

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**DOPRAVNÍ NEHODY V TERITORIU DÁLNIČNÍHO  
ODDĚLENÍ BRNO - CHRVICE**

**Autor práce:** Petr Vorba, DiS.

**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

**Forma studia:** Kombinovaná

**Vedoucí práce:** Ing. Mgr. Jiří Možný, BA.

**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2014

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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.

.....

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu bakalářské práce kpt. Ing. Mgr. Jiřímu Možnému, BA. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Dále také děkuji vedoucímu Dálničního oddělení Brno – Chrlice, npor. Bc. Bohumilu Dvořákovi, za postřehy a seznámení s aktuální problematikou dopravních nehod na dálnicích v České republice.

## **ABSTRAKT**

VORBA, P. *Dopravní nehody v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2014. 57 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Mgr. Jiří Možný, BA.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, dálniční oddělení, dálnice D1, dálnice D2

Prezentovaná bakalářská práce se zabývá silničními dopravními nehodami v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice na dálnici D1 a D2. Rozebírá problematiku jednotlivých silničních dopravních nehod, ke kterým v daném teritoriu dochází a uvádí jejich příklady. Dále také zkoumá příčiny a následky těchto nehod. Práce analyzuje, zda má dopravní nehodovost v uvedeném teritoriu od roku 2009 do roku 2013 zvyšující či klesající tendenci, a určuje riziková místa těchto dálnic s opatřením vedoucím ke snížení dopravní nehodovosti.

## **ABSTRACT**

VORBA, P. *Traffic Accidents in the Territory of the Highway Department Brno – Chrlice* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European Studies, 2014. 57 p. Supervisor : Ing. Mgr. Jiří Možný, BA.

**Key words:** traffic accident, Highway department, Highway D1, Highway D2

The bachelor thesis deals with road traffic accidents in the territory of the Highway department Brno – Chrlice on Highway D1 and D2. It analyses the problems of individual road traffic accidents that happen in this territory and gives examples of such accidents. It also researches the causes and impacts of these accidents. Further, the thesis analyses, whether the accident rate in the mentioned territory has increasing or decreasing tendency from the years 2009 to 2013 and it determines the danger areas of these highways with measures to reduce the accident rates.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>9</b>
<b>2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ</b> .....	<b>10</b>
2.1 Pojmy ve vztahu k silničnímu provozu.....	10
2.2 Pojmy ve vztahu k dopravní nehodě.....	11
2.3 Pojmy ve vztahu k dálničnímu oddělení.....	13
<b>3 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD</b> .....	<b>16</b>
3.1 Dopravní nehody dle oznamovací povinnosti.....	16
3.2 Dopravní nehody řešené v blokovém řízení.....	17
3.3 Střet se zvěří.....	18
3.4 Škodní událost.....	20
3.5 Technická závada.....	22
3.6 Dopravní nehody bezpečnostních sborů.....	22
3.7 Dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné věci.....	24
3.8 Dopravní nehoda jako trestný čin.....	26
3.9 Příklady jednotlivých dopravních nehod.....	28
<b>4 ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD</b> .....	<b>35</b>
4.1 Oznámení dopravní nehody.....	35
4.2 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody.....	37
4.3 Ohledání místa dopravní nehody.....	40
4.3.1 Paměťové a materiální stopy.....	42
<b>5 PŘÍČINY A NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD</b> .....	<b>44</b>
5.1 Statistika příčin a následků.....	45
5.2 Past na dálnici D1.....	47
<b>6 OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI</b> .....	<b>49</b>
6.1 Návrhy na opatření ke snížení dopravní nehodovosti.....	51
6.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření.....	54
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>56</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>58</b>
<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>62</b>

## ÚVOD

Na dálnici D1 v prostoru kilometru 194,0 ve směru jízdy na Prahu došlo krátce po půlnoci k dopravní nehodě mezi dvěma nákladními automobily. Zranění účastníci dopravní nehody jsou v současné době uvězněni ve zdeformovaných kabinách řidiče a pomocí hydrauliky se k nim snaží dostat hasiči. Na místo dopravní nehody byl kvůli zdravotnímu stavu účastníků vyslán vrtulník záchranné zdravotnické služby. Složky integrovaného záchranného systému uzavřely místo dopravní nehody a policisté odklánějí provoz na kilometru 196,0 ve směru jízdy na Prahu. Provoz na dálnici bude obnoven po provedení úklidu vozovky, pravděpodobně kolem čtvrté hodiny ranní. Příčina dopravní nehody je v současné době předmětem šetření Policie České republiky.

Taková nebo obdobná slova můžeme často zaslechnout prostřednictvím masmédií. I přes skutečnost, že plynulost a bezpečnost silničního provozu patří mezi priority ministerstva dopravy, dochází na dálnicích v České republice k častým dopravním nehodám, při kterých je ohroženo nejenom zdraví, ale mnohdy i lidský život.

Vyjma přímého ohrožení člověka patří mezi další negativní stránky silniční dopravy ve vztahu k dopravním nehodám také způsobená materiální škoda na majetku. Ta je mnohdy nejenom na zúčastněných poškozených dopravních prostředcích, ale i na majetku třetí osoby. Například zdeformované ocelové svodidlo, poškozené dopravní značení či pohonnými hmotami kontaminovaná zemina. Dále se v současné době stupňuje agresivita s bezohledností účastníků silničního provozu, kdy i přes novelizaci zákona č. 361 ze dne 14. září 2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o silničním provozu) a snahu ministerstva dopravy, dochází k většímu ohrožení společnosti. Chybí respekt k jednotlivým platným právním předpisům a také pocit viny a následné zodpovědnosti za způsobení dopravní nehody, kdy se viník nejenom nepřiznává, ale i určuje jako viníka dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu. Následným složitým šetřením Policie České republiky se poté prokazuje, kdo a na základě čeho, je viník dopravní nehody.

Ve vztahu k silničnímu provozu na dálnici mnohdy dochází v důsledku dopravních nehod k dopravnímu kolapsu, kdy se tvoří kolony vozidel, které mohou velice rychle narůstat a to až do vzdálenosti několik desítek kilometrů od místa události.

V okamžiku zprůjezdění alespoň jednoho jízdního pruhu v místě dopravní nehody se tyto kolony vozidel dávají pomalu do pohybu, avšak pro mnohé účastníky silničního provozu to znamená časové opoždění do místa dojezdu. Tímto může dojít ke zvýšení stresu v chování člověka, kdy potom vlivem podrážděnosti a bezohlednosti k ostatním řidičům silničního provozu dochází ve vytvořených kolonách vozidel k dalším dopravním nehodám. Nejednoho řidiče dopravního prostředku proto napadne myšlenka, která se zabývá nejenom činnostmi složek integrovaného záchranného systému na místech dopravních nehod, ale i jejich příčin a následků.

Bakalářská práce se zabývá silničními dopravními nehodami ve stanoveném úseku Dálničního oddělení Brno – Chrlice na dálnici D1 i D2, kdy vystihuje nejenom kladné stránky nejrychlejší pozemní komunikace v České republice, ale také i ty záporné. Vzhledem k nezanedbatelnému počtu zraněných lidí na dálnici a také nesnadnému se vyrovnávání s následky dopravních nehod (mnohdy i na celý život), je v práci mimo jiné provedena syntéza s návrhem praktického řešení vedoucího ke snížení dopravní nehodovosti a její eliminaci.

Téma bakalářské práce bylo zvoleno z důvodu osobního zaujetí a šestiletou praxí s touto problematikou při výkonu povolání policisty zařazeného u dopravní služby na Dálničním oddělení Brno – Chrlice.



# 1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je zjistit, k jakým druhům silničních dopravních nehod dochází v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice a rovněž zjistit způsoby jejich šetření Policií České republiky. Dále také zjistit příčiny i následky těchto silničních dopravních nehod a poukázat na rizikové faktory v tomto teritoriu s návrhem na opatření ke snížení nehodovosti. Práce vyhodnocuje, zda má dopravní nehodovost v daném úseku klesající či stoupající tendenci.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí, teoretické a praktické. Při zpracování teoretické části bakalářské práce bylo především vycházeno z odborných publikací zabývajících se silničním provozem, dopravním značením a dopravními nehodami. Dále syntézy komentáře a judikatury k zákonu o silničním provozu. V práci byly také použity interní akty a nařízení policejního prezidia řešící danou problematiku, zejména pak Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Rovněž bylo využito internetových a intranetových zdrojů. Mezi podpůrné zdroje bakalářské práce byl zařazen řízený rozhovor s vedoucím Dálničního oddělení Policie České republiky Brno – Chrlice, panem npor. Bc. Bohumilem Dvořákem.

Statistika dopravních nehod od roku 2009 do roku 2013 v teritoriu jmenovaného dálničního oddělení byla provedena a vyhodnocena ze statistických evidencí Policie České republiky. Pro správné pochopení problematiky dopravních nehod v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice byla provedena kazuistika jednotlivých případů, které se skutečně staly. V jednotlivých příkladech dopravních nehod jsou na základě ochrany osobních údajů<sup>1</sup> a zákonem stanovené povinnosti mlčenlivosti policisty<sup>2</sup> uvedeny fiktivní data, jména, adresy a vozidla.

---

<sup>1</sup> ČESKO. Zákon č. 101 ze dne 4. dubna 2000 o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (zákon o ochraně osobních údajů). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 32, s. 1521-1532. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=101/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=101/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>2</sup> ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky (zákon o Policii České republiky). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4112. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

## 2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Policisté provádějící šetření silničních dopravních nehod na dálnici se mnohdy setkávají s pojmy, které hrají významnou roli při samotném vyšetřování průběhu nehodového děje. Díky těmto přesně vymezeným pojmům ve vztahu k silničnímu provozu na dálnici tak dochází ke správnému výkladu jednotlivých právních norem a zákonných ustanovení, na základě kterých lze určit, zda se jedná nebo nejedná o dopravní nehodu. Zároveň tyto pojmy také značně usnadňují právní kvalifikaci nezákonného jednání pachatele či pachatelů. Mnohdy se však jedná o nelehký úkol, který se neobejde bez znalosti těchto pojmů. Pokud by totiž nebyly pojmy přesně definované, nastala by možnost, že si budou kontrolní složky, dopravci, řidiči a ostatní účastníci silničního provozu jednotlivá zákonná ustanovení přizpůsobovat. Tímto by však byla jednoznačně ohrožena plynulost a bezpečnost silničního provozu.<sup>3</sup>

### 2.1 Pojmy ve vztahu k silničnímu provozu

„Řidič“ – každá osoba, která sama řídí vozidlo, i když třeba jen na krátkou dobu, a která se nachází ve vozidle, aby případně mohla řídit.

„Účastník provozu na pozemních komunikacích“ – kdokoliv, kdo se v přímé souvislosti s provozem na pozemní komunikaci účastní tohoto provozu. Například i přepravovaná osádka vozidla.<sup>4</sup>

„Chodec“ – osoba, která je ve vztahu k provozu na dálnici chápána v zákoně o silničním provozu jako ostatní účastník silničního provozu, kterému je zakázán vstup a chůze na dálnici. Chodcem je i osoba pohybující se na kolečkových bruslích, vedoucí jízdní kolo a podobně.<sup>5</sup> Kučerová<sup>6</sup> uvádí, že je do kategorie chodců zahrnuta i osoba

---

<sup>3</sup> VORBA, P. *Uplatnění sociálních předpisů v dopravě*. Brno, 2013. Absolventská práce. Vyšší policejní škola a Střední policejní škola MV v Holešově, pracoviště Brno, Předmětové oddělení vnější služby. Vedoucí absolventské práce : Ing. Mgr. Jiří Možný, BA. s 10.

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

pohybující se na skateboardu, která je vnímána ostatními účastníky provozu jako osoba pohybující se rychlostí přibližně 4 kilometry v hodině.

„Vozidlo“ - motorová vozidla, nemotorová vozidla, tahače, přívěsy nebo návěsy.

„Kolona vozidel“ - s účinností od 01. srpna 2011 byl tento pojem nově zařazen do zákona o silničním provozu a je definován jako souvislý proud vozidel, u kterého nelze předjíždět každé vozidlo jednotlivě. Přitom rozestup mezi jednotlivými vozidly při předjíždění nebo objíždění neumožňuje bezpečné zařazení.<sup>7</sup>

„Dálnice“ - pozemní komunikace, která je označená dopravní značkou „Dálnice“.<sup>8</sup>

„Jízdní pruh“ - určitá část vozovky, která umožňuje jízdu vozidlům jiných než dvoukolových (motocyklů) v jednom jízdním proudu za sebou.<sup>9</sup> Na dálnici dále rozeznáváme přípojovací a odbočovací jízdní pruh, průběžný jízdní pruh a pruh pro pomalá vozidla.

„Krajnice“ - tvořena zpravidla zpevněnou a nezpevněnou částí. Na dálnici je to zpevněná část povrchu vozovky nacházející se mezi okrajem přilehlého jízdního pruhu a hranou koruny pozemní komunikace.<sup>10</sup> Mezi lidmi obecně nazývána krajnice jako odstavný jízdní pruh, jehož definice však není nikde v zákoně ukotvena.

„Překážka provozu na pozemní komunikaci“ - cokoliv, co vede k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Vyjma různých předmětů nacházejících se na tělese dálnice sem řadíme také odstavená vozidla na vozovce.<sup>11</sup>

## 2.2 Pojmy ve vztahu k dopravní nehodě

„Dopravní nehoda“ - je událost v provozu na pozemní komunikaci, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž

---

<sup>6</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha, 2011, s. 33.

<sup>7</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha, 2011, s. 41.

<sup>8</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>9</sup> ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava, 2013, s. 8.

<sup>10</sup> ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava, 2013, s. 8.

<sup>11</sup> ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava, 2013, s. 8.

dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.<sup>12</sup> Konečný<sup>13</sup> k pojmu dopravní nehoda uvádí, že aby šlo o dopravní nehodu, je nutné, aby naplňovala všechny znaky uvedené v této definici. Vzhledem k této přesně vymezené definici se lze správně rozhodnout, zda se jedná o dopravní nehodu, nebo například o porušení předpisů bezpečnosti práce. Kučerová<sup>14</sup> k pojmu dopravní nehoda mimo jiné uvádí i praktické příklady, kdy se nejedná o dopravní nehodu. Zejména pak úraz způsobený pádem v dopravním prostředku bez ovlivnění dalšího účastníka provozu. Pád větve ze stromu na pod ním se nacházející zaparkované vozidlo. I například převrácený traktor na místě ležícím mimo pozemní komunikaci – třeba na poli.

„Havárie“ - dopravní nehoda, kde je zúčastněné pouze jedno silniční vozidlo, u kterého se nepovažuje za podstatné, zda je motorové či nemotorové. Je však důležité, aby při havárii tohoto vozidla nedošlo ke srážce s jiným vozidlem, pevnou překázkou, chodcem, zvěří nebo zvířetem. Protože pak by se už jednalo o srážku a ne o havárii. Jako příklad havárie lze uvést případ, kdy vozidlo vyjede z tělesa dálnice a převrátí se na střechu. Pokud by ale následně narazilo do travnatého svahu nebo ocelových svodidel, nejedná se o srážku, ale o dopravní nehodu s pevnou překázkou.<sup>15</sup>

„Srážka“ – dopravní nehoda, kdy se střetne dvě a více silničních vozidel. Dále lze také za srážku považovat střet silničního vozidla s chodcem, pevnou překázkou a zvěří nebo zvířetem.<sup>16</sup>

„Účastník dopravní nehody“ – osoba, která se v čas a místě dopravní nehody přímým způsobem účastní na dopravní nehodě.<sup>17</sup>

„Usmrcená osoba“ – osoba, u které se zranění neslučují se životem buď při dopravní nehodě anebo na následky dopravní nehody, nejpozději však do 30 dnů od dopravní nehody.<sup>18</sup>

---

<sup>12</sup> ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava, 2013, s. 25.

<sup>13</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 7.

<sup>14</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. Praha, 2011, s. 287.

<sup>15</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 9.

<sup>16</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 9.

<sup>17</sup> ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava, 2013, s. 7.

<sup>18</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 21.

„Těžké zranění“ – těžká újma na zdraví. Přitom těžkou újmu na zdraví se rozumí vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění.<sup>19</sup> Jako příklad těžkého zranění v souvislosti s dopravní nehodou lze uvést například vnitřní krvácení vedoucí k úmrtí, zranění vedoucí k amputaci končetiny anebo třeba ztráta zraku.

„Lehké zranění“ – zranění, která jsou jiná než těžká. Nemusí nutně dojít k pracovní neschopnosti.<sup>20</sup> Jako příklad lze uvést hematomy, pohmožděniny nebo oděrky.

„Ublížení na zdraví“ – stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření.<sup>21</sup>

### **2.3 Pojmy ve vztahu k dálničnímu oddělení**

„Dálniční oddělení“ – Ke dni 07. listopadu 2013 v České republice 18 dálničních oddělení: Podivín, Domašov, Brno – Chrlice, Ivanovice na Hané, Mikulov, Chotoviny, Velký Beranov, Pravy, Ostrava, Kocourovce, Ostrov u Stříbra, Svojkovice, Bernartice, Mirošovice, Nová Ves, Poříčany, Rudná, Řehlovice.

„Dálniční oddělení Brno – Chrlice“ – Dne 15. srpna 1978 zřízeno Dálniční oddělení veřejné bezpečnosti Brno – Chrlice. Slavnostní otevření nové budovy tohoto dálničního oddělení veřejné bezpečnosti dne 01. září 1980 a to na adrese, kde se dálniční oddělení nachází dodnes – Rebešovická 771/42, 643 00 Brno.<sup>22</sup>

„Dálnice D1“ – První zahájení výstavby bylo provedeno dne 02. května 1939 na tehdejším území Československa. V teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice započala první výstavba dálnice D1 dne 01. dubna 1969 v prostoru km 188,740 až km

---

<sup>19</sup> ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 381. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>20</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 21.

<sup>21</sup> ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 381. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>22</sup> Rozhovor s panem npor. Bc. Bohumilem Dvořákem, vedoucím Dálničního oddělení Brno – Chrlice, ze dne 2. prosince 2013.

190,474. Dálnice D1 spojuje města Praha – Brno – Ostrava a její délka je 376 km (z toho 352 km v provozu a 24 km v přípravě).<sup>23</sup>

„Dálnice D2“ – První výstavba zahájena na tehdejším území Československa dne 01. dubna 1969. V teritoriu Dálničnického oddělení Brno – Chrlice započala první výstavba dálnice D2 dne 04. října 1978 v prostoru km - 0,4 až km 11,315. Dálnice D2 byla postavena jako spojnice měst Brno – Bratislava a její délka je 61 km v provozu na území České republiky.<sup>24</sup>

„Teritorium dálničnického oddělení Brno – Chrlice“ - Územní působnost jednotlivých dálničnických oddělení Jihomoravského kraje stanovuje Rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 37 ze dne 30 dubna 2013, kterým se mění rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 69 roku 2010, kterým se vymezuje územní působnost dálničnických oddělení na teritoriu Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje. V případě potřeby (modernizace dálnice, zvýšený nápad trestné činnosti a podobně), lze působnost jednotlivých dálničnických oddělení pozměnit novým rozkazem ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje.

Obr. 1: Mapa teritoria Dálničnického oddělení Brno - Chrlice<sup>25</sup>



<sup>23</sup> CESKEDALNICE. CZ. Dálnice D1. *ceskedalnice.cz* [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1>>.

<sup>24</sup> CESKEDALNICE. CZ. Dálnice D2. *ceskedalnice.cz* [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d2>>.

<sup>25</sup> SEZNAM. CZ, a.s. Mapy. *mapy.cz* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz/#!x=16.683229&y=49.172249&z=8>>.

