	38,7
Nizozemsko	644	39,1
Izrael	314	41,9
Norsko	212	44,2
Japonsko	5.772	45,3
Švýcarsko	349	45,3
Německo	4.152	50,6
Finsko	279	52,4
Island	17	53,3
Irsko	238	53,5

Dánsko	303	55,0
Španělsko	2.714	59,2
Severní Irsko	115	64,3
Austrálie	1.490	67,1
Francie	4.273	68,4
Itálie	4.237	70,6
Slovensko	385	71,1
Rakousko	633	75,8
Portugalsko	840	79,0
Maďarsko	822	81,9
Slovinsko	171	84,2
Česká republika	901	86,1
Nový Zéland	384	89,0
Lucembursko	48	97,2
USA	33.808	110,1
Jižní Korea	5.838	119,8
Polsko	4.572	119,8
Řecko	1.456	129,3

Počet usmrcených do 30 dnů po nehodě (podle definice EHK OSN).

Pořadí je sestaveno podle počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel.

V České republice bylo v roce 2001 = 130 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel, v roce 2006 to bylo 103,7 usmrcených a v roce 2011 = 86,1 usmrcených osob na jeden milión obyvatel. Některým evropským státům se za uvedené období podařilo snížit úmrtnost při dopravních nehodách na polovinu. Např. Litva o 54 %, Španělsko o 51 %, Estonsko o 50 %, Portugalsko o 50 %, Francie o 48 %, Lotyšsko o 48 % apod. V uvedených státech šlo zejména o zvýšení policejního dohledu, zavedení bodového systému a přijetí opatření proti alkoholismu.

10 SHRNU TÍ HLAVNÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ

1. Není dostatečně akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Z toho vyplývá obecné podcenění naléhavosti opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a nedostatečná podpora jejich přijímání.
2. Finanční prostředky vynakládané na opatření v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nejsou dostatečné.
3. V celorepublikovém měřítku velmi špatný stav pozemních komunikacích.
4. Dozor v silničním provozu není dostatečně personálně a materiálně zajištěn.
5. Všeobecně nejsou respektovány rychlostní limity.
6. Nejsou dostatečně finančně zajištěna a uplatňována stavební opatření regulující nepřiměřenou rychlost v obcích.
7. Není dokončena realizace stezek pro chodce a pro cyklisty především v obci.
8. Zapojení nevládních organizací, občanských iniciativ, pojišťovacích společností policie ČR a jiných zainteresovaných subjektů neodpovídá skutečným potřebám řešení problematiky dopravní nehodovosti.

11 NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ A PŘÍNOSY DO PRAXE

- ▶ výstavba obchvatů měst a obcí, zkvalitnění dopravního značení a povrchových vlastností vozovek,
- ▶ zabezpečení železničních přejezdů, aplikace systémů ITS pro monitorování a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- ▶ efektivní zajištění státního odborného dozoru a stanic technické kontroly vozidel,
- ▶ zkvalitnění přípravy nových řidičů a jejich zkoušek,
- ▶ rozšíření informovanosti řidičů o existenci a potenciálu nových dopravně bezpečnostních technologiích,
- ▶ zefektivnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu,
- ▶ zvýšení účinnosti dopravně bezpečnostní legislativy,
- ▶ kroky vedoucí ke zvýšení efektivnosti sankčně motivačního systému,
- ▶ zpřísnění postihů za nebezpečné chování ohrožující ostatní účastníky silničního provozu,
- ▶ preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích výchovnými a vzdělávacími aktivitami,
- ▶ zdůrazňování negativního dopadu užití alkoholu a návykových látek za volantem např. pomocí televizních reklam, které na jedné straně působí šokujícím dojmem ale na straně druhé zanechají v lidském mozku určitou stopu,
- ▶ zajištění podpory širokých vrstev obyvatelstva při realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu,
- ▶ zdůrazňování nezbytnosti užití reflexních ochranných prvků chodců a cyklistů, potažmo zavedení povinnosti používání cyklistické přilby u všech cyklistů bez omezení věku.

