

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**VYŠETROVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD
CYKLISTŮ**

Autor práce: Milan Sakala, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Milan Sakala, DiS.
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

NÁZEV BAKALÁŘSKÉ PRÁCE: Vyšetřování dopravních nehod cyklistů

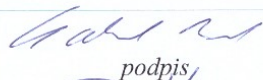

NÁZEV BAKALÁŘSKÉ PRÁCE V ANGLICKÉM JAZYCE: Investigation of Traffic Accidents Involving Cyclists

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):
PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

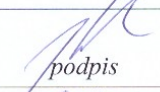


Datum zadání bakalářské práce: květen 2023

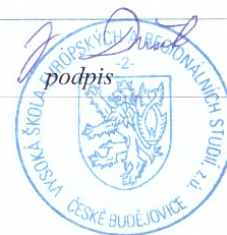
CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE:

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza zkušeností příslušníků Policie České republiky Územního odboru Olomouc s vyšetřováním dopravních nehod s přímou účastí cyklistů. Vedlejším cílem bakalářské práce je charakterizovat znalosti cyklistů týkajících se dopravních nehod a zásady vyšetřování dopravních nehod příslušníky Policie České republiky.

Student: Milan Sakala, DiS.	30.05.2023 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	30.4.2023 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23.5.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	23.5.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	23.5.2023 datum	 podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce PhDr. Štěpánovi Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

SAKALA, Milan. *Vyšetřování dopravních nehod cyklistů: bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2024. 89 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: dopravní nehoda, řidič, jízdní kolo, cyklista, dopravní výchova

Bakalářská práce se zabývá vyšetřováním dopravních nehod cyklistů. Je rozdělena na dvě části, z nichž jedna je teoretická a druhá empirická. Teoretická část je zaměřena na přiblížení základních pojmů souvisejících s vyšetřováním dopravních nehod. Obsahuje rovněž postup a specifika při vyšetřování dopravních nehod z pohledů Policie ČR včetně obsahu a náležitosti spisové dokumentace, v neposlední řadě také preventivní opatření vedoucí ke snižování nehodovosti cyklistů v České republice.

Empirická část je zpracována pomocí kvantitativního sběru dat metodou dotazníkového šetření. Anonymní dotazníkové šetření bylo zaměřeno na řidiče motorových i nemotorových vozidel, jakou zkušenost mají s policejním orgánem při vyšetřování dopravních nehod a zejména na znalosti týkajících se dodržování povinností po dopravní nehodě. Také, zda mají zkušenost s řízením jízdního kola po předchozím požití alkoholu. Dotazníky byly autorem vyhodnocovány a následně byly zpracovány do přehledných grafů prostřednictvím počítačového programu Excel a Word.

ABSTRACT

SAKALA, Milan. *Investigation of Traffic Accidents Involving Cyclists: Bachelor Thesis*. České Budějovice: College of European and Regional Studies, z. ú., 2024. 89 s. Bachelor thesis advisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Keywords: traffic accident, driver, bicycle, cyclist, traffic education

The bachelor thesis deals with the investigation of the traffic accidents of cyclists. It is divided into two parts, theoretical and empirical. The theoretical part explains the basic concepts related to the investigation of traffic accidents. It also describes the procedure and the specifics of investigating traffic accidents from the perspective of the Police of the Czech Republic, including the content and requirements of the documentation file, as well as preventive measures aiming to reduce the accident rate of cyclists in the Czech Republic.

The empirical part utilises quantitative data collection implemented in the form of a survey. The anonymous survey was circulated among drivers of motor and non-motor vehicles and asked about their experience with the police in the investigation of traffic accidents and in particular about their awareness of their duties after an accident. The survey also asked whether they had experience with riding a bicycle after having consumed alcohol. The questionnaires were evaluated and processed into easy-to-read charts in Excel and Word.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Základní terminologické vymezení.....	13
2.1 Dopravní nehoda	13
2.2 Přestupek	14
2.3 Řidič	15
2.4 Pozemní komunikace	15
2.5 Jízdní kolo	16
2.6 Cyklista.....	16
3 Historie cyklistiky	18
4 Technické požadavky a povinná výbava jízdního kola.....	20
5 Povinnosti cyklisty	24
6 Prvotní neodkladné a neopakovatelné úkony.....	27
7 Statistika nehodovosti cyklistů.....	29
7.1 Nehodovost s účastí cyklistů v ČR.....	29
7.2 Nehodovost s účastí cyklistů v ČR s úmrtím	30
8 Vyšetřování dopravních nehod s účastí cyklistů.....	31
8.1 Ohledání místa DN	32
8.2 Fotodokumentace	35
8.3 Náčrtek a plánec místa dopravní nehody	36
8.4 Protokol o nehodě v silničním provozu.....	38
8.5 Protokol o dopravní nehodě s projednáním.....	39
8.6 Záznam o dopravní nehodě	40
9 Nedostatky policistů při vyšetřování dopravních nehod.....	41
9.1 Návrh řešení	42
10 Dopravní výchova jako preventivní faktor	44
10.1 Dopravní výchova ve školách.....	45

10.2	Dopravní výchova v mateřské škole	46
10.3	Dopravní výchova na základní škole	47
11	Dotazníkové šetření.....	50
12	Diskuze.....	60
	Závěr	68
	Seznam použitých zdrojů	70
	Seznam zkratek	72
	Seznam obrázků a grafů	73
	Přílohy.....	75