- **Teritorium dálničního oddělení Brno – Chrlice:**<sup>26</sup>

188,740 km až 218,840 km v obou směrech dálnice D1 - směr Praha a směr Vyškov

- 0,400 km až 11,315 km v obou směrech dálnice D2 – směr Bratislava a směr Brno

Benzinová čerpací stanice OMV při dálnici D1 v prostoru km 192,2 směr Praha

Benzinová čerpací stanice OMV při dálnici D1 v prostoru km 198,5 směr Vyškov

Benzinové čerpací stanice OMV při dálnici D2 v prostoru km 0,7 směr Bratislava

---

<sup>26</sup> Rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 37 ze dne 30 dubna 2013, kterým se mění rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 69/2010, kterým se vymezuje územní působnost dálničních oddělení na teritoriu Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje.

### **3 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD**

Mezi hlavní úkoly dopravní policie Dálničního oddělení Brno - Chrlice patří především zajistit plynulost a bezpečnost silničního provozu ve stanoveném úseku dálnice D1 a D2. Vyjma plnění úkolů při dohledu na dálnici šetří také silniční dopravní nehody, které spadají do její územní působnosti a představují nejenom nejzávažnější přestupky proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu, ale mnohdy i trestnou činnost.

#### **3.1 Dopravní nehody dle oznamovací povinnosti**

Dne 1. ledna 2009 nabyla účinnosti novela zákona o silničním provozu provedená zákonem č. 274 ze dne 17. července 2008, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona č. 273 ze dne 17. července 2008, o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o Policii České republiky). Tato novela znamenala zřejmý zásah do oznamovací povinnosti dopravních nehod. Do této novelizace musela být totiž Policie České republiky volána k dopravním nehodám, kde došlo ke škodě na majetku a to včetně přepravovaných věcí, v celkové finanční hotovosti do 50.000 Kč. Toto se však změnilo a po novelizaci se oznamovací povinnost ve vztahu ke způsobené škodě zvětšila na dvojnásobek, to je 100.000 Kč. Dále se díky této novelizaci změnil způsob hlášení dopravních nehod Policii České republiky, a to kdy vznikla škoda na dopravním prostředku, který patřil například leasingové společnosti nebo zaměstnavateli, ale který řídil řidič tohoto vozidla. Mezi však největší změnu pro účastníky dopravní nehody znamenala od 17. července 2008 povinnost sepsat si společný záznam o dopravní nehodě v případech, ve kterých nebylo nutné volat Policii České republiky a následně ho předat pojistiteli. Společný záznam o dopravní nehodě mohl a v současné době také může mít libovolnou formu, ale všeobecně se doporučuje Evropský záznam o dopravní nehodě, který činí Přílohu I této bakalářské práce. Tyto vyjmenované změny, které vstoupily v účinnost v zákoně o silničním provozu, sledovaly především ulehčení administrativní práce Policie České republiky, která bude mít tak více času se věnovat běžnému dohledu nad plynulostí a bezpečností silničního provozu. Případy, kdy od 01. ledna 2009 musí volat účastníci dopravní nehody Policii České republiky, stanovuje rovněž zákon o silničním provozu.



Ve vztahu k silničnímu provozu na dálnici se pak jedná o situaci, kdy dojde k jakémukoliv zranění, třeba i drobnému. Škoda na vozidlech včetně přepravovaných věcí je vyšší než 100.000 Kč, nebo dojde k poškození životního prostředí (únik kapalin) či ke škodě třetí osoby (ocelová svodidla, dopravní značení). Oznamovací povinnost je i v případě, kdy nejsou účastníci dopravní nehody schopni svépomocí obnovit provoz a dále také pokud se nedomluví na zavinění.<sup>27</sup>

Pokud dojde k dopravní nehodě nepodléhající oznamovací povinnosti na dálnici a Policie České republiky se o ní dozví skrz například telefonické oznámení účastníků silničního provozu, kteří nehodu spatřili, hlídka policistů vždy vyjíždí na místo dopravní nehody, aby zjistila, zda se skutečně dopravní nehoda stala. V případě, že se hlídka policie dostaví na místo dopravní nehody, je povinna postihnout každé protiprávní jednání, o kterém se dozvěděla. To znamená nejenom u viníka dopravní nehody, ale případně i u poškozených osob.

### **3.2 Dopravní nehody řešené v blokovém řízení**

Aby bylo možno policejním orgánem ukončit dopravní nehodu v blokovém řízení, musí splňovat podmínky blokového řízení, které jsou stanovené v zákoně č. 200 ze dne 17. května 1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o přestupcích). Mezi tyto podmínky patří spolehlivé zjištění přestupkového jednání, dále se musí jednat o přestupek, který nelze vyřešit domluvou (přestupek spadající do bodového hodnocení) a zároveň osoba obviněná z přestupku musí být ochotna uloženou blokovou pokutu zaplatit. Přičemž domluvu je zde nutno chápat jako projednání přestupku bez sankce, pokud není zákonem vyloučena.<sup>28</sup> Policejní orgán, který šetří dopravní nehodu a ukončuje ji v blokovém řízení, sepisuje na místě dopravní nehody buď Evropský záznam o dopravní nehodě anebo Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, jehož příklad činí Přílohu II této bakalářské práce.

---

<sup>27</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4585. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>28</sup> ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích (zákon o přestupcích). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 824. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

V blokovém řízení není možné mimo jiné projednat dopravní nehodu zejména v případě, kdy není hodnověrným způsobem zjištěna totožnost osoby podezřelé z přestupkového jednání anebo osoba neovládá alespoň na základní úrovni znalost českého jazyka (nutnost zajistit tlumočnicka).<sup>29</sup> Toto se také týká osoby, která spáchá přestupek, za jehož spáchání hrozí zákaz činnosti. Dále se nesmí jednat o osobu podléhající vojenské kázeňské pravomoci nebo osobu, která je příslušníkem bezpečnostního sboru. Zákon o přestupcích uvádí i další osoby, u kterých nelze dopravní nehodu ukončit v blokovém řízení. Zejména pak osoby užívající výsad a imunit dle tohoto jmenovaného zákona anebo mezinárodního práva. Rovněž i poslance nebo senátora, kteří požádají o projednání přestupku v disciplinárním řízení.<sup>30</sup>

### 3.3 Střet se zvěří

Pokud dojde ke střetu vozidla se zvěří, jedná se o nezaviněné jednání řidiče. Ten je povinen neprodleně tuto skutečnost ohlásit Policii České republiky a to bez ohledu na to, zda je zvíře vlivem střetu s vozidlem zraněné nebo usmrcené. Oznamovací povinnost se vztahuje i na případ, kdy se řidič vozidla střetne se zvěří a zvěř se na místě dopravní nehody nenachází. Jestliže by došlo střetem vozidla se zvěří k jejímu zranění, volá se na Dálničním oddělení Brno – Chrlice místně příslušné myslivecké sdružení, které provede odstřel zvěře v místě dopravní nehody. V případě potřeby, například pokud se zraněné zvíře nachází u středových svodidel, je před odstřelem zastaven provoz na dálnici, a to z důvodu bezpečnosti silničního provozu. Usmrcené zvíře je poté předáno příslušnému mysliveckému spolku nebo správci komunikace, který potvrdí převzetí usmrcené zvěře na příslušný tiskopis Policii České republiky, viz Příloha III této bakalářské práce.

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, řeší v článku 39 podmínky dokumentace sražené zvěře a určuje, za jakých podmínek lze střet se zvěří administrativně zpracovat Policií České republiky na Evropský záznam o dopravní nehodě nebo na Záznam o dopravní nehodě střetu se zvěří. K Evropskému záznamu

---

<sup>29</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 221 ze dne 14. prosince 2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích.

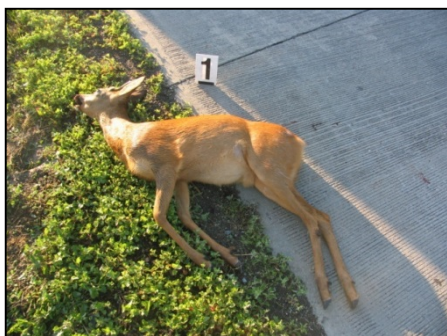
<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích (zákon o přestupcích). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 811. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

o dopravní nehodě uvádí, že si ho může sepsat řidič, který se střetl se zvěří. Ten oznámí tuto skutečnost Policii České republiky, která přijede na místo dopravní nehody a ze zadní strany tohoto záznamu umístí přelepku nebo razítko s uvedením odložení věci dle ustanovení § 58 odstavce 3 písmena b) zákona o přestupcích a věc dále nešetří. Policie České republiky si vezme od řidiče třetí díl záznamu o nehodě a provede příslušné zaevidování v systémech policie.

Na dálničním oddělení Brno – Chrlice se však veškeré střety se zvěří administrativně zpracovávají na Záznam o dopravní nehodě se zvěří a to z důvodu interního nařízení vedoucího dálničního oddělení. Řidič, který se střetl se zvěří, nedostane tedy potvrzení ze zadní strany Evropského záznamu o nehodě, ale dostane potvrzení o účasti na dopravní nehodě, kde jsou vyjmenovány všechny důležité údaje o řidiči, vozidle, pojištění a také o sražené zvěři. Samotný rozdíl ve zpracování dopravní nehody na Evropský záznam o dopravní nehodě nebo na Záznam o dopravní nehodě se zvěří spočívá pouze ve vyplnění rozličných formulářů a způsobu zpracování. Výsledek je však stejný.

Pokud by při střetu se zvěří došlo ke zranění osob ve vozidle, řidič uplatňoval technickou závadu anebo zvěř (popřípadě její část) nebyla nalezena v blízkosti místa události, Policie České republiky musí evidovat tuto dopravní nehodu na Protokol o nehodě v silničním provozu. Tento protokol zpracovává také v případě, kdy je u řidiče zjištěn alkohol nebo návykové látky, které požil před nebo během jízdy.

Obr. 2: Srna obecná<sup>31</sup>



Obr. 3: Prase divoké<sup>32</sup>



Finanční hodnota sražené zvěře je vyčíslena Policií České republiky v Záznamu o dopravní nehodě zaviněné zvěří dle přílohy č. 2 Metodického doporučení policejního

<sup>31</sup> Vlastní zdroj.

<sup>32</sup> Vlastní zdroj.

prezídia Praha vydaného blíže neuvedeného dne, měsíce března, roku 2010, k postupu při zjišťování hodnoty nelegálně ulovené zvěře. Toto metodické doporučení také jmenuje jednotlivé druhy zvěře: Jelen evropský, Daněk, Srnec obecný, Sika japonský, Jelenec běloocasý, Muflon, Prase divoké, Zajíc polní, Bažant obecný, Bažant královský, Krocán divoký, Králík divoký a ostatní pernatou zvěř, zejména pak kachny a husy. U těchto druhů zvěře je při určování hodnoty nutné rozlišit pohlaví sražené zvěře, a to z důvodu rozličné finanční hodnoty, viz Příloha IV této bakalářské práce.

### 3.4 Škodní událost

Škodní událost. Slova, která nejsou mezi účastníky dopravní nehody až tak rozšířená, zatímco u policistů na Dálničním oddělení Brno - Chrlice skloňovaná ve všech pádech. Policista, který vykonává dozorčí službu na Dálničním oddělení Brno – Chrlice, často přijímá telefonické oznámení i od řidičů vozidel, kteří rozhořčeným hlasem uvádějí, že jeli se svým vozidlem po dálnici, když náhle odlétl od zadních pneumatik vozidel jedoucích před nimi kamínek. Ten následně narazil do jejich čelních skel, která se v důsledku nárazu poškodila. Poté řidiči telefonicky mnohdy dozorčí službě uvádějí, že si neví rady s touto událostí a čekají na místě dopravní nehody na hlídku Policie České republiky. Vzhledem ke skutečnosti, že se nejedná o ojedinělé případy dopravních nehod na dálničním oddělení a řidiči si rovněž často neví rady, jakým způsobem postupovat v této věci, bude této problematice věnována tato podkapitola.

K samotné definici škodní události se vyjadřuje článek 40 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ten uvádí, že se škodní událostí rozumí vznik hmotné škody na majetku osob, firem nebo organizací a jde o nezaviněné jednání účastníků dopravní nehody.<sup>33</sup>

Za škodní událost je tedy považováno poškození čelních, bočních i zadních skel. Dále také poškození předních i zadních světlometů, zpětných zrcátek a také laků vozidel. Tato uvedená poškození však musejí být způsobena zejména odlétnutým předmětem od pneumatik projíždějících vozidel. Přitom není podstatné, jakým směrem

---

<sup>33</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

projíždějící vozidla jela a poškozené vozidlo bylo v pohybu či nikoli. Statisticky není škodní událost evidována do statistik dopravních nehod Policie České republiky jako dopravní nehoda.<sup>34</sup>

Řidič však může také přijet nahlásit škodní událost přímo na útvar Dálničního oddělení Brno – Chrlice. V tomto případě je s ním sepsán Záznam o poškození čelního skla automobilu, ve kterém jsou zejména uvedeny veškeré údaje k řidiči, majiteli vozidla, pojistiteli, pojištěnci a to včetně skutkového vyličení, jak ke škodní události došlo. Dále Policie České republiky provede potřebnou fotodokumentaci poškození vozidla a kopii výše uvedeného tiskopisu předá na požádání zástupci příslušné pojišťovny. Když řidič ohlásí škodní událost přímo na útvaru Policie České republiky, výjezdová skupina dopravních nehod nikam nevyjíždí. Zde je však důležité připomenout skutečnost, že osoba ohlašující škodní událost může učinit oznámení na jakýkoliv útvar Policie České republiky. To znamená i mimo teritorium Dálničního oddělení Brno – Chrlice, kde případně ke škodní události došlo. Pokud se tak stane, zpracuje škodní událost ten organizační článek policie, kterému byla škodní událost řidičem oznámena a dále již nečiní žádné další šetření.<sup>35</sup>

Za škodní událost není považováno zaviněné jednání účastníka silničního provozu, který poruší pravidla silničního provozu. Jako příklad lze uvést jízdu nákladního automobilu přepravujícího sypký substrát po dálnici D1. Sypký substrát ale není dostatečně zajištěn, například plachtou a dochází k jeho samovolnému odlétávání. V důsledku toho následně dojde k poškození čelního skla vozidla, které jede za tímto nákladním automobilem. Vzhledem ke skutečnosti, že řidič nákladního automobilu nezajistil náklad proti jeho samovolnému odlétávání, porušil ustanovení § 52 odstavce 6 zákona o silničním provozu a tím se dopustil přestupku proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu dle § 125c odstavce 1 písmena k) zákona o silničním provozu a nejedná se tedy o škodní událost, nýbrž o dopravní nehodu nepodléhající oznamovací povinnosti. Účastníci této příkladové dopravní nehody si tedy sepíší Evropský záznam o dopravní nehodě a mohou pokračovat v jízdě dále.

---

<sup>34</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

<sup>35</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

### **3.5 Technická závada**

I přes skutečnost, že jsou dopravní prostředky v zákonné lhůtě podrobovány pravidelným technickým prohlídkám na stanicích technické kontroly, dochází v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice k dopravním nehodám, u nichž je hlídkou policie zjištěna, anebo účastníkem dopravní nehody uplatněna, technická závada. Technická závada v těchto případech představuje příčinu dopravní nehody. Z hlediska řidiče se mnohdy jedná o nezaviněné jednání, neboť nemohl přes veškeré vynaložené jednání zabránit dopravní nehodě.

V případě zjištění anebo uplatnění technické závady u dopravní nehody Policie České republiky vždy neprodleně činí vyrozumění příslušného správního orgánu. Tento příslušný orgán musí být kompetentní k přibrání znalce, a zároveň určuje, zda se v daném případě skutečně jedná o technickou závadu, jako příčinu dopravní nehody.<sup>36</sup> Znalec na základě pokynu příslušného správního orgánu poté provede ohledání dopravního prostředku, u kterého je zjištěna nebo uplatněna technická závada. Samotné ohledání provádí správním orgánem přibráný znalec buď hned na místě dopravní nehody, nebo v místě, kam Policie České republiky nechala dané zajištěné vozidlo odtáhnout pro pozdější ohledání tímto znalcem. Samotná dopravní nehoda nemůže být policií ukončena v blokovém řízení na místě události, nýbrž celý spisový materiál je postoupen i s podezřením naplnění skutkové podstaty dopravního přestupku na základě ustanovení § 58 odstavce 1 zákona o přestupcích k příslušnému správnímu orgánu, který dále v dané věci rozhodne.

### **3.6 Dopravní nehody bezpečnostních sborů**

Dopravní nehody se nevyhýbají nikomu a to ani bezpečnostním sborům. Proto mohou také účastníci silničního provozu spatřit na dálnici dopravní nehodu, na které je účastno například i policejní vozidlo.

Bezpečnostními sbory rozumíme Policii České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správu České republiky, Vězeňskou službu České

---

<sup>36</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

republiky, Generální inspekci bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační službu a Úřad pro zahraniční styky a informace.<sup>37</sup>

Touto problematikou se zabývá zejména Závazný pokyn ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 99 ze dne 20. prosince 2012, kterým se upravují zásady šetření dopravních nehod nepodléhajících oznamovací povinnosti, na kterých měly účast služební dopravní prostředky Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje. Tento pokyn uvádí, že je nutno vždy volat na místo dopravní nehody se služebním dopravním prostředkem bezpečnostních sborů Policii České republiky, která provede na místě potřebné šetření. Pokud by se však jednalo o řidiče služebního vozidla zúčastněného na dopravní nehodě, který je služebně zařazený na útvaru místně příslušném k danému šetření, integrované operační středisko musí pověřit zpracování dopravní nehody jiný věcně příslušný útvar Policie České republiky. Pokud by se jednalo o dopravní nehodu služebního vozidla, jenž nepodléhá oznamovací povinnosti, lze ji sepsat na Evropský společný záznam o dopravní nehodě. Ukončení nehody však závisí na tom, zda její viník podléhá či nepodléhá kázeňské pravomoci. U řidiče nepodléhajícího kázeňské pravomoci a u něhož je dáno podezření z přestupku, lze dopravní nehodu ukončit v blokovém řízení. Zpravidla se jedná o občanského zaměstnance policie nebo druhého řidiče zúčastněného vozidla. Jestliže by se však jednalo o osobu podléhající kázeňské pravomoci a bylo by u ní podezření, že se dopustila protiprávního jednání, věc se po řádném zadokumentování odevzdává dle ustanovení § 58 odstavce 3 písmena a) zákona o přestupcích příslušnému orgánu k projednání. V případě dopravní nehody zaviněné zvěří nebo škodní události, kde je účastník bezpečnostních sborů, se věc dle ustanovení § 58 odstavce 3 písmena b) zákona o přestupcích předpisů odloží. Ovšem za předpokladu, že nebylo šetřením zjištěno podezření ze spáchání přestupku.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> KONEČNÝ, J., a kol. *Služba dopravní policie*. Brno, 2012, s. 199.

<sup>38</sup> Závazný pokyn ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 99 ze dne 20. prosince 2012, kterým se upravují zásady šetření dopravních nehod nepodléhajících oznamovací povinnosti, na kterých měly účast služební dopravní prostředky Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje.

### 3.7 Dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné věci

Dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné věci nejsou v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice tak časté, ale pokud k nim dojde, může se jednat o velice závažné dopravní nehody, které se svým charakterem odlišují od běžných silničních dopravních nehod. Při těchto nehodách je velice důležitá komunikace hlídky policie s dozorcí službou na útvaru dálničního oddělení, díky které jsou povolávány na místo události i další složky integrovaného systému.