ZÁVĚR

Jak vyplývá z celého obsahu práce, oblast dopravních nehod je velice obšírná a složitá problematika jak pro šetření a znalosti, tak i pro dokumentování a posuzování. Vzhledem ke skutečnostem a přehledu následků dopravní nehodovosti uvedeným ve statistické části je zcela na místě věnovat dopravní problematice žádoucí pozornost s cílem minimalizovat obrovské nevratné ztráty na životech, zdraví a majetku. Umírají tisíce lidí, zranění se s následky často a složitě vyrovnávají celý život a hmotné škody jen rostou. Vyšetřování dopravních nehod je zvláštním, mnohdy multidisciplinárním a také nákladným pracovním postupem. Vyžaduje speciální znalosti, pečlivost a odpovědnost, aby následné vyhodnocování o vině, míře účasti či náhradě škody byly co nejobjektivnější. Fatální důsledky závažných dopravních nehod nás nutí ke stále silnějšímu tlaku na prevenci. Ta nemůže spočívat jen v zákazech a represích. V České republice vývoj počtu dopravních prostředků a frekvence jejich užití významně předstihuje výstavbu nových a bezpečnějších dopravních cest. Je li tedy hlavním úkolem v této oblasti vyšetřování dopravních nehod nalézání skutečných příčin jednotlivých nehodových jevů, pak je nezbytné, aby především politická reprezentace státu podstatněji přispívala legislativou i alokací zdrojů k snižování počtu dopravních nehod a jejich následků.

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích je v ČR (tehdy jako součásti ČSR) sledována už od 50. let. V počátečním období nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém. Od počátku 60. let spolu s postupným nárůstem úrovně motorizace počet usmrcených prudce narůstal. Historické maximum (1758 usmrcených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969. Souviselo to tehdy zřejmě s dočasným částečným uvolněním politických a ekonomických poměrů a s tím souvisejícím pocitem větší svobody obyvatel. Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace až do roku 1987 (766 usmrcených do 24 hod.), resp. roku 1986 (896 usmrcených do 30 dnů). Ještě v letech předcházejících změně politických poměrů (zřejmě vzhledem ke zrychlení růstu motorizace a prvním příznakům reformy) se však vývoj bezpečnosti obrátil opět negativním směrem.

Prudké zvyšování nehodovosti, vyvolané rychlým nárůstem úrovně motorizace, nových ekonomických a jiných společenských aktivit, pokračovalo až do poloviny 90. let, kdy dosáhlo maximálních hodnot (v r. 1994 bylo zaznamenáno 1473 usmrcených do

24 hod., resp. 1637 do 30 dnů). V té době se ČR, která byla dříve (v 80. letech) v úrovni bezpečnosti (počet usmrčených na 1 obyvatele) srovnatelná s vyspělými západoevropskými státy, propadla na mezi států v tomto ohledu nejslabší v Evropě. Teprve poté byly iniciovány snahy podporované i z nejvyšších vládních míst o zlepšení této nežádoucí situace. V dalších letech se vývoj částečně stabilizoval a postupně začala nehodovost, i když s určitými výkyvy, opět klesat na dřívější úroveň, odpovídající počátku 90. let.

Přehled míst dopravních nehod v České republice s nejtragičtějšími následky zpracovává Plzeňský kraj s krajskou policií ve spolupráci s Českým sdružením obětí dopravních nehod. Jedná se o internetový projekt, který zobrazuje úseky silnic, města a další lokality, kde došlo ke smrtelné nehodě. Tyto místa jsou označena křížky a po jejich rozkliknutí jsme podrobně informováni o průběhu nehody, následcích a k nahlédnutí jsou i autentické fotografie. Cílem tohoto projektu je zapůsobit na emoční stránku každého z nás, nikoliv pouze poskytnout statistická čísla. Řidiči se tak dozvědí, kde se mají chovat opatrněji, kde jim hrozí za volantem zvýšené riziko.