Úvod

Když se řekne jízdní kolo, mnoho lidí si představí aktivní zábavu ve dnech osobního volna, ve dnech dovolené nebo ve svátcích, popř. nástroj k adrenalinovému sportu, kde je potřeba prostředí i náročnější vybavení. Zájem o cyklistiku každým rokem roste ne jen u nás, ale jedná se o celosvětový narůstající trend. Silniční doprava u nás i ve světě patří k nejvíce se rozvíjejícím sektorům, která probíhá za použití dopravních prostředků, tedy i jízdních kol. Jízdní kola jsou v dnešní době nedílnou součástí silničního provozu, který se postupem času změnil z levného dopravního a pracovního prostředku na nástroj pro uspokojení společenských, adrenalinových i sportovních potřeb. V některých případech se jedná i o jakýsi módní styl a image. Lidé si však uvědomují i jiný pozitivní přínos cyklistiky. Jedná se například o časovou a ekonomickou úsporu při přemístění z jednoho místa do druhého v rámci městské a příměstské dopravy, nebo o jisté kompenzování nedostatku přirozeného pohybu. Počet jednostopých nemotorových vozidel v provozu proto roste a cyklisté jsou tak často účastníky dopravních nehod, mnohdy se zraněním nebo úmrtím. V současné době již lze díky neustálému technickému pokroku pořídit jízdní kolo, které je lehké a cenově dostupné. Technická stavba takového jízdního kola, jako je rám, odpružení i převodník umožňují pohodlnou jízdu nejen pro střední vrstvu populace, ale i pro jezdce v důchodovém věku, nebo s nějakým zdravotním hendikepem. I přes vysoce přínosný význam přináší doprava také své negativní stránky. Jedná se o jednu z nejrizikovějších činností, kterou člověk vykonává téměř každý den. Cyklisté jsou jednou z nejrizikovějších skupin na pozemních komunikacích, neboť u nich dochází k největšímu počtu zranění.

S ohledem na služební zařazení autora a jeho praxi u Policie České republiky na Dopravním inspektorátu Územního odboru Olomouc se rozhodl pro téma bakalářské práce Vyšetřování dopravních nehod cyklistu. Od nástupu k Policii České republiky v roce 2002 byl zařazen na úsek silničního dohledu uvedeného oddělení, poté od roku 2006 na vyšetřování dopravních nehod, kde denně vyšetřoval nehody nejen motorových vozidel, ale i jednostopých vozidel nemotorových, mezi které patří právě cyklisté. Při takových nehodách docházelo a bohužel stále dochází nejen ke hmotným škodám, ale také ke zranění nebo úmrtí. Od roku 2020 autor působí na oddělení dopravního inženýrství, kde je jeho náplní mimo jiné vytvářet bezpečný dopravní prostor a tím přispívat ke snižování dopravní nehodovosti v okr. Olomouc. V praxi se proto setkává

více než ostatní s rizikovým chováním nejen cyklistů, ale i ostatních účastníků silničního provozu.

I přesto, že slovo dopravní nehoda slyšíme dnes a denně téměř na každém kroku cestou různých sdělovacích prostředků, stále je malé množství účastníků v silniční dopravě, kteří nevědí co dělat, pokud se jim taková událost stane. Mnohokrát z jejich vysvětlení vyplynulo, že tuto zkušenost měli poprvé a do osudného okamžiku byli přesvědčení, že by se jim taková událost nikdy nemohla stát.

Pokud k dopravní nehodě dojde, měl by každý vědět, co v daném okamžiku udělat, jak se zachovat, nebo koho kontaktovat a poradit se. Konkrétně při dopravních nehodách s účastí cyklisty se častokrát stává, že po příjezdu na místo je jízdní kolo odklizen a převezeno jinou osobou neznámo kam. Účastníci se v těchto případech domnívají, že jízdní kolo nebude potřeba ohledávat jako důležitou stopu. Mnohdy správné jednoduché a rychlé kroky po dopravní nehodě mohou ušetřit zdraví, život, čas nebo finanční prostředky každého z nás.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza zkušeností příslušníků Policie České republiky Územního odboru Olomouc s vyšetřováním dopravních nehod s přímou účastí cyklistů. Vedlejším cílem bakalářské práce je charakterizovat znalosti cyklistů týkajících se dopravních nehod a zásady vyšetřování dopravních nehod příslušníky Policie České republiky.

V teoretické části bakalářské práce autor využívá metody literární rešerše k vybranému tématu, kde odborná literatura figuruje jako hlavní zdroj, částečně jsou zde zastoupeny elektronické a legislativní zdroje, ve které je problematika vyšetřování dopravních nehod cyklistů v nemalé míře zastoupena. Teoretická část obsahuje mimo jiné úvod do problematiky, definice základních pojmů, také vývoj dopravní nehodovosti cyklistů při dopravních nehodách, postup a specifika při vyšetřování z pohledů Policie ČR včetně obsahu a náležitosti spisové dokumentace, v neposlední řadě také preventivní opatření vedoucí ke snižování nehodovosti cyklistů v České republice.

V praktické části byla zvolena výzkumná metoda dotazníkového šetření, která je považována za jednu z nejpoužívanější. „Dotazník můžeme charakterizovat jako soubor předem připravených logicky uspořádaných položek (otázek), které jsou respondentovi (dotazovanému) předkládány v písemné podobě. Dotazníkem lze zkoumat názory, postoje a znalosti jedinců ke zkoumanému problému.“¹ Ke zjišťování názoru náhodné skupiny respondentů ve věku od 16 let a výše byl vytvořen anonymní dotazník, který obsahuje celkem 17 otázek, přičemž všech 17 otázek je formou jedné předem nabídnuté odpovědi, u otázky 17 měl také možnost respondent vyjádřit písemně svůj názor volnou nepředepsanou formou. Dotazník byl autorem rozdán v papírové formě rodičům v Mateřských školách v Olomouci, klientům tetovacího salónu Anfas v Olomouci a zaměstnancům společnosti Husqvarna Manufacturing CZ s.r.o. ve Vrbně pod Pradědem. Celkem bylo osloveno 110 respondentů, z nich dotazník dokončilo 91 respondentů. Poté byly dotazníky vyhodnoceny a výsledky přeneseny do přehledných grafů, prostřednictvím počítačového programu Excel a Word, které jsou součástí praktické části bakalářské práce.