Vozidla přepravující nebezpečné věci se řídí Evropskou dohodou ADR, která představuje poměrně složitou tematiku a zaslouží si samostatné zpracování jako téma bakalářské práce. Ve vztahu k dopravní nehodě je důležité rozpoznat, zda při ní dojde k úniku nebezpečné látky nebo ne. Toto je důležité nejenom ve vztahu ke způsobu zpracování dopravní nehody hlídkou policie, ale především ve vztahu k činnosti integrovaných záchranných složek na místě události. Pokud nedojde k úniku nebezpečné látky, může policie zpracovat dopravní nehodu na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, nebo také na Záznam o dopravní nehodě. Dokumentace dopravní nehody představuje vyjma základní dokumentace fotokopii přepravního listu, fotokopii osvědčení o školení řidičů vozidel přepravující nebezpečné věci, fotokopii písemných pokynů pro případ nehody a u cisternových souprav i fotokopii osvědčení o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí.<sup>39</sup>

Jestliže dojde při dopravní nehodě k úniku nebezpečných kapalin, zpracovává ji Policie České republiky na Protokol v silničním provozu. Policisté při úniku kapalin do příjezdu hasičů zajišťují prvotní a neodkladné úkony. Při těchto úkonech musí dbát, aby nedošlo k ohrožení jejich života a ani zdraví. Dále také života a zdraví jiných osob a bylo co nejméně ohroženo životní prostředí. Policisté na místě události dále zjišťují identifikační čísla z oranžové výstražné tabulky, díky kterým lze určit, identifikační číslo nebezpečnosti a identifikační číslo látky. Dále také zjišťují bezpečnostní značku ADR, díky které lze určit třídu ADR. To znamená například žíravost, radioaktivnost, hořlavost a podobně. Mezi vybavení hlídky policie Dálničního oddělení Brno – Chrlice

---

<sup>39</sup> KONEČNÝ, J., a kol. *Služba dopravní policie*. Brno, 2012, s. 193-194.



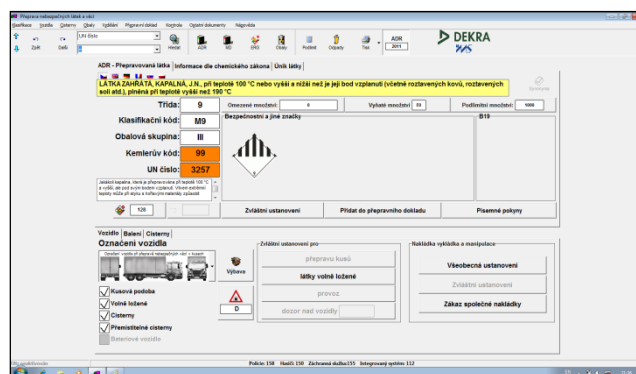
patří počítač, kde je nainstalovaný program ADREM,<sup>40</sup> který v případě zadání identifikačních čísel z oranžové tabulky látku identifikuje. A nejenom to. Společně s identifikací látky také určí pokyny pro případ dané nehody. Toto je mimořádně důležité, neboť tyto informace určují činnost složek integrovaného záchranného systému.<sup>41</sup>

Dále policie uzavírá dálnici v potřebném rozsahu a vymezuje nebezpečnou zónu od ohniska dopravní nehody, kam nelze vstupovat bez ochranného vybavení včetně ochranných masek (a to zejména u plynů a třaskavých látek). Po příjezdu hasičů se policie řídí pokyny velitele zásahu hasičů. Hasiči jsou na takové události velice dobře proškoleni a i vybaveni. V době zásahu je ve vytyčené nebezpečné zóně zakázáno kouřit, jíst a pít. Jestliže by se policisté dostali do styku s nebezpečnou látkou, lékaři provedou jejich ošetření. Po ukončení zásahu je ve spolupráci s hasiči dále pokračováno v šetření dopravní nehody, avšak je neustále nutné dbát zvýšené opatrnosti.<sup>42</sup>

Obr. 4: Vybrané bezpečnostní značky<sup>43</sup>



Obr. 5: Program ADREM<sup>44</sup>



<sup>40</sup> DEKRA Automobil a.s. Program ADRem 2013. *dekra-automobil.cz* [online]. © 2009 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.dekra-automobil.cz/akademie/index.php?file=ss.php>>.

<sup>41</sup> KONEČNÝ, J., a kol. *Služba dopravní policie*. Brno, 2012, s. 194.

<sup>42</sup> PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 183.

<sup>43</sup> OMEGA PLUS s.r.o. Přeprava nebezpečného zboží dle ADR. *omega-plus.cz* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.omega-plus.cz/logisticke-sluzby/preprava-nebezpecneho-zbozi-dle-adr.htm>>.

<sup>44</sup> DEKRA Automobil a.s. Program ADRem 2013. *dekra-automobil.cz* [online]. © 2009 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.dekra-automobil.cz/akademie/index.php?file=ss.php>>.

### 3.8 Dopravní nehoda jako trestný čin

Problematikou trestných činů v dopravě se zabývá zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen trestní zákoník), který definuje jednotlivé trestné činy a zároveň určuje horní trestní sazbu za jejich spáchání. Pojem dopravní nehoda jako trestný čin však není v trestním zákoníku žádným způsobem definován. Mezi trestné činy, jichž se řidič může dopustit v souvislosti s dopravní nehodou na dálnici, patří zejména:<sup>45</sup>

- **Usmrcení z nedbalosti**

Způsobí-li řidič dle ustanovení § 143 trestního zákoníku jiné osobě z nedbalosti smrt, bude mu uložen trest odnětí svobody až na tři léta nebo bude potrestán zákazem činnosti. Jestliže by však řidič spáchal tento trestný čin v souvislosti s porušením jeho zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo by porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem, bude potrestán na jeden rok až šest let odnětím svobody. V případě hrubého porušení zákonů (o ochraně životního prostředí, o bezpečnosti práce, dopravy a hygienických zákonů) hrozí řidiči v souvislosti s usmrcením jiné osoby z nedbalosti dva roky až osm let. Nejvyšší trestní sazba tří roků až deseti let je za uvedené hrubé porušení zákonů v návaznosti na způsobení smrti nejméně dvou osob.

- **Těžké ublížení na zdraví**

Ustanovení § 145 trestního zákoníku uvádí úmysl (ať už přímý – řidič věděl a chtěl nebo nepřímý – řidič věděl a byl s tím srozuměn), který je nezbytný pro právní kvalifikaci těžkého ublížení na zdraví. Pokud by řidič úmyslně způsobil jiné osobě těžkou újmu, hrozí mu trest odnětí svobody od tří let do deseti let. Dále toto ustanovení trestního zákoníku zvyšuje horní hranici trestní sazby a to od pěti let do dvanácti let za úmyslné způsobení těžké újmy na dvou nebo více osobách, těhotné ženě, dítěti mladšímu čtrnácti let, svědku – znalci – tlumočníku (v souvislosti s výkonem jejich povinností), a dalších osobách jmenovitě uvedených v tomto ustanovení trestního zákoníku. Osm let až patnáct let by řidiči hrozilo, způsobil-li úmyslným těžkým ublížením osobě smrt. Příprava tohoto trestného činu je trestná.

---

<sup>45</sup> ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 384-417. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

- **Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**

O těžkém ublížení na zdraví z nedbalosti hovoří ustanovení § 147 trestního zákoníku, u kterého je mimo jiné zejména důležité slovo nedbalost (vědomá - řidič věděl, ale spoléhal se, že tak neučiní nebo nevědomá – řidič nevěděl, ač vědět měl a mohl). Až na dvě léta odnětí svobody nebo zákaz činnosti hrozí řidiči, který by jiné osobě způsobil těžkou újmu na zdraví z nedbalosti. Spáchal-li řidič tento trestný čin v souvislosti s porušením jeho zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo by porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta, nebo peněžitým trestem. V případě hrubého porušení zákonů řidičem (viz Těžké ublížení na zdraví) s následkem těžké újmy na zdraví nejméně dvou osob, při způsobení těžké újmy na zdraví, hrozí řidiči trest odnětí svobody na dvě léta až osm let.

- **Ohrožení pod vlivem návykové látky**

Je uvedeno v ustanovení § 274 trestního zákoníku a mimo jiné se zabývá problematikou stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič může být i z nedbalosti přivodit vlivem návykové látky při výkonu zaměstnání, popřípadě jiné činnosti, v souvislosti s ohrožením života, zdravím osob nebo způsobením značné škody (nejméně 500.000 Kč) na majetku. V případě ovlivnění řidiče vlivem návykové látky musí být zjištěn nejenom její druh a množství, ale i samotná míra ovlivnění řidiče, aby se potvrdil či vyloučil stav vylučující způsobilost, důležitý pro určení správné právní kvalifikace. Z hlediska trestní sazby hrozí za tento trestný čin trest odnětí svobody až jednoho roku nebo hrozí peněžitý trest či zákaz činnosti. Jestliže by uvedeným činem došlo při naplnění skutkové podstaty trestného činu ke způsobení dopravní nehody, havárie, jinému ublížení na zdraví, větší škodě na majetku – to znamená nejméně 50.000 Kč, nebo k jinému závažnému následku, hrozil by řidiči trest odnětí svobody od šesti měsíců až na tři léta. Tato trestní sazba se vztahuje i na uvedený čin při výkonu zaměstnání, jiné činnosti a řízení hromadného dopravního prostředku a dále také byl-li řidič již za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo za takový čin propuštěn z výkonu trestu odnětí svobody.

Mezi další trestné činy ve vztahu k dopravní nehodě patří Ublížení na zdraví z nedbalosti (ustanovení § 148 trestního zákoníku), Neposkytnutí první pomoci

(ustanovení § 150 trestního zákoníku), Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (ustanovení § 151 trestního zákoníku), Neoprávněné užívání cizí věci (ustanovení § 207 trestního zákoníku) a Obecné ohrožení (ustanovení § 273 trestního zákoníku). K těmto vyjmenovaným trestným činům však v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice v souvislosti s dopravními nehodami nedochází, a z tohoto důvodu jim není v této bakalářské práci věnována dostatečná pozornost.

### **3.9 Příklady jednotlivých dopravních nehod**

- **Příklad dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti**

Jako příklad dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti lze uvést dopravní nehodu na parkovišti čerpací stanice, která je umístěna při dálnici. Řidič, který bude mít pro jednoduchost a správné pochopení jméno Petr, má zaparkovanou jízdní soupravu skládající se z nákladního motorového vozidla a návěsu na parkovišti určeného pro stání kolmé nákladních vozidel. Po levé straně Petrovi jízdní soupravy má zaparkovanou jízdní soupravu jeho kamarád Pavel a po pravé straně řidič Marek. Přední části nákladních automobilů směřují do vozovky, kdežto zadní části návěsů směřují směrem do pole. Petr se rozhodne, že bude pokračovat v jízdě. Připoutá se tedy bezpečnostním pásem, nastartuje motor a dá znamení o změně směru jízdy směrem doprava. Při vyjíždění z parkovacího místa se věnuje plně řízení vozidla, avšak otočí volantem směrem doprava dříve, než má jeho jízdní souprava dostatečný prostor k vyjetí z parkovacího místa. Tímto dojde ke střetu pravé zadní strany Petrova návěsu a levé boční přední části kabiny Markova nákladního automobilu. Škodu na návěsu Petra představuje jeho lehce deformovaná pravá boční stěna, zatímco Marek má vlivem střetu deformovanou levou boční část kabiny řidiče, kde je na mnoha místech vidět i odřený lak. Celková škoda na vozidlech 50.000 Kč.

Petr tím, že nepřizpůsobil jízdu technickým vlastnostem vozidla, porušil ustanovení § 5 odstavce 1 písmena c) zákona o silničním provozu a tím se dopustil přestupku proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu dle § 125c odstavce 1 písmena k) zákona o silničním provozu. Vzhledem ke skutečnosti, že při této dopravní nehodě nedošlo ke zranění, poškození třetí osoby, škoda nepřesahuje 100.000 Kč a dále Petr neuplatňuje technickou závadu a souhlasí se zaviněním, vypíše si Petr a Marek

Evropský záznam o dopravní nehodě. V něm vyplní jednotlivé kolonky, jako je identifikace místa a času dopravní nehody, záznamy k jednotlivým vozidlům, pojistiteli, pojištěnci a řidičům. Včetně příčiny, následku a průběhu dopravní nehody. Petrův kamarád Pavel se stal svědkem dopravní nehody a ve společném záznamu o dopravní nehodě napíše v kolonce svědek svoje jméno a příjmení, adresu trvalého bydliště a telefonní kontakt. Řádně vyplněný Evropský záznam o dopravní nehodě poté předá Petr i Marek neprodleně pojistiteli.

- **Příklad dopravní nehody ukončené v blokovém řízení**

Jako příklad dopravní nehody ukončené v blokovém řízení lze uvést jednání řidiče Petra, který jede se svým osobním motorovým vozidlem v pravém jízdním pruhu po dálnici D1, km 207,0 ve směru jízdy na Vyškov. V prostoru km 207, 5 ve směru jízdy na Vyškov nedodrží bezpečnostní vzdálenost mezi vozidly a narazí přední částí svého vozidla do zadní části osobního motorového vozidla řidiče Marka, který jede před ním. Tímto jednáním řidiče Petra dojde ke střetu vozidel, kde vyjma poškození předního nárazníku prvního vozidla je poškozen zadní nárazník druhého vozidla. Škoda na zúčastněných vozidlech je 20.000 Kč. Při dopravní nehodě nedojde ke zranění a ani k poškození majetku třetí osoby, technická závada není řidiči uplatňována. Obě dvě zúčastněná vozidla jsou plně pojízdná, odtahová služba není potřeba. Řidiči poškozených vozidel z důvodu bezpečnosti silničního provozu ihned zastaví vozidla na zpevněné části krajnice dálnice, aby nebránili silničnímu provozu v pravém jízdním pruhu. Následně zapnou na vozidlech výstražná světla. Po vystoupení z vozidel mají na svršku oděvu reflexní vesty a umístí za vozidla v předepsané vzdálenosti 100 metrů výstražný trojúhelník z důvodu označení překážky na pozemní komunikaci. V tuto chvíli však přijede hlídka dálniční policie na místo dopravní nehody.

Policisté po provedení prvotních a neodkladných úkonů a dále na základě šetření dopravní nehody, včetně výpovědí účastníků dopravní nehody, určí řidiče Petra jako viníka dopravní nehody. Petr nedodržením bezpečnostní vzdálenosti porušil ustanovení § 19 odstavce 1 zákona o silničním provozu a tím se dopustil přestupku proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu dle § 125c odstavce 1 písmena k) zákona o silničním provozu. Řidič Petr hlídce policistů následně odpoví, že již od okamžiku střetu vozidel si byl vědom svého protiprávního jednání a souhlasí se zaviněním. Řidič Petr a řidič

Marek si na místě sepiší společný záznam o dopravní nehodě a policisté dají na jeho zadní stranu razítko. Na otisk tohoto razítka policisté ručně dopíší do patřičných kolonek způsob vyřešení věci s určením viníka a jeho protiprávní jednání. Dále pod otisk tohoto razítka policista šetřící dopravní nehodu otiskne své osobní razítko a přidá svůj podpis. Řidiči Petrovi je dále uložena bloková pokuta, která je za uvedené protiprávní jednání do výše 2. 000 Kč. Řádně vyplněný záznam o dopravní nehodě poté předá Petr i Marek neprodleně pojistiteli.

- **Příklad dopravní nehody s uplatňovanou technickou závadou**

Jako názorný příklad dopravní nehody, u níž byla zjištěna i uplatněna technická závada, lze uvést jednání řidiče Petra, který jede se svým nákladním motorovým vozidlem po zcela rovném úseku dálnice D2 ze směru od Bratislavy na Brno - centrum. Vedle sedadla řidiče Petra se nachází na sedadle spolujezdce řádně připoutaný bezpečnostním pásem jeho kamarád Marek. V prostoru kilometru 8,5 ve směru jízdy na Brno – centrum řidič Petr z ničeho nic ucítí, jak je jeho nákladní motorové vozidlo silně taženo směrem doprava. Petr se snaží tento tah eliminovat pohybem volantu doleva, avšak vozidlo se tímto úkonem rozpohybuje ze strany na stranu a stane se neovladatelným. V důsledku tohoto rozpohybování následně najede přes zpevněnou část krajnice dálnice D2 nejprve pravými koly do travnatého dálničního příkopu a poté také levými. V tento okamžik se začne náhle natáčet přední část vozidla směrem k vozovce dálnice a zadní část vozidla se dostane do smyku. Po několika desítkách metrů se vozidlo převrátí na svůj pravý bok a zůstane ležet ve svahovitém dálničním příkopu, kde se nachází odvodňovací kanál dálnice. Po převrácení vozidla se Petr i Marek dostane svépomocí z vozidla ven.

V důsledku této dopravní nehody dojde ke zranění řidiče Petra, který má zhmožděnou levou ruku a hematoma na hlavě s možností dalšího skrytého zranění. Řidič Petr je následně odvezen z místa dopravní nehody rychlou záchrannou službou do nemocnice. Spolujezdec Marek je zcela v pořádku a není žádným způsobem zraněn. Řidič Petr stačí před odjezdem do nemocnice uvést hlídce Policie České republiky, že uplatňuje technickou závadu a určuje ji jako příčinu dopravní nehody. Při dopravní nehodě dojde také k poškození třetí osoby – tři kusy plastových směrových sloupků. Provedenou kontrolou sociálních předpisů Policií České republiky nejsou na místě

dopravní nehody zjištěny žádná porušení. Dechová zkouška na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger u řidiče Petra negativní.

Hlídka Policie České republiky vyjma provedení prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody, do nichž patří také označení místa dopravní nehody, provedla vytěžení svědků dopravní nehody, kteří před dopravní nehodou jeli za uvedeným nákladním motorovým vozidlem. Ti po zákonném poučení shodně uvedli, že si rovněž myslí, že šlo o blíže neurčenou technickou závadu uvedeného nákladního vozidla. Neboť se z ničeho nic toto vozidlo začalo houpat ze strany na stranu a poté celkem prudce sjelo do pravého travnatého dálničního příkopu, kde se následně při přetáčení svou přední částí směrem k vozovce dálnice spolu se smykem zadní části vozidla převrátilo na svůj pravý bok. Při podrobném ohledání nákladního vozidla bylo zjištěno hlídkou policie poškození uložení pravého zadního listového pera a manžety, která vymezuje stabilizátor zadní nápravy. V souladu s platnými interními předpisy v důsledku uplatňování technické závady jako příčiny dopravní nehody byl proveden pokus o vyrozumění příslušného státního orgánu za účelem jeho rozhodnutí, zda přibere k dopravní nehodě znalce. Příslušného pracovníka úřadu se však nepodařilo kontaktovat a proto Policie České republiky rozhodla o zajištění vozidla pro možnost pozdějšího zkoumání znalcem. Vozidlo bylo tedy následně zajištěno a odtaženo na dané hlídané parkoviště. Poté byl proveden úklid vozovky z důvodu vytečené nafty z nádrže převráceného nákladního vozidla a zbytek – přibližně 30 litrů z nádrže přečerpán Hasičským záchranným sborem.

Následující pracovní den se podařilo telefonicky kontaktovat příslušný správní orgán, kterému byly sděleny veškeré okolnosti dopravní nehody, včetně místa zajištěného nákladního vozidla. Správní orgán poté uvedl, že si nařídí znalecké zkoumání vozidla a ve věci zahájil řízení s řidičem Petrem pro podezření z porušení ustanovení § 18 odstavce 1 zákona o silničním provozu a naplnění skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125c odstavce 1 písmena k) zákona o silničním provozu. Spisový materiál byl na základě této konzultace se správním orgánem adekvátně upraven, doplněn a bez zbytečných průtahů postoupen a oznámen na základě ustanovení § 58 odstavce 1) zákona o přestupcích na tento věcně a místě příslušný správní orgán.