Tento zpracovaný materiál v dostatečné míře vyzbrojí nové policisty, kteří po seznámení s teorií a praxí dopravních nehod mohou získané vědomosti uplatnit v praxi a se získanými poznatky pracovat v rámci působení na úseku dopravních nehod pořádkové policie ČR.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BRYCHTA, J. – NOVÁK, J. Ohledání místa dopravní nehody. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1999.
2. GEIST, B. Sociologický slovník. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1992. ISBN 80-85605-28-7.
3. JANÍČEK, P. – ONDRÁČEK, E. Řešení problému modelování. 1. vyd. Brno: 1998. ISBN 80-124
4. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*, Aleš Čeněk, s.r.o.2009, ISBN 978-80-7380-211-0
5. BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody*, Police history, Praha 2008, ISBN 978-80-86477-44-2
6. CHMELÍK, J. a kol. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005.
7. CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005.
8. PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v policejní teorii a praxi*. Linde, Praha 2000, 378 stran, ISBN 80-7201-212-6

Elektronické zdroje

1. *Zpravodaj autoškol*, [online]. 2011 [cit. 2.2.2012] Dostupný
2. z WWW: <http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/mez_doprava/index.htm&asoc=14
3. *Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky - intranetové stránky*. Dostupné z <<http://ppportal.pcr.cz/rsdp/rsdp.htm>.

Legislativní dokumenty

1. Československo. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
2. Česko. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
3. Česko. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů.
4. Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

6. Československo. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení (trestní řád) ve znění pozdějších předpisů.
7. Česko. ZP PP č. 160/2009 Sb., kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při šetření silničních dopravních nehod.
8. Česko. Vyhláška MDS č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

1. Statistická ročenka o nehodovosti na pozemních komunikacích v české republice za rok 2010 a rok 2011 leden – duben. Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia ČR. Praha.160s.

SEZNAM ZKRATEK

ČR - Česká republika

DN - Dopravní nehoda

DZ - Dopravní značka

EU - Evropská unie

FO - fyzická osoba

ŘSDP - ředitelství služby dopravní policie

TČ- trestní zákoník

ZP PP - závazný pokyn policejního prezidenta

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Tabulka č.1 Přehled viníků a zavinění nehod

Tabulka č.2 Hlavní příčiny nehod řidičů

Tabulka č.3 Nejčtetnější příčiny nehod řidičů

Tabulka č.4 Nejtragičtější příčiny nehod řidičů

Tabulka č.5 Členění nehod podle místa

Tabulka č.6 Druh komunikace

Tabulka č.7 Nehody pod vlivem drog

Tabulka č.8 Nehody v jednotlivých krajích

Tabulka č.9 Nehody v týdnu

Tabulka č.10 Vývoj nehod v jednotlivých měsících

Tabulka č.11 Počet úmrtí v jednotlivých měsících

Tabulka č.12 Mezinárodní porovnání dopravních nehod v roce 2011

Graf č.1 Vývoj počtu nehod a jejich následků leden – duben od roku 1989

Graf č.2 Počty usmrcených osob v krajích; období leden až duben; rok 2011

Graf č.3 Počty nehod v krajích; období leden až duben; rok 2011

Graf č.4 Denní členění nehod - období leden až duben; rok 2011 a 2010

Graf č.5 Porovnání měsíců - období leden až duben; rok 2011 oproti roku 2010

Graf č.6 Denní členění usmrcených - období leden až duben; rok 2011 a 2010

Graf č.7 Věkové kategorie usmrcených osob; období leden až duben; rok 2011

Graf č. 8 Období leden až duben; rok 2011, kategorie usmrcených osob.

PŘÍLOHY

Přílohy č. I – Dotazník ke zjištění hlavních příčin dopravních nehod v České republice.

Vážená kolegyně, vážený kolego,

V zájmu zlepšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích a vytvoření předpokladů pro jejich dlouhodobou stabilizaci chci znát také Vaše názory na některé problematiky týkající se možných příčin dopravních nehod. Prosím Vás o vyjádření vašich představ a názorů týkající se této problematiky. Za tímto účelem jsem vypracovala tento dotazník.

Pečlivě si jej přečtete a odpovězte prosím, na všechny otázky podle těchto zásad:

- odpovědi zaznamenávejte do okének, která jsou očíslována stejně, jako otázky v dotazníku pozorně si přečtete celou otázku a všechny číselné odpovědi, a pak číslo Vámi zvolené napište do příslušného okénka, uvádějte vždy pouze číslo jedné odpovědi
- uvedete-li chybné číslo, pak jej čitelně přepište

Upozorňuji Vás, že tento průzkum je anonymní a jeho výsledky budou použity pouze k výše uvedenému účelu.

Děkuji Vám za pochopení a spolupráci

Kolik je Vám let?