¹ BORUVKOVÁ, J. *Základy statistiky : dotazníkové šetření : studijní text*. Jihlava : Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2013. s. 13.

Následně byla použita v praktické části při vyhodnocování dotazníkového průzkumu metoda komparační a metoda teoretické analýzy. Odpovědi jednotlivých respondentů byly podrobně vyhodnoceny v části diskuze, kdy autor v této kapitole mimo jiné také podrobně srovnává výsledky vyplývající z dotazníku.

2 Základní terminologické vymezení

V této kapitole autor vymezení základní pojmy jako: dopravní nehoda, přestupek, řidič, pozemní komunikace, jízdní kolo, cyklista.

2.1 Dopravní nehoda

Dopravní nehody jsou bohužel jedním z nejhorších průvodních jevů procesů dopravy, který je na druhé straně tak zásadním předpokladem vývoje moderní společnosti. V dnešní době je potřeba stále více dopravních prostředků a více dopravních cest, aby zboží i osoby byly rychleji a efektivněji přepraveny. A protože jsou lidé bohatší, roste i objem přepravy lidí k uspokojení osobních potřeb, kde efektivita často není důležitá (přednost využívání individuální dopravy před hromadnou). Jen pro zajímavost, k prvnímu usmrcení chodce při dopravní nehodě se v roce 1896 stala Bridget Driscollová. Auto ji porazilo na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí osm kilometrů v hodině. Již v té době se lidé chytali za hlavu a dotazovali se, co bude za pár let, až vozy pojedou rychlostí patnáct, nebo dokonce třicet kilometrů v hodině. Odpověď byla tehdy taková, že automobil by mohl zabít denně na světě i tři lidi. Koroner, který zkoumal tělo Bridget Driscollové, prohlásil, že doufá, že se taková věc nebude nikdy opakovat. Ve stejný rok však zahynul v New Yorku po srážce s automobilem i první cyklista².

Bohužel dnešní skutečnost je daleko otřesnější. Umírají tisíce lidí, zranění se s následky často a složitě vyrovnávají celý život a hmotné škody jen rostou. Dle ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů je dopravní nehoda 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. Dopravní nehodu je možno také chápat jako nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek. Za výchozí bod každé dopravní nehody je považována skutečnost, že událost je na dopravní cestě, je charakteristická svým následkem a je nepředvídatelná, avšak předvídatelná. Ono uvedené předvídaní je z teoretického hlediska možné v rovině předvídaní reálného a předvídaní abstraktního. Současně je každá dopravní nehoda

² HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. s. 9.

charakteristická dvěma komponenty, a sice nehodovým jednáním a nehodovou událostí. Za nehodové jednání je pokládáno jednání účastníka dopravy, který svým konáním nebo opomenutím způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je pokládán konkrétní projev dopravní nehody (např. srážka, náraz, pád, havárie, obecné nebezpečí apod.). Mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí musí existovat příčinná souvislost³.

Silniční dopravní nehody bychom mohli dělit na:

- havárie – na dopravní nehodě má účast pouze jedno silniční vozidlo (např. vyjetí jízdního kola ze zatačky do pole),
- srážka – střet dvou nebo více účastníků v silničním provozu, z nichž alespoň jeden řídil silniční vozidlo, může jít o náraz čelní, boční, náraz zezadu, náraz dopravního prostředku do pevné překážky, střet dopravního prostředku s chodcem nebo zvířetem,
- jiné nehody – nelze je jejich charakterem zařadit do kategorie srážek nebo havárií (např. vypadnutí z jedoucího vozidla)⁴.

2.2 Přestupek

Dne 1. 7. 2017 vstoupil v účinnost zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“). Tento zákon velmi zjednodušil, upřesnil a sjednotil problematiku správní odpovědnosti (odpovědnosti za přestupek jako jeden z druhů správních deliktů) a poskytl komplexní obecnou právní úpravu správní odpovědnosti, která až do vydání tohoto zákona zcela chyběla. Charakteristikou takové odpovědnosti za přestupky je, že je uplatňována na úrovni správních orgánů a to tehdy, jestliže dojde či opakovaně dochází k porušování správně právních předpisů⁵.

„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

³ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 17-18.

⁴ PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 112.

⁵ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání. 4. doplněné vydání*. Praha: Eurounion, 2008. s. 310.

⁶ BOHADLO, D. a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s komentářem. 2. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. s. 35.

Z hlediska silniční dopravy bývá pachatelem některý z účastníků provozu na pozemních komunikacích, mezi které řadíme každého, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Tím bývá především osoba řídící motorové nebo nemotorové vozidlo či tramvaj, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce zvířat, provozovatel vozidla nebo i spolujezdec⁷.

2.3 Řidič

Řidič je nejrizikovější část dopravního systému. Ze statistik zjištění vyplývá, že řidič motorových vozidel zavíní přes 90 procent všech dopravních nehod. Řidič je tedy v rámci silničního provozu nejrizikovějším a nejvíce selhávajícím článkem řetězce celého systému. Člověk sedící za volantem zůstává, přes vysokou úroveň současné techniky, stále nejsložitější částí uvedeného systému⁸. Řidič je nositelem odpovědnosti, i když člověk řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní a pasivní bezpečností, po kvalitních dopravních cestách s odpovídajícím dopravním značením, v hustém městském provozu i mimo něj, za příznivých nebo problematických povětrnostních podmínek, vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silniční dopravy⁹.