- **Příklad zkráceného přípravného řízení**

Jako příklad dopravní nehody, na kterou se vztahuje zkrácené přípravné řízení, lze uvést jednání řidiče Petra, jenž pod vlivem alkoholického nápoje zavínil dopravní nehodu. V tomto příkladu dopravní nehody bude uveden, mimo jiné fiktivní údaje, fiktivní rok 2009. V názorném příkladu této dopravní nehody jsou tedy použity zákonné ustanovení platné k danému fiktivnímu roku 2009, které však prošly do roku 2013 několika novelizacemi.

Dne 16. prosince 2009 bylo řidiči Petrovi sděleno Policií České republiky podezření z naplnění skutkové podstaty trestného činu Ohrožení pod vlivem návykové látky podle ustanovení § 201 odstavce 1, odstavce 2 písmena c) zákona č. 140 ze dne 29. listopadu 1961, trestního zákona<sup>46</sup> (dále trestní zákon), jehož se měl dopustit tím, že řídil dne 15. prosince 2009 v 22:00 hod. vozidlo tovární značky Opel Astra po dálnici D2 v prostoru km 0,9 v jízdním pruhu Brno – Břeclav, v katastrálním území Brno – Dolní Heršpice, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje a přičemž způsobil dopravní nehodu, při které vznikla větší škoda na vozidle tovární značky Fiat Uno, které je ve vlastnictví pana Marka.

Pan Marek telefonicky oznámil dne 16. prosince 2009 v 22:01 hod. Dálničnímu oddělení Brno – Chrlice, že došlo k dopravní nehodě na dálnici D2 v prostoru kilometru 0,9 v odbočovacím jízdním pruhu k obchodnímu centru Shopping Park, na které má účast jako poškozený. Na místo události se následně dostavila hlídka Dálničního oddělení Brno – Chrlice. Ve věci bylo provedeno ohledání a šetření na místě dopravní nehody, byla provedena fotodokumentace a náčrtek. Dále byli řidiči obou zúčastněných vozidel vyzváni k provedení orientační dechové zkoušky na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger. Tato dechová zkouška byla u řidiče Marka negativní, avšak u řidiče Petra pozitivní. Vzhledem k této skutečnosti bylo přistoupeno k odbornému měření přístrojem Dräger. První měření u řidiče Petra 1,74 g/kg alkoholu v dechu v 22:10 hod., druhé 1,93 g/kg alkoholu v dechu v 22:19 hod. a třetí 1,90 g/kg alkoholu v dechu v 22:26 hod. S těmito naměřenými hodnotami řidič Petr souhlasil, což stvrdil svým podpisem na výtiscích z přístroje Dräger a uvedl i odpovídající množství vypitého

---

<sup>46</sup> ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 140 ze dne 8. prosince 1961 trestní zákon. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 65, s. 466-411. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.



alkoholu před jízdou. Mezi jednotlivými dechovými zkouškami bylo provedeno několik neúspěšných pokusů, kdy řidič Petr neučinil dostatečně dlouhý výdech, aby jej mohl přístroj Dräger analyzovat. Dále byl řidiči Petrovi zadržen řidičský průkaz, který byl v zákonné lhůtě zaslán k dalšímu opatření na příslušný odbor Magistrátu města Brna. Vydávající úřad řidičského průkazu byl o této skutečnosti vyrozuměn. Dále tedy byla věc orgány Policie České republiky prověřována v souladu s ustanovením § 158 odstavce 1, odstavce 3 zákona č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 Sb., o trestním řízení soudním<sup>47</sup> (dále trestní řád).

Věc byla telefonicky konzultována s dosahovým státním zástupcem z Městského státního zastupitelství Brno, který uvedl, že podezřelý Petr má být umístěn do policejní cely a jakmile k tomu bude způsobilý, budou s ním provedeny úkony zkráceného přípravného řízení. Petr byl dne 16. prosince 2009 v době od 00:20 hod. do 13:00 hod. omezen na osobní svobodě. Dle ustanovení § 31 odstavce 1 zákona o Policii České republiky byl Petr umístěn do cely dne 16. prosince v 03:00 hod. a z této cely propuštěn v 13:00 hod. téhož dne. Dále státní zástupce uvedl, že se Petrovi má ve zdravotnickém zařízení nechat odebrat vzorek krve pro případné další využití. Tak bylo dne 16. prosince v 02:45 hod. učiněno v příslušném zdravotnickém zařízení a vzorek krve byl uložen na Ústavu soudního lékařství v Brně. Před odběrem krve byl Petr náležitě poučen a zároveň byla před odběrem krve provedena zaměstnancem příslušného zdravotnického zařízení dechová zkouška přístrojem Dräger v 02:40 hod. s výsledkem 1,16 g/kg alkoholu v dechu. Ve věci byl dále sepsán Úřední záznam o podaném vysvětlení podle § 158 odstavce 5 trestního řádu s poškozeným řidičem Markem.

Z provedeného šetření na místě dopravní nehody došel policejní orgán k závěru, že k nehodě došlo následujícím způsobem: Dne 16. prosince 2009 v 22:00 hod. řidič Petr couval se svým vozidlem tovární značky Opel Astra po dálnici D2 v jízdním pásu vedoucím z Brna na Břeclav v prostoru kilometru 0,9 směrem na Brno v jízdním pruhu, který je situován jako odbočovací pruh k obchodnímu centru Shopping Park. Při tomto jízdním úkonu narazil zadní částí svého vozidla Opel Astra do přední části vozidla Fiat Uno, které řídil řidič Marek. Ten jel se svým vozidlem Fiat Uno ve směru jízdy na

---

<sup>47</sup> ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 9. prosince 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66, s. 514-571. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

Břeclav též v jízdním pruhu, který je situován jako odbočovací jízdí pruh k obchodnímu centru Shopping Park a po spatření couvajícího vozidla začal brzdit a dávat světelná a posléze i zvuková výstražná znamení. Těsně před nárazem již řidič Marek se svým vozidlem zcela stál. K dopravní nehodě došlo na úseku dálnice bez poplatku. Došlo pouze k hmotné škodě na zúčastněných vozidlech. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob.

Řidič Petr se stal svým protiprávním jednáním důvodně podezřelý z porušení ustanovení § 4 písmena a), § 4 písmena b), § 5 odstavce 2 písmena b), § 24 odstavce 2, § 36 odstavce 1 písmena b) zákona o silničním provozu a tím ze spáchání výše uvedeného trestného činu dle § 201 odstavce 1, odstavce 2 písmena c) trestního zákona.

Dne 16. prosince 2009 bylo tedy po převozu z policejní cely na útvar Dálničního oddělení Brno – Chrlice řidiči Petrovi podle § 179b odstavce 3 trestního řádu sděleno podezření ze spáchání trestného činu Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odstavce 1, odstavce 2 písmena c) trestního zákona. Před sepsáním protokolu o výsledku podezřelého byla provedena dechová zkouška přístrojem Dräger s výsledkem negativní. Následně byl s řidičem Petrem sepsán protokol o výsledku podezřelého, ve kterém se již odmítl vyjádřit. Výše uvedená trestná činnost řidiče Petra byla prokazována výtisky z odborného měření přístrojem Dräger, protokolem o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem, úředním záznamem o podaném vysvětlení řidiče Marka, plánkem a fotodokumentací, protokolem o výsledku podezřelého a odhadem výše nákladů na opravu vozidla Fiat Uno.

## 4 ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Konečný<sup>48</sup> popisuje šetření dopravních nehod jako „činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů (tzn. přečinů či zločinů) spáchaných porušením zákona č. 361 ze dne 14. září 2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, v souvislosti s dopravní nehodou.“

Chmelík a kol.<sup>49</sup> popisuje šetření dopravních nehod stejným způsobem jako Konečný a klade důraz především na rozsah a druh počátečních opatření v souvislosti se šetřením dopravní nehody, který závisí na samotném charakteru dopravní nehody. Zejména pak zmiňuje časovou tíseň při záchranně lidského života u účastníka nehody a také bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se zabývá problematikou šetření dopravních nehod konkrétně v článku 30, kde definuje tuto činnost stejným způsobem, jako výše uvedení autoři a zmiňuje se především o Informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod (dále LOTUS NOTES),<sup>50</sup> který mají využívat jednotlivé útvary Policie České republiky při zpracování spisové dokumentace dopravních nehod. Dále se tento závazný pokyn zmiňuje o potřebě uvádění souřadnic GPS při zpracování nehody do tohoto informačního systému a to z důvodu evidence jednotlivých nehod.

### 4.1 Oznámení dopravní nehody

Samotné oznámení dopravní nehody představuje prvotní kontakt mezi osobou oznamovatele a osobou přijímající oznámení. Konečný<sup>51</sup> rozlišuje oznámení dopravní nehody na oznámení osobní, oznámení telefonické a oznámení písemné. V teritoriu

---

<sup>48</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Jihlava, 2011, s. 57.

<sup>49</sup> CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 273.

<sup>50</sup> IBM Česká republika, spol. s.r.o. Program Lotus Notes 8. *ibm.com* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibm.com/Search/?q=Lotus+Notes&v=17&en=utf&lang=cs&cc=cz>>.

<sup>51</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Jihlava, 2011, s. 57.

Dálničního oddělení Brno – Chrlice však dochází pouze k oznámení osobnímu a oznámení telefonickému.<sup>52</sup>

Osobním oznámením se rozumí situace, kdy je dopravní nehoda oznámena policejnímu orgánu přímo účastníkem dopravní nehody, jejím svědkem anebo kolemjedoucím řidičem. Může se však jednat i o případ, kdy se dostaví účastník dopravní nehody na útvar dálniční policie Brno – Chrlice a nahlásí dodatečné zranění, které utrpěl v souvislosti s dopravní nehodou, kterou nešetřila policie, ale pouze si její účastníci sepsali Společný záznam o dopravní nehodě bez přítomnosti policie. Pokud nastane takováto situace, policista je povinen přijmout oznámení o dopravní nehodě a zpracovává takovou dopravní nehodu na Protokol o nehodě v silničním provozu. V rámci šetření je s touto osobou sepsán Úřední záznam o podání vysvětlení<sup>53</sup> dle zákona o Policii České republiky. V tomto úředním záznamu se policista zaměřuje na otázky související s místem, datem a časem dopravní nehody. Dále také průběhem dopravní nehody, okolnostem za jakých vzniklo dodatečně nahlášené zranění se zaměřením na dané zranění. To znamená, jak a kdy se zranění projevilo, jaký byl důvod pozdějšího nahlášení zranění Policii České republiky, zda bylo provedeno ošetření lékařem, zda nastala pracovní neschopnost a zda byl účastník omezen v běžném způsobu života. Popřípadě následují další otázky směřující k okolnostem důležitým pro šetření dopravní nehody. Jestliže je po provedení všech potřebných úkonů a zpracování spisového materiálu dané dopravní nehody podezření, že skutečně došlo k dopravní nehodě, při které bylo ublíženo na zdraví dle § 125c odstavce 1 písmena h) zákona o silničním provozu, je dopravní nehoda oznámena správnímu orgánu k projednání. Pokud by se však jednalo o případ trestného činu Ublížení na zdraví<sup>54</sup> je v daném případě postupováno orgánem policie v souladu s trestním řádem a platnými interními akty řízení. Jestliže je prokázáno dodatečně nahlášené zranění v souvislosti s dopravní nehodou, je policejním orgánem vyrozuměna Česká kancelář pojistitelů.

---

<sup>52</sup> Rozhovor s panem npor. Bc. Bohumilem Dvořákem, vedoucím Dálničního oddělení Brno – Chrlice, ze dne 2. prosince 2013.

<sup>53</sup> ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky (zákon o Policii České republiky). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4100. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

<sup>54</sup> ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 381. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

Telefonickým oznámením se rozumí telefonické nahlášení dané události na telefonní číslo 158, 155, 150, 112 anebo i přes SOS hlásku umístěnou při dálnici. V případě telefonického oznámení na uvedená čísla bývá hovor nahráván a zaznamenáván. Tato nahrávka může být součástí spisového materiálu, jestliže se dopravní nehoda oznamuje ke správnímu řízení. Obsah telefonického hovoru mezi oznamovatelem a operátorem spočívá v upřesnění nahlášené dopravní nehody, zejména pak osobních údajů oznamovatele (jméno, příjmení, datum narození, trvalé bydliště, telefonní číslo), místa události, času, charakteru, následku, omezení provozu a také poučení, které spočívá ve sdělení informací, jak se má oznamovatel zachovat, než dorazí na místo události složky integrovaného záchranného systému. Na základě telefonického oznámení je neprodleně vyslána na místo události hlídka Policie České republiky, aby provedla prvotní a neodkladné úkony.

## **4.2 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody**

Prvotními a neodkladnými úkony se rozumí prvotní a neodkladná opatření, které policisté vykonávají na místě dopravní nehody. Mezi tyto úkony lze zařadit zejména jednotlivé níže zobrazené opatření, jejichž pořadí není pevně stanoveno, nýbrž se liší dle charakteru samotné dopravní nehody.<sup>55</sup>

- **Předběžná informace dozorčí službě o situaci na místě dopravní nehody:**

Hlídka dálničního oddělení Policie České republiky Brno – Chrlice po příjezdu na místo dopravní nehody vyrozumívá o této skutečnosti dozorčí službu a uvádí jí, jakým způsobem je omezen provoz na dálnici s informací, co hlídka ze služebního vozidla policie vidí. Poté teprve vystupuje ze služebního vozidla a provádí další neodkladné úkony. Hlídka policie je po celou dobu ve spojení s dozorčí službou, které předává neprodleně další informace, které se v průběhu šetření nehody dozvěděla. Díky těmto informacím dozorčí služba mimo jiné komunikuje s Ředitelstvím silnic a dálnic, se kterým spolupracuje za účelem obnovení provozu či provedení odklonu dopravy na dálnici.

---

<sup>55</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

- **Poskytnutí první pomoci, přivolání dalších složek integrovaného záchranného systému:**

Ne vždy je na místě dopravní nehody se zraněním jako první záchranný zdravotnický sbor. Z tohoto důvodu se může naskytnout situace, kdy provádí první pomoc zraněným účastníkům nehody policisté, kteří se na místo události dostaví jako první. První pomoc vykonávají policisté do té doby, než přijede nebo i přiletí ve vrtulníku záchranná zdravotnická služba, která dále zajišťuje potřebné zdravotnické ošetření zraněným osobám, včetně jejich případné přepravy do zdravotnického zařízení. Vyproštění uvězněných osob z havarovaného vozidla je prováděno pomocí techniky hasičského záchranného sboru.

- **Odstranění hrozícího nebezpečí:**

Jedná se zejména o střepy či části vozidel na vozovce, do kterých by mohli ostatní účastníci silničního provozu narazit nebo najet. Často se jedná i o vyteklé kapaliny z havarovaných vozidel či rozlité hořlavé látky. Úklid vozovky vykonává v teritoriu dálničního oddělení Brno – Chrlice správce komunikace, to je Ředitelství silnic a dálnic. V určitých případech i hasičský záchranný sbor (například hořlavé a těkavé látky).

- **Označení místa dopravní nehody:**

Toto je prováděno zejména prostřednictvím umístění výstražného trojúhelníku na vozovku. Dále zapnutí výstražného zařízení modré barvy a blikajících oranžových světel umístěných na služebním vozidle policie tovární značky Volkswagen Transporter. Dále je místo události označováno dopravními kužely – Z1<sup>56</sup>. V případě potřeby je vyrozuměno Ředitelství silnic a dálnic, které označí místo dopravní nehody pojízdnou uzavírkovou tabulí – Z7.<sup>57</sup>

- **Zajištění stop a jiných důkazů:**

Uchránění stop a důkazů před zničením. V případě potřeby zastavení provozu na dálnici v daném směru na dobu nezbytně nutnou k zajištění stop, které by byly jinak vozidly ostatních účastníků silničního provozu rozježděny a tím zničeny.

---

<sup>56</sup> ČESKO. ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly. Ostrava, 2013, s. 282.

<sup>57</sup> ČESKO. ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly. Ostrava, 2013, s. 282.

- **Okamžité opatření cestou operačního střediska, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl:**

Může se jednat o situaci, kdy je účastník nehody zraněný či v šoku a z místa nehody utekl. V tomto případě je povolán na místo nehody policejní psův od a dostatečný počet policistů, kteří tuto osobu v souladu s interními předpisy policie hledají. V případě potřeby je na místo povolán též vrtulník s termovizí nebo je i možné lokalizovat telefon dané osoby, která z místa nehody utekla a může třeba ležet těžce zraněná v určité vzdálenosti od místa události.

- **Zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody a svědků, u zraněných zdravotní pojišťovny:**

Totožnost lze zjistit zpravidla dle předložených dokladů prokazující totožnost osoby. Dále je prováděna lustrace v informačních systémech Policie České republiky provozovaných pro účely pátrání po vozidlech a osobách prostřednictvím operačního střediska policie. U řidičů starších 65 – ti let také kontrola platnosti zdravotní prohlídky.

- **Provedení orientační dechové zkoušky na alkohol a v případě podezření ovlivnění návykovou látkou testu na drogy:**

Před provedením jednotlivých úkonů musí být osoba poučena a vyzvána k provedení jednotlivých úkonů. Orientační dechová zkouška na přítomnost alkoholu v dechu je v teritoriu Dálničního oddělení Brno - Chrlice prováděna dechovým analyzátozem značky Dräger a test na drogy přístrojem Drugwipe, viz Příloha VIII.

- **Zajištění věcí a vozidel, o které se nemůže účastník postarat:**

Jedná se zpravidla o situaci, kdy je účastník dopravní nehody odvezen z místa nehody do zdravotnického zařízení a nemůže se o svoje auto či věci v něm postarat. Policisté dálničního oddělení proto vyhotovují přesný seznam těchto věcí, včetně jejich fotodokumentace a zajišťují jejich předání majiteli či oprávněné osobě prokazující se plnou mocí od majitele.

Prvotní, neodkladné a neopakovatelné úkony vykonává hlídka Dálničního oddělení Brno – Chrlice také, jestliže po příjezdu na místo dopravní nehody zjistí, že jde o podezření z trestného činu příslušného do vyšetřování, které vykonává služba

kriminální policie a vyšetřování. Jakmile přijede kriminalista na místo dopravní nehody, řídí se hlídka jeho pokyny.

### 4.3 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody a zúčastněných vozidel nastává po provedení prvotních a neodkladných úkonů. Samotné ohledání je prováděno za účelem zjištění příčiny dopravní nehody a také i možného zavinění ze strany pachatele. Jedná se o jeden z nejdůležitějších úkonů, který činí hlídka dálničního oddělení policie na místě dopravní nehody, neboť zajišťuje veškeré důkazy pro pozdější dokazování. Při ohledání platí zásada zbytečně se ničeho nedotýkat a chovat se tak, aby nevznikaly rušivé stopy. Za účelem zadokumentování místa dopravní nehody je policisty vytvořen náčrtek dopravní nehody, který je vyhotoven prostřednictvím grafitové tužky na bílý obdélníkový papír o velikosti A4. Na tomto náčrtku je uvedeno evidenční číslo jednací Policie České republiky, směr světové strany sever, datum, čas a místo dopravní nehody, podmínky vyhotovení náčrtku, legenda, podpisy zúčastněných osob včetně vyhotovovatele náčrtku a samozřejmě zakreslení situace na místě dopravní nehody včetně postavení vozidel, stop, jízdních pruhů a okolí s uvedením délkových mír. K samotnému zaměření je nutno zvolit výchozí bod měření (dále VBM), od kterého se zaměřují jednotlivé míry pomocí digitálního kolového délkoměru. Výchozí bod měření musí být pevný a na náčrtcích Dálničního oddělení Brno – Chrlice bývá za něho zvolen zpravidla kilometrovník nacházející se v pravidelných intervalech při tělese dálnice. V případě potřeby lze také zvolit společně s výchozím bodem měření také pomocný bod měření, zkráceně PBM. Díky správně provedenému zakreslení místa dopravní nehody v náčrtku lze v případě potřeby vytvořit plánec místa dopravní nehody v programu PC – CRASH.<sup>58</sup> Důraz na správné zaměření a uvedení všech potřebných mír kladou i autoři Konečný<sup>59</sup> a Chmelík a kol.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> SPOLEČNOST C4YOU s.r.o. Program PC Crash 2009. *pccrash.cz* [online]. © 2009 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <[http://www.pccrash.cz/?page\\_id=9](http://www.pccrash.cz/?page_id=9)>.