Počet let zaokrouhlený na celé roky:

1) Jste:

- a) Muž
- b) Žena

2) Rodinný stav:

- a) svobodný(á)
- b) ženatý, vdaná
- c) ovdovělý(á)
- d) rozvedený(á)

3) jaké je vaše nejvyšší dokončené vzdělání?:

- a) vyučen/a/
- b) střední bez maturity
- c) střední všeobecné s maturitou
- d) střední odborné s maturitou
- e) vysokoškolské

4) Nejčastější viník nehody.

- a) řidičem motorového vozidla
- b) lesní, domácí zvěří
- c) řidičem nemotorového vozidla
- d) chodcem
- e) technickou závadou vozidla
- f) jiné zavinění
- g) závadou komunikace
- h) jiným účastníkem

5) Druh vozidla:

- a) malý motocykl
- b) motocykl
- c) osobní automobil
- d) nákladní automobil
- e) autobus
- f) traktor
- g) jízdní kolo

6) Osobní automobily – objemová třída:

- a) do 1l
- b) 1,1 až 1,4
- c) 1,5 až 1,9
- d) 2 až 5
- e) nad 5 litry

7) Věk řidiče:

- a) do 18 let
- b) 18-20
- c) 21-24
- d) 25-34
- e) 35-44
- f) 45-54
- g) 55-64
- h) víc 65
- i) nezjištěno

8) Nákladní automobily, hmotnost:

- a) do 3,5tuny
- b) 3,6 až 7,5 tun
- c) 7,6 až 11,9
- d) nad 12 tun
- e) nezjištěno

9) Nejčtenější příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

- a) řidič se plně nevěnoval řízení
- b) nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- c) nesprávné otáčení nebo couvání
- d) nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
- e) nedání přednosti upravené dopravní značkou“DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“
- f) nezvládnutí řízení vozidla
- g) nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- h) vjetí do protisměru
- i) jiný druh nesprávné jízdy
- j) vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu

10) Hlavní příčiny nehod zaviněných chodci:

- a) špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla
- b) náhlé vstoupení do vozovky z chodníku apod.
- c) náhlé vstoupení do vozovky z ostrůvku

- d) zmatené, zbrklé , nerozhodné jednání
- e) náhlá změna směru chodce
- f) náraz do vozidla z boku
- g) hra dětí na vozovce

Přílohy č. II – Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
MĚSTSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE BRNO
územní odbor
dopravní inspektorát
Renčova 38
621 00 BRNO-MĚSTO
Čj.KRPB-xxxxx/DNBM-2011-ŠUP
Brno 26. října 2011

Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Datum a čas dopravní nehody	26.10.2011 15:10
Místo	BRNO, ulice VÍDEŇSKÁ - místní komunikace, levá obslužná komunikace ven z města Brna (u fa. Peugeot) (souřadnice GPS -599156,038/-1166458,193)

Účastníci dopravní nehody	AT3490BA (UA) nákladní automobil - RENAULT Trafic D řidič-vlastník: ██████████ narozen stát: Ukrajina, státní příslušnost Ukrajina, adresa pobytu : JIŽNÍ NÁMĚSTÍ č. 8/8, PSČ 619 00 BRNO-DOLNÍ HERŠPICE, kraj: Jihomoravský, stát: ČR osobní doklady : povolení k pobytu číslo █████ stát:ČR řidičský průkaz sk. B, B+E, C, C+E, D, D+E čísla: █████ stát: ČR ██████████ motocykl - YAMAHA YZF-R125 RE06 řidič-vlastník : XY narozen █████ místo nar.: Brno, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu : HUSOVA č. 554/0, PSČ 664 42 MODŘICE, kraj: Jihomoravský, stát: ČR osobní doklady : občanský průkaz číslo █████ stát:ČR řidičský průkaz sk. A1 čísla █████, stát: ČR
---------------------------------	---