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“¹⁰

2.4 Pozemní komunikace

Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, se za pozemní komunikaci považuje dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace dělíme na dálnice, silnice (silnice I, II a III třídy), místní komunikace (místní komunikace I, II, III a IV třídy) a účelové komunikace (veřejně přístupné, veřejně nepřístupné, přístupné pouze v rozsahu a způsobem, jaký stanoví vlastník). O zařazení komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace

⁷ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 42 novel)*. Praha: Tisk Sprint, 2017. s. 271.

⁸ PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 85.

⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005, s. 13.

¹⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. vydání*. Praha: Leges, 2018. s. 7.

rozhoduje příslušný silniční správní úřad a to na základě jejího určení, významu a dopravně technického stavu¹¹.

2.5 Jízdní kolo

Jízdním kolem se rozumí vozidlo se dvěma koly, které je poháněno výhradně nebo převážně svalovou energií osoby jedoucí na tomto vozidle, a to zejména prostřednictvím pedálů¹².

Jízdní kola dělíme na městské a trekingové kolo (jízdní kolo navržené pro provoz na pozemních komunikacích, především jako prostředek pro přepravu nebo pro rekreační účely), dodávkové jízdní kolo (jízdní kolo především navržené pro přepravu zboží), skládací jízdní kolo (jízdní kolo, jehož konstrukce umožňuje složení do kompaktního tvaru usnadňujícího přepravu a skladování), horské jízdní kolo (jízdní kolo navržené pro použití na nerovném terénu mimo komunikace, na veřejných komunikacích a veřejných cestách; je vybaveno vhodně zesíleným rámem a dalšími součástmi, obvykle s širokými pláště se záběrovým dezénem a s širokou škálou převodovek), závodní jízdní kolo (jízdní kolo, které je určeno pro amatérské vysokorychlostní jízdy na veřejných komunikacích a které má sestavu řízení s více polohami úchopu, které umožňují aerodynamickou polohu jezdce, vícerychlostní převodový systém, šířku pláště nejvýše 28 mm a maximální hmotnost zcela smontovaného jízdního kola 12 kg), tandemové jízdní kolo (jízdní kolo pro dva nebo více jezdců, jejichž sedla jsou uspořádána za sebou), jízdní kolo pro mládež (jízdní kolo určené k jízdě na veřejných komunikacích, používané mladými lidmi o hmotnosti menší než 40 kg, s maximální výškou sedla 635 mm nebo více, ale méně než 750 mm)¹³.

2.6 Cyklista

Cyklista je rovněž účastníkem silničního provozu, a to jako řidič nemotorového vozidla. Přestože nemusí vlastnit na jízdní kolo žádný řidičský průkaz, musí znát v potřebné míře pravidla silničního provozu a při jízdě po silnici nebo po stezce pro cyklisty se jimi řídit. Rovněž pro něj platí základní pravidla pro pohyb v dopravě, a sice ohleduplnost a opatrnost. Jízda pod vlivem alkoholu je stejně nepřipustná jako u řidičů

¹¹ KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem. I. Vydání*. Praha: C.H. Beck, 2021. s. 4-7.

¹² FILLER, V., MOTÝL, J. *Městem na kole - příručka městského cyklisty*. Praha: Vydavatelství Grada Publishing a.s., 2018. s. 11.

¹³ SOULEK, I., MARTINEK, K. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada Publishing, 2000. s. 15-16

motorových vozidel. Při jízdě na kole nesmí cyklista vést ruční vozík ani psa na vodítku. Cyklista také musí mít své jízdni kolo řádně vybaveno, tak aby měl zajištěnu bezpečnou jízdu a v případě snížené viditelnosti, aby nejen viděl na cestu, ale byl také řádně vidět. Dobrý technický stav kola a jeho výbavu musí splňovat nejen jízdni kolo pro turistickou jízdu za krásami přírody, ale i kolo používané při cestě v obci na nákup či do práce¹⁴.

Konkrétní pojem cyklista však žádná norma podrobně nevykládá, nebo kdo je vlastně za cyklistu považován. I přesto však např. zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, hojně tento pojem používá. Jsou zde vymezeny práva a povinnosti, které cyklista má.

¹⁴ BESIP, *Jízda na kole ve městě* [online]. © 2024 BESIP [cit. 2024-01-15]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Senior-cyklista/Jizda-na-kole>>.

3 Historie cyklistiky

Z hlediska vývoje lidstva je historie cyklistiky poměrně mladá i když první zmínky o něčem, co velmi vzdáleně připomíná kolo, pocházejí již z dob rozkvětu sumerské kultury¹⁵.

Vznik jízdního kola je připisován baronu Ludwigu von Draisovi z Bádenska. Tento lesník se zajímal také o fyziku a mechaniku. Dne 12. 6. 1817 sedl na svůj velocipéd a urazil vzdálenost 15 km za jednu hodinu. Toto kolo však nebylo poháněno šlapáním, jak je známo dnes, ale odrážením nohou od země. Lze si to představit jako určitý druh běhu vsedě. Jako toto první jízdní kolo tak i všechna další byla dřevěná a říkalo se jim „draiseny“. Roku 1861 však v Paříži napadlo mechanika Ernesta Michauxe jízdní kolo technicky upravit, tedy připevnit na přední kolo draiseny kliky a šlapky, toto kolo osamostatnit a připojit k němu dozadu menší kolo pro snazší udržení rovnováhy. Změnil se tak vzhled kola. I toto kolo bylo ze dřeva a teprve po dalších sedmi letech, tedy r. 1868 vyrobili otec a syn Michauxové tutéž konstrukci z kovu. V roce 1861 byly vyrobeny pouze dva šlapací velocipédy, ale v roce 1869 jich bylo dokonce 50 000 kusů ročně. Dne 30. 5. 1868 byl v Paříži uspořádán první závod cyklistů na světě. Závodilo se v parcích, na dostihových dráhách a na prašných silnicích. První závod na silnici mezi městy Paříž a Rouen dlouhý 126 km se konal dne 7. 11. 1869 a přihlásilo se do něj 300 závodníků. Jak se kolo neustále zdokonalovalo, popularizovalo a zlevňovalo, jezdilo na něm stále více lidí. Dělníci do práce, lidé na výlety a začalo se také závodit. Vznikla tak dráhová a silniční cyklistika. Jízda na špatných silnicích nebyla nijak příjemná, poněvadž kola měla převážně kovová kola. Dne 20. 5. 1903 vypsali dva francouzští novináři etapový závod dlouhý 2 400 km jménem Tour de France. Tento se jezdí dodnes¹⁶.