<sup>59</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Jihlava, 2011, s. 32 - 33.

<sup>60</sup> CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 287.



Při ohledání dopravních nehod na dálnici se policisté zejména zaměřují na:

- **Dopravní situaci na místě dopravní nehody**

Povrch vozovky (živice nebo beton, mokrý, suchý, námraza, pokrytý sněhem), charakter vozovky (přímý úsek, zatáčka, přímý úsek po projetí zatáčkou), stav vozovky (výmoly, vyjeté koleje), způsob řízení provozu (místní úprava, světelným signalizačním zařízením), dělení komunikace (čtyř pruhová s dělicím pásem, výjezdová větev, nájezdová větev), umístění dopravních značek, maximální dovolená rychlost, osvětlení vozovky, okolí nehody a podobně.

- **Zúčastněná vozidla**

Konečné postavení vozidel, typ, barva, registrační značka, mezinárodní poznávací značka, platnost technické kontroly, charakter poškození, rozměry poškození, světlomety (včetně stavu žárovek), kola, pneumatiky (hloubka dezénu hlavních dezénových drážek, zimní, letní, rozměry, typ), pera, čepy, poloosy, nápravy, střecha vozidla, přední sklo vozidla (včetně vylepeného dálničního kupónu), propustnost zatemněných skel, ovládací prvky vozidla, zařazený rychlostní stupeň, palubní deska včetně jednotlivých ukazatelů (zejména ukazatel rychlosti, který se může při nárazu zaseknout), stav tachometru a palivoměru, kontrolky na přístrojové desce, volant, poloha klíčků ve spínací skříňce, bezpečnostní pásy, držáky bezpečnostních pásů, pedály, polohy sedadel a opěrek, airbagy, interiér vozidla, výhledy z vozidla, únik kapalin, náklad a podobně. Dále tachografický kotouček u vozidel, která jsou vybavena analogovým tachografem a karta řidiče u vozidel, která jsou vybavena digitálním tachografem.

- **Povětrnostní podmínky**

Viditelnost, den, noc, mlha, déšť, mrholení, mráz, sněžení, oslnění.

- **Zdravotní stav účastníků dopravní nehody**

Zranění viditelné nebo latentní, bolesti, únava, nevolnost, léky, známka požití alkoholických nápojů před nebo během jízdy, známka požití omamných či návykových látek a podobně.

- **Stopy na místě dopravní nehody a v okolí**

Stopu definují autoři Doležel a Novák,<sup>61</sup> jako jakoukoliv vzniklou změnu v příčinné souvislosti s vyšetřovanou dopravní nehodou, kterou lze na místě dopravní nehody zjistit, zajistit a zároveň obsahuje informaci důležitou pro vyšetřovanou dopravní nehodu. Při dopravní nehodě na dálnici lze nalézt především paměťové a materiální stopy, kterým je věnována následující podkapitola.

#### **4.3.1 Paměťové a materiální stopy**

- **Paměťové stopy**

Nositelem paměťových stop je v tomto případě myšlena paměť člověka, která může velice často přispět k objasnění nehodového děje s vylíčením potřebných podrobností důležitých pro zjištění viníka dopravní nehody. To znamená chování ostatních účastníků dopravní nehody, jejich reakce, způsob jízdy, pravděpodobnou rychlost, použití brzd nebo zvýšení rychlosti, použití směrových kontrolků či výstražného znamení, chování po dopravní nehodě a podobně. Policisté sepisují a tím i dokumentují paměťové stopy v přestupkovém řízení na Úřední záznam o podání vysvětlení dle ustanovení § 61 odstavce 1 písmena a) zákona o Policii České republiky.

- **Materiální stopy**

Chmelík a kol.<sup>62</sup> se zabývá jejich členěním do několika kategorií a to na stopy na vozovce (brzdové stopy, blokové stopy, smykové stopy, dřecí stopy, rycí stopy, biologické stopy, stopy kapalin a stopy ABS), stopy na zúčastněných vozidlech (deformace či promáčknutá karoserie, destrukce karoserie, odřený či poškrábaný lak, stopy uvnitř vozidel, biologické stopy či části srsti při střetu se zvířím a další), stopy na pevných objektech (ocelová svodidla, stromy, dopravní značení) a na stopy na tělech obětí nebo na zraněných osobách (viditelná či latentní, na těle či oděvu).

U ohledání osob, u nichž se zranění neslučuje se životem, čili u ohledání mrtvol, se policisté dálničního oddělení Brno – Chrlice zaměřují zejména na polohu mrtvoly, oděv a případné stopy na oděvu, stav a barvu pokožky a na jednotlivé části těla. Dále také na věci, která tato osoba má u sebe. Zejména pak na doklady prokazující totožnost

---

<sup>61</sup> DOLEŽEL, J., NOVÁK, Č. *Kriminalistické minimum 1. část*. Praha, 1995, s. 19.

<sup>62</sup> CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 288.

této osoby, které je však nutno ověřit, zda skutečně patří a prokazují totožnost osoby, u níž byly nalezeny. Toto je nutné z hlediska vyloučení možnosti krádeže dotyčných dokladů osobou, u níž se zranění neslučuje se životem.

## 5 PŘÍČINY A NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD

Laicky řečeno, každá příčina dopravní nehody má i svůj následek. Před uvedením a definicí následku je nutné nejdříve vymezit a definovat příčinu, bez které by nenastal následek dopravní nehody. Z hlediska Policie České republiky se rozeznávají objektivní a subjektivní příčiny,<sup>63</sup> které vytvářejí kombinaci pro vznik dopravní nehody.

Za objektivní příčinu lze považovat a definovat vznik této příčiny nezávisle na jednání a chování řidiče. Jedná se například o technický stav vozidla v souvislosti s vyloučením nedostatečné údržby vozidla, náhle projevené a nečekané zdravotní potíže, špatný stav dálnice – zpravidla neoznačení překážky na pozemní komunikaci či v zimě špatný stav vozovky, střet se zvířeti a zvířetem, nedostatečné dopravní značení, ale i reklamní tabule u tělesa dálnice s rozptylující tematikou pro řidiče a podobně.

Subjektivní příčinu lze definovat jako selhání člověka ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V tomto případě se jedná, stejně jako u objektivní příčiny, o porušení konkrétních podmínek v silniční dopravě. Za selhání řidiče lze považovat situaci, kdy se plně nevěnuje řízení, nedodrží dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, nepřizpůsobí rychlost stavu vozovky, nepřizpůsobí rychlost dopravně technickému stavu vozovky nebo při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého ohrozí nebo omezí řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí a podobně.

Následek dopravní nehody na dálnici se dělí do dvou kategorií, kdy první kategorie představuje škody na zdraví a životě (lehká zranění, těžká zranění, usmrcení, lékařská péče), zatímco druhá kategorie představuje hmotné škody na majetku (to znamená na zúčastněných vozidlech a poškozeném majetku třetí osoby – například ocelová svodidla, dopravní značení, kontaminovaná půda a podobně). Následek dopravní nehody však představuje i trauma spadající do první kategorie, které mohli utrpět buď přímo zúčastněné osoby, nebo také pozůstalí zúčastněných osob po dopravní nehodě. S těmito traumaty se lidé mohou vyrovnávat celý život a ne všem se to může podařit i přes opakovaně poskytovanou psychologickou pomoc. Je tedy pochopitelné, že tento následek dopravní nehody je těžko vyčíslitelný.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 186-196.

<sup>64</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Jihlava, 2011, s. 15.

## 5.1 Statistika příčin a následků

Statistika příčin a následků dopravních nehod od roku 2009 do roku 2013, v teritoriu Dálničního oddělení Policie České republiky, byla provedena na základě vyhodnocení údajů a statistik Policie České republiky poskytnutých vedoucím Dálničního oddělení Brno – Chrlice, panem npor. Bc. Bohumilem Dvořákem, pro účely této bakalářské práce.

Tyto statistiky Policie České republiky se nacházely zejména ve dvou databázích počítačových programů využívaných Policií České republiky. První databáze byla v systému LOTUS NOTES<sup>65</sup> (o kterém je zmínka v kapitole 4 této bakalářské práce), kam jsou zaznamenávány veškeré dopravní nehody zpracovávané policisty na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, na Protokol o nehodě v silničním provozu a na Střet se zvířím. Druhá databáze byla poskytnuta z programu Evidence trestního řízení<sup>66</sup> (dále jen ETR), kam jsou mimo jiné zaznamenávány dopravní nehody zpracovávané policisty na Evropský záznam o dopravní nehodě. V porovnání se systémem LOTUS NOTES však samotný systém ETR vyjma celkového součtu uvedených Evropských záznamů o dopravní nehodě blíže nevyhodnocuje data dopravních nehod uvedených v tomto systému. To znamená, že nevyhodnocuje příčiny a následky dopravních nehod, rizikové místa a ani další důležité okolnosti dopravních nehod.


Podle statistik Policie České republiky a poskytnutých údajů byly tedy zjištěny následující informace:

---

<sup>65</sup> IBM Česká republika, spol. s.r.o. Program Lotus Notes 8. *ibm.com* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibm.com/Search/?q=Lotus+Notes&v=17&en=utf&lang=cs&cc=cz>>.

<sup>66</sup> WIKIPEDIE. CZ. Evidence trestního řízení. *cs.wikipedia.org* [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Evidence\\_trestn%C3%ADho\\_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD](http://cs.wikipedia.org/wiki/Evidence_trestn%C3%ADho_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD)>.

Tab. 1: Statistika dopravních nehod od roku 2009 do roku 2013<sup>67</sup>

	Databáze LOTUS NOTES				
	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013
Počet DN	110	149	103	165	154
Úmrtí	4	0	1	1	4
Zranění těžké	5	3	3	2	3
Zranění lehké	73	68	45	52	69
Škoda na vozidlech v Kč	22 074 700	17 069 000	9 758 000	19 689 500	22 470 500
Jiná škoda v Kč	3 454 000	3 047 400	1 600 100	5 914 600	3 709 000
Celková škoda v Kč	25 528 700	20 116 400	11 358 100	25 604 100	26 179 500
DN nezaviněná řidičem	3	29	11	38	22
Rychlost	35	46	35	37	48
Předjíždění	0	1	0	1	0
Přednost	12	3	6	10	10
Způsob jízdy	57	67	47	70	68
Technická závada	3	3	4	9	6
Zvěř	2	26	11	38	22
Alkohol u viníka DN	2	4	1	4	3
Databáze ETR					
Počet DN	352	278	265	215	290
<b>Celkový počet DN (LOTUS NOTES + ETR)</b>	<b>462</b>	<b>427</b>	<b>368</b>	<b>380</b>	<b>444</b>

Vyhodnocením uvedených údajů zobrazených v tabulce č. 1 bylo zjištěno, že hlavní příčinou dopravních nehod od roku 2009 do roku 2013 v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice je nesprávný způsob jízdy řidičů motorových vozidel. Za nesprávný způsob lze považovat například nevěnování se plně řízení vozidla, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly nebo třeba i nesprávnou jízdu vozidla v jízdnicích pruzích. Dále bylo vyhodnocením údajů zjištěno, že dopravní nehodovost v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice má od roku 2011 stoupající tendenci, viz Příloha VI. Největší rozdíl v dopravní nehodovosti jednotlivých hodnocených roků pak činil v rozmezí let 2012 až 2013, kdy mezi těmito roky byl rozdíl 64 šetřených dopravních nehod Policií České republiky.

<sup>67</sup> IBM Česká republika, spol. s.r.o. Program Lotus Notes 8. *ibm.com* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibm.com/Search/?q=Lotus+Notes&v=17&en=utf&lang=cs&cc=cz>>. WIKIPEDIE. CZ. Evidence trestního řízení. *cs.wikipedia.org* [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Evidence\\_trestn%C3%ADho\\_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD](http://cs.wikipedia.org/wiki/Evidence_trestn%C3%ADho_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD)>.

## 5.2 Past na dálnici D1

Jako názorný příklad příčiny i následku dopravní nehody lze uvést aktuální problém v teritoriu dálničního oddělení Brno – Chrlice spočívající v částečné uzavírce provozu od 21. září 2013 do 30. listopadu 2013 na dálnici D1 v prostoru kilometru 213,2 až 218,840 z důvodu realizace rekonstrukce povrchu vozovky. Provoz byl veden pouze v opačném pásu dálnice v režimu 2 + 1, to znamená ve dvou jízdnicích pružích ve směru jízdy na Vyškov a v jednom jízdnicím pruhu ve směru jízdy na Brno. Veškerý dálniční provoz byl tedy po dobu opravy veden jedním jízdnicím pásem, kde vlivem nedostatečného šířkového uspořádání docházelo k častému pojíždění a značnému poškozování nezpevněné krajnice dálnice navazující na zpevněnou betonovou vozovku. Vzhledem ke skutečnosti, že v tomto úseku dálnice byly nepříznivé povětrnostní podmínky, kdy poměrně často pršelo, byly nezpevněné krajnice dálnice rozmoklé, podmáčené a vlivem pojíždění především nákladních vozidel vznikaly poměrně hluboké a blátivé koleje vyjeté v původně zatravněné krajnici. Vlivem vysoce intenzivního silničního provozu vedeného po šířkově nevyhovující komunikaci, mnozí řidiči při manévru míjení s protijedoucími vozidly vyjížděli ze zpevněné části vozovky na značně poškozenou nezpevněnou krajnici dálnice, kde uvízly v hlubokých vyjetých kolejích. Problém však nastal v okamžiku jejich snahy vyjet z vyjetých kolejí zpět na vozovku. Řidiči nezvládli tento jízdnicí úkon a s vozidlem přešli do protisměru, kde opakovaně docházelo k čelním střetům s protijedoucími vozidly. Jako závada ve sjízdnicnosti, vlivem které docházelo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, byl označen Policií České republiky zcela nevyhovující stav nezpevněných krajnic dálnice, na který byl opakovaně upozorněn správce komunikace. Protože vlivem vyjetých hlubokých kolejí na krajnici dálnice docházelo nejenom ke vzniku dopravních nehod, ale současně i k znečišťování povrchu dálnice blátem, vodou a kameny. V daném úseku byla dopravním značením B20a<sup>68</sup> upravena nejvyšší dovolená rychlost ze 130 km/hod. na nejvyšší dovolenou rychlost 80 km/hod. Snímače rychlosti umístěné na dálnici D1 v prostoru kilometru 209,8 však uvedly 115 km/hod. jako průměrnou rychlost vozidel v tomto úseku za uvedenou dobu uzavírky.

---

<sup>68</sup> ČESKO. ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly. Ostrava, 2013, s. 263.

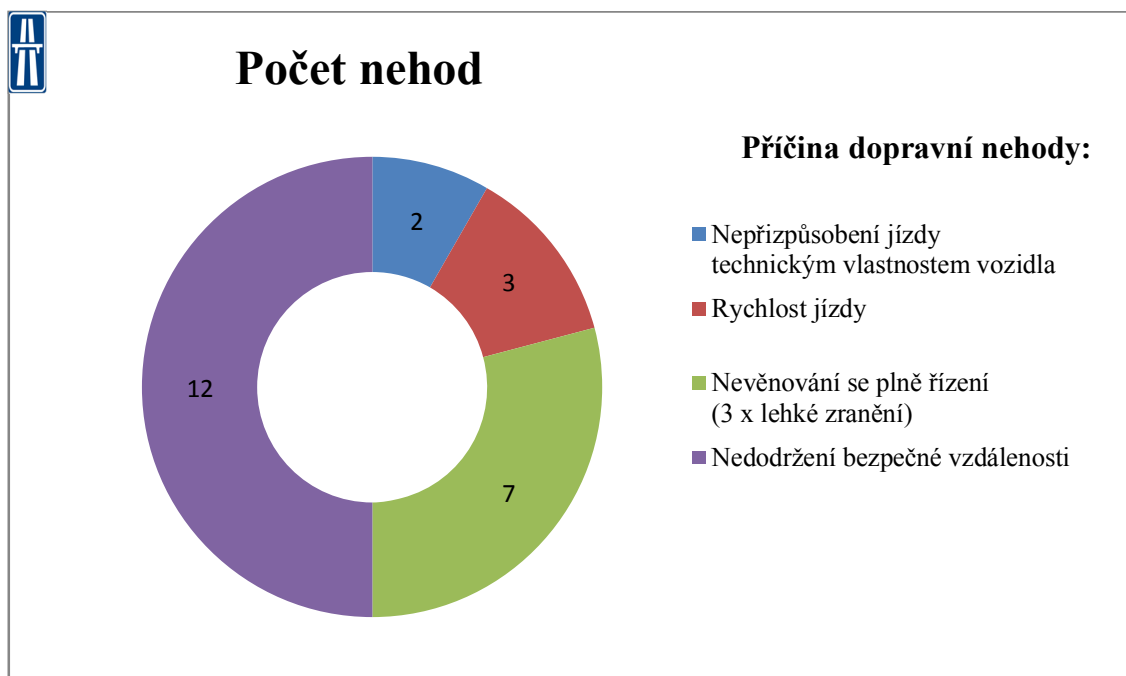
Obr. 6: Dálnice D1, km 215,5 směr Brno<sup>69</sup> Obr. 7: Dálnice D1, km 215,5 směr Brno<sup>70</sup>



Problematikou dopravních nehod v této uzavírcce se zabývaly i masmédiá, které prezentovaly tuto událost ve vztahu k účastníkům provozu jako past na dálnici.<sup>71</sup>

Z hlediska dopravní nehodovosti došlo v daném úseku za uvedené období dle ústního rozhovoru s panem npor. Bc. Bohumilem Dvořákem, vedoucím dálničního oddělení Brno – Chrlice, ze dne 2. prosince 2013 k 24 dopravním nehodám, k nimž byl v některých případech přivolán i vrtulník záchranné zdravotnické služby a dále 3 škodním událostem, které však nejsou do statistik dopravních nehod evidovány.

Graf. 1: Vyhodnocení dopravní nehodovosti v uzavírcce<sup>72</sup>



<sup>69</sup> Vlastní zdroj.

<sup>70</sup> Vlastní zdroj.

<sup>71</sup> *Televizní noviny*. TV, NOVA. 17. listopadu 2013. 19:30.

<sup>72</sup> Vlastní zdroj.



## 6 OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Před uvedením jednotlivých opatření vedoucích ke snížení dopravní nehodovosti bylo nutno analyzovat riziková místa dopravních nehod na dálnici D1 a D2 v teritoriu Dálničního oddělení Brno - Chrlice. Analýza byla provedena za rok 2013 s cílem zjistit rizikové úseky nejenom častých dopravních nehod, ale i rizikové úseky závažných dopravních nehod. Závažnými dopravními nehodami v tomto pojetí a pro účely této bakalářské práce jsou rozuměny nehody, u nichž došlo k úmrtí, lehkému či těžkému zranění, poškození majetku třetí osoby nebo škodě na majetku ve výši nad 100.000 Kč. Vzhledem k výše popsaným cílům analýzy ji bylo tedy nutno rozdělit do dvou částí.