Vylíčení události	<p>Dne 26. října 2011 v 15:10 hod. řídil řidič [REDACTED] nákladní vozidlo tov. zn. Renault [REDACTED] MPZ UA v Brně po levé obslužné komunikaci ulice Vídeňská ve směru jízdy od ulice Heršpická směrem na Modřice. V místě zúžení obslužné komunikace, kdy je průjezdný pouze jeden jízdní řidič [REDACTED] zastavil z důvodu provozu vozidle z protisměrného směru jízdy. Následně za ním zastavil řidič [REDACTED] s motocyklem tov. zn. yamaha RZ [REDACTED], který jel ve stejném směru jízdy jako řidič [REDACTED]. Následně řidič [REDACTED] začal s jím řízeným vozidlem z provozních důvodů couvat a při tomto došlo ke střetu s za ním stojícím motocyklem řidiče [REDACTED]. Vznikla hmotná škoda na vozidle a amotocyklu.</p> <p>Dechová zkouška na alkohol byla provedena přístrojem DRÄGER, její výsledek byl negativní. Ke zranění osob nedošlo. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.</p> <p>Řidič [REDACTED] měl za jízdy na motocyklu nasazenou a řádně připevněnou přilbu.</p>
-------------------	--

Technické údaje vozidel	<p>1) registrační značka : [REDACTED] (UA) ((vyrobeno (zaevidováno) v roce 2006)) vlastník: [REDACTED], JIŽNÍ NÁMĚSTÍ č. 8/8, PSČ 619 00, BRNO-DOLNÍ HERŠPICE, kraj: Jihomoravský, stát: ČR VIN: VF1FLBCA66Y144326 mezinárodní pojistná karta: [REDACTED], vydal JSC Insurance Company "Universalna", Ukraine 46008, 12 Medova str. Termopil, tel: [REDACTED], platí od 12.09.2010 do 11.09.2011, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: obě křídla zadních dveří, Z nárazník, odhadnutá škoda na vozidle: 20 tis. Kč</p> <p>2) registrační značka : [REDACTED] (CZ) ((vyrobeno (zaevidováno) v roce 2010)) vlastník: [REDACTED], HUSOVA č. 554/0, PSČ 664 42, MODŘICE, kraj: Jihomoravský, stát: ČR VIN: VG5RE061000002885 STK: platná mezinárodní pojistná karta: [REDACTED], vydal Kooperativa pojišťovna a.s. Praha 1 - Templová 5, platí od 22.09.2010 do 21.09.2011, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: P kapotáž, P boční kapotáž, L boční kapotáž, P blatník, P penu, možnost poškození P vidlice, P světlo, výfuk, odhadnutá škoda na vozidle: 60 tis. Kč</p>
-------------------------	---

Dopravní nehoda oznámena dne	26.10.2011 15:27
------------------------------	------------------

Místo ohledáno - dne, od - do	26.10.2011, 15:55 - 17:00
-------------------------------	---------------------------

Další případné informace důležité k objektivnímu posouzení věci	<p>Na místě dopravní nehody provedeno a učiněná opatření :</p> <p>Na místě dopravní nehody provedeno: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN - negativní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, kontrola předepsaného osvětlení vozidel - plně funkční, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidel, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, šetření, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, vytěžení,</p>
---	---

Č.j.KRPB- [REDACTED]/DNBM-2011-ŠUP

Dopravní nehodu zavinil :

[REDACTED], nar. [REDACTED], stát: Ukrajina, státní příslušnost Ukrajina, byt. JIŽNÍ NÁMĚSTÍ č. 8/8, PSČ 619 00 BRNO-DOLNÍ HERŠPICE, kraj: Jihomoravský, stát: ČR, porušil ustanovení § 24 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byla jmenovanému v souladu s ustanovením § 22 odst. 10 citovaného zákona uložena pokuta v částce 1000 Kč. Pokuta byla jmenovaným zaplácena v hotovosti - číslo bloku série [REDACTED]

Přestupce byl poučen v souladu s § 84 odst. 1,2 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, že proti blokové pokutě není odvolání.

Přestupce svým podpisem potvrzuje, že s takovýmto vyřízením dopravní nehody vědomě souhlasí a že na něho nebyl ze strany příslušníka Policie ČR činěn žádný nátlak pro takovéto vyřízení dopravní nehody

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

Vyjádření pachatele přestupku: souhlasím se zaviněním dopravní nehody

Podpisy přestupců:

[REDACTED]

Podpisy poškozených:

[REDACTED]

Podpis policisty:

inspektor prap. [REDACTED] _____

inspektor prap. [REDACTED] _____