¹⁵ SOULEK, I., MARTINEK, K. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada Publishing, 2000. s. 9.

¹⁶ CIHLÁŘ, J. *Cyklistika pro každého*. Praha: Olympia, 1991. s. 9-11.

Obr. 1: První jízdní kolo, které se jmenovalo draisena¹⁷.



Prvním krokem k pohodlnější jízdě byl Goodyearův vynález vulkanizace surového kaučuku. Pneumatika byla vynalezena dvakrát. Poprvé to bylo v roce 1845 Thomsonem, avšak jeho patent upadl v zapomenutí. Znovu byla sestrojena anglickým zvěrolékařem Dunlopem. Roku 1891 sestrojil ve Francii Michelin první snímatelnou pneumatiku. Tak jak se kolo neustále zdokonalovalo, popularizovalo a zlevňovalo, tak se dostávalo do širších mas. Začalo fungovat i jako prostředek, kterým dělníci dojížděli do práce a vznikaly cyklistické dělnické kluby. Kolo se také stávalo vyhledávaným prostředkem pro výlety do přírody¹⁸. Je na místě zmínit ekologický charakter kola, které neznečišťuje ovzduší. Na začátku devadesátých let, odkdy je možno sledovat renesanci cyklistiky u nás, byl ještě nedostatek kol všech typů, zejména závodních. V současné době je možno potvrdit, že trh je naplněn, kol je dostatek.

¹⁷ EMBACHER, M. a kol. *Cyklopedie. 90 let moderního designu jízdních kol* [online]. © 2011, poslední aktualizace 11.06.2016 [cit. 2023-12-25]. Dostupné z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/wiki/Draisina>>.

¹⁸ SOULEK, I., MARTINEK, K. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada Publishing, 2000. s. 10.

4 Technické požadavky a povinná výbava jízdního kola

Důležitou povinností každého cyklisty je užití jízdního kola, jež splňuje technické požadavky pro provoz na pozemních komunikacích. Dle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je jízdní kolo nebo koloběžka, technicky nezpůsobilé, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Dále zákon za nezpůsobilé považuje takové jízdní kolo, které nesplňuje technické požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, jde-li o vozidlo, jehož technická způsobilost nepodléhá schválení¹⁹.

Z hlediska vybavenosti jízdního kola je možno tuto kategorií rozdělit do tří skupin. Jedná se o povinné vybavení, vybavení pro jízdu za snížené viditelnosti a doporučené vybavení. V obrázku níže je vyobrazeno, jak nejlépe jízdní kolo vybavit z preventivního i bezpečnostního hlediska.

Obr. 2: Povinná výbava jízdního kola²⁰.



¹⁹ WEIGL, O. *Autoškola*. Praha: Albatros Media a.s., 2016. s. 91-92.

²⁰ BESIP, *Povinná výbava jízdního kola* [online]. © 2024 BESIP [cit. 2024-01-10]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Povinna-vybava-jizdniho-kola>>.

Bezpečností cyklistů se mimo jiné nevěnuje pouze Policie České republiky v rámci bezpečnostních akcí, nebo preventivních programů v mateřských školách a základních školách. Této problematice se také ve velké míře věnuje organizace BESIP, která pořádá své různé programy, nebo je součástí mnoha konferencí týkajících se bezpečnosti v silničním provozu se zaměřením mimo jiné také na cyklisty. Při současné policejní praxi na Dopravním inspektorátu v Olomouci, oddělení dopravního inženýrství měl autor možnost se v minulosti takových konferencí také účastnit, přičemž zástupci této organizace svou přednáškou vždy potvrdili, že této kategorií věnují velkou pozornost a že jim na bezpečnosti cyklistu záleží. I přes veřejně dostupné internetové stránky BESIP tak lze dohledat, jak by jízdní kolo mělo být vybaveno.

Povinné vybavení jízdního kola:

- dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdového účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),
- zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,
- matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
- zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40

mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250-900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

- přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- odrazkami oranžové barvy (autožlut) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti,
- na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti a výbava zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

- světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítílnou bílé barvy s přerušovaným světlem,

- zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odst. 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,
- zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 h bez přerušení²¹.

Obecně platí při snížené viditelnosti, že cyklista musí mít své jízdní kolo řádně vybaveno, tak aby měl zajištěnu bezpečnou jízdu a v případě snížené viditelnosti, aby nejen viděl na cestu, ale byl také řádně vidět. I přesto, že někteří cyklisté nepoužívají za jízdy osvětlení ani za snížené viditelnosti a ani v noci, je možno narazit i na opačný jev. Jsou cyklisté, kteří osvětlení používají neustále a za každých klimatických podmínek. Nutnost osvětlení je dle pracovních materiálů v autoškolách jako zásada defenzivní jízdy. Lze si všimnout, že když řidič jede proti slunci a je oslněn sluncem, je lépe vidět osvětlené vozidlo oproti neosvětlenému. Také řidič s vozidlem tmavé barvy, je vždy méně viditelný než vozidla se světlou, výraznější barvou²².