První část představovala analýzu závažných dopravních nehod, kdy bylo vycházeno z informací uvedených v systému LOTUS NOTES a za pomoci zadaných kritérií, byly zjištěny následující informace:

Tab. 2: Rizikové úseky závažných dopravních nehod v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice za rok 2013<sup>73</sup>

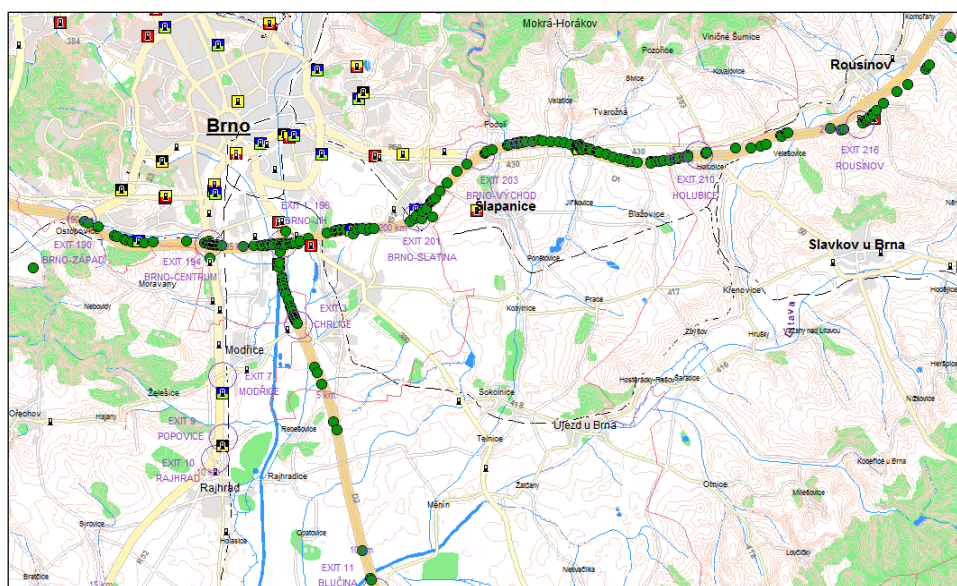
Rizikové úseky v teritoriu Dálničního oddělení Brno - Chrlice za rok 2013					
	Dálnice D1				
	kilometr	celkový počet závažných nehod	nehod směr Praha	nehod směr Vyškov	nejčastější příčina (směr Praha / směr Vyškov)
1. místo	215,0 až 216,0	14	8	6	způsob jízdy / rychlost
2. místo	213,0 až 214,0	10	4	6	způsob jízdy / rychlost
3. místo	214,0 až 215,0	9	6	3	rychlost / rychlost
	Dálnice D2				
	kilometr	celkový počet závažných nehod	nehod směr Břeclav	nehod směr Brno	nejčastější příčina (směr Břeclav / směr Brno)
1. - 2. místo	6,0 až 7,0	7	1	6	způsob jízdy / způsob jízdy
1. - 2. místo	7,0 až 8,0	7	1	6	způsob jízdy / způsob jízdy
3. místo	5,0 až 6,0	3	0	3	XXX / způsob jízdy

Z uvedené tabulky je patrné, že nejvíce nehodový úsek závažných dopravních nehod v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice za rok 2013 je na dálnici D1 v blízkosti města Rousínov. Zde je však nutné podotknout, že nemalou roli zde sehrála dočasná uzavěra probíhající v uvedeném roce, která je podrobně popsána v podkapitole 5.2 pod názvem Past na dálnici.

<sup>73</sup> IBM Česká republika, spol. s r.o. Program Lotus Notes 8. *ibm.com* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibm.com/Search/?q=Lotus+Notes&v=17&en=utf&lang=cs&cc=cz>>.

Druhou část představovala analýza častých dopravních nehod, kde však již nedošlo k úmrtí, zranění, poškození třetí osoby anebo ke škodě na zúčastněných vozidlech nad 100 000 Kč. Tato analýza představovala nelehký úkol, protože Policií České republiky využívaný systém ETR<sup>74</sup> blíže nevyhodnocuje tyto dopravní nehody a z tohoto důvodu bylo nutno využít intranetové zdroje<sup>74</sup> Policie České republiky, kde jsou shromážděna data k dopravním nehodám, avšak bez jakéhokoliv vyhodnocení, a tyto databáze propojit s počítačovým programem PJssoft InfoMapa 18<sup>75</sup> – Street atlas České republiky. Tímto propojením systémů pak byly zobrazeny a tím i zjištěny nejvíce rizikové úseky častých dopravních nehod za rok 2013, avšak bez údajů vedoucích ke zjištění příčiny či následku těchto nehod.

Obr. 8: Rizikové úseky častých dopravních nehod v teritoriu Dálničního oddělení  
Brno – Chrlice za rok 2013<sup>76</sup>



Z výše uvedeného obrázku č. je patrné, že téměř v celém úseku Dálničního oddělení Brno – Chrlice dochází k častým dopravním nehodám. Jelikož však cílem

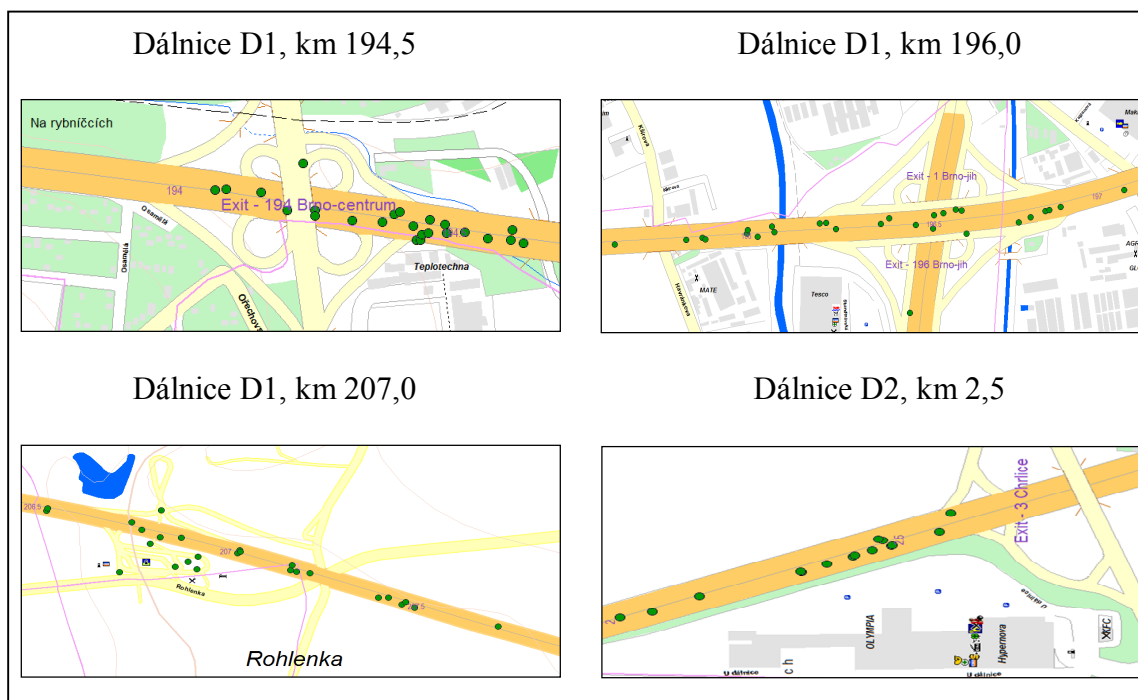
<sup>74</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Ředitelství služby dopravní policie. *portal.pcr.cz* [online]. © 2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://portal.pcr.cz/nppvs/rsdp/SitePages/DomovskaStranka.aspx?RootFolder=%2fnppvs%2frsdp%2fDocuments%2fStatistika%2fGPS&FolderCTID=&View=%7b7FEB96E3%2d8E45%2d4745%2d97E3%2dB58F4D8FF35C%7d>>.

<sup>75</sup> PS MEDIA s.r.o. Program PJssoft InfoMapa 18. *instaluj.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.instaluj.cz/infomapa>>.

<sup>76</sup> PS MEDIA s.r.o. Program PJssoft InfoMapa 18. *instaluj.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.instaluj.cz/infomapa>>.

analýzy bylo zjistit nejvíce nehodové místo častých dopravních nehod, bylo nutno přistoupit k užšímu výběru a následně byly zjištěny tyto informace:

Obr. 9: Čtyři nejrizikovější místa častých dopravních nehod v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice za rok 2013<sup>77</sup>



Po analýze rizikových úseků a následném vyhodnocení rizikových míst bylo již možné přistoupit k jednotlivým opatřením vedoucím ke snížení dopravní nehodovosti, které budou popsány v následující podkapitole.

## 6.1 Návrhy na opatření ke snížení dopravní nehodovosti

- **Opatření ke zvýšení počtu policistů na dálnici**

Administrativa spojená s prací Policie České republiky je časově velice náročná a proto není divu, že místo preventivního či represivního působení policisty na dálnici nejednou nastane situace, kdy policista velkou část pracovního dne vykonává administrativu u počítače na služebním oddělení, místo toho, aby byl viděn ostatními účastníky silničního provozu na dálnici. Je tedy nutné buď navýšit početní stav policistů na dálnici anebo ulehčit administrativní práci dálniční policie a to například tím, že

<sup>77</sup> PS MEDIA s.r.o. Program PJssoft InfoMapa 18. *instaluj.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.instaluj.cz/infomapa>>.

veškerá páchaná trestná činnost na čerpacích stanicích umístěných u tělesa dálnice, a to včetně přilehlých parkovišť bude spadat do teritorií Obvodních oddělení Policie České republiky a ne Dálničních oddělení Policie České republiky. Pokud budou policisté více nejenom preventivně, ale i represivně působit na tělese dálnice, jednoznačně to přispěje ke snížení dopravní nehodovosti.

- **Úpravy dopravního značení**

Úpravou dopravního značení je myšleno umístění dopravního značení A 22,<sup>78</sup> které upozorňuje na jiná nebezpečí, doplněného o dodatkovou tabulku s nápisem: „POZOR, Úsek častých dopravních nehod“ na travnatý porost u ocelových dálničních svodidel. Konkrétně pak umístění tohoto dopravního značení na dálnici D1 v prostoru kilometru 194,0, kilometru 196,0 a kilometru 207,0 v obou směrech dálnice.

- **Stavební úpravy dálničního povrchu**

Zlepšit stavební stav povrchu tělesa dálnice, na kterém se mnohdy i přes provedené opravy vyskytují nerovnosti a díry. Dále zvýšit drsnost povrchu a to zejména na výjezdech a nájezdech na dálnici, kde i přes omezení nejvyšší dovolené rychlosti dopravním značením B20a,<sup>79</sup> dochází na kluzké a mokré vozovce k aquaplaningu a tím ke zvýšení pravděpodobnosti způsobení dopravní nehody. Zvýšit drsnost povrchu na dálnici D1, konkrétně pak v prostoru kilometru 207,0 ve směru jízdy na Vyškov, kde dochází k tzv. řetězovým dopravním nehodám.

- **Celková změna uzávěr při uzavření celého jednoho jízdního směru**

Na rok 2014 je naplánovaná z důvodu oprav (povrch vozovky, zařízení pro provozní informace, oprava světelných zařízení a další) v teritoriu Dálničního oddělení Brno - Chrlice řada uzávěr, u kterých je nutno zvolit jiné koncepční uspořádání jízdních pruhů. To znamená, aby provoz nebyl veden pouze v opačném pásu dálnice v režimu 2 + 1, to znamená ve dvou jízdních pruzích ve směru jízdy například na Vyškov a v jednom jízdním pruhu ve směru jízdy například na Brno. Ale aby byl veden v opačném pásu dálnice v režimu 1 + 1, to znamená v každém jízdním směru pouze v jednom jízdním pruhu. Tyto jednotlivé jízdní pruhy by měly na šířku minimálně cca. 5 metrů a tím by byl zároveň vyřešen problém s odstavenými vozidly a dále zabezpečen

---

<sup>78</sup> ČESKO. ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly. Ostrava, 2013, s. 268.

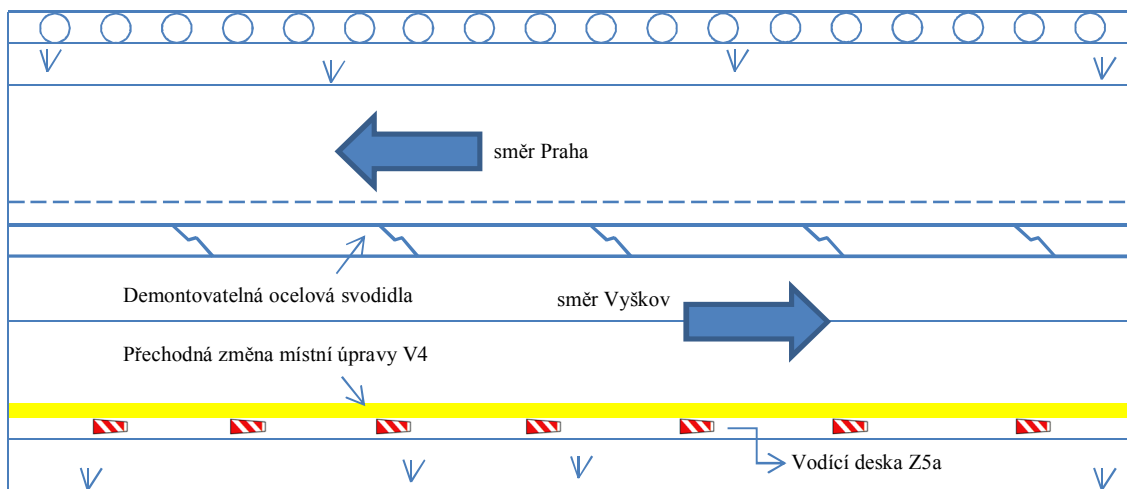
<sup>79</sup> ČESKO. ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly. Ostrava, 2013, s. 263.

průjezd vozidel integrovaného záchranného systému. Tudiž by nemohlo dojít k tunelovému efektu, kdy by zůstali řidiči uzavřeni na dálnici v případě dopravní nehody nebo překážky na pozemní komunikaci. Jízdní pruhy by byly od sebe oddělené protisměrnými ocelovými svodidly, které by bylo možné za užití přiměřeného úsilí demontovat a případně usměrnit dopravu (vyprošťovací práce). Zároveň by však tyto ocelové svodidla nemohly negativně omezovat rozhledové poměry a musely by být dostatečně rozlišitelná a opatřena reflexními prvky pro zajištění jejich viditelnosti i za tmy a zhoršených klimatických podmínek. Samotná instalace fyzického oddělení svodidel by zároveň nesměla mít negativní vliv na odvodnění komunikace a bylo by nutno zvolit takovou konstrukci fyzického oddělení, aby v případě pozvolného vyjetí vozidla do svodidla nezpůsobila výrazné škody na tomto vozidle, ale naopak ho plynule navedla zpět do původního jízdního směru. Svodidlo by však bylo nutno fyzicky fixovat a zajistit jeho polohu, protože jsou v dnešní době pro oddělení protisměrných jízdních pruhů běžně používány vodící desky – Z 5a a Z 5b,<sup>80</sup> avšak bez upevnění k vozovce. Vlivem úzkých jízdních pruhů a nesprávné jízdy vozidel tak často dochází k posunutí vodících desek a následně ke vzniku kolizních situací při jejich objíždění, brždění nebo střetu vozidla se směrovou deskou. Dopady fyzického oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí ocelových svodidel by v silničním provozu tímto omezily čelní střety vlivem výjezdu vozidel do protisměru, zklidnily dopravu a zřetelně vymezily jízdní pruhy. Provedeným dotazníkovým průzkumem mezi lidmi, jenž je uvedený v Příloze IX, bylo zjištěno, že by toto navrhované uspořádání jízdních pruhů uvítali a to především kvůli bezpečnosti silničního provozu na dálnici.

---

<sup>80</sup> ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava, 2013, s. 282.

Obr. 10: Navrhované schéma uzávěry<sup>81</sup>



- **Pachové ohradníky zabráňující zvěři vstup na vozovku**

Od měsíce listopadu 2013 označují myslivecké spolky Jihomoravského kraje okolí tělesa dálnice D1 a D2 v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice tzv. pachovými ohradníky, které zabráňují zvěři vstup na vozovku. Jedná se o nastříkanou speciální pěnu, která má trvanlivost 3 až 5 let a dvakrát ročně se plní účinnou látkou. Tato pěna je nastříkaná v pravidelných od sebe vzdálených intervalech na křovinách u dálnice a kde se nenachází křoviny, tak myslivci umístili tuto speciální pěnu na dřevěné laťky, které upevnily do země. Jaký dopad bude mít toto opatření na vliv dopravní nehodovosti, se ukáže až v následujícím roce 2014. Pro srovnání dopravních nehod střetu se zvěří od roku 2010 do roku 2013 viz Příloha VII.

## 6.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Ve dnech 01. ledna až 31. ledna roku 2014 bylo provedeno dotazníkové šetření se zaměřením na řidiče motorových vozidel, kteří se pravidelně pohybují se svými vozidly po dálnici D1 i D2 a to v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice. Tento okruh respondentů byl zvolen z důvodu hypotézy, jejímž cílem bylo oslovit veřejnost – řidiče, kteří se při častém průjezdu uvedeným dálničním úsekem mohli v minulosti setkat s dopravními nehodami a tím si tedy i utvořit vlastní názor na tuto problematiku. Zejména pak i na uzavírku popsanou v předchozí podkapitole 5.2. Hlavním cílem

<sup>81</sup> Vlastní zdroj.

tohoto dotazníkového šetření však bylo mimo jiné porovnat zjištěné informace tímto dotazníkovým šetřením s interními databázemi Policie České republiky.

Z hlediska dat činila návratnost dotazníků celých 100 %. V dotazníkovém šetření bylo dále 18 jednotlivých otázek, na které odpovědělo celkem 72 respondentů, z nichž bylo 49 respondentů mužského pohlaví a 23 respondentů ženského pohlaví. Jednotlivé otázky byly vztahově zaměřeny na dopravní nehody ve výše stanoveném dálničním úseku a činí Přílohu IX.

Na základě komparace dat a analýze dotazníkového šetření, byla potvrzena stanovená hypotéza i její cíl, jenž je popsán v úvodu této podkapitoly. Dotazníkem oslovení řidiči motorových vozidel buď již byli v minulosti přímo účastníky některých z dopravních nehod ve stanoveném úseku dálnice anebo je již kdysi na tělese dálnice fyzicky spatřili. Dále bylo zjištěno, že oslovení řidiči si jsou na základě dotazníkového šetření skutečně vědomi rizikových úseků v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice, kdy konkrétně označují za rizikový úsek dálnice D1 okolí obousměrného prostoru km 207,0, dále km 196 a km 194,0. Což se shoduje s informacemi získanými ze statistik Policie České republiky. Dotazníkem oslovení řidiči dále uvedli, že kdyby měli tu možnost, opravili by technický stav dálnic – počet 65 respondentů, kteří zvolili tuto možnost. V oblasti stanovení nejčastější příčiny dopravních nehod v uvedeném úseku D1 a D2, byla 43 krát zvolena možnost nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, která se rovněž statisticky řadí do způsobu jízdy, čímž se shoduje všeobecné mínění oslovených řidičů se statistikou Policie České republiky v oblasti stanovení nejčastější příčiny dopravní nehody. V otázce plánovaných uzavírek pro rok 2014 uvedlo celkem 30 oslovených řidičů, že na tuto situaci budou reagovat zvolením jiné cesty, než přes dálnici. Což představuje velice špatnou zkušenost oslovených řidičů s uzavírkami na dálničním tělese a rozhodně tak činí důvod pro zamyšlení se nad touto problematikou.

## ZÁVĚR

Bakalářskou prací bylo zjištěno, že v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice dochází k silničním dopravním nehodám, které se prvotně dělí dle charakteru nehody na dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti a na dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti. Dále také dochází ve stanoveném teritoriu výše uvedeného dálničního oddělení k dopravním nehodám, při kterých se může účastník dopravní nehody střetnout na dálničním tělese se zvěří či se může setkat s takzvanou škodní událostí, kdy dojde například k poškození čelního skla jeho vozidla od odlétnutého kamínku ze zadních kol jiného motorového vozidla. Bakalářská práce se dále zabývá v teoretické části i dopravními nehodami bezpečnostních sborů a dopravními nehodami vozidel přepravující nebezpečné věci. Po detailním rozboru jednotlivých dopravních nehod se bakalářská práce v samostatné kapitole zaměřuje na dopravní nehody jako trestné činy a pozvolna přechází v jednotlivé kazuistiky dopravních nehod. V těchto kazuistikách je podrobně popsáno chování jednotlivých účastníků dopravní nehody na daném místě události a to včetně jednotlivých porušení ustanovení zákona o silničním provozu. Vyjma těchto skutečností kazuistika zahrnuje i způsoby, jakým byly jednotlivé dopravní nehody administrativně zpracovány Policií České republiky. Samostatná kapitola bakalářské práce je v její teoretické části věnována šetření dopravních nehod Policií České republiky, v níž jsou popsány jednotlivé úkony, které osoby šetřící dopravní nehody na místě události konají a které hrají velkou roli v oblasti dokazování zavinění.

Praktická část bakalářské práce rozebírá zejména statistiky dopravní nehodovosti ve stanoveném úseku Dálničního oddělení Brno – Chrlice a to od roku 2009 do roku 2013, kdy zjišťuje jednotlivé příčiny a následky dopravních nehod. Tímto bylo zjištěno, že hlavní příčinou dopravních nehod od roku 2009 do roku 2013 v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice je nesprávný způsob jízdy řidičů motorových vozidel. Dále bylo vyhodnocením údajů zjištěno, že dopravní nehodovost v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice má od roku 2011 stoupající tendenci a největší rozdíl v dopravní nehodovosti jednotlivých hodnocených roků pak činil v rozmezí let 2012 až 2013, kdy mezi těmito roky byl rozdíl 64 šetřených dopravních nehod Policií České republiky. Dle statistik Policie České republiky bakalářská práce v její praktické části



určuje nejrizikovější místa dopravních nehod na dálnici D1 a D2 v teritoriu Dálničního oddělení Brno - Chrlice, kde se vyjma grafického zpracování nejrizikovějších míst dopravních nehod zabývá také jednotlivými návrhy na opatření ke snížení dopravní nehodovosti.

Praktickou část bakalářské práce jsem z důvodu osobního zaujetí vyjma výše jmenovaných skutečností věnoval aktuální problematice v dopravě a to částečným uzavírkám na dálnici, které mají velký vliv na dopravní nehodovost. Konkrétně jsem potom dopodrobna popsal v praktické části bakalářské práce částečnou uzavírku silničního provozu, která byla v rozmezí dnů od 21. září 2013 do 30. listopadu 2013 na dálnici D1 v prostoru kilometru 213,2 až 218,840 a to z důvodu realizace rekonstrukce povrchu vozovky. Jelikož jsou částečné uzavírky na dálnici plánovány i na rok 2014 a je jim věnována masmédií velká pozornost, vypracoval jsem návrh ke snížení dopravní nehodovosti v uzavírkách a to včetně grafického zpracování.

Bakalářskou prací na téma Dopravní nehody v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice jsem chtěl zejména poukázat na složitost a různorodost problematiky dopravních nehod na dálnicích v České republice, která se dotýká každého řidiče pohybujícího se po těchto nejrychlejších pozemních komunikacích v České republice.

Cílem mé bakalářské práce bylo zjistit, k jakým druhům silničních dopravních nehod dochází v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice a rovněž zjistit způsoby jejich šetření Policií České republiky. Dalším stanoveným cílem analyzovat následky těchto silničních dopravních nehod a přitom poukázat na rizikové faktory v tomto teritoriu s návrhem na opatření ke snížení nehodovosti. Myslím, že stanovené cíle se mi podařilo naplnit.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Při tvorbě této bakalářské práce byly využity následující zdroje:

### Literární zdroje

1. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2005. 103 s. ISBN 80-86502-13-9.
2. ČESKO. *ÚZ č. 977 - Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava : Sagit, 2013. 288 s. ISBN 978-80-7488-001-8.
3. DOLEŽEL, J., NOVÁK, Č. *Kriminalistické minimum 1. část*. Praha : Ministerstvo vnitra České republiky, 1995. 89 s. ISBN nevedeno.
4. CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk s.r.o., 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. 1. vyd. Jihlava : Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. 230 s. ISBN 978-80-260-3621-0.
6. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha : Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 140 s. MV-50082-1/VO-2011.
7. KONEČNÝ, J., a kol. *Služba dopravní policie*. 2. přeprac. vyd. Brno : Vyšší policejní škola MV v Jihlavě, 2012. 234 s. ISBN nevedeno.
8. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha : Leges, 2011. 720 s. ISBN 978-80-87576-01-4.
9. PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

### Elektronické zdroje

1. CESKEDALNICE. CZ. Dálnice D1. ceskedalnice.cz [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1>>.

2. CESKEDALNICE. CZ. Dálnice D2. ceskedalnice.cz [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d2>>.
3. DEKRA Automobil a.s. Program ADRem 2013. dekra-automobil.cz [online]. © 2009 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.dekra-automobil.cz/akademie/index.php?file=ss.php>>.
4. IBM Česká republika, spol. s.r.o. Program Lotus Notes 8. ibm.com [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibm.com/Search/?q=Lotus+Notes&v=17&en=utf&lang=cs&cc=cz>>.
5. OMEGA PLUS s.r.o. Přeprava nebezpečného zboží dle ADR. omega-plus.cz [online]. © 2013 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.omega-plus.cz/logisticke-sluzby/preprava-nebezpecneho-zbozi-dle-adr.htm>>.
6. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Ředitelství služby dopravní policie. portal.pcr.cz [online]. © 2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://portal.pcr.cz/nppvs/rsdp/SitePages/DomovskaStranka.aspx?RootFolder=%2fnppvs%2frsdp%2fDocuments%2fStatistika%2fGPS&FolderCTID=&View=%7b7FEB96E3%2d8E45%2d4745%2d97E3%2dB58F4D8FF35C%7d>>.
7. PS MEDIA s.r.o. Program PJsoft InfoMapa 18. instaluj.cz [online]. © 2014 [cit. 2014-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.instaluj.cz/infomapa>>.
8. SEZNAM. CZ, a.s. Mapy. mapy.cz [online]. © 2013 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz/#!x=16.683229&y=49.172249&z=8>>.
9. SPOLEČNOST C4YOU s.r.o. Program PC Crash 2009. pccrash.cz [online]. © 2009 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <[http://www.pccrash.cz/?page\\_id=9](http://www.pccrash.cz/?page_id=9)>.
10. WIKIPEDIE. CZ. Evidence trestního řízení. cs.wikipedia.org [online]. © 2002-2014 [cit. 2013-11-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Evidence\\_trestn%C3%ADho\\_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD](http://cs.wikipedia.org/wiki/Evidence_trestn%C3%ADho_%C5%99%C3%ADzen%C3%AD)>.

### **Legislativní zdroje**

1. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník (trestní zákoník). In Sběrka zákonů České republiky. 2009, částka 11, 112 s. Dostupné také z:

- <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.
2. ČESKO. Zákon č. 101 ze dne 4. dubna 2000 o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (zákon o ochraně osobních údajů). In Sbirka zákonů České republiky. 2000, částka 32, 64 s. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=101/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=101/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.
  3. ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 140 ze dne 8. prosince 1961 trestní zákon. In Sbirka zákonů Československé socialistické republiky. 1961, částka 65, 48 s. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.
  4. ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 9. prosince 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In Sbirka zákonů Československé socialistické republiky. 1961, částka 66, 64 s. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.
  5. ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích (zákon o přestupcích). In Sbirka zákonů České republiky. 1990, částka 35, 32 s. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.
  6. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky (zákon o Policii České republiky). In Sbirka zákonů České republiky. 2008, částka 91, 72 s. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.
  7. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In Sbirka zákonů České republiky. 2000, částka 98, 48 s. Dostupné také z: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>.

## Ostatní zdroje

1. Rozhovor s panem npor. Bc. Bohumilem Dvořákem, vedoucím Dálničního oddělení Brno – Chrlice, ze dne 2. prosince 2013.
2. Rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 37 ze dne 30 dubna 2013, kterým se mění rozkaz ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 69 roku 2010, kterým se vymezuje územní působnost dálničních oddělení na teritoriu Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje.
3. Televizní noviny. TV, NOVA. 17. listopadu 2013. 19:30.
4. VORBA, P. Uplatnění sociálních předpisů v dopravě. Brno, 2013. Absolventská práce. Vyšší policejní škola a Střední policejní škola MV v Holešově, pracoviště Brno, Předmětové oddělení vnější služby. Vedoucí absolventské práce : Ing. Mgr. Jiří Možný, BA. 50 s.
5. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
6. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 221 ze dne 14. prosince 2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích.
7. Závazný pokyn ředitele Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje č. 99 ze dne 20. prosince 2012, kterým se upravují zásady šetření dopravních nehod nepodléhajících oznamovací povinnosti, na kterých měly účast služební dopravní prostředky Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje.

## **PŘÍLOHY**

- I. Evropský záznam o dopravní nehodě
- II. Příklad Protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním
- III. Záznam o dopravní nehodě střetu se zvěří
- IV. Sazebník minimální hodnoty sražené zvěře
- V. Náčrtek místa dopravní nehody
- VI. Statistika dopravní nehodovosti od roku 2009 do roku 2013
- VII. Střet se zvěří od roku 2010 do roku 2013
- VIII. Pomůcky policisty šetřící dopravní nehody
- IX. Dotazník

EVROPSKÝ ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

## Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

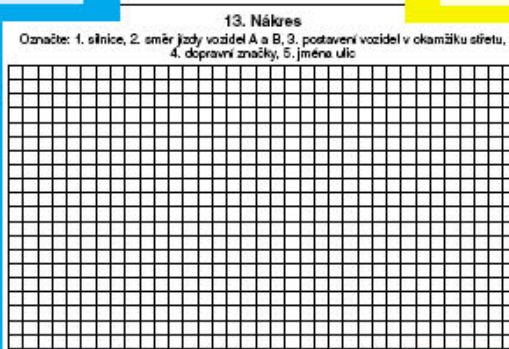
Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody	Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)	3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spoluzjedce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým:

Vozidlo A	Vozidlo B
6. Pojištěný (jméno a adresa)	6. Pojištěný (jméno a adresa)
Telefon (od 9.00 do 16.00)	Telefon (od 9.00 do 16.00)
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
7. Vozidlo Tov. značka, typ	7. Vozidlo Tov. značka, typ
Rok výroby	Rok výroby
Státní poznávací značka	Státní poznávací značka
8. Pojistitel	8. Pojistitel
Adresa pobočky	Adresa pobočky
Číslo poj. odpovědnosti	Číslo poj. odpovědnosti
Číslo zelené karty	Číslo zelené karty
Hraniční pojištění platné do	Hraniční pojištění platné do
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
Pojistitel	Pojistitel
9. Řidič Příjmení	9. Řidič Příjmení
Jméno	Jméno
Adresa	Adresa
Číslo řidičského průkazu	Číslo řidičského průkazu
Skupina	Skupina
Vydal	Vydal

12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:
- 1 bylo zaparkováno
  - 2 rozjždělo se
  - 3 zastavovalo
  - 4 vyjždělo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty
  - 5 odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu
  - 6 vjždělo do küh. objezdu
  - 7 jelo v kruhovém objezdu
  - 8 najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu
  - 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu
  - 10 měnilo jízdní pruh
  - 11 předjždělo
  - 12 odbočovalo vpravo
  - 13 odbočovalo vlevo
  - 14 oouvalo
  - 15 jelo v protisměru
  - 16 přijždělo zprava
  - 17 nedalo přednost v jízdě
- ◀ Počet označených políček ▶

10. Označte šipkou body vzájemného střetu	10. Označte šipkou body vzájemného střetu
11. Viditelná poškození	11. Viditelná poškození



14. Poznámky	14. Poznámky
15. Podpisy řidičů	15. Podpisy řidičů

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

## PŘÍKLAD PROTOKOLU O NEHODĚ V SILNIČNÍM PROVOZU S PROJEDNÁNÍM (1 – 2 strany)

Adresa útvaru

evid. číslo: KRPB-111-1/DNCH-2013-LLL      Brno – Chrlice 11. listopadu 2013

**Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním**

Datum a čas dopravní nehody	11. 11. 2013 12:12
Místo	dálnice č. 01 v km 212,6 – v katastru obce VELEŠOVICE, ve směru jízdy na Vyškov (souřadnice GPS -555555,555/-666666/666)

Účastníci dopravní nehody	1A1 1111 (CZ) osobní automobil ŠKODA Octavia řidič: Petr Bílý narozen 01. září. 1988, místo nar. Praha, stát: ČR, státní příslušnost ČR adresa pobytu: ČERNÉHO č. 11, PSČ: 110 01 PRAHA, stát: ČR, e-mail: cerneho@seznam.cz řidičský průkaz sk. A, A1, B, BE, C čísla EB111111, stát ČR
---------------------------	--

Poškozené Předměty a zvířata	Svodidlo na dálnici – ocelové svodidlo – výše škody: 15 tis. Kč popis poškození: tři ocelové pásnice majitel (právnícká osoba): ŘSD Praha, SSÚD č. 6 IČO: 65993390 Sídlo: Rebešovická č. 40/702, PSČ 643 00 BRNO – CHRVICE, stát: ČR
------------------------------	--

Vylíčení události	<p>Dne 11. listopadu 2013 v 12:12 hod. řídil shora uvedený řidič Petr Bílý osobní motorové vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, reg. zn. 1A1 1111 po dálnici D1 ve směru jízdy na Vyškov. V prostoru km 212,6 ve směru jízdy na Vyškov řídil své vozidlo v levém jízdním pruhu a protože nepřizpůsobil svoji jízdu a rychlost dopravně technickému stavu vozovky a počasí (hustý déšť), dostal v levém jízdním pruhu smyk a následně narazil přední částí vozidla do středových svodidel. V důsledku tohoto nárazu se stalo vozidlo neovladatelným a otočilo se několikrát ve směru své jízdy na Vyškov kolem své osy. Zastaveno bylo až po několika metrech o středová svodidla, kde zůstalo stát svojí přední částí šikmo proti směru jízdy. V důsledku dopravní nehody došlo k poškození majetku ŘSD Praha, SSÚD č. 6 – středová dálniční svodidla (prohyb).</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. Dálniční kupón řádně vypsán a vylepen.</p>
-------------------	---

Četl a souhlasí

Petr Bílý



Technické údaje vozidel	<p>1) registrační značka: 1A1 1111 (CZ) [(vyrobeno (zaevidováno) v roce 2007)]  vlastník: PAVEL a.s., IČO: 22222222, Zeleného č. 10, PSČ 110 01, PRAHA, stát: ČR  VIN: TMBBS11Z111111111  STK: platná  mezinárodní pojistná karta: CZ/0011/111111111, vydal Česká pojišťovna, a.s., U kopečku 665/23, 186 00 Praha 8, platí od 01. 01. 2013 do 01. 01. 2014, ozn. států EU neškrtnuto  popis poškození vozidla: chladič, mřížka chladiče, přední nárazník, okrasná mřížka, přední držák RZ, přední víko motoru, levé přední světlo, deformovaný levý přední blatník, deformovaný pravý zadní blatník, pravé zadní světlo, zadní víko zavazadlového prostoru,  Odhadnutá škoda na vozidle: 50 tis. Kč</p>
Dopravní nehoda oznámena dne	11. 11. 2013 12:15
Místo ohledáno - dne, od - do	11. 11. 2013, 12:30 – 12:50
Další případné informace důležité k objektivnímu posouzení věci	<p>Na místě dopravní nehody provedeno a učiněná opatření:  Na místě dopravní nehody provedeno: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN – negativní, fotodokumentace – digitální fotoaparát, lustrace osob – pátráním neprochází, lustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, vytěžení,</p>
<p>KRPB-111-1/DNCH-2013-LLL  <u>Dopravní nehodu zavinil:</u>  Petr Bílý, porušil ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.  Za tento přestupek byla jmenovanému v souladu s ustanovením § 125c odst. 6 citovaného zákona uložena bloková pokuta v částce 1000 Kč. Pokuta byla jmenovaným zaplácena platebním termínálem – číslo bloku série FC/2013 C1111111.</p> <p>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 stvrzuje, 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.</p> <p>Podpisy přestupců:                    četl a souhlasí Petr Bílý  Podpisy poškozených: za ŘSD PRAHA Martin Hnědý  Podpis policisty:                        prap. Pavel Zelený</p>	

## ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ STŘETU SE ZVĚŘÍ (1 - 2 strany)

<u>Adresa útvaru</u>		
Č. j.:	V _____ dne _____	
<b>ZÁZNAM</b>		
o dopravní nehodě zaviněné zvěří		
Datum, čas a místo události srážky		
Druh lesní zvěře		
SPZ a druh vozidla		
Jméno a adresa držitele vozidla		
Řidič jméno a příjmení		
datum narození		
trvalý pobyt		
rodné číslo		
Řidičský průkaz evidenční číslo		
vydán kým		
řidičské oprávnění		
Zákonné pojištění zapláceno dne		
částka, kde		
Mezinárodní karta automobil, pojištění		
vydána kým, platná do		
CZ neškrtnuto		
Popis poškození vozidla		
Ohledáním vozidla, případně místa zjištěny tyto stopy: jejich popis a provedení fotodokumentace		
Jiná škoda, případně poškozený		

Popis události: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Šetření Policie České republiky:

1. Zvěř byla nalezena na místě nebo poblíž dopravní nehody
2. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob
3. Na zúčastněném vozidle nebyla uplatňována ani zjištěna technická závada

Zvěř předána (oznámena): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
předal (podpis)

\_\_\_\_\_  
převzal (podpis)

Právní kvalifikace: Věc dopravní nehody, srážky se zvěří se odkládá dle § 58 odst. 3 písm. b) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zasílá se: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Druh dokumentace (počet): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
podpis řidiče

\_\_\_\_\_  
podpis poškozeného

\_\_\_\_\_  
podpis příslušníka PČR

\_\_\_\_\_  
vedoucí DO Brno - Chrlice

## SAZEBNÍK MINIMÁLNÍ HODNOTY SRAŽENÉ ZVĚŘE

DRUH ZVĚŘE	POHLAVÍ	HODNOTA (Kč)
Jelen evropský	Jelen	29 300
	Laň	24 800
	Kolouch	22 600
Daněk	Daněk	26 300
	Daněla	23 300
	Danče	22 300
Srniec obecný	Srniec	13 900
	Srna	14 100
	Srnče	13 900
Sika japonský (jelen Dybovského)	Jelen	26 300
	Laň	23 300
	Kolouch	22 300
Jelenc běloocasý	Jelen	26 300
	Laň	23 300
	Kolouch	22 300
Muflon (Koža bezoárová)	Beran	31 500
	Muflonka	22 300
	Muflonče	22 000
Prase divoké	Kňour	22 900
	Bachyně	17 700
	Lončák	17 400
	Sele	9 800
Zajíc polní	(bez rozdílu pohlaví)	3 900
Bažant obecný	Kohout	3 100
	Slepice	3 100
Bažant královský	Kohout	3 900
	Slepice	3 100
Krocán divoký	Krocán	5 600
	Krůta	3 200
Králík divoký		4 800
Ostatní zvěř pernatá		3 200

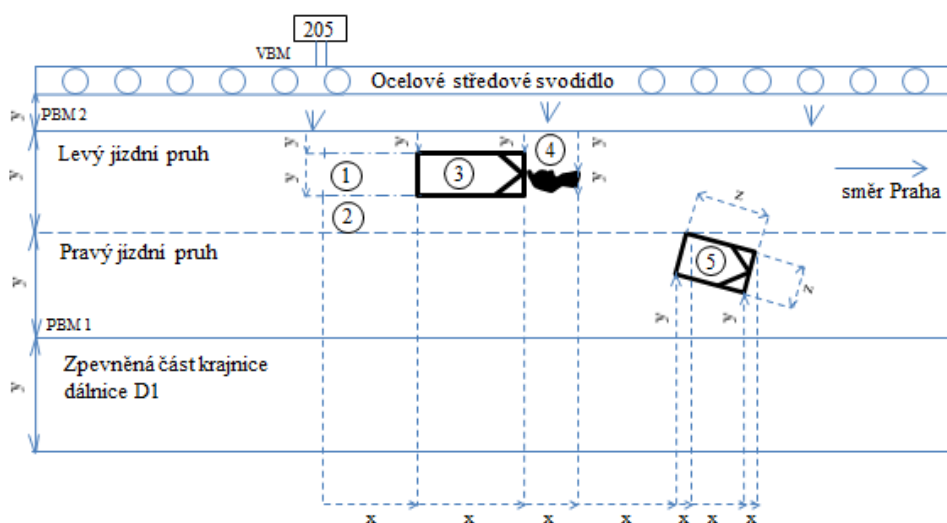
## NÁČRTEK MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY

Adresa útvaru Policie České republiky

Číslo jednací

Náčrtek místa dopravní nehody ze dne 11. prosince 2013 v 18:00 hod.

Dálnice D1, km 205,0 směr Praha



Legenda: 1) smyková stopa č. 1

2) smyková stopa č. 2

3) nákladní automobil tov. zn. XXX, reg. zn. XX, mpz: X

4) kapalina

5) osobní automobil tov. zn. YYY, reg. zn. YY, mpz: Y

VBM – kilometrovník 205

PBM1 + PBM2 – vodící čára V4

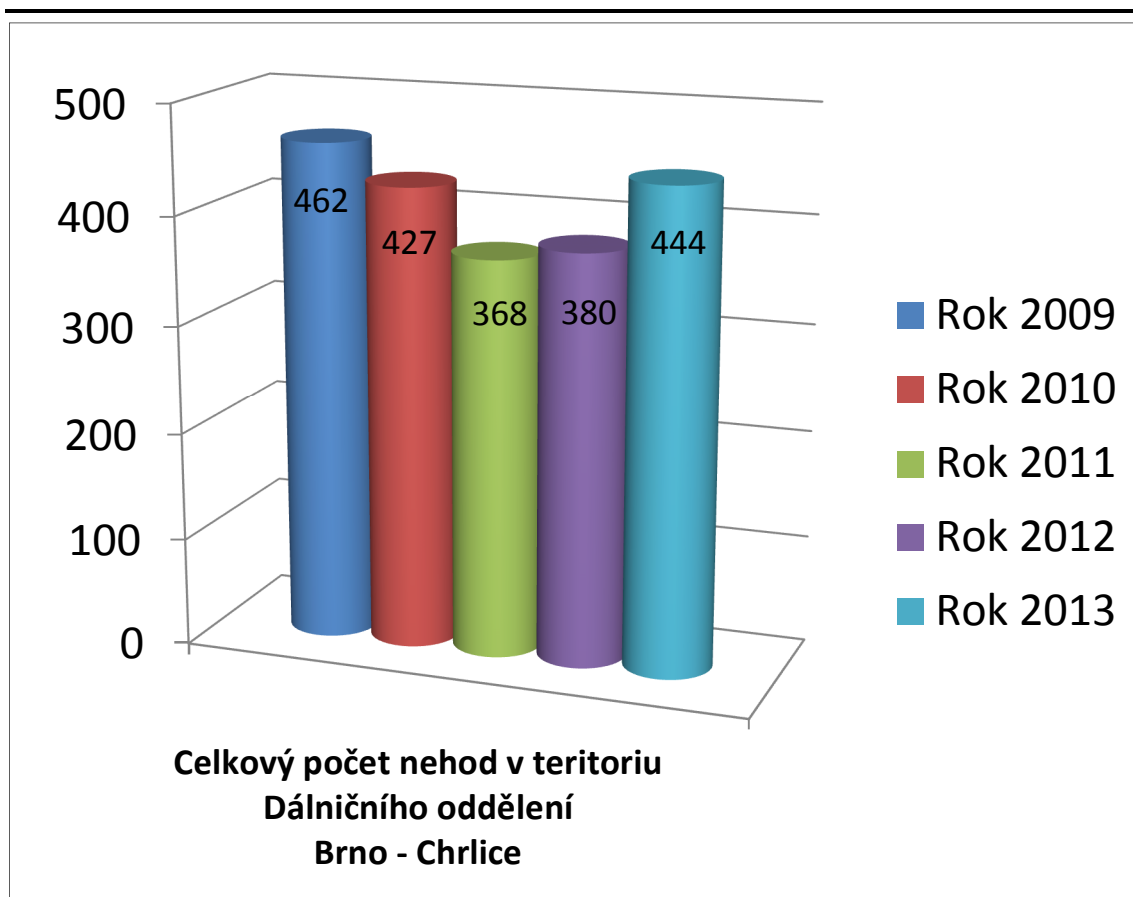
Podmínky: den, nesnížená viditelnost, 15°C, suchá vozovka, povrch – živice

Podpisy účastníků dopravní nehody: .....

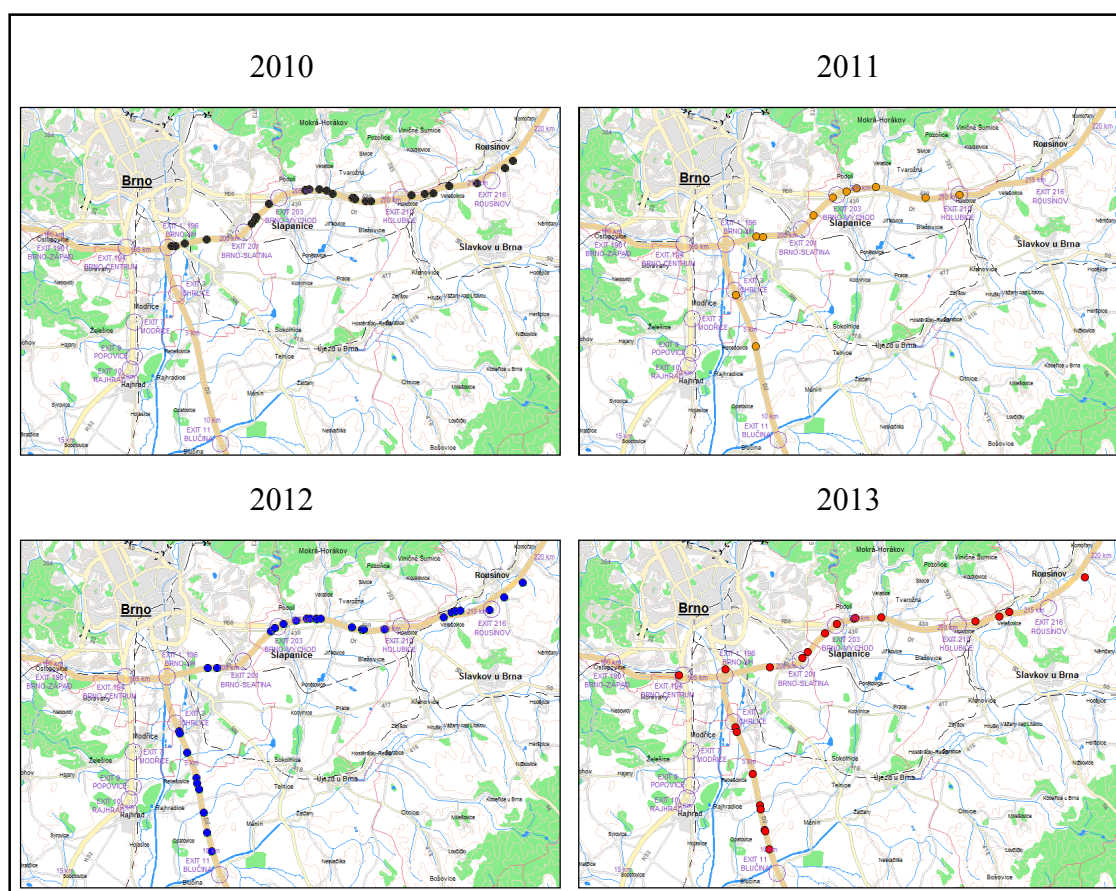
.....

Vypracoval:  
podpis policisty

## STATISTIKA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI OD ROKU 2009 DO ROKU 2013



STŘET SE ZVĚŘÍ OD ROKU 2010 DO ROKU 2013



POMŮCKY POLICISTY ŠETŘÍCÍ DOPRAVNÍ NEHODY





## DOTAZNÍK (1 - 4 strany)

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

## Pracoviště Příbram

Dlouhá 163, 261 01 Příbram

Vážení respondenti,

žádám Vás o vyplnění dotazníku, který činí podpůrný zdroj mé bakalářské práce na téma: Dopravní nehody v teritoriu Dálničního oddělení Brno – Chrlice. Tento dotazník je určen **pouze** pro řidiče motorových vozidel pravidelně se pohybujících po dálnici D1 od prostoru km 188,740 km až km 218,840 ve směru jízdy na Prahu i Vyškov (dálnice D1 v okolí Brna a Rousínova) a dále pro řidiče motorových vozidel pravidelně se pohybujících po dálnici D2 od prostoru km - 0,400 km až km 11,315 ve směru jízdy na Brno – centrum i Bratislavu (dálnice D2 v okolí obchodního střediska Olympia, až po sjezd na Blučínu). Cílem tohoto dotazníku je mimo jiné porovnat Vámi uvedené informace s interními databázemi Policie České republiky.

Děkuji za spolupráci.

S pozdravem Petr Vorba, DiS.

Počet respondentů: **72**

Návratnost: **100%**

Šetření: **01. 01. 2014 – 31. 01. 2014**

**1. Jakého jste pohlaví?**

- muž            Zvolená odpověď: **49**  
 žena            Zvolená odpověď: **23**

**2. Kolik je Vám let?**

- 18 – 25        Zvolená odpověď: **21**  
 26 – 35        Zvolená odpověď: **7**  
 36 – 45        Zvolená odpověď: **26**  
 46 – 55        Zvolená odpověď: **10**  
 55 – 65        Zvolená odpověď: **6**  
 65 a více      Zvolená odpověď: **2**

**3. Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění?**

- 1 – 3 roky     Zvolená odpověď: **8**  
 4 – 8 let       Zvolená odpověď: **20**  
 9 – 15 let      Zvolená odpověď: **34**  
 16 – 25 let    Zvolená odpověď: **6**  
 26 a více      Zvolená odpověď: **4**

**4. Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody na dálnici D1 v prostoru km 188,740 až km 218,840 směr Praha nebo směr Vyškov? (pozn. dálnice D1 v okolí Brna a Rousínova)**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 194,0 (ul. Vídeňská)         | Zvolená odpověď: 1  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 196,0 (křížení D1 a D2)      | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 201, 0 (exit Slatina)        | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 207,0 (ČS Rohlenka)          | Zvolená odpověď: 4  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 216,0 (Rousínov)             | Zvolená odpověď: 1  |
| <input type="checkbox"/> ano, ale bylo to v prostoru jiného km             | Zvolená odpověď: 2  |
| <input type="checkbox"/> nebyl/a, ani jsem nehodu na dálnici D1 neviděl/a  | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> nebyl/a, ale už jsem nehodu na dálnici D1 viděl/a | Zvolená odpověď: 64 |

**5. Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody na dálnici D2 v prostoru km - 0,400 km až km 11,315 směr Bratislava nebo směr Brno - centrum?**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 0,0 (křížení D1 a D2)            | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 3,0 (obchodní středisko Olympia) | Zvolená odpověď: 2  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 7,0                              | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> ano, a to v okolí km 11,315 (exit Blučina)            | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> ano, ale bylo to v prostoru jiného km                 | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> nebyl/a, ani jsem nehodu na dálnici D2 neviděl/a      | Zvolená odpověď: 57 |
| <input type="checkbox"/> nebyl/a, ale už jsem nehodu na dálnici D2 viděl/a     | Zvolená odpověď: 13 |

**6. Který rok jste byl/a účastníkem této nehody?**

- |   |                     |
|---|---------------------|
| <input type="checkbox"/> před rokem 2009  | Zvolená odpověď: 3  |
| <input type="checkbox"/> 2009   | Zvolená odpověď: 2  |
| <input type="checkbox"/> 2010   | Zvolená odpověď: 2  |
| <input type="checkbox"/> 2011   | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> 2012   | Zvolená odpověď: 1  |
| <input type="checkbox"/> 2013   | Zvolená odpověď: 2  |
| <input type="checkbox"/> nikdy jsem účastníkem této nehody nebyl/a (v případě zvolení této odpovědi pokračujte ot. č. 11) | Zvolená odpověď: 62 |

**7. Byl/a jste při této nehodě řidičem vozidla?**

- |                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| <input type="checkbox"/> ano | Zvolená odpověď: 7 |
| <input type="checkbox"/> ne  | Zvolená odpověď: 3 |

**8. Byl/a jste viníkem této nehody?**

- |                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| <input type="checkbox"/> ano | Zvolená odpověď: 2 |
| <input type="checkbox"/> ne  | Zvolená odpověď: 5 |

**9. Došlo při nehodě ke zranění, úmrtí nebo majetkové škodě? (pozn. možno zvolit více odpovědí)**

- |   |                     |
|---|---------------------|
| <input type="checkbox"/> majetková škoda (na vozidle, ocelová svodidla, dopravní značení apod.) | Zvolená odpověď: 10 |
| <input type="checkbox"/> lehké zranění  | Zvolená odpověď: 1  |
| <input type="checkbox"/> těžké zranění  | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> úmrtí  | Zvolená odpověď: 0  |

**10. Co bylo příčinou zavinění dopravní nehody?**

- |  |                    |
|--|--------------------|
| <input type="checkbox"/> Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti                         | Zvolená odpověď: 5 |
| <input type="checkbox"/> Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky | Zvolená odpověď: 2 |
| <input type="checkbox"/> Jízda v jízdních pruzích                                    | Zvolená odpověď: 1 |
| <input type="checkbox"/> Nevěnování se plně řízení                                   | Zvolená odpověď: 0 |
| <input type="checkbox"/> Technická závada  | Zvolená odpověď: 0 |
| <input type="checkbox"/> Střet se zvířeti  | Zvolená odpověď: 1 |
| <input type="checkbox"/> Škodní událost (např. prasklé čelní sklo od kamínku)        | Zvolená odpověď: 0 |
| <input type="checkbox"/> Jiná příčina  | Zvolená odpověď: 1 |

**11. Jaký je podle Vás nejvíce nehodový úsek dálnice D1 v prostoru km 188,740 až km 218,840 směr Praha nebo směr Vyškov? (pozn. dálnice D1 v okolí Brna a Rousínova)**

- |   |                     |
|---|---------------------|
| <input type="checkbox"/> okolí km 194,0 (ul. Vídeňská)    | Zvolená odpověď: 4  |
| <input type="checkbox"/> okolí km 196,0 (křížení D1 a D2) | Zvolená odpověď: 1  |
| <input type="checkbox"/> okolí km 201, 0 (exit Slatina)   | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> okolí km 207,0 (ČS Rohlenka)     | Zvolená odpověď: 67 |
| <input type="checkbox"/> okolí km 216,0 (Rousínov)        | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> jiný                             | Zvolená odpověď: 0  |

**12. Jaká je podle Vás nejčastější příčina dopravních nehod v uvedeném úseku dálnice D1a D2?**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti                         | Zvolená odpověď: 15 |
| <input type="checkbox"/> Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky | Zvolená odpověď: 43 |
| <input type="checkbox"/> Jízda v jízdních pruzích                                    | Zvolená odpověď: 6  |
| <input type="checkbox"/> Nevěnování se plně řízení                                   | Zvolená odpověď: 5  |
| <input type="checkbox"/> Technická závada  | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> Střet se zvířeti  | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> Škodní událost  | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> Jiná  | Zvolená odpověď: 3  |

**13. Kdyby jste mohl/a, co by jste změnil/a, na uvedeném úseku dálnice D1 a D2?**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> zvýšil/a bych nejvyšší dovolenou rychlost osobních mot. vozidel nad 130 km/hod. | Zvolená odpověď: 7  |
| <input type="checkbox"/> snížil/a bych nejvyšší dovolenou rychlost osobních mot. vozidel pod 130 km/hod. | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> opravil/a bych technický stav dálnice   | Zvolená odpověď: 65 |
| <input type="checkbox"/> zvýšil/a bych počet hlídek Policie České republiky                              | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> snížil/a bych počet hlídek Policie České republiky                              | Zvolená odpověď: 0  |

**14. Dne 21. září 2013 až 30. listopadu 2013 proběhla částečná uzavírka na dálnici D1 v prostoru km 213,2 až km 218,840 a dále, ve směru jízdy na Vyškov. Provoz vedený v opačném pásu dálnice v režimu 2 jízdních pruhů na Vyškov a 1 jízdního pruhu na Prahu jsem považoval za:**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> správně řešený a to včetně dopravního značení   | Zvolená odpověď: 0  |
| <input type="checkbox"/> nesprávně řešený, jízdni pruh měl být v opačném pásu dálnice pouze jeden pro každý směr jízdy | Zvolená odpověď: 59 |
| <input type="checkbox"/> nesprávně řešený, uzavírku bych navrhl úplně jinak  | Zvolená odpověď: 13 |

**15. Na rok 2014 je plánovaná na dálnici D1 v okolí Rousínova podobná uzavírka, jako je uvedena v předchozí otázce, ale tentokrát ve směru jízdy na Prahu. Jak na toto budete reagovat?**

- přesto pojedou po dálnici a budu počítat s případným zdržením      Zvolená odpověď: **42**  
 budu volit jinou cestu, než přes dálnici      Zvolená odpověď: **30**

**16. Býváte za jízdy po dálnici připoután/a na sedadle bezpečnostním pásem?**

- ano      Zvolená odpověď: **65**  
 ne      Zvolená odpověď: **7**

**17. Řídil/a jste někdy vozidlo po dálnici po požití alkoholu nebo jiných návykových látek?**

- ano      Zvolená odpověď: **4**  
 ne      Zvolená odpověď: **68**

**18. Jakou látku jste před touto jízdou po dálnici požil/a?**

- alkohol      Zvolená odpověď: **3**  
 marihuana      Zvolená odpověď: **1**  
 hašiš      Zvolená odpověď: **0**  
 pervitin      Zvolená odpověď: **0**  
 LSD      Zvolená odpověď: **0**  
 extáze      Zvolená odpověď: **0**  
 jiné      Zvolená odpověď: **0**  
 žádné      Zvolená odpověď: **68**