

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

DOPRAVNÍ NEHODY A JEJICH ZPRACOVÁNÍ

Autor práce: Michaela Rychvalská

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnosti ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Hovorka

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2019

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jaroslavu Hovorkovi za odbornou pomoc, cenné rady, strávený čas a ochotu, kterou mi při zpracování této práce poskytl.

Ráda bych také poděkovala celému berounskému kolektivu skupiny dopravních nehod a své rodině, zejména manželovi za podporu, kterou mi poskytl po celou dobu mého studia.

ABSTRAKT

RYCHVALSKÁ, M. *Dopravní nehody a jejich zpracování : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2019. 55 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Jaroslav Hovorka

Klíčová slova: dopravní nehoda, dokumentace místa dopravní nehody, ohledání dopravní nehody.

Tématem bakalářské práce, bude ohledání místa dopravní nehody a její zpracování. Práce bude shrnovat nejčastější příčiny dopravních nehod a jejich následné šetření. Autorka v bakalářské práci dále přiblíží technické prostředky, které jsou ke zpracování dopravních nehod v dnešní době využívány.

ABSTRACT

RYCHVALSKÁ, M. *Traffic Accidents and Their Processing* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2019. 55p.
Supervisor : Mgr. Jaroslav Hovorka

Key words: traffic accident, documentation of the accident site, investigation of the traffic accident

The topic of the bachelor thesis, will be the examination of the traffic accident site its processing and documentation. The thesis will summarize the most frequent causes of traffic accidents and its following investigation. The writer will further describes technical means, that are used to process traffic accident nowadays.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Technické prostředky dokumentace dopravních nehod	11
2.1 Technické prostředky dnešní doby.....	11
2.1.1 Služební vozidlo a jeho vybavení	11
2.1.2 Technické prostředky k vyznačení a zaměření stop.....	13
3 Rozbor základních pojmů	14
4 Dělení dopravních nehod a jejich příčiny	21
4.1 Dopravní nehody dle zpracování.....	21
4.1.1 Dopravní nehoda na záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu	21
4.1.2 Dopravní nehoda s projednáním	22
4.1.3 Dopravní nehody oznamované správním orgánům.....	23
4.1.4 Střet vozidla se zvěří	24
4.1.5 Škodní událost.....	24
4.2 Dopravní nehody s alkoholem a jinou návykovou látkou.....	25
4.3 Dopravní nehody naplňující některou ze skutkových podstat trestných činů v dopravě.....	26
4.4 Dělení dopravních nehod a jejich příčin z pohledu statistiky.....	27
4.4.1 Statistické údaje k řidiči	28
4.4.2 Statistické údaje k vozidlu	28
4.4.3 Statistické údaje k průběhu dopravní nehody	29
4.4.4 Statistické údaje DN dle zavinění	34
4.5 Příčiny dopravních nehod.....	35
5 Postup na místě dopravní nehody.....	38
5.1 Příjezd na místo DN	38
5.2 Zhodnocení situace na místě DN a rozhodnutí o dalším postupu	39
5.2.1 Dokumentace ohledání místa DN	40

6	Kazuistika	42
6.1	Oznámení případu	42
6.2	Další zpracování dopravní nehody	45
6.2.1	Vylíčení události	45
6.2.2	Vytěžení Radka K.	46
6.2.3	Výslech Romana D.	46
6.2.4	Vytěžení Miroslavy K.	47
	Závěr.....	48
	Seznam použitých zdrojů	49
	Seznam zkratk	51
	Seznam obrázků, tabulek a grafů.....	52
	Přílohy	53

Úvod

Koncem devatenáctého století se začínají na světě objevovat první automobily. Na dnešní dobu vypadaly směšně a jejich pohonnou jednotkou, byl parní stroj. Postupem času a s rozvíjející se technologií, šel jejich vývoj rychle vpřed. Kdo na přelomu devatenáctého a dvacátého století takový automobil vlastnil, musel být opravdu bohatou osobou. Až do dnešní doby se automobily technicky vylepšují a to nejen z hlediska jejich perfektních jízdních vlastností, ale také bezpečnostních prvků. S rozvojem automobilového průmyslu a prodeje vozidel, se otevřela ve společnosti zcela nová problematika, kterou bylo potřeba řešit a bylo potřeba reagovat na vzniklé situace. S rostoucím počtem vozidel a jejich technologií, stoupala i neohleduplnost řidičů, kteří stroje dostávali stále pod větší kontrolu a rychlosti se přestali bát. Vznikaly situace, kdy na nijak neupravených ulicích měst, obcí a vesnic, si lidé stěžovali na vzedmutý prach od projíždějících vozidel, hluk a zápach spalovacích motorů. Přibývalo však i nebezpečných situací, ze kterých se stávaly i nehody s následky majetkové nebo zdravotní újmy. Na takovéto situace, bylo třeba reagovat a postupem času, vznikl nový odbor v rámci bezpečnostního sboru a to Služba dopravní policie, která měla za úkol preventivně působit na řidiče motorových vozidel. Její hlavní náplní však bylo vyšetřovat příčiny dopravních nehod, jejich průběh a na základě zjištěných skutečností, určit viníka dopravní nehody a postavit ho před spravedlnost. Dnes je tomu již sto let, kdy dopravní policie vznikla, od té doby prošla nejen vozidla neskutečným vývojem, ale i poznatky o příčinách dopravních nehod, jejich šetření a jejich následků.

Dnešní doba, která může být označena za dobu počítačovou, přenesla informatiku i do práce policistů dopravní policie. Mozkem dnešních výjezdových vozidel dopravní služby už není jen pohonná jednotka a mechanická zařízení pro záznam nehody.

Výjezdová vozidla jsou dnes vybavena palubním počítačem, který řídí všechny funkce vozidla. Je třeba ještě zdůraznit, že samotné výjezdové vozidlo je vybaveno mnoha bezpečnostními systémy, které umožňují řidiči snáze ovládat vozidlo během jízdy. Tyto systémy se neustále zdokonalují a vyústí ve fakt, že některé společnosti financují program pro absolutní absenci řidiče při jízdě motorovým vozidlem.

Nastává tak situace, že zhruba za sto třicet let od výroby prvního automobilu se společnost dostala do fáze, kdy řidič ve vozidle není nutný a vozidlo řídí počítač. Tyto systémy však ještě nejsou dokonalé a již došlo k první smrtelné dopravní nehodě (DN). I zkušené policisty napadne otázka, kdo za takovou dopravní nehodu může? Řidič? Počítač? Vozidlo? Ten, kdo počítač naprogramoval? Každý ví, že je doba nesrovnatelná se začátkem vývoje vozidel a dopravních situací s dneškem.

Dříve policisté pracovali při dopravních nehodách s primitivním vybavením. Dnes mají elektronické systémy evidence dopravních nehod, vedou statistiky v elektronické podobě, pracují s laserovým zaměřovacím systémem a v neposlední řadě mají možnost k dopravní nehodě přivolat i dron, který jim celou situaci pomáhá z výšky fotografovat a pořizovat tak cenné informace. Na místě pracují s přenosnými počítači, které jsou součástí vozidla, a které zajišťují přenos získaných dat do informačních systémů PČR.

Veškerá současná a dostupná technika pak policistům umožňuje na základě zjištěných dat zjistit, příčiny dopravních nehod, jak se měnily následky na základě vývoje bezpečnosti vozidel a bezpečnostních systémů, jaké konkrétní pomůcky používají policisté, šetřící dopravní nehody a jaké mají metody šetření dopravních nehod. Právě tímto směrem bude veden obsah této práce.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této práce bude předložit informace o moderních metodách, které dopravní policisté využívají při dokumentaci a zjišťování dopravních nehod, předložit a seznámit odbornou veřejnost s vybavením výjezdových vozidel a s metodami, kterých policisté pro vyřešení nehod v současné době využívají.

Práce bude konstruována ze dvou samostatných celků a to části teoretické a části praktické. Práce bude obsahovat celkem šest kapitol. V první kapitole budou vytyčeny cíle práce a uvedeny metody, které k tomu budou využity. Druhá kapitola se bude věnovat technickým prostředkům, dokumentujícím dopravní nehody. Ve třetí kapitole budou uvedeny a rozebrány základní pojmy. Čtvrtá kapitola se věnuje rozdělení dopravních nehod a jejich příčin a poskytne náhled na statistiky nehodovosti v ČR. Pátá kapitola přiblíží postup policistů na místě dopravní nehody. Šestá kapitola je věnována kazuistice. V závěru bude zhodnocena práce z hlediska naplnění vytyčených cílů a budou navržena preventivní opatření předcházení dopravních nehod v okrese Beroun.

K vypracování této práce, budou využity metody analýzy, syntézy a dedukce získaných dat, metody matematické i grafické, metody shromažďování informací z odborné literatury, policejní praxe a také metody logického myšlení.

2 Technické prostředky dokumentace dopravních nehod

Nejčastější pohled na policistu, který šetří na silnici DN je, že jej vidíme s deskami s tužkou a tzv. „*kolečkem*“ v ruce. Takovéto primitivní vybavení, spolu s bílou školní křídou, by opravdu mohla postačit k tomu, aby byla dopravní nehoda řádně zaměřena. To se ale dostáváme skoro na začátky, kdy se začínaly dokumentovat dopravní nehody. Dnešní prostředky jsou technicky na vyšší úrovni.

2.1 Technické prostředky dnešní doby

V první řadě policisté přijímají oznámenou dopravní nehodu cestou operačního střediska na vozidlovou vysílačku nebo na mobilní telefon. Mobilní telefon, je speciálně nastavený pro funkce Policie ČR a umí vyhledávat data v evidencích, včetně fotografií osob, jejich přestupků, zákazů řízení nebo různých jiných omezení. Policista na místě dopravní nehody, tak může během několika vteřin zjistit všechny potřebné informace o osobě, se kterou komunikuje.

2.1.1 Služební vozidlo a jeho vybavení

Na místo dopravní nehody se policisté dostávají služebním vozidlem dodávkového typu VW Transporter T5, s diesellovým motorem. Základní barva vozu je stříbrná s reflexními pruhy žlutomodré kombinace, dále je opatřen znakem Policie, nápisy „POLICIE“ na bocích a nápisy „pomáhat a chránit“ na předních dveřích. Od roku 2015, jsou vozidla financována z operačního programu EU a disponují pohonem všech čtyř kol, systém 4motion. Policisté se tak dostanou zejména v zimním období do míst, kde by vozidla s pohonem dvou kol jen těžko vyjela.

Každého na první pohled zaujme na vozidle jeho střecha. Na té je umístěno světelné zařízení modré barvy tzv. „maják“ (který může být, dle novely zákona kombinován i s červenou barvou) a zvukové zařízení tzv. siréna. Celý tento systém, se nazývá výstražné a rozhlasové zařízení, zkráceně VRZ. Užití VRZ v souvislosti s výkonem služby, dává policistům právo přednosti v jízdě, kdy policisté spěchají k dopravní nehodě, při které došlo ke zranění osob nebo z jiného neodkladného důvodu, např. označení místa nehody na nepřehledném místě, obnovení provozu komunikací vyšších tříd atd.

Oproti jiným služebním vozidlům Policie, je uprostřed střechy umístěno výsuvné, teleskopické osvětlovací zařízení na dálkové ovládání, které osvětluje místo dopravní nehody a je schopné se vysunout, až do výšky 4,5 metru. Dálkovým

ovládáním policista upravuje směr a úhel svícení. Vozidlo je vybaveno i pojistkou proti rozjezdu pro případ, že by se řidič s vozidlem chtěl rozjet a stožár s osvětlením, byl vysunutý. V zadní části střechy, v prostoru za stožárem, se nachází sklopený informační panel. Při nutnosti informovat řidiče může policista za jízdy tento panel zvednout z vodorovné do svislé polohy. Na výběr má pak z několika upozornění, např. nápis „**POZOR NEHODA!, ZPOMAL!**„ Dále možnost navolení snížení rychlosti a použití potřebné dopravní značky. Informační panel, je použitelný za každého počasí, protože je vyroben podobnou technologií jako proměnlivé dopravní značky, běžně užívané na dálnicích a silnicích první třídy. S informačním panelem, ve svislé poloze, je povolena jízda rychlostí maximálně 60 km/h.



Obrázek č. 1 - Služební vozidlo VW Transporter určené výjezdu k DN¹

Vnitřek vozidla se dá nazvat malou kancelář, vybavenou pracovním stolem, notebookem, laserovou tiskárnou s kopírovací funkcí, vozidlovou radiostanicí, GPS modulem, měničem napětí na 230V a dokovací stanicí. Dokovací stanice propojuje notebook s tiskárnou, vozidlovou vysílačkou a GPS modulem. V počítačovém softwaru, je program k zadokumentování dopravních nehod.

V zavazadlovém prostoru, za zadním oknem, se nachází světelná rampa se žlutými světly, sloužící k lepší viditelnosti vozidla, popř. usměrnění dopravy. Ve speciálně vytvořených zásuvkách, je umístěn batoh se zdravotnickým materiálem, určený pro první pomoc, Automatický externí defibrilátor (AED), vakuová matrace na znehybnění zraněné osoby a popáleninový balíček. Směrové kužely k označení

¹Týdeník policie, *Obrázek služebního vozidla*. [online], [cit. 12. 2. 2019]. Dostupné z WWW: https://tydenikpolicie.cz/kralovehradecka-policie-obdrzela-83-novych-dopravnich-prostredku/?fbclid=IwAR1R9WEB_kzt88MfYknHFTZ9HQwOSdo_CQ9nX461GhBN51oEZIVCHEYIAcY

prostoru, vymezovací páska, zastavovací pás s kovovými hroty, dále pak prostředky pro úklid komunikace - posyp po úniku provozních kapalin tzv. sorbent a koště.