²¹ BESIP, *Povinná výbava jízdního kola* [online]. © 2024 BESIP [cit. 2024-01-10]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Povinna-vybava-jizdniho-kola/>>.

²² WEIGL, O. *Autoškola*. Praha: Albatros Media a.s., 2016. s. 116.

5 Povinnosti cyklisty

V případě povinností jsou v zákonech některé body, které mnoho cyklistů nezná a stále je porušuje. Jejich porušení nebo nedodržení přispívá k nehodovosti se zraněním. Jedna z takových povinností je, že cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě. Nejohroženější část těla cyklisty představuje hlava, jejíž zranění mívá obvykle velmi vážné až smrtelné důsledky. Odborné studie dokazují, že smrt na následky zranění hlavy způsobené pádem z kola může nastat již při rychlosti 11 km za hodinu²³. Mnohokrát v praxi lze registrovat, že cyklisté mladší 18 let na hlavě nemají nasazenou žádnou přilbu, v některých případech pouze její imitaci, která se nedá ani zapnout. Není výjimkou, že cyklisté používají opakovaně helmu, která již několikrát upadla na vozovku. Někteří výrobci přitom nabízejí možnost kontroly helmy po pádu, ale v každém případě je lepší ji po jakémkoli pádu vyměnit. Je to z toho důvodu, že pěna uvnitř helmy se při pádu deformuje, a tím absorbuje náraz. Po nárazu se pěna do své původní polohy nevrátí²⁴. Cyklistická přilba může být v kritické situaci onou pomyslnou tenkou hranicí mezi životem a smrtí. Ovšem i přilby se vyvíjejí, cyklisté tak možná budou mít zanedlouho k dispozici nafukovací helmu, jež ochrání jejich hlavu ještě účinněji a navíc poskytne účinnou ochranu i jejich šíji.

Uvedená povinnost používat přilbu není samoúčelná. Národní i zahraniční statistiky jasně dokazují, že:

- cyklistická přilba snižuje riziko vážného zranění hlavy o 69 procent,
- v případě zranění smrtelného se jedná o 65 procent,
- němečtí a rakouští dopravní experti se shodují, že k asi 20 procentům smrtelných a těžkých zranění cyklistů by nemuselo dojít, pokud by bylo povinné používání cyklistické přilby pro všechny, bez ohledu na jejich věk,
- na základě provedeného výzkumu dospělo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., k závěru, že v České republice mohlo 37 procent usmrčených cyklistů žít, pokud by řádně použili cyklistickou přilbu.

²³ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích s komentářem 2. vydání*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2011. s. 136.

²⁴ MILSON, F. *Bike manuál: vše, co potřebujete vědět o svém kole*. Praha: Grada Publishing, 2008. s. 19.

Pravidla pro povinné používání cyklistických přileb ve státech Evropské unie:

- Rakousko – všechny osoby mladší 12 let,
- Česká republika – všechny osoby mladší 18 let,
- Estonsko – všechny osoby mladší 16 let,
- Finsko – platí pro všechny věkové kategorie,
- Francie – všechny osoby mladší 12 let,
- Chorvatsko - všechny osoby mladší 16 let,
- Litva – všechny osoby mladší 18 let,
- Lotyšsko – všechny osoby mladší 13 let,
- Maďarsko – pro všechny věkové kategorie mimo obec tam, kde je povolena max. rychlost jízdy vyšší než 40 km/h,
- Slovensko - všechny osoby mladší 15 let,
- Slovinsko - všechny osoby mladší 18 let,
- Španělsko – obecně všechny osoby mladší 16 let, osoby od 16 let výše na silnicích mimo obec,
- Švédsko – všechny osoby mladší 15 let.

Dodržování výše uvedených pravidel není radno podceňovat. Zahraniční dopravní policisté dovedou být nekompromisní. A navíc v případě, že cyklista utrpí úraz a bude zjištěno, že neměl na hlavě přilbu, hrozí nebezpečí, že uhradí veškeré náklady spojené s následným léčením. Ty mohou dosahovat astronomických výšek²⁵.

Další povinnost, kterou musí cyklista dodržet a která je uvedena v zákoně i učebnicích autoškole je, že „*cyklista nesmí jet bez držení řidiček, držet se jiného vozidla,*

²⁵ TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. *Vážné zranění hlavy - doména cyklistů* [online] © 2020 Tým silniční bezpečnosti [cit. 2024-02-16]. Dostupné z WWW: <<https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/128/vazne-zraneni-hlavy--domena-cyklist.html>>.

*vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.*²⁶ Mnoho cyklistů má na kole připevněný mobilní telefon a za jízdy s tímto manipulují, někteří dokonce i telefonují, čímž logicky nemohou této povinnosti dostat. S čím se každý policista zařazený na Územním odboru Olomouc, Dopravním inspektorátu na úseku skupiny dopravních nehod setkává velice často, je to, že cyklisté jezdí na svém kole po požití alkoholických nápojů. Zejména v letních měsících je tento trend populární. Cyklisté často nevědí, že se řadí z hlediska požití alkoholu do skupiny ostatních řidičů, na které se vztahuje stejné ustanovení zákona o silničním provozu, jako na řidiče motorových vozidel, kde je uvedeno, že řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky²⁷.

²⁶ WEIGL, O. *Autoškola*. Praha: Albatros Media a.s., 2016. s. 34.

²⁷ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013. s. 24.

6 Prvotní neodkladné a neopakovatelné úkony

Neodkladné a neopakovatelné úkony jsou nezbytnou součástí trestního řízení. I když by se mohlo zdát, že takové úkony nemají s dopravní nehodou nic společného, opak je pravdou. I zdánlivě jednoduše vypadající dopravní nehoda se může postupným vyšetřováním dostat až do fáze trestního řízení. **Neodkladný úkon** se tedy vztahuje k okamžiku zahájení trestního řízení. Jedná se o úkon, jehož neprovedení před zahájením trestního stíhání (případně z důvodu velkého časového odstupu od skutku k trestnímu stíhání), by mohlo vést ke ztrátě nebo k nebezpečí zmaření či zničení důkazů. Mezi takové úkony lze zařadit například: zadržení podezřelé osoby, zajištění majetku, osobní prohlídku, ohledání místa činu a jiného místa, prohlídku těla a odběr krve nebo jiný obdobný úkon, odběr biologického materiálu. **Neopakovatelný úkon** se vztahuje k řízení před soudem. Jedná se o úkony, které by před soudem z nějakého důvodu nebylo možno provést. Mezi takové úkony lze zařadit například: výslech svědka, osoby mladší 15 let, dále také výslech osoby, která umírá, její život je vážně ohrožen, osoba je ve velmi vysokém věku nebo vážně nemocná, odjíždí na dlouhodobý pobyt do zahraničí a podobně, výslech znalce²⁸.

Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody jsou takové úkony, které hlídka Policie ČR, zejména DI PČR provádí ihned po příjezdu na místo dopravní nehody. V mnoha případech se jedná o jakoukoli hlídku Policie ČR, která se na místo dostaví jako první, nemusí se tedy prioritně jednat pouze o hlídku z Dopravních inspektorátu Policie České republiky. Prvotní a neopakovatelné úkony, které by měla provést hlídka Policie ČR jsou uvedeny mimo jiné v Pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 v článku 50, který upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Mezi prvotní a neodkladné opatření prováděné na místě dopravní nehody podle PPP č. 300/2020 jsou zejména:

- poskytnutí první pomoci zraněným osobám a zajištění zdravotnického ošetření, zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci (např. vyproštění osoby),

²⁸ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Neodkladné a neopakovatelné úkony* [online]. © 2024 [cit. 2024-01-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/neodkladne-a-neopakovatelné-ukony.aspx/>>.

- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (např. překážka na vozovce, únik plynu apod.),
- informovat předběžně operační středisko policie o situaci na místě dopravní nehody,
- označení místa dopravní nehody, pokud tak neučinili účastníci dopravní nehody,
- uzavření místa dopravní nehody, zajistit stopy před poškozením a zajisti jiné důkazy včetně zjištění totožnosti účastníku dopravní nehody a svědků,
- v případě nutnosti zajisti pronásledování účastníka dopravní nehody, který z místa ujel nebo utekl, v případě obavy, že by účastník nehody překročil státní hranice, zajištění součinnosti s Ředitelstvím služby cizinecké policie cestou operačního střediska policie,
- zajištění totožnosti všech účastníků dopravní nehody včetně svědků, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny,
- provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě, účastníku dopravní nehody a jejich dokladů v informačních systémech provozovaných pro účely pátrání po vozidlech a osobách prostřednictvím operačního střediska policie (popřípadě při využití jiných dostupných technických prostředků),
- ohledání místa dopravní nehody, ohledání dopravních prostředků,
- ohledání mrtvol,
- zjištění ovlivnění účastníku nehody alkoholem případně jinými omamnými látkami,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provést odklon silničního provozu,
- zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat, vyhotovení seznamu zajištěných věcí na místě dopravní nehody²⁹.

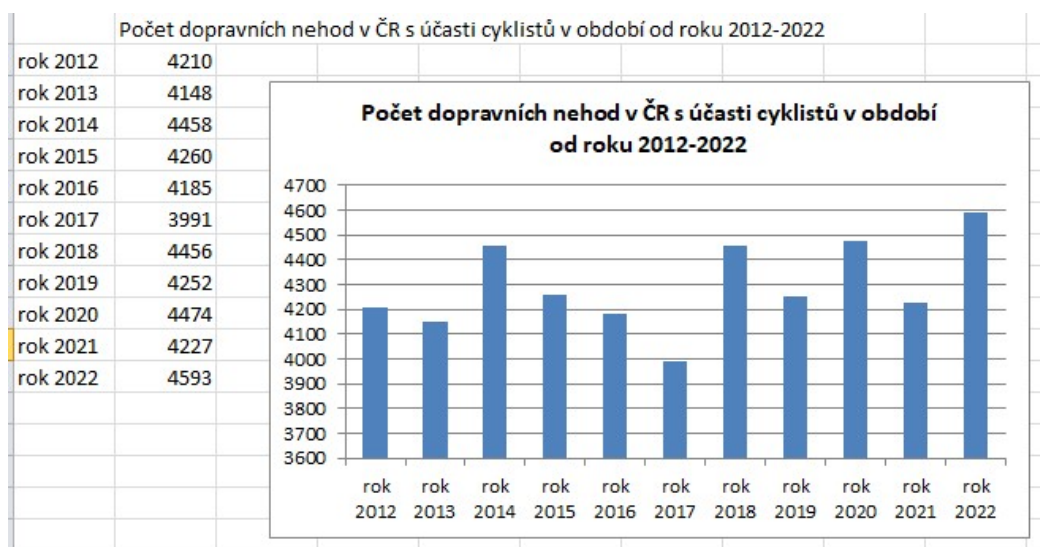
²⁹ ČESKO. Ministerstvo vnitra. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.*

7 Statistika nehodovosti cyklistů

Vzhledem k zaměření této práce a k tomu, že vysoké počty zraněných cyklistů v silničním provozu jsou chápány jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR, se bude autor snažit alespoň okrajově poukázat v této kapitole na problém narůstajících dopravních nehod s účastí cyklistů formou zjištěných a potvrzených čísel. Problematika nehodovosti cyklistů je však tak rozsáhlou kapitolou, že budou popsány pouze okrajově. Pro představu bude nejprve uvedena statistika nehodovosti cyklistů v celé ČR a poté i statistika usmrcených cyklistů v ČR za období od roku 2012-2022.