2.1.2 Technické prostředky k vyznačení a zaměření stop

K vyznačení stop jsou používány jednorázové výrazně barevné spreje, které vydrží na komunikaci nejméně 14 dní. Několikrát byla vhodnost použití spreje, oproti obyčejné školní křídě, oceněna v případech vážných dopravních nehod. Tyto nehody se z hlediska jejich složitosti dostaly do stádia, kdy byl opatřením přibrán znalec z oboru dopravy. Znalci, po předání dokumentace, vyjíždějí vždy na místo DN k prohlídce situace na místě. Mnohokrát ocenili skutečnost, že stopy i po delší době po dopravní nehodě jsou znatelné a ulehčují jim práci. Nevýhodou sprejů, je jejich cena 200,- Kč za kus. Při vážnějších nehodách je jeden sprej, vzhledem k počtu stop, málo.

Zaměření stop probíhá klasickým „*kolečkem*“. Při vynulování počítadla, se připraví kolečko na start a pohyb kolečka přenáší informace na digitální display o míře v metrickém systému. Do roku 2015 nebyla tato kolečka certifikována a kalibrována. Od uvedeného roku probíhá jejich pravidelná kalibrace. Kolečko není jediný možný způsob k zaměřování stop DN. Policista může použít laserový měřič zn. „Leica“. Přesnost měření je vysoká, ale nelze tento měřič použít za denního světla – laserový paprsek není vidět a tento měřič není kalibrován. Třetím způsobem k zaměřování, je totální stanice zn. GPI typ 122L. Jedná se o zeměměřičské zařízení, k jehož obsluze jsou potřeba dvě osoby. Tento způsob, je dle názorů policistů, krokem zpět. Vyžaduje jednak zastavení provozu a velkou časovou náročnost na obsluhu. Mezi policisty není tato metoda používána.

Z posledních informací o připravovaných technologiích, se má jednat o scanovací zařízení umístěné pevně na vozidle, které zaměří samotné stopy dopravní nehody i komunikaci a provede 3D obraz z místa.

Výše popsané technické metody nemění nic na tom, že informace o zaměření stop, vozidel, terénu a komunikace, si zapisuje policista do náčrtku místa dopravní nehody, ze kterého poté tvoří plánek místa dopravní nehody v systému PC Crash. Jeden takový plánek zabere cca 1,5 hodiny práce. Složitější plánky trvají i více jak tři hodiny (viz příloha – plánek č. 2).

Zaměřovací systémy doplňuje vždy fotodokumentace místa dopravní nehody, aby k zaměřeným hodnotám byl k dispozici i obraz reálného stavu DN, míst, kde byly

zajištěny stopy a o následcích DN. Dokumentuje se na civilně dostupný fotoaparát Canon, v případě vážnějších dopravních nehod se zraněním nebo smrtelným zraněním, se dokumentace provádí také na videokameru, kde je obraz doplněn i komentářem.

3 Rozbor základních pojmů

Úkoly služby dopravní policie spočívají zejména v dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Specializovaná pracoviště dopravní policie se zabývají šetřením dopravních nehod.²

Co je to dopravní nehoda?

Pojem dopravní nehoda je uveden v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v jeho platném znění. V jeho plném znění je dopravní nehoda definována v § 47 takto : „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“.³ Dále zákon č. 361/2000Sb.o provozu na pozemních komunikacích v jeho platném znění upravuje zejména práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích.

V další části této práce budou prezentovány a popsány další pojmy, se kterým bude autorka v další části textu aktivně pracovat.

Pozemní komunikace

Komunikace jsou silnice, po kterých jezdíme. Slouží pro provoz motorových i nemotorových vozidel a součástí komunikací jsou i chodníky. Komunikace se dělí na dálnici, silnici pro motorová vozidla, silnici III., II. a I. třídy, místní komunikace, účelové komunikace. Liší se z hlediska jejich technického provedení, kvalitou a např. i omezením rychlosti.

²Policie České republiky. *Plicie České republiky/Police of the Czech Republic*. 2. vydání. Praha : Policejní prezidium České republiky, 2017. s32.

³ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. Zář 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4585.

Křižovatka

Úrovňová křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují. Za mimoúrovňovou křižovatku, se považuje například podjezd nebo nadjezd. Za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.

Železniční přejezd

Železniční přejezd je místo, kde se úrovňově kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou.

Vozidlo

Vozidlem se rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo a tramvaj. Motorové vozidlo má vlastní pohonnou jednotku, je nekolejové a za motorové vozidlo se považuje též trolejbus. Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo (např. vozík za osobní automobil) a vozidlo pohybuje se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. Vozidlo se dále dělí na dvoustopé a jednostopé (např. motocykl)

Jízdní kolo

Jízdní kolo je jednostopé vozidlo, které je poháněné silou lidských svalů, případně s dopomocí motoru (elektrokolo). Podle zákona se rozumí jízdním kolem i koloběžka.

Řidič

Řidič je účastník silničního provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo (cyklista) anebo tramvaj. Řidičem je i jezdec na zvířeti a vozka.⁴

Ohrozit

Nesmět ohrozit, znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníkovi na pozemních komunikacích, nevzniklo žádné nebezpečí.

⁴ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. Zář 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570.

Omezit

Nesmět omezit znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníkovi na pozemních komunikacích nijak nepřekážel.

Lotus Notes

Lotus Notes je speciální program, který slouží k evidenci dopravních nehod. Program byl zaveden do praxe v roce 1998. Lotus Notes je přesně upraven pro potřeby Policie ČR, obsahuje i rozsáhlé statistické dotazníky, které po vyplnění zpracovává a utváří samotnou statistiku. Nevýhodou programu, je jeho cena, která se v rámci licencí, pohybuje ve vysokých částkách.

ETR

ETR je speciální programový systém PČR, který byl zpočátku veden pouze pro potřeby evidence trestního řízení – od názvu je odvozena zkratka ETR. Jeho začátek je datován od roku 2006. Vývojem systému se postupně přidávalo přestupkové řízení, oznámení a obyčejná tzv. „čísla jednací“ (např. došla korespondence, na kterou bylo potřeba odpovědět). Dnešní podoba systému je celorepubliková a zahrnuje navíc evidenci majetku, výstrojních součástí, personální knihy, spisů, dotazů, datových zpráv, spoluprací mezi jednotlivými útvary, vzdělávací program, evidenci zajištěných věcí, stop, knihy jízd a všeho, co jen policistu napadne. Oproti programu Lotus Notes, neumí program ETR pracovat offline, což je rozdíl od Lotus Notes a důvod, proč se zpracování nehod provádí v těchto dvou programech. Offline verzi může do roku 2020 nahradit i online verze, ale pouze za předpokladu, že výjezdové vozidlo bude vybaveno bezdrátovým internetovým připojením, které by mohl zajistit mobilní telefon – mobilní bezpečná platforma.

MBP

MBP takto je označována mobilní bezpečná platforma. Jedná se o sériově vyráběný mobilní telefon, který je zabezpečen jednotlivými hesly. V aplikacích se dá provést lustrace osoby a vozidla a zjistit o osobě a vozidle nejpodrobnější informace. Výhodou zařízení je dostupnost informací, velkou nevýhodou, je energetická náročnost aplikací, které dokáží vybit baterii během osmi hodin. Uvážím-li, že policisté slouží na dopravních nehodách ve směnách trvajících 24 hodin, je výdrž baterie platformy nevyhovující.

Dräger

Dräger je elektrické měřicí zařízení, které stejnojmenná společnost, vyrábí pro analýzu dechu na alkohol. Přístroje společnosti Dräger, jsou rychlé, přesné a jsou pravidelně atestované. Z praxe mohu říci, že výsledek orientační dechové zkoušky, se shoduje s výsledkem odběru krve.



Obrázek č. 2 – Dräger⁵

Odborné měření na zjištění hladiny alkoholu v dechu

Odborné měření na zjištění hladiny alkoholu v dechu - dříve se užíval termín dechová zkouška na alkohol. Nynější název má základ v metodice Českého metrologického institutu, který takto nazývá dechovou zkoušku. Odborná měření na zjištění hladiny alkoholu v dechu, jsou-li pozitivní, musí být provedena s odstupem pěti minut a rozdíl mezi těmito měřeními nesmí být větší než 10%. Je-li rozdíl mezi prvním a druhým měřením větší jak 10 %, provádí se třetí odborné měření. Maximální možný počet měření jsou tři. Hraniční hodnota alkoholu v krvi je 0,24 promile. Tato hodnota hladiny alkoholu v krvi neprokazuje ovlivnění alkoholem. Policie ČR má nulovou toleranci a hodnota 0,24 promile má svoje opodstatnění v lékařském hledisku, neboť lidské tělo je schopno této hladiny dosáhnout metabolickými jevy.

Vylíčení události.

Pod tímto pojmem rozumíme slohové cvičení o průběhu dopravní nehody. Stejně jako u výslechu, výtěžení a úředních záznamů, musí přinést odpověď na sedm kriminalistických otázek – kdo, co, kdy, kde, jak, s kým a proč. Průběh DN policista začíná líčit vždy od pachatele, popisují se zde jednotlivá porušení dle zákona a končí skutečnostmi, které byly na místě provedeny.

Úřední záznam

Úřední záznam je úřední písemnost, která slouží všem dopravním policistům k zaevidování jakéhokoliv poznatku k dopravní nehodě, pachateli, stopě, šetření.

⁵ Obrázek 2 – fotografie pořízená autorkou

Výslech

Výslech je trestně procesní úkon, který je upraven trestním řádem, má písemnou formu, obsahuje poučení vyslychaných osob, dokumentuje se jím průběh výslechu a odpovědi vyslychaných. Jedná se o povinnou formu dokumentace, jak ji vyžaduje trestní řád.

Vytěžení

Vytěžení je profesní označení pro dokument, nejčastěji písemný, k tomu, co policista o DN zjistil, a co mu kdo řekl. Policista vytěžení přepíše ve třetí osobě jako formu dialogu mezi ním a osobou k vyšetřovanému tématu.

Přestupek

*„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin“.*⁶

Trestný čin

„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně“.⁷

Zranění přestupkového charakteru

Zraněním přestupkového charakteru rozumíme odřeniny, oděrky, modřiny, naraženiny bez přítomnosti zlomenin a podstatného omezení na běžném způsobu života.

Újma na zdraví

Je zpravidla spojena s ublížením na zdraví. „Ublížením na zdraví se považuje stav onemocnění nebo poranění, kterým jsou porušeny normální tělesné nebo duševní funkce osoby, které mu brání nebo znesnadňují obvyklé činnosti nebo mají jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného. Uvedený stav zpravidla vyžaduje lékařské ošetření a kratší pracovní neschopnost. Jak ovšem ukazuje praxe, pracovní neschopnost, nemusí být vždy rozhodujícím kritériem pro posuzování závažnosti poruchy zdraví, tedy ublížení na zdraví. V soudní praxi se ustálil právní názor,

⁶ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3715.

⁷ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 356.

že za ublížení na zdraví je považována taková porucha zdraví, která si vyžádá pracovní neschopnost nejméně 7 dnů. To však není kritériem jediným a rozhodným. Délka pracovní neschopnosti, musí být posuzována v kontextu s povahou poruchy zdraví, se způsobem jejího vzniku, jaký orgán a která jeho funkce byla narušena, bolestivost poranění a její intenzita, zda a jaký obvyklý způsob života byl poraněním narušen nebo v jaké míře omezen. Zejména výklad „rozsahu narušení obvyklého způsobu života“ je v praxi velmi problematický a je přísně individuální. Všechna uvedená hlediska na posuzování ublížení na zdraví je pak potřebné konfrontovat komplexně s lékařským nálezem.“⁸

Těžká újma na zdraví

tento pojem je svázaný se zraněním s trvalými následky, s podstatným omezením v běžném způsobu života po dobu více jak dvou kalendářních měsíců.

Důležitá povinnost

Porušení důležité povinnosti, se v soudní praxi rozumí, jestliže:

1. řidič motorového vozidla nesleduje technický stav vozidla, zejména účinnost brzd, o kterých je mu známo, že řádně nefungují a v důsledku toho dojde k dopravní nehodě,
2. řidič motorového vozidla před jízdou nekontroluje technický stav vozidla, v důsledku jehož špatného technického stavu dojde k dopravní nehodě,

Je pochopitelné, že řidič motorového vozidla nemůže podrobně zkoumat technický stav vozidla. Je však povinností řidiče přesvědčit se před jízdou zda technické části vozidla, které zabezpečují bezpečnost provozu vozidla na silnici a jsou v pořádku.

K technickým částem vozidla, které mají rozhodující vliv na bezpečnost jízdy, patří např. ověření stavu světel, brzdového systému, stav řízení apod. Je porušením důležité povinnosti, jestliže řidič motorového vozidla v mlze nebo ve tmě při špatné viditelnosti nebo na mokré vozovce jede nepřiměřenou rychlostí.

3. řidič vozidla nepřizpůsobí rychlost jízdy při vjíždění do zatáčky, a tím, nepřizpůsobí rychlost jízdy stavu a povaze vozovky,

⁸CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 22.

4. řidič při jízdě v důsledku únavy usne za volantem a způsobí dopravní nehodu,
5. řidič vozidla na železničním přejezdu vědomě nerespektuje výstražné znamení – světelné signalizační zařízení a vjede na přejezd,
6. automobil řídí osoba bez řidičského oprávnění a pro nedostatek zkušeností způsobí dopravní nehodu s vážnými následky,

Nezkušenost v řízení motorových vozidel však v žádném případě nelze obecně považovat za porušení důležité povinnosti. Vždy je nezbytně nutné individuálně posuzovat každý případ.

V praxi se uvádí jako nesprávné posouzení důležité povinnosti případ, kdy nezkušená řidička nechala zařazenou rychlost, po zastavení vozidla pustila spojku, vozidlo se rozjelo, srazilo chodce a způsobila mu těžkou újmu na zdraví. Rovněž tak nebude v praxi považováno za porušení důležité povinnosti případ, kdy řidič nesprávně reaguje na nebezpečnou situaci zaviněnou jiným účastníkem silničního provozu a v důsledku toho nesprávně reagující řidič způsobí vážnou dopravní nehodu.

7. řidič motorového vozidla způsobí dopravní nehodu z důvodu nedostatečného výhledu na vozovku, protože měl znečištěno přední sklo,
8. za porušení důležité povinnosti však bude pokládáno i nesplnění nebo porušení individuálního příkazu vydaného na základě zákona a způsobem v zákoně uvedeným (např. pokyny přepravce řidiči přepravujícímu nebezpečný náklad apod.),
9. porušením důležité povinnosti může být i nerespektování pokynů a příkazů policisty při výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.⁹

⁹CHMELÍK, Jan, Rukověť kriminalistiky. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 450-453.

4 Dělení dopravních nehod a jejich příčiny

Dělení dopravních nehod je velmi různorodé, záleží jen na hledisku, podle kterého budeme postupovat. Na zpracování dopravních nehod má však také vliv zda se jedná o dopravní nehody s alkoholem a jinou návykovou látkou, nebo byl spáchán trestný čin. Pro tuto práci jako výchozí hledisko bylo stanoveno, rozdělení DN podle zpracování a následně jejich příčiny

4.1 Dopravní nehody dle zpracování

Základní rozdělení DN dle zpracování dělíme na Dopravní nehoda na záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu, Dopravní nehoda s projednáním, Dopravní nehody oznamované správním orgánům, Střet vozidla se zvěří a Škodní událost.

4.1.1 Dopravní nehoda na záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu

Právní systém České republiky umožňuje řešit DN několika možnými postupy. V případě, že nevznikne oznamovací povinnost podle zákona, mohou si účastníci vyřešit dopravní nehodu bez účasti Policie ČR.

Účastníkům pak postačí jednoduchý formulář s názvem „Záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu“. Tento záznam má předepsanou formu, má samostatné části, do kterých každý z účastníků dopravní nehody vyplňuje údaje o svém vozidlu, o osobách, o pojištění a údaje k pohybu vozidel, jejich poškození a podpisu události. Společně účastníci vyplňují náčrtek místa, kde se zjednodušeně na čtverečkový papír pokusí znázornit vznik dopravní nehody a technické provedení komunikace, dále vyplňují místo, čas, hodinu a svědky dopravní nehody.

Takto sepsaný záznam o dopravní nehodě, je veden i v několika propisovatelných kopiích, které si účastníci mezi sebou rozdělí. Pro zjednodušení věci je formulář stejný pro celou Evropskou unii. Jednotlivé kopie nabízí anglickou a německou část formuláře. S vypsáním formulářem účastníci navštíví do pěti pracovních dnů pojišťovnu, kde pojistnou událost nahlašují.

V případě, že na místě dopravní nehody, je policie přítomna, poučí účastníky o povinnosti sepsat společný „Záznam o dopravní nehodě“, popřípadě jim ho předá. Při zjištění protiprávního jednání některého z účastníků dopravní

nehody, řeší věc v blokovém řízení. Následně na zadní stranu „Záznamu o dopravní nehodě“ vyznačí způsob vyřešení přestupku a třetí list „Záznamu o dopravní nehodě“ zaeviduje pod číslo jednací.¹⁰

4.1.2 Dopravní nehoda s projednáním

V druhém případě jsou účastníci povinni hlásit dopravní nehodu Policii ČR, ale závažnost dopravní nehody je „pouze“ lehkého charakteru.

Pokud účastníci vzhledem k poloze vozidel po dopravní nehodě nemohou sami zabezpečit plynulost silničního provozu, dojde k poškození nebo zničení součásti komunikace nebo k hmotné škodě na majetku třetí osoby a dojde k hmotné škodě převyšující na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, musí účastníci DN událost PČR nahlásit, jak níže uvedeno.

Pokud policisté u účastníků dopravní nehody nezjistí odborným měřením požití alkoholu před, nebo během jízdy a žádný z řidičů nemá vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, pak po splnění popsaných podmínek policista vyřeší dopravní nehodu sepsáním protokolu o dopravní nehodě s projednáním. K sepsání protokolu je potřeba veškerých údajů účastníků dopravní nehody a policistu nemine vyhotovení náčrtku místa dopravní nehody, statistika dopravních nehod a vypsání stručného, ale výstižného děje nehody, kde je poznamenáno, jak byla nehoda řešena.

Kdy se k dopravní nehodě musí volat Policie ČR?

- Dojde k usmrcení nebo zranění osoby.
- Dojde k hmotné škodě na majetku třetí osoby – např. došlo k poškození oplocení, domů a jiných majetků, veřejně prospěšného zařízení, komunikace. Za třetí osobu se dle zákona nepovažuje leasingová společnost vlastnící vozidlo, které mělo účast na dopravní nehodě.
- Dojde k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.
- Dojde k poškození nebo zničení součásti pozemní komunikace.
- Účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

¹⁰ZPPP 160/2009 čl. 37

4.1.3 Dopravní nehody oznamované správním orgánům

K oznamovaným dopravním nehodám patří složité případy nehodového děje, zranění, ujetí z místa, zjištěný alkohol u řidiče, jako účastníka dopravní nehody. Žádná dopravní nehoda není stejná a může se stát, že k určení průběhu nehodového děje je potřeba znaleckého zkoumání odborníků – soudních znalců. Policisté na místě nejsou tedy schopni sami určit míru zavinění účastníků.

Zranění účastníků dopravní nehody také nemůže policista odborně posoudit. Z praxe jsou známé případy, kdy účastníka dopravní nehody z místa transportoval vrtulník do nejlepších českých nemocnic, kde se zjistilo, že prošel těžkým krátkodobým šokem a bez zranění opustil druhý den nemocnici. Naopak účastník, který vypadal zdánlivě v pořádku a na místě dopravní nehody nepožadoval zdravotnickou pomoc, náhle před zraky policistů padnul. Následovala rychlá pomoc a transport do nemocnice.

Proto platí pravidlo, ať vypadá dopravní nehoda a poškození vozidel jakkoliv, policista i sám může přivolat na místo dopravní nehody zdravotnickou záchrannou službu (ZZS), pokud si není jistý, že osádka vozidla by vyvázla bez zranění. Skrytá zranění jsou nebezpečná a málokdo si je po vypjaté situaci dokáže reálně zhodnotit. Zranění mohou mít podobu přestupkového charakteru, nebo může zranění odpovídat i trestnému činu.

Ujetí od dopravní nehody také spadá do této skupiny. V některých evropských zemích je ujetí od dopravní nehody charakterizováno jako trestný čin. V České republice je takový čin pouze přestupkem.

K výše uvedenému druhu DN se zpracovává celá spisová dokumentace. Pokud jde o dopravní nehodu v přestupkové rovině - zahrnuje obálku spisu, obsah spisu, výtěžení nebo výsledch účastníků, protokol o nehodě v silničním provozu, plánek, náčrtek, fotodokumentaci, evidenční kartu řidiče a případně další dokumentaci.

Výsledky účastníků a svědků DN nejsou jednoduchou událostí, ale ve výše uvedených případech je nezbytné, je provést. Během výsledku je potřeba mít alespoň základní znalosti o jeho provedení. Tyto znalosti přináší kriminalistika, kde je výslech svědků, resp. jiných účastníků komentován takto: „Výslech svědků a poškozených je často poznamenán zkreslením nehodové události,

předpojatostí a někdy i lživou výpovědí. Nejčastěji k tomu dochází u posádky vozidla, které mělo účast na nehodě. Ze strany poškozených se často projevuje snaha o zveličování následků, viny řidiče a o utajení svého spoluzavinění. U Zraněných osob se mohou projevit v průběhu výslechu důsledky zhoršení vnímání a zapamatování události pod vlivem prožitého šoku, bolesti a jiných negativních prožitků. U osob, které utrpěly otřes mozku, se může projevit amnézie. Mnozí poškození, kteří jsou v blízkém poměru k viníkovi, se snaží zlehčit jeho vinu nebo vypovídají zcela nepravdivě. V řadě případů, po poučení vyšetřovatelem, využijí právo odmítnout vypovídat. Objektivnější jsou zpravidla svědecké výpovědi nezainteresovaných osob, náhodných svědků, i když mnohé informace mohou být deformované z důvodu působení subjektivních nebo objektivních faktorů při vnímání nehodového děje. Proto se doporučuje vyslýchat svědka nejprve k podmínkám, za kterých vnímal nehodou událost a k jeho subjektivním vlastnostem (např. kvalita zraku, sluchu, zkušenost s řízením motorových vozidel atp.).“¹¹

4.1.4 Střet vozidla se zvěří

Dopravní nehoda, spočívající ve střetu se zvěří se zpracuje na Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří. Zvěří se pro tento účel rozumí jen zvěř lesní apod., která nemá majitele a to za předpokladu, kdy zvěř nebo její část, případně biologický materiál byla nalezena na místě nebo poblíž místa dopravní nehody.¹² Policista na místě zajistí předání uhynulé zvěře oprávněné osobě příslušného mysliveckého sdružení. Pokud dojde ke střetu s domácím zvířetem, nehoda se zpracuje na Protokol o nehodě v silničním provozu.

4.1.5 Škodní událost

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

¹¹MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika*. Praha : 1. Vyd.C.H. Beck, 2001. s. 459-460.

¹²PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. s. 181.

události“. V případě, že se účastník škodní události dostaví na útvar nebo organizační článek policie oznámit škodní událost, výjezdová služba na místo události nevyjíždí, sepíše s oznamovatelem „Záznam o škodní události“, provede fotodokumentaci poškození vozidla. Škodní událost zpracuje ten útvar nebo organizační článek policie, který převzal její oznámení i když ke škodní události došlo mimo jeho teritorium. Přitom neprovádí žádné další šetření, případně dožádání na ostatní organizační články nebo útvary policie, pouze ustanoví vlastníka vozidla, které škodu způsobilo. Škodní událost se statisticky nevykazuje jako dopravní nehoda.¹³

4.2 Dopravní nehody s alkoholem a jinou návykovou látkou

Ethanol (ethylalkohol) je látka, kterou řadíme mezi tzv. „hypnotika“, tedy látky s tlumivým účinkem. Po požití menších dávek dochází nejprve k projevům v oblasti psychické (nadměrná veselost nebo naopak sebe litování, pláč, sdílnost, pohyby jsou nekoordinované, obličej červený v důsledku překrvení). Při nástupu dalšího stadia pak dochází k útlumu, chůze je nejistá, rozkolísaná, o široké bázi, řeč je blábolivá, nesrozumitelná, setřelá, výbava představ pomalá, schopnost reakce na různé podněty výrazně zpomalená a nepřesná. Při třetím stadiu dochází k bezvědomí a úmrtí v důsledku obrny dýchacího centra. Pítevní nález má mimo charakteristického zápachu po alkoholu z tělesných dutin, ráz dušení (překrvení orgánů, otok mozku a plic, někdy i krevní výronky pod povrchem plic apod.).¹⁴

S každým účastníkem DN, který je v postavení řidiče, provede policista odborné měření na zjištění hladiny alkoholu v dechu a to přístrojem Dräger. Při podezření, že je řidič ovlivněn návykovou látkou provede policista orientační měření na přítomnost návykové látky sadou DrugWipe5S. V případě, že řidič tento způsob měření odmítne, policista jej vyzve, aby se podrobil odbornému lékařskému vyšetření. K provedení odborného lékařského vyšetření vyzve policista řidiče i v případech kdy:



Obrázek č. 3 - DrugWipe5S¹⁵

¹³ZPPP 160/2009 čl. 40 – vnitřní normy, které slouží pouze pro potřeby PČR

¹⁴JAGER, Josef. *Kriminalistika, základy soudního lékařství*. Brno : Ministerstvo vnitra ČR, 1997, s28.

¹⁵Obrázek 3 – fotografie pořízená autorkou

- orientační vyšetření s pozitivním výsledkem bylo provedeno prostředkem (analyzátor, jednorázová detekční pomůcka), který nesplňuje podmínky stanovené právním předpisem,
- vzájemný rozdíl posledních dvou odborných měření u hodnot nad 0,24‰, je větší než 10%, opakovaným odborným měřením nelze docílit rozdílu do 10%,
- řidič žádá o provedení odborného lékařského vyšetření,
- řidič odmítl orientační, popřípadě odborné měření na alkohol nebo NL,
- bylo provedeno orientační vyšetření s pozitivním výsledkem a je podezření ze spáchání trestného činu, při kterém došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,
- to policista, vzhledem k okolnostem případu považuje za nutné.¹⁶

4.3 Dopravní nehody naplňující některou ze skutkových podstat trestných činů v dopravě

Trestné činy v dopravě mohou být spáchány z hlediska skutkové podstaty trestného činu ve formě:

- a) Ohrožení pod vlivem návykové látky,
- b) Ublížení na zdraví z nedbalosti,
- c) Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti,
- d) Usmrcení z nedbalosti,
- e) Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání a
- f) neoprávněné užívání cizí věci.

Nejzávažnější jsou trestné činy, kdy dojde k ublížení na zdraví nebo usmrcení. Nikdo nechce být na silnicích zraněný, přesto se každý den někdo při dopravní nehodě na území České republiky zraní.

Ke každé dopravní nehodě oznamované úřadům obce s rozšířenou působností a trestným činům policista provádí ohledání místa dopravní nehody. Výsledky ohledání je součástí protokolu o nehodě v silničním provozu. Ohledání je kriminalistickou metodou a také kriminalistickou praktickou činností, kterou ve své práci využívají i dopravní policisté. Ohledání je v kriminalistické literatuře charakterizováno takto: „*Ohledání je kriminalistická metoda, kterou se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a podchycuje materiální*

¹⁶ZPPP 160/2009 čl. 58 – vnitřní norma, která slouží pouze pro potřeby PČR

situace nebo stav objektů, které mají vztah k prověřované události. Účelem ohledání je jejich poznání a získání důkazů a jiných informací důležitých pro trestní řízení“.¹⁷

Z toho plyne zásadní pravidlo, že ohledání místa dopravní nehody musí být provedeno s vysokou pečlivostí zaměřenou na detail, protože i sebemenší střepek může mít při následném znaleckém zkoumání vysokou vypovídající hodnotu. Každá stopa musí být řádně zadokumentována, nezaměnitelně označena, zaměřena a přesně popsána. Kvalitní ohledání místa dopravní nehody a stop nejednou usvědčily pachatele z jejich lživých výpovědí.

4.4 Dělení dopravních nehod a jejich příčin z pohledu statistiky

V úvodu práce byly zmíněny příčiny dopravních nehod. Příčiny dopravních nehod nelze srovnávat dnes a s obdobím před sto třiceti lety. První automobily byly křehké konstrukce a jejich chod byl řízen mechanicky. Samotná karoserie byla ze dřeva stejně jako mnoho prvků v automobilu, jako například ráfky kol. Silnice byly nezpevněné a řidičské schopnosti nebyly před rokem 1900 na území českých zemí nijak úředně zkoušeny.

Ve srovnání s dnešní dobou, je situace naprosto odlišná. K získání řidičského průkazu je potřeba absolvovat autoškolu a k vykonání zkoušky musí každý znát pravidla silničního provozu a bezpečně ovládat vozidlo. Vozidla jsou v dnešní době nesrovnatelně bezpečnější a jsou vybavena bezpečnostními systémy aktivní bezpečnosti, jako jsou systémy ABS – (anti – lockbraking systém), který nám intenzivní brzdění přeruší až sedmkrát za vteřinu a zabrání tak smyku, ASR – (antriebsschlup-fregelung) zabráňuje protáčení poháněných kol snížením výkonu motoru, ESP – (electronic stability programme) – elektronický systém jízdní stability a mnoho dalších.

Bezpečnostní systémy pracují bez vědomí řidiče v každém moderním vozidle. Proto srovnávat vozidla dnešní podoby, s jejich technickými začátky nelze. Nelze proto srovnávat příčiny současných dopravních nehod s nehodami doby již historické. Co je pro obě éry důležité, je statistika. Ty první byly vedeny pouze

¹⁷BRYCHTA Jiljí, NOVÁK Jindřich. *Ohledání místa dopravní nehody*. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1999. s3.

regionálně, ale jak nehod přibývalo, SNB ČSSR měl za to, že je třeba tato data sjednotit, pro celou republiku.

První rok, kdy byla zavedena statistika dopravních nehod byl rok 1961. Tato statistika se v původní podobě nezachovala, a proto v dnešní době lze dohledat pouze statistiky následků dopravních nehod z tohoto roku a let následujících v podobě zraněných a usmrcených osob.

Statistiky dopravních nehod tak, jak je známe dnes, začaly být vedeny poměrně podrobně až po roce 1992, kdy vznikla Česká republika. Z nich lze zjistit poměrně velké množství dat o příčinách DN, povětrnostních podmínkách, o počtu účastníků, počtu zraněných a také o předběžných škodách. Dnešní statistické údaje se dají rozdělit do tří skupin a to k řidiči, k vozidlu a k průběhu DN.

4.4.1 Statistické údaje k řidiči

První skupinou jsou údaje k řidiči, kam policista vyplňuje tyto následující údaje:

- Věk řidiče a jeho řidičská praxe v letech.
- Zda byl řidič připoután bezpečnostním pásem.
- Zda byl připoután bezpečnostním pásem a byl nebo nebyl v činnosti airbag.
- Stav řidiče – zda byl unaven, nebo v dobrém stavu (žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny), zda byl pod vlivem léků, nemoci, alkoholu, invalidity, zda při dopravní nehodě zemřel a z jakého důvodu (např. sebevražda) nebo jakýkoliv jiný nepříznivý stav.
- Zda je majitelem vozidla, se kterým měl dopravní nehodu.
- Jeho vnější ovlivnění – oslněn sluncem, oslněn světlomety jiného vozidla, ovlivněn jednáním jiného účastníka silničního provozu, ovlivněn při vyhýbání zvěři, domácím zvířectvu nebo jiné ovlivnění.
- Zda bylo třeba řidiči poskytnout první pomoc, kdo mu takovou pomoc poskytl, jak byl případně transportován do zdravotnického zařízení (vozidlem ZZS, letecky) a zda nebyla řidiči poskytnuta první pomoc, avšak poskytnout byla potřeba.

4.4.2 Statistické údaje k vozidlu

Druhou skupinou, jsou údaje k vozidlu, kam policista vyplňuje následující údaje:

- Zda je vlastníkem soukromá osoba (a zda jej využívá k podnikání), zda se jedná o veřejnou nebo městskou hromadnou dopravu, vozidlo taxi, vozidlo mezinárodní kamionové dopravy, zastupitelského úřadu, Ministerstva vnitra, Policie ČR, městské nebo obecní policie, soukromé bezpečnostní agentury, Ministerstva obrany, vozidlo autoškoly provádějící výcvik nebo odcizené vozidlo.
- Zda šlo o přepravu nebezpečných nákladů (pevných, kapalných, plyných) nadměrných nákladů, jízda se zvláštním výstražným znamením žluté nebo modré barvy, motorová koloběžka, čtyřkolka nebo lehká čtyřkolka.
- Zda došlo ke smyku, požáru vozidla.
- Zda řidič ujel nebo utekl.
- Zda došlo k úniku pohonných hmot, chladicí kapaliny a podobných provozních kapalin z vlastního vozidla nebo nebezpečných látek (pevných, kapalných, plyných).
- Zda k vyproštění řidiče nebo převážené osoby došlo za použití násilí a jaké prostředky k tomu byly použity – např. páčidlo, speciální vyprošťovací technikou.
- Zda bylo vozidlo jedoucí ve směru nebo proti směru staničení komunikace (pohyb vozidla od začátku počítání kilometrů nebo naopak), odstavené nebo parkující.
- Jaké mělo vozidlo objem pohonné jednotky.

4.4.3 Statistické údaje k průběhu dopravní nehody

Třetí skupinou jsou údaje k průběhu DN, kam policista vyplňuje následující:

- Hlavní příčinu – jízda po nesprávné straně (přejetí do protisměru), vyhýbání bez dostatečné boční vůle, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, chyby při udání směru jízdy, bezohledná agresivní a neohleduplná jízda, náhlé bezdůvodné snížení rychlosti, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, samovolné rozjetí nezajištěného vozidla, vjetí na nezpevněnou krajnici, nezvládnutí řízení vozidla, jízda jednosměrnou ulicí v protisměru, nehoda v důsledku použití prostředků k zastavení vozidla, nehoda v důsledku použití služební zbraně, nehoda při provádění služebního zákroku.

- Druh nehody – jedoucí nekolejové vozidlo, zaparkované, odstavené vozidlo, pevná překážka, chodec, lesní zvěř, domácí zvíře, vlak, tramvaj, havárie.
- Druh srážky jedoucích vozidel – čelní, boční, zezadu, z boku.
- Druh pevné překážky – strom, sloup telefonní, sloup elektrického vedení, odrazník, patník, sloupek, svodidlo, překážka vzniklá jiným vozidlem, zeď, závory železničního přejezdu, hromada písku, šterku a další překážky.
- Zavinění – řidičem motorového vozidla, nemotorového vozidla, chodcem, lesní zvěří – domácím zvířetem, jiným účastníkem silničního provozu, závadou komunikace, technickou závadou vozidla.
- Povrch komunikace – živice, beton, dlažba, šterk, panely, jiný nezpevněný povrch.
- Stav povrchu – suchý, mokrý, náledí, sníh, rozlitý olej.
- Povětrnostní podmínky – mlha, počátek deště – slabý déšť, déšť, sněžení, námraza, náledí, nárazový vítr, vichřice.
- Viditelnost – den, noc, soumrak, svítání.
- Rozhledové podmínky – dobré, špatné – vlivem okolní zástavby, profilu komunikace, trvalé vegetace, přechodné vegetace, stojícím vozidlem.
- Dělení komunikace – dvoupruhová, třípruhová, čtyřpruhová, vícepruhová, rychlostní komunikace.
- Situování nehody – jízdní pruh, odstavný pruh, krajnice, připojovací pruh, pruh pro pomalá vozidla, chodník nebo ostrůvek, koleje tramvaje, mimo komunikace, stezka pro cyklisty.
- Řízení provozu – bez řízení, místní úprava, světelným signalizačním zařízením, policistou.
- Situování nehody – jakými značkami je křižovatka osazena.
- Místa a objekty – přechod pro chodce, železniční přejezd, podchod, nadchod, most, zastávka, výjezd z parkoviště, parkoviště, čerpadlo pohonných hmot.
- Směrové poměry – přímý úsek, přímý úsek po projetí zatáčkou, zatáčka, křižovatka.
- Druhy křižující komunikace – třída silnice, místní komunikace, účelové komunikace.
- Zóny křižovatky – policista musí uvést kód, z jaké strany přijížděl do křižovatky a kterým směrem hodlal pokračovat.

Tato práce obsahuje, alespoň výčet těch nejdůležitějších údajů, které jsou do statistiky DN vyplňovány policistou. Celkový výčet by byl ještě bohatší, protože podle výběru statistického údaje je možné, že se na tento statistický údaj vážou další pododvětví.

Lze tedy říci, že ke každé věci, osobě, vozidlu a situaci policista na místě dopravní nehody vyplňuje opravdu velké množství statistických informací, které prodlužují strávený čas na dopravní nehodě. Jednotlivé statistické údaje jsou ještě logicky mezi sebou propojeny. Na konci vyplněných formulářů (opět na místě dopravní nehody) musí být statistické údaje počítačem překontrolovány. Pokud najde kontrola v logických vazbách chybu, policista jí musí na místě odstranit. Dochází tak k situacím, že se čas při vyplňování statistiky na místě dopravní nehody dokáže prodloužit o desítky minut.

Celý statistický proces je složitý a hluboce detailní. Cenné statistické údaje jsou během několika vteřin či minut k dispozici Policejnímu prezidiu, které tak může rychle čerpat informace např. pro tiskové konference nebo média nebo přijímat vhodná bezpečnostní opatření.

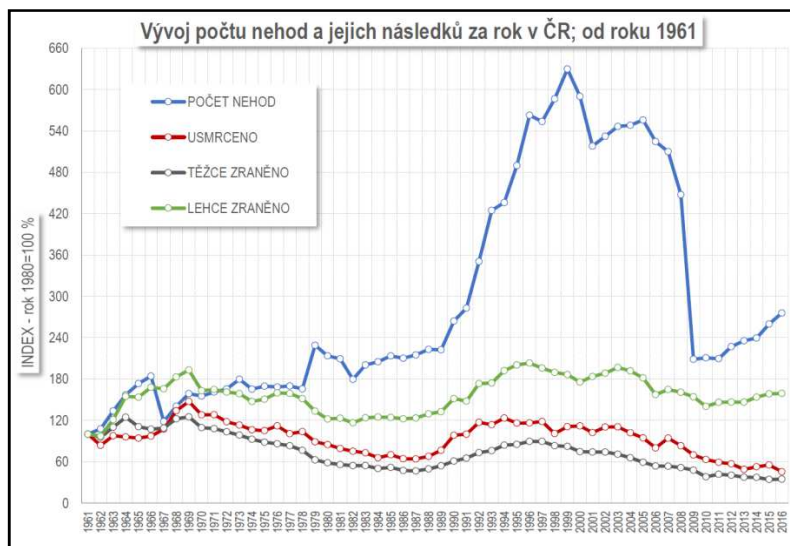
Ředitel služby dopravní policie plk. Ing. Tomáš Lerch ve svém dokumentu z 9. ledna 2017 o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016 uvádí právě statistická data následků dopravních nehod od roku 1961 a to zpracovanými grafy. Doslova uvádí: „Počet osob usmrcených při nehodách je za rok 2016 nejnižší od roku 1961, od něhož dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob). Počet těžce zraněných osob je za předmětné období druhý nejnižší od roku 1961 (2 580, v roce 2015 byl počet těžce zraněných nejnižší – 2 540), nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).“¹⁸

Z níže uvedených grafů lze vyčíst zásadní skok – rok 1989. Raketově stoupl počet vozidel v Československu a to mělo vliv i na celkovou situaci na českých silnicích.

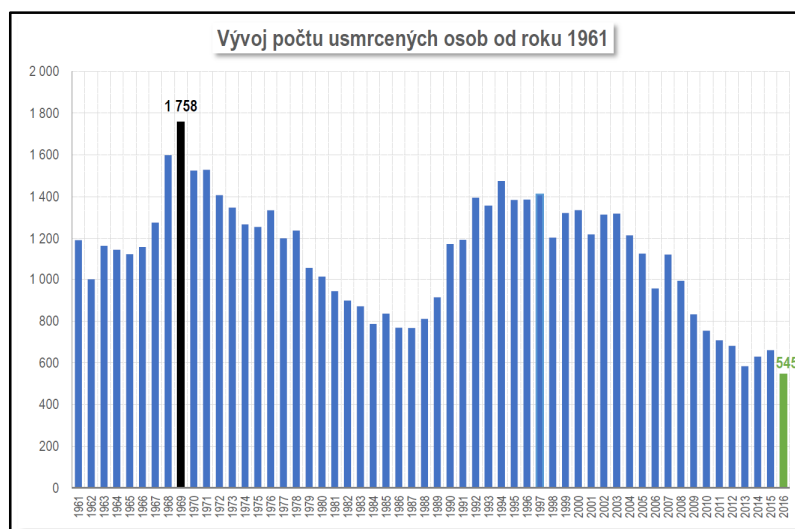
Od uvedeného roku se více než ztrojnásobil počet dopravních nehod, které jdou ruku v ruce se samotnými následky. Uvážím-li samotnou konstrukci vozidel v roce 1961,

¹⁸ POLICIE. *Statistika dopravních nehod*. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z www : <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

kdy vrcholem automobilového průmyslu byla Škoda 100 MB, která ze začátku nedisponovala bezpečnostními pásy a později byly bezpečnostní pásy jen za příplatek, nelze se divit takovýmto následkům.



graf č. 1 - Vývoj počtu nehod a jejich následků za rok v ČR od r. 1961



graf č. 2 – Vývoj počtu usmrcených osob od roku 1961¹⁹

A co se stane s nepřipoutaným člověkem ve vozidle při DN? „Zatímco vůz po nárazu již stojí, tělo pokračuje stále stejnou rychlostí. V cestě mu stojí horní rám okna, přední sklo, volant a palubní deska. Následkem nárazu na tyto předměty, dojde k poranění obličeje, kostí lebky a mozku. Volant mezitím devastuje žebra, plíce a srdce, eventuálně síla nárazu odtrhne některou z velkých cév, které k srdci vedou. Kromě toho náraz způsobí roztržení jater a sleziny a možná i závěsu střeva. V porovnání s tím jsou několikanásobné zlomeniny končetin banální záležitostí. Následky je možné popsat

¹⁹ Graf č. 1 a 2 : POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

i jednoduchým příkladem. Při nárazu hlavou na čelní sklo nebo volant v padesátikilometrové rychlosti (bez zapnutých pásů) je hlava vystavena stejnému nárazu jako při pádu ze třetího poschodí. Připoutaný řidič oproti tomu zůstane chráněn ve skořápce svého sedadla a nemusí být třeba poraněn vůbec²⁰. Z takto popsaného průběhu pohybu těla při dopravní nehodě bez pásů a skutečnosti, že vozidla nebyla sériově vyráběna s bezpečnostním pásem, z toho vyplývá, že následky nemohly být jiné. Až automobilka Volvo byla průkopníkem v bezpečnosti přepravovaných osob vozidly. Od poloviny padesátých let dvacátého století právě tato automobilka začala sériově vybavovat vozidla bezpečnostními pásy a začátky systému airbagů jsou také z továrny Volvo.

Naopak pokles v nehodovosti je z grafu znatelný po roce 2008. V tomto roce se totiž změnil zákon o silničním provozu a účastníci dopravní nehody už nemuseli hlásit dopravní nehodu policistům. Samotní účastníci dopravní nehody si mezi sebou vyplní pouze záznam o dopravní nehodě pro pojišťovnu a celou věc řeší s pojišťovnou. Ne vždy ale účastníci dopravní nehody tuto možnost bez šetření využijí a dopravní nehodu „po staru“ oznamují Policii ČR.

Z poklesu počtu dopravních nehod po zavedení této novely plyne, že zhruba polovina účastníků dopravní nehody si řeší dopravní nehodu sama bez účasti Policie ČR. Takovéto dopravní nehody nejsou po roce 2008 zahrnuty ve statistických údajích a pokles počtu dopravních nehod, byl veřejností pozitivně přijat. Pozitivně ho přijal i Evropský parlament, který už druhou stranu mince v podobě dopravních nehod zpracovaných samotnými účastníky dopravní nehody bez Policie ČR, nevidí. Reálná čísla by mohla poskytnout Česká kancelář pojistitelů, která ale statistiku podobnou a podrobnou tomu, kterou vede Policie ČR, nevede.

Statistické údaje tvoří policisté přímo na místě dopravní nehody. Úkon je časově náročný a jak již bylo uvedeno, při nesprávném zadání údajů vzniká větší časová náročnost, která se může nezkušeným policistům prodloužit, až na deset minut. Pokud bychom vzali reálný průměrný čas na vyplnění statistiky policistou, dostaneme se na čas cca pěti minut. V roce 2018 došlo na celém území ČR 104 764 dopravních nehod, které bylo nutné zaevidovat v systému Lotus Notes a vyplnit statistiky. V nejlepším

²⁰IBESPS, Připoutejte se prosím.[online],[cit. 17. 4. 2019]. Dostupné z Www : <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/> Připoutejte-se,-prosim

případě policisté strávili vyplňováním podrobných statistik 523 820 minut, tj. 8 730 hodin nebo 363 dnů za rok.

„Každý den Policie ČR šetřila v průměru 287,02 nehod, bylo usmrceno 1,55 osoby, téměř 75,84 osob bylo zraněno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 17 939 464 Kč. Uvedené lze také interpretovat tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každých 5,02 minuty, každých 15,5 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 18,99 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 747 477,68 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 62 501,47 Kč.“²¹

4.4.4 Statistické údaje DN dle zavinění

„Řidiči motorových vozidel za rok 2018 zavinili 82,7 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 521 osob, což představuje nárůst usmrcených oproti roku 2017 o 60 osob. K usmrcení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel (19 osob), chodci (21 osob) a zvěří (4 osoby). Nejvyšší pokles počtu usmrcených osob evidujeme při nehodách zaviněných řidičem nemotorového vozidla (o 7 usmrcených).“²²

Nehody podle zavinění	počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	usmrceno osob	tj. % z celkového počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
řidičem motorového vozidla	86 632	82,7	445	521	92,2	60
řidičem nemotorového vozidla	2 896	2,8	337	19	3,4	-7
z toho dětmi	263	0,3	34	0	.	0
chodcem	1 161	1,1	21	21	3,7	8
z toho dětmi	406	0,4	9	1	.	1
jiným účastníkem	150	0,1	8	0	0,0	0
závadou komunikace	213	0,2	-134	0	0,0	0
technickou závadou vozidla	414	0,4	-14	0	0,0	0
lesní zvěří, domácím zvířetem	12 837	12,3	343	4	0,7	3
jiné zavinění	461	0,4	-63	0	0,0	-1

tabulka č. 1 - Nehody podle zavinění v ČR za rok 2018²³

Počty DN podle zavinění osob nám ukazují, že DN páchají v drtivé většině řidiči motorových vozidel. Tento údaj není nijak neobvyklý, na silnicích jsou účastníci silničního provozu ve vozidlech. Nejsmutnější stránkou statistiky je fakt, že jedno z dětí bylo nejspíše při přecházení komunikace usmrceno jeho vlastní vinou. Statistika, výše

²¹POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

²²POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

²³Tabulka č. 1- POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

uvedená už neposkytuje věk tohoto dítěte, jakým způsobem k dané dopravní nehodě došlo, kde byli rodiče a jaké byly podrobnosti.

Dokáže však zabít i lesní zvěř, popř. domácí zvíře. Náraz motorového nebo jiného vozidla ve velké rychlosti do velké lesní zvěři např. laně, nebo domácího koně je střet, který je silný a nemusí jej člověk vždy přežít. Každý by si měl uvědomit, jakou rychlostí pojede v lesích v noci mezi obcemi, protože ne vždy je nejvyšší povolená rychlost tou správnou volbou.

4.5 Příčiny dopravních nehod

„Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se v roce 2018 nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (66,5 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 206 osob. Za ještě tragičtější příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 15,4 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 214 osob (tj. 41,1 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).“²⁴

Hlavní příčina nehody (jen řidiči mot. vozidel)	počet nehod	podíl na celkovém počtu nehod	usmrceno osob	podíl na celkovém počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
nepřiměřená rychlost	13 336	15,4	214	41,1	45
nesprávné předjíždění	1 534	1,8	17	3,3	-10
nedání přednosti	14 162	16,3	84	16,1	10
nesprávný způsob jízdy	57 598	66,5	206	39,5	15

tabulka č. 2 - Hlavní příčina nehody ²⁵

Pojmy nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění a nedání přednosti v jízdě není potřeba dále vysvětlovat. K nesprávnému způsobu jízdy má každý jiné představy. Z pohledu dopravní policie sem patří:

- nesprávné otáčení nebo couvání,
- nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem,
- nevěnování se řízení vozidla, vjetí na krajnici,
- vjetí do protisměru,
- vyhýbání se s protijedoucím vozidlem,
- objíždění překážky aj.

²⁴POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

²⁵ Tabulka č. 2 - POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

V této oblasti dominuje nevěnování se řízení motorového vozidla. Tato příčina se v roce 2018 podílela 17 266 krát. Nesprávným otáčením nebo couváním bylo pak zapříčiněno 9 085 nehod a nedodržením bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem 7 740 dopravních nehod.

V této oblasti by měla fungovat autoškola a její učební postupy. Pokud bychom se totiž zeptali kteréhokoliv řidiče, jaká je bezpečnostní vzdálenost kterou musí dodržovat, mnoho řidičů vůbec netuší, že i k těmto záležitostem nějaká pomůcka existuje. Za předpokladu, že by všichni znali pravidlo dvou vteřin (které mimochodem bezpečně platí na suchém ideálním povrchu) mohlo být o velký počet dopravních nehod méně.

Nevěnování se řízení, je na odpovědnosti každého řidiče. V tomto ohledu chce zasáhnout do bezpečnostních prvků vozidel i legislativa Evropské unie neboť: *„Devadesát procent nehod, při kterých dojde k úmrtí nebo vážnému zranění, je způsobeno lidskou chybou. Evropská unie chce proto rozšířit povinnou bezpečnostní výbavu aut, která by měla část lidských chyb eliminovat... Co bude nově povinné? Řidiče osobních aut bude za pár let hlídat systém s varováním proti ospalosti a rozptýlení od řízení. Například při používání mobilního telefonu, přibude inteligentní asistent rychlosti, kamera nebo senzory pro bezpečné couvání, systém nouzového brzdění, dále kvalitnější bezpečnostní pásy, nebo například asistent, který udrží řidiče bezpečně v jízdním pruhu. Evropská komise očekává, že do roku 2038 pomohou navrhovaná opatření zachránit více než 25 tisíc životů a předejít nejméně 140 tisícům vážných zranění.“*²⁶

Takto navrhované změny jsou určitě dobré. Například inteligentní omezovač rychlosti má fungovat podobně, jako u moderních vozidel systém pípání při nepřipoutání se. Je to tak nepříjemné, že se po chvíli řidič připoutá a příště už se připoutá raději hned, aby neslyšel nepříjemné zvuky. Od roku 2022 má být i v povinné výbavě tzv. „černá skříňka“. Pokud se stane DN, budou údaje z této

²⁶ IDNES, Nová povinná výbava aut podle EU zahrnuje černou skříňku a hlídač jízdy v pruh. [online],[cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z Www : https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/cerna-skrinka-bezpecnost-silnicni-provoz-evropska-unie-povinna-vybava-unava-ridic.A190327_134146_automoto_taj

skříňky staženy pro potřeby PČR. Celý systém tak zjednoduší práci policistů při vyšetřování dopravních nehod a jejich příčin.

Za rok 2018 opět nárůst počtu dopravních nehod způsobené pod vlivem alkoholu o celých 375. „*Při těchto nehodách došlo k usmrcení 62 osob (tj. o 14 osob více než v roce 2017). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 260 dopravních nehod. V 54 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.*“²⁷

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Alkohol u viníka do 0,24‰	194	7	4	1
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	311	21	3	0
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	276	-19	1	1
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	234	36	5	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	739	75	12	-1
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 818	267	33	10
Alkohol a drogy	54	-12	4	3
Alkohol celkem	4 626	375	62	14
Drogy celkem	260	29	14	10

tabulka č. 3 - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek²⁸

Bohužel zbytečná úmrtí, zranění, škody jakéhokoliv charakteru ve 2818 případech dopravních nehod, způsobili řidiči s 1,5 promile a více hladiny alkoholu v krvi. „*Nebezpečnost této hladiny alkoholu v krvi tkví zejména v tom, že dochází k potlačení činnosti tzv. „autokritických mozkových center“, lidé jednájí sebevědomě, suverénně, mají pocit výrazné sebejistoty, která však není přiměřená dané situaci. Zejména řidiči motocyklů, automobilů apod. při dané hladině alkoholu v krvi jezdí rádi rychle, riskantně, ale na různé situační změny (zejména náhle vzniklé) reagují opožděně a nepřesně a proto dochází k dopravním nehodám.*“²⁹

Pozná nově navrhovaný systém Evropskou komisí opravdu řidiče pod vlivem alkoholu? Doufejme, že ano a že mu systém v jízdě zabrání.

²⁷POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

²⁸ Tabulka č. 3 - POLICIE. Statistika dopravních nehod. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z [www : https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

²⁹JAGER, Josef. Kriminální statistika, základy soudního lékařství. Brno : Ministerstvo vnitra ČR, 1997, s 30.

5 Postup na místě dopravní nehody

Postup policejních orgánů na místě DN začíná již přijetím oznámení o jejím vzniku a zjištěním, kde k ní došlo. Takové oznámení, je možné učinit několika způsoby. Přes některé tísňové linky, jakými je linka policie – 158, záchranná služba – 155, hasiči – 150, Integrovaná linka – 112. Dále osobně, přímo na útvech Policie ČR, nebo telefonicky přímo policistům dopravní služby. Oznámení zpravidla přijímá operační důstojník, jehož úkolem na tísňové lince je zjistit, kde k DN došlo, kdo jsou účastníci a kolik jich je, závažnost DN z hlediska zranění, škody na majetku, možnosti obnovit plynulost provozu na komunikaci a nebezpečí úniku provozních látek do životního prostředí, zda došlo k požáru, zda hrozí nějaké nebezpečí dalším účastníkům silničního provozu apod.

5.1 Příjezd na místo DN

Podle závažnosti policisté vyhodnotí, zda je nutné být co nejrychleji u DN a použít tak právo přednostní jízdy v provozu se zapnutým světelným a zvukovým signalizačním zařízením či nikoli. **Závažnou DN se rozumí** dopravní nehoda se zraněním osob, únikem provozních kapalin a bráněním vozidel plynulosti silničnímu provozu. Jízda s použitím zvláštního výstražného znamení s právem přednostní jízdy vždy vyžaduje značné zkušenosti řidiče služebního vozidla, postřeh a pozornost. Řidič také musí perfektně a podrobně znát pravidla silničního provozu, vhodně volit trasu jízdy, jet co možná nejzřetelněji, a především vždy dojet, aniž sám způsobí DN nebo ohrozí jiné účastníky silničního provozu!³⁰ Na ostatní DN se policisté přesouvají jako kterýkoliv jiný účastník silničního provozu.

Po příjezdu na místo DN je uvedeno v činnost světelné signalizační zařízení modré barvy a vozidlo je takticky postaveno tak, aby z hlediska bezpečnosti co nejlépe označovalo místo DN a bylo viditelné pro ostatní účastníky silničního provozu, tedy aby pro druhé řidiče včas signalizovalo stav nebezpečí. V případě, že se jedná o DN se zraněním, ihned se zjišťuje stav zraněných osob, charakter zranění a je poskytována v případě nutnosti první pomoc. Následuje poučení ostatních účastníků dopravní nehody, aby se oblékli do výstražných vest a označili místo výstražnými trojúhelníky. Prioritně jde o zdraví osob, což je také prvním úkolem policistů. O prvotních informacích z místa informuje zasahující policista

³⁰SADECKÝ,Zdeněk. *Zásady bezpečné jízdy služebním vozidlem*. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 2000. s131-132.

operačního důstojníka pomocí radiostanice, výjimečně pomocí služebního či jiného mobilního telefonu.

Druhým úkolem po příjezdu na místo DN, je zjistit totožnost všech osob, které měly účast na dopravní nehodě. Účastníci jsou vyzváni, aby předložili doklady totožnosti. Řidiči jsou navíc vyzváni, aby předložili řidičský průkaz a doklady předepsané pro provoz a řízení motorového vozidla (osvědčení o registraci vozidla a doklad o zákonném pojištění). Po předložení dokladů vyzve policista řidiče k provedení odborného měření na zjištění hladiny alkoholu v dechu pomocí elektronického přístroje Dräger.

5.2 Zhodnocení situace na místě DN a rozhodnutí o dalším postupu

S každým řidičem a účastníkem dopravní nehody provedou policisté zvlášť rozhovor, jak k dopravní nehodě došlo. Oddělené rozhovory se provádějí z důvodu předejít možným sporům mezi řidiči, které často gradují v hádky. Po zjištění okolností a příčin dopravní nehody policisté v uzavřeném vozidle provedou lustraci osob a vozidel a poradí se o právní kvalifikaci, kterou určují na základě rozhovorů, ohledání místa dopravní nehody a všech známých skutečností a stanovují i výši blokové pokuty v případě, že dopravní nehoda lze blokově vyřešit.

Po poradě se sdělí řidičům rozhodnutí policistů, se kterým mají řidiči možnost souhlasit, nebo jej odmítnout. Po této části informuje policista opět operačního důstojníka o způsobu dalšího šetření. Tyto informace doplňuje o žádosti na provedení dalších opatření jinými složkami, zejména všech složkami IZS, údržbou silnic, odtahové služby, Hasičského záchranného sboru např. o provedení protipožárních opatření nebo zabezpečení úniku provozních kapalin.

Doposud popsané části prvotních úkonů patří k nejdůležitějším. Přinášejí podrobné informace o vzniku dopravní nehody a rozhodují o tom, jakým způsobem se dále bude při šetření pokračovat. V případě vyřízení věci na záznam o DN přibude navíc jen fotodokumentace, vyplnění záznamu pro pojišťovnu a pokutového bloku. Nehody šetřené na dopravní nehodu s projednáním, dopravní nehodu zaviněnou zvěří a oznamované městskému úřadu obce s rozšířenou působností, se evidují v systému Lotus Notes. Jeden z policistů se věnuje administraci DN, tedy systému Lotus Notes, kde zadává všechny účastníky včetně řidičů, všechny dopravní prostředky, statistiku

a v součtu zadaných informací se vygeneruje protokol o nehodě v silničním provozu, do kterého se písemně uvádí průběh dopravní nehody. Ten, zejména začínajícím policistům, dělá největší problémy.

5.2.1 Dokumentace ohledání místa DN

Druhý policista provádí dokumentaci ohledání místa nehody. „*Dokumentace ohledání místa činu nám umožňuje zachycení objektivního obrazu situace na místě činu, zajištěných stop a věcí a tím umožňuje vytvoření názorné a správné představy o situaci na místě v době ohledání těm, orgánům, které nemohly být ohledání osobně přítomny.*“³¹

Fotodokumentace místa DN je policistou prováděna ze všech jízdních směrů tak, aby bylo vidět dopravní značení a místa, od kterých řidiči jednotlivých vozidel přijížděli. Stejně důležitá je fotodokumentace všech stop, postavení vozidel, poškození vozidel včetně dokumentace interiéru³². Při fotografování nevelkých předmětů, nebo detailů se pořizuje fotografie s měřítkem a to tak, že se k objektu přiloží v bezprostřední vzdálenosti centimetrové měřítko s milimetrovým dělením. To umožňuje zjistit rozměry jednotlivých objektů na snímku s mírami na měřítku.³³

Konečné postavení vozidel a stop zakresluje policista do náčrtku, kde uvádí i vzdálenost od určitého pevného bodu (roh stavení, vyústění jiné komunikace), který se nazývá výchozí bod měření (dále jen VBM). V případě rozsáhlejšího místa lze vhodně zvolit také pomocný bod měření. Protože ohledání DN probíhá zpravidla ve volném terénu, může se v některých případech stát, že VBM je příliš vzdálený od ohledávaného místa. V takovémto případě lze zvolit jeden VBM a více pomocných bodů, které se vyznačí do náčrtku. Vyznačí se také vzdálenosti mezi výchozím a pomocnými body měření. V náčrtku se všechny předměty a zjištěné stopy číselně označí. Toto číselné označení se musí shodovat s fotodokumentací, tak s protokolem o nehodě v silničním provozu. Vyhotovený náčrtek místa dopravní nehody dá policista k podpisu řidičům.

³¹JAGER, Josef. *Kriminalistika, místo činu*. Brno : Ministerstvo vnitra ČR, 1996, s46.

³²HLAVÁČEK Jan, PROTIVENSKÝ Miroslav a kolektiv. *Praktická kriminalistika*. Praha : Kriminalistický ústav Praha Policie České republiky, 2006. s21.

³³VICHLENDÁ, Milan a kolektiv. *Kriminalistika I. Díl*. Holešov : Tiskárna SPŠ MV v Holešově, 2003. s139.

Tímto dokumentace ohledání místa DN na místě nehody kočí, policista však následně z pořízených materiálů, tedy fotodokumentace, poznámek a náčrtku vyhotovuje plánek DN a „Protokol o nehodě v silničním provozu“. Protokol o nehodě je písemný popis ohledávaného místa DN. Po ohledání DN následuje:

- a) odklizení následků dopravní nehody
- b) statusy směrem k operačnímu důstojníkovi

ad. a) Odklizení následků dopravní nehody

K manipulaci vozidel dochází po jejich dokumentaci. Přemístění zajišťuje Hasičský záchranný sbor, úklid Správa a údržba komunikace, odtahové služby anebo sami policisté s koštětem a lopatou.

ad. b) Statusy směrem k operačnímu důstojníkovi

O všech skutečnostech, které jsou spojené s dopravní nehodou je informován operační důstojník. Jde o zpětnou vazbu, kterou operační důstojník zapisuje do celkového sledu událostí spjatých s případem. Výsledkem je časový harmonogram vývoje. Informace policista odesílá dvojím způsobem. Prvním je hlásná služba, kde s použitím vysílačky předává hlasem informace. Druhý způsob je bez hlasu. Provádí se stisknutím čísla na vysílače. Každé číslo má svůj kód. Pod číslem 2 se odešle informace o výjezdu na místo, číslo 3 odešle informaci o použití výstražného světla modré barvy s akustickým signálem, číslo 4 odešle informaci o přítomnosti hlídky na místě události, číslo 7 znamená odjezd z místa dopravní nehody.

6 Kazuistika

V této části bude proveden rozbor DN, kterou autorka zpracovávala v roce 2018 v okrese Beroun od přijetí oznámení dopravní nehody po oznámení Městskému úřadu v Berouně.

6.1 Oznámení případu

Dne 3. října 2018 v 13:54 hodin Radek K. (nar. 1984) na linku 158 oznámil, že s firemním vozidlem měl na konci obce Hýskov u ul. Pod Klukem, okr. Beroun dopravní nehodu, během níž došlo k poškození dopravní značky. Na místo byla vyslána hlídka „*Skupiny dopravních nehod*“ PČR, dále jen SDN PČR Beroun. K zavinění DN oznamovatel dopravní nehody neuvedl žádné bližší informace jen to, že se jedná o dopravní nehodu bez zranění.

Oznamovatelé dopravní nehody vnímají situaci po DN odlišně. Ve většině případů jsou z celé situace otřeseni i v šoku a nedokážou přesně popsat situace, která je na místě. Jinak tomu nebylo ani v tomto případě, kdy oznamovatel blíže nespécifikoval, co se na místě stalo a jen žádal na místo hlídku PČR.

Hlídka SDN PČR Beroun dorazila na místo dopravní nehody v 14:20 hodin. Po příjezdu na místo dopravní nehody v obci Hýskov byl zjištěn skutečný stav DN a policisty bylo zjištěno, že v mírné levotočivé zatáčce, z pohledu řidiče vozidla Opel Corsa podezřelého ze způsobení DN, se za tříramennou křižovatkou nacházela dvě vozidla a to právě vozidlo Opel Corsa a vozidlo Škoda Yetti.

Vozidla zůstala v konečném postavení po dopravní nehodě. Vozidlo tovární značky Opel Corsa se nacházelo přes oba jízdní pruhy, přední část vozidla byla v levé části komunikace. Z vozidla unikala chladicí kapalina. Druhé vozidlo tovární značky Škoda Yetti, které bylo účastníkem DN, se nacházelo ve své části jízdního pruhu (z pohledu podezřelého řidiče bylo toto vozidlo vlevo, protijedoucí) částečně mimo komunikaci, kde zadním kolem stálo na svislé dopravní značení P2 „Hlavní pozemní komunikace“. Majitelem, poškozené DZ P2 byla Krajská správa a údržba Středočeského kraje (dále jen KSÚS Stč. Kraje).

Z prvotního oznámení o dopravní nehodě, se mělo jednat o DN střet vozidla s dopravní značkou. Ve skutečnosti, se jednalo o dopravní nehodu, při které došlo k čelní srážce dvou vozidel, kdy následkem srážky bylo jedno vozidlo odhozeno na dopravní značku.



obrázek č. 4 - Pohled na místo DN³⁴

Policisté nikdy nemohou vědět, k jaké dopravní nehodě přijedou, protože informace od oznamovatelů jsou odlišné od skutečnosti a vždy musí mít policista na paměti, že i z banálního oznámení může vzniknout vážná dopravní nehoda.

Hlídka SDN PČR Beroun místo DN ve směru od obce Hýskov označila služebním motorovým vozidlem, na kterém vztyčila panel s nápisem „**Pozor nehoda**“. Přijíždějící řidiči mohli z dálky hned vidět, jaká situace je před nimi.

Hlídce se na místě přihlásil oznamovatel nehody Radek K. a druhý řidič Roman D. Roman D. hlídce na místě sdělil, že s vozidlem OPEL CORSA přejel do protisměru, kde naboural do vozidla Škoda Yetti. Oba řidiči hlídce sdělili, že se ve vozidlech nacházeli sami, při nehodě nedošlo k jejich zranění a vyloučili na vozidlech technickou závadu jako příčinu dopravní nehody. Oba řidiči byli hlídkou SDN Beroun vyzváni k předložení dokladů osobních (občanský průkaz a řidičský průkaz) a dokladů od vozidel (osvědčení o registraci a doklad o zákonném pojištění – zelenou kartu). Radek K. hlídce předložil osobní doklady a doklady od vozidla Škoda Yetti. Roman D. hlídce předložil pouze doklad o pojištění vozidla Opel Corsa. Lustrací, cestou mobilní bezpečnostní platformy (dále jen MBP), byla prověřena vozidla i řidiči na pátrání. U řidiče Roman D. byla totožnost ověřena podle fotografie, která se s osobou Romana D. shodovala. Dále bylo z MBP zjištěno, že Roman D. je v evidenci řidičů veden jako neřidič, neboť byl Romanu D. v roce 2013 Okresním soudem v Berouně vysloven zákaz řízení a po jeho uplynutí si Roman D. nezažádal o navrácení řidičského oprávnění.

Zákonem stanovené postupy jsou následující: Osobě, která se dopustila přestupku nebo trestného činu (v tomto případě Roman D. spáchal trestný čin), za který jí byl vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových

³⁴ Obrázek 4 – fotografie pořízená autorkou

vozidel, musí o tomto rozhodnutí vědět. Doručit ale rozhodnutí vzhledem k měnícím se místům bydlišť jednotlivých osob je problematický. V tomto případě bylo rozhodnutí o zákazu řízení uloženo soudem, který jej Romanu D. doručil. Zákaz činnosti byl pak na dobu určitou a to od září 2013 do září 2014. Po skončení zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel si mnoho lidí myslí, že jim již zákaz skončil a tak mohou řídit motorová vozidla. Opak je pravdou. V této fázi měl Roman D. jít na Odbor dopravy Městského úřadu obce s rozšířenou působností a zažádat o navrácení řidičského oprávnění. Pokud tato osoba neudělá, hledí se na ní tak, jako kdyby neměla autoškolu a nemá za volantem co dělat.

Následně byli hlídkou SDN Beroun oba řidiči vyzváni k odbornému měření na alkohol pomocí elektronického přístroje Dräger. U řidiče Radka K. bylo odborné měření na alkohol provedeno s negativním výsledkem. U řidiče Romana D. bylo odborné měření provedeno v 14:28 hodin s pozitivním výsledkem, kdy mu bylo naměřeno 0,51 promile alkoholu v dechu. Druhé odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu bylo provedeno s řidičem Romanem D. po pěti minutách, tedy v 14:33 hodin s výsledkem 0,53 promile alkoholu v dechu. Proto byl Roman D. poučen o možnosti žádat na vlastní náklady odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu (krve), které nežádal.

Hlídka SDN PČR Beroun na místě následně pořídila fotodokumentaci nehody a náčrtek. Místo dopravní nehody nemuselo být uzavřeno, nebyl k takovému opatření důvod. Ohledáním vozidla Opel Corsa bylo zjištěno, že řidič Roman D., nebyl za jízdy připoután bezpečnostním pásem.

Ve čtvrté kapitole autorka popisovala pohyb nepřipoutaného těla při nárazu. Roman D. nebyl připoután v době střetu, proto jeho nepřipoutané tělo narazilo hrudníkem na volant a hlavou se střetl s čelním sklem zevnitř. To způsobilo na čelním skle prohlubeň, ve které se v tomto případě nacházely i vlasy Romana D.



obrázek č. 5 - Pohled na rozbité čelní sklo³⁵

³⁵ Obrázek 5 – fotografie pořízená autorkou

Údaje k osobám, vozidlům, místu dopravní nehody a podmínkách byly zadány do systému Lotus Notes a pro účastníky Romana D. a Radka K. byli vytvořeny Potvrzení o účasti na dopravní nehodě.

6.2 Další zpracování dopravní nehody

Hlídkka SDN Beroun po příjezdu na základnu provedla převedení zadaných údajů dopravní nehody z programu Lotus Nostes do programu ETR a bylo sepsáno vylíčení celé události. Protože na místě dopravní nehody došlo k poškození dopravní značky, která byla v majetku KSÚS Stč. Kraje, bylo společnosti zasláno potvrzení o účasti na dopravní nehodě datovou zprávou.

6.2.1 Vylíčení události

Dne 3. října 2018 v 13:50 hod. jel řidič Roman D. s osobním vozidlem tov. zn. Opel Corsa, registrační značky xxxxxxxx v obci Hýskov z místní komunikace Pod Klukem na hlavní pozemní komunikaci, silnici III/1164 a hodlal jet směrem do centra obce Hýskov. Během jízdy se řidič Roman D. plně nevěnoval řízení vozidla, uvádí, že byl oslněn sluncem, přejel do protisměrné části vozovky a v důsledku toho došlo ke střetu levé přední části jeho vozidla s levou přední částí osobního vozidla tovární značky Škoda Yetti, registrační značky xxxxxxxx řidiče Radka K., který jel po silnici III/1164 ve směru od centra obce Hýskov směrem na obec Chyňava. Vlivem střetu došlo k odhození vozidla řidiče Radka K. částečně mimo komunikaci, kde došlo ke střetu pravou zadní částí vozidla Škoda Yetti se svislou dopravní značkou P2 jejímž majitelem je KSÚS Stč. kraje a došlo tak k jejímu poškození. Ke zranění osob nedošlo. U řidiče Radka K. bylo provedeno odborné měření na alkohol pomocí elektronického přístroje DRÄGER s negativním výsledkem. U řidiče Romana D. bylo odborné měření provedené přístrojem DRÄGER s pozitivním výsledkem - první měření provedené dne 3.10.2018 v 14:28 hodin bylo s výsledkem 0,51 promile, druhé měření provedené dne 3.10.2018 v 14:33 hodin bylo s výsledkem 0,53 promile alkoholu v dechu řidiče Romana D. Řidič Roman D. byl poučen o možnosti žádat na vlastní náklady odborné lékařské vyšetření s odběrem biologických materiálů, toto nežádal. Dále řidič Roman D. předložil ke kontrole pouze doklad od pojištění vozidla. Lustrací v MBP bylo zjištěno, že řidič Roman D. měl v roce 2013 Okresním soudem v Berouně vysloven zákaz řízení a po jeho uplynutí si nezažádal o navrácení řidičského oprávnění.

Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani účastníky DN uplatněna. Z vozidla řidiče Romana D. došlo k úniku provozních kapalin, na místě odstraněno účastníky nehody. Dále dle ohledání vozidla řidiče Romana D. bylo zjištěno, že za jízdy nebyl připoután bezpečnostním pásem. KSÚS Stč. kraje vyrozuměna datovou zprávou.

6.2.2 Vytěžení Radka K.

Radek K. k věci uvedl, že dne 3. října 2018 jel s vozidlem tovární značky Škoda Yeti, registrační značky xxxxxxxx ve směru z obce Hýskov na obce Chyňava. Za jízdy byl připoután bezpečnostním pásem. Vozidlo bylo po technické stránce v pořádku. Dále uvedl, že řidičský průkaz na skupinu B vlastní cca 16 let.

K nehodě uvedl, že při jízdě na konci obce Hýskov viděl vyjíždět vozidlo zprava z vedlejší ulice. Vozidlo odbočovalo ve směru na centrum Hýskova. Řidič po najetí do svého jízdního pruhu zatácel stále vlevo do jeho jízdní dráhy.

Dále Radek K. uvedl, že na jízdu řidiče druhého vozidla reagoval brzděním a troubením, ale střetu nedokázal zabránit. Nehodu ohlásil na linku 158, jelikož došlo k poškození dopravního značení.

K zavinění dopravní nehody Radek K. uvedl, že za nehodu může řidič druhého vozidla, protože přešel do jeho jízdního pruhu. Radek K. zavinění na své straně vylučuje. Dále uvedl, že při nehodě nebyl zraněn a žádá zaslat vyrozumění o učiněných opatřeních na email@seznam.cz. To je vše, co k věci uvedl.

6.2.3 Výslech Romana D.

Roman D. byl v 12:40 hodin dne 7. října 2018 na služebně DI Beroun vyslechnut dle ustanovení § 61 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Roman D. po poučení k nehodě uvedl.

„Řidičský průkaz na skupinu B jsem si dělal v roce 2010, kdy jsem v roce 2013 měl vysloven zákaz řízení motorových vozidel pro všechny skupiny na dobu 12 měsíců. Po uplynutí zákazu jsem si nezažádal o navrácení řidičského průkazu.

To že nevlastním řidičský průkaz jsem si vědom. Dne 3. 10. 2018 jsem si vypůjčil vozidlo tovární značky Opel Corsa, registrační značky xxxxxxxx

od mé přítelkyně Miroslavy K.. S vozidlem běžně nejezdím. Vozidlo bylo po technické stránce v pořádku. Při jízdě jsem nebyl připoután bezpečnostním pásem. S vozidlem jsem vyjížděl z obce Hýskov ze zástavby rodinných domů. Při najetí do křižovatky se silnicí vedoucí od obce Chyňava na Hýskov jsem odbočil vlevo. Po projetí křižovatky jsem byl oslněn sluncem a s vozidlem jsem přešel mírně do protisměru, kde jelo jiné vozidlo. Při nehodě jsem nebyl zraněn.

Po nehodě jsem vystoupil z vozidla a zjišťoval zdravotní stav druhého řidiče. S druhým řidičem jsem se domluvil, že se nehoda oznámí na policii. Po příjezdu policie na místo nehody jsem měl pozitivní zkoušku na alkohol. Před jízdou jsem v čase od 11:30 do 12:00 hodin během oběda vypil 2x12°C piva. Před jízdou jsem se necítil ovlivněn alkoholem. Za dopravní nehodu můžu já, že jsem se dostatečně nevěnoval řízení vozidla. Dále bych uvedl, že celá věc mne mrzí. To je vše co k věci uvedl.,,

6.2.4 Vytěžení Miroslavy K.

Miroslava K. byla v 13:30 hodin dne 7. října 2018 vytěžena jako majitelka vozidla Opel Corsa, kdy svěřila řízení vozidla Romanu D., který dle zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích nespĺňuje podmínky pro řízení motorového vozidla. Miroslava K. ke skutečnosti, že Roman. D. nevlastní řidičské oprávnění, do dnešního dne nevěděla a z toho důvodu mu vozidlo půjčila. Tento přestupek byl s Miroslavou K. vyřešen příkazem na místě.

Následně byl spisový materiál, který obsahoval oznámení přestupku, úřední záznamy zúčastněných, protokol o dopravní nehodě, plánek nehody (viz příloha č. 1), fotodokumentaci dopravní nehody, výpis z evidenční karty řidiče Romana D., záznamy o dechových zkouškách a kalibrační protokoly přístroje Dräger, zaslán na Městský úřad v Berouně, odbor správní a obecní živnostenský úřad, oddělení přestupků a správních deliktů, k projednání.

Závěr

Lze konstatovat, že bylo dosaženo cíle vytyčeného v kapitole této práce. Byly prezentovány a objasněny moderní metody a postupy, které dopravní policisté využívají při dokumentaci a zjišťování dopravních nehod. Dále byla seznámena odborná veřejnost s vybavením výjezdových vozidel a s metodami, kterých policisté pro vyřešení nehod v současné době využívají.

Práce byla zaměřena také na zpracování dopravních nehod policistou Dopravního inspektorátu Policie ČR v Berouně. Autorka v úvodní části veřejnost nejprve seznamuje s technickým vybavením vozidel policistů vyšetřujících dopravní nehody a vysvětlením základních pojmů souvisejících s dopravní nehodou. V další části je provedeno základní rozdělení dopravních nehod a postupy při jejich zpracování. K dosažení cílů autorka využila metody analýzy a syntézy, sběru dat z odborné literatury, metody matematické, statistické i metody grafické a v neposlední řadě poznatků z osobní praxe.

Vzhledem k tomu, že vozidel na komunikacích přibývá a tím přibývá i dopravních nehod a v blízké budoucnosti tomu nebude jinak. Policisté Dopravního inspektorátu se snaží působit preventivně na účastníky provozu a to již na ty nejmenší. DI PČR Beroun pořádá dopravní přednášky nejen na základních školách, ale již v mateřských školách (fotky z přednášky - příloha č. 3), kde se snaží již nejmenším dětem vštípit, jak se pohybovat na komunikaci. Následně si děti, za přítomnosti policistů, formou hry mohou vyzkoušet jízdu na jízdním kole, a speciálně vytvořeném dopravním hřišti, které pro ně nechalo postavit město Beroun.

DI PČR Beroun se při silničních kontrolách zaměřují na „mladé“ řidiče s praxí do 1 roku, neboť tito nezkušení řidiči nabývají mylného dojmu, že perfektně ovládají řízení vozidel a svou bezohlednou jízdou ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky provozu. Těmto mladým řidičům se DI PČR Beroun věnuje i ve spolupráci s autoškolou, kdy někteří policisté v autoškolách vyučují a připravují začínající řidiče na provoz na pozemních komunikacích.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s.84.
2. CHMELÍK, Jan. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 536 s. ISBN 80-86898_36-9
3. MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika*. Praha : 1. Vyd.C.H. Beck, 2001. 512s. ISBN 80-7179-362-0
4. PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6
5. PORADA, Viktor. *Kriminalistika*. Brno : CERM, 2001. 746 s. ISBN 80-7204-194-0
6. JAGER, Josef. *Kriminalistika, základy soudního lékařství*. Brno : Ministerstvo vnitra ČR, 1997, 35s.
7. JAGER, Josef. *Kriminalistika, místo činu*. Brno : Ministerstvo vnitra ČR, 1996, 96s.
8. BRYCHTA Jiljí, NOVÁK Jindřich. *Ohledání místa dopravní nehody*. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1999. 63s.
9. Policie České republiky. *Plicie České republiky/Police of the Czech Republic*. 2. vydání. Praha : Policejní prezidium České republiky, 2017. 151s. ISBN 978-80-270-0664-9.
10. HLAVÁČEK Jan, PROTIVENSKÝ Miroslav a kolektiv. *Praktická kriminalistika*. Praha : Kriminalistický ústav Praha Policie České republiky, 2006. 240s.
11. MACHUTOVÁ Marcela, Broncová Dagmar. *Historie dopravní policie*. Praha : Milpo media, 2009. 160s. ISBN 978-80-87040-14-0
12. VICHLENDÁ, Milan a kolektiv. *Kriminalistika I. Díl*. Holešov : Tiskárna SPŠ MV v Holešově, 2003. 147s.
13. SADECKÝ, Zdeněk. *Zásady bezpečné jízdy služebním vozidlem*. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 2000. 148s.

Elektronické zdroje

1. Týdeník policie, *Obrázek služebního vozidla*. [online], [cit. 12. 2. 2019]. Dostupné z WWW: https://tydenikpolicie.cz/kralovehradecka-policie-obdrzela-83-novych-dopravnich-prostredku/?fbclid=IwAR1R9WEB_kzt88MfYknHFT_Z9HQwOSdo_CQ9nX461GhBN51oEZIVCHEYIAcY
2. POLICIE. *Statistika dopravních nehod*. [online], [cit. 16. 3. 2019]. Dostupné z www : <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
3. IBESPS, *Připoutejte se prosím*. [online], [cit. 17. 4. 2019]. Dostupné z Www : <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Pripoutejte-se,-prosim>
4. IDNES, *Nová povinná výbava aut podle EU zahrnuje černou skříňku a hlídač jízdy v pruh*. [online], [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z Www : https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/cerna-skrinka-bezpecnost-silnicni-provoz-evropska-unie-povinna-vybava-unava-ridic.A190327_134146_automoto_taj

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. [online]. [cit.12. 4. 2019]. Dostupné také z WWW: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
2. ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. [online]. [cit. 12. 4. 2019]. Dostupné také z WWW: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
3. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354-464. [online]. [cit.12. 4. 2019]. Dostupné také z WWW: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Seznam zkratek

ABS – anti-lockbraking systém

AED- automatický externí defibrilátor

ASR – antriebsschlup-fregelung

DN – dopravní nehoda

ESP – electronic stability programme

EU – evropská unie

MBP – mobilní bezpečná platforma

PČR – policie české republiky

SDN – skupina dopravních nehod

ZZS - zdravotnická záchranná pomoc

Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obrázek č. 1 - Služební vozidlo VW Transporter určené výjezdu k DN

Obrázek č. 2 - Dräger

Obrázek č. 3 - DrugWipe5S.

Obrázek č. 4 - Pohled na místo DN

Obrázek č. 5 - Pohled na rozbité čelní sklo

tabulka č. 1 - Nehody podle zavinění v ČR za rok 2018

tabulka č. 2 - Hlavní příčina nehody

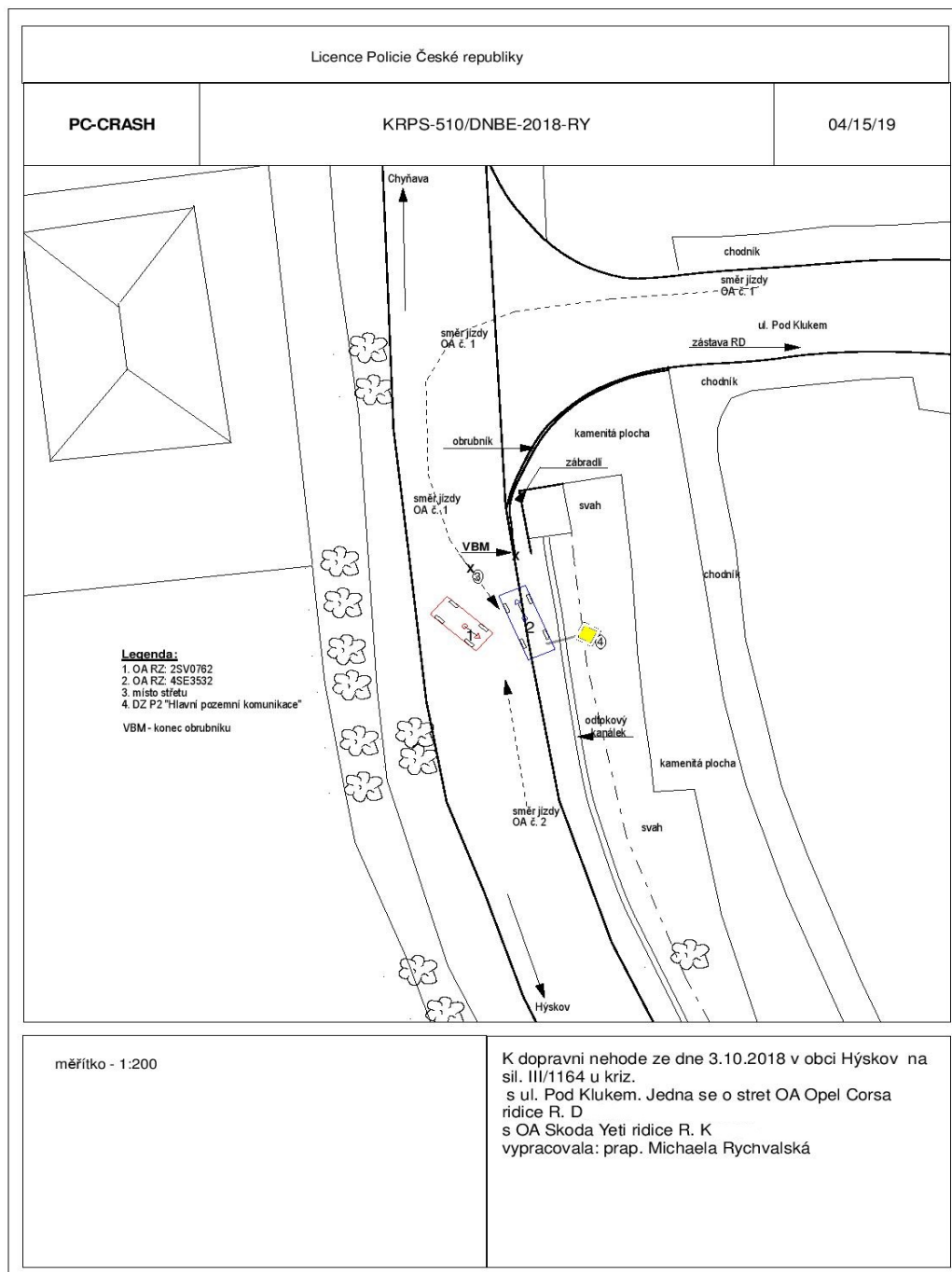
tabulka č. 3 - Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

graf č. 1 - Vývoj počtu nehod a jejich následků za rok v ČR od r. 1961

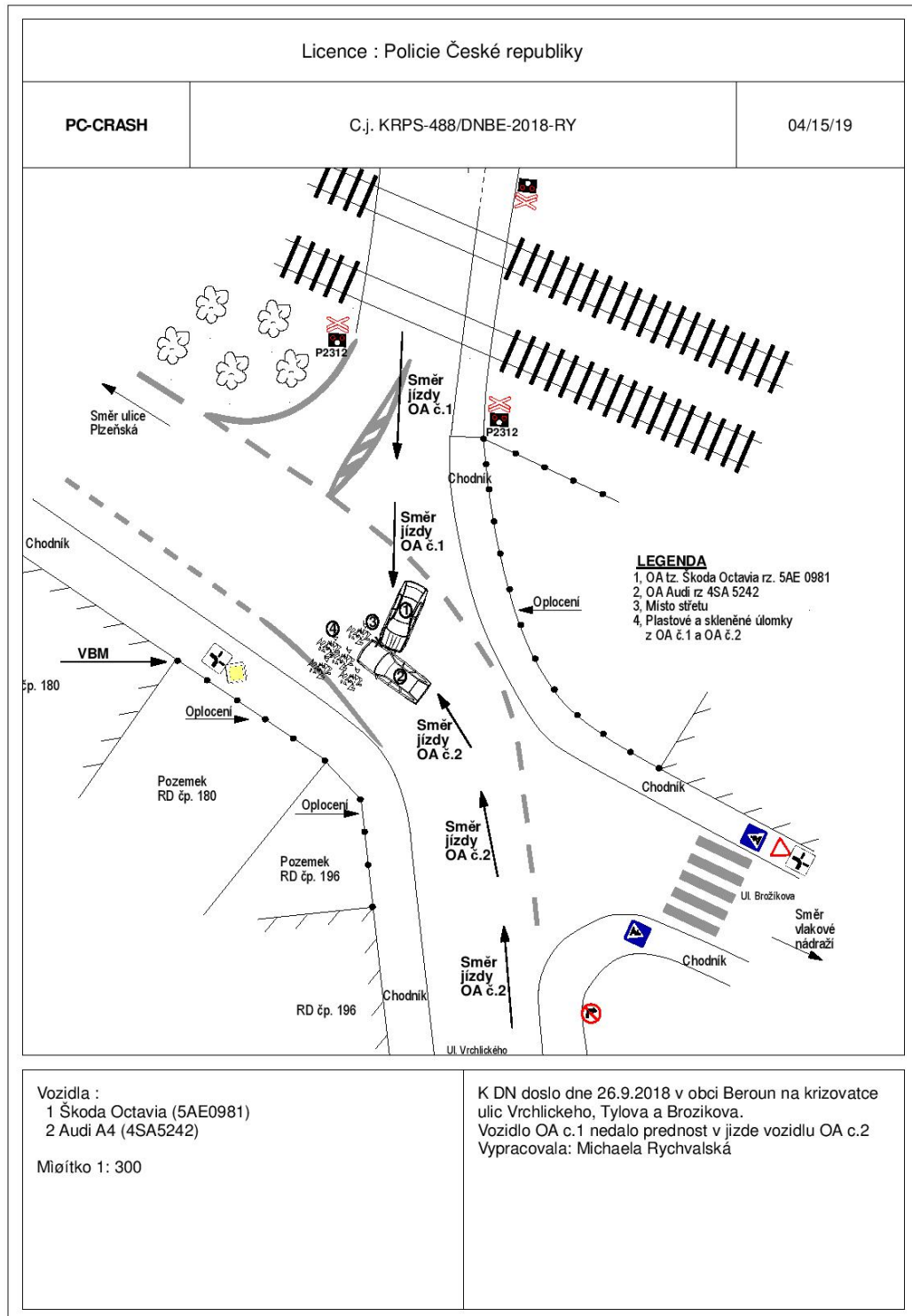
graf č. 2 – Vývoj počtu usmrcených osob od roku 1961

Přílohy

Plánek č. 1 – K dopravní nehodě v obci Hýskov



Plánek č. 2 – K dopravní nehodě v obci Beroun (ilustrace plánu náročnějšího na zpracování)



Obrázek č. 4 - MŠ Jince, výklad k dopravním značkám



Obrázek č. 5 – MŠ Jince, Výklad k výbavě jízdního kola