7.1 Nehodovost s účastí cyklistů v ČR

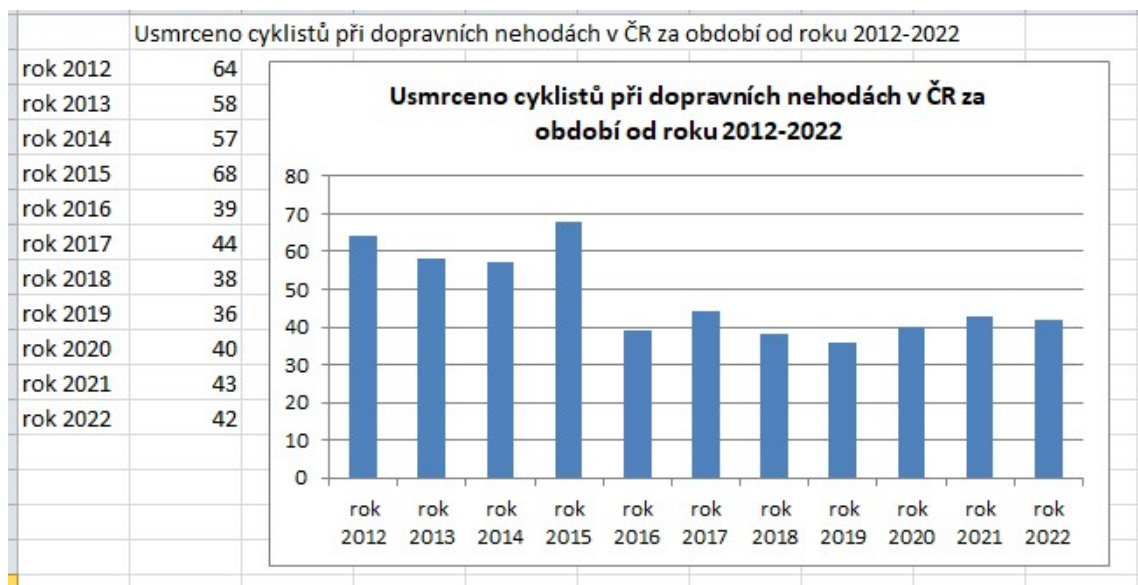
Graf 1 - Vývoj dopravní nehodovosti cyklistů v ČR za období od roku 2012 do roku 2022.³⁰



³⁰ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2022*. [online]. [cit. 2024-01-13]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistikanehodovosti-900835.aspx>>

7.2 Nehodovost s účastí cyklistů v ČR s úmrtím

Graf 2 - Vývoj dopravní nehodovosti cyklistů se smrtelným zraněním v ČR za období od roku 2012 do roku 2022.³¹



³¹ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2022*. [online]. [cit. 2024-01-13]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistikanehodovosti-900835.aspx>>

8 Vyšetřování dopravních nehod s účastí cyklistů

V České republice vyšetřují dopravní nehody jednotlivé dopravní inspektoráty a to vždy dle věcné a místní příslušnosti, tedy tam, na kterém územním odboru sídlí. Jestliže tedy dojde k dopravní nehodě například na Územním odboru Olomouc, tuto dle místní příslušnosti vyšetřuje Dopravní inspektorát Olomouc, neboť jejich působnost se vztahuje na celý okres Olomouc. Věcná příslušnost dopravního inspektorátu se vztahuje na všechny způsobené dopravní nehody, kde je známý pachatel, tak i na ty, kde je dosud pachatel neznámý. Vyšetřování silničních dopravních nehod je velmi složitý proces. Je velmi obtížné přesně posoudit situaci, stopy a výpovědi účastníku a svědků a na základě toho stanovit viníka dopravní nehody. Navíc bývají často stopy dopravní nehody zničeny v důsledku husté dopravy, popřípadě výpovědi svědků si mohou vzájemně odporovat³².

Účastník v silničním provozu se může setkat s dopravní nehodou, při které dojde:

- ke zranění nebo úmrtí, včetně hmotné škody nebo bez ní,
- pouze ke hmotné škodě,
- střetu vozidla se zvířím,
- poškození čelního skla, tedy ke škodní události.

Na dopravní nehody cyklistů se vztahují pouze první 3 kategorie z výše uvedeného. Přímo s tímto se váže povinnost vědět, kdy se musí událost oznámit, kdy nikoliv a komu takovou událost oznámit. Mnoho cyklistů s osobní účastí se z místa dopravní nehody vzdálí, odjede, nebo odejde vedle kola, protože neví, kdy na místě zůstat a po oznámení události vyčkat do příjezdu vozidla Policie ČR.

Jedná se zejména o případy, kdy:

- Dojde ke zranění nebo úmrtí.
- Při nehodě dojde na některém z vozidel, včetně přepravovaných věcí, ke škodě zřejmě převyšující částku 100.000 Kč.

³² KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, 2013. s. 157.

- Dojde ke škodě (v jakékoli výši) na majetku třetí osoby (např. k poškození zaparkovaného vozidla, přilehlé nemovitosti apod.). Třetí osobou v tomto případě nejsou leasingové společnosti, zaměstnavatelé, nebo majetek někoho z rodiny.
- Při nehodě dojde k poškození pozemní komunikace či ke zničení nebo poškození její součásti nebo příslušenství (např. dopravní značky, svodidel apod.).
- Dojde k poškození obecně prospěšného zařízení (např. přejezdového zabezpečovacího zařízení) nebo životního prostředí (např. při úniku provozních kapalin z vozidla).
- Pokud po nehodě nebudeme sami schopni (bez vynaložení nepřiměřeného úsilí) obnovit plynulost provozu³³.

Jestliže se na místo události dostaví hlídka Policie ČR, vždy provede ohledání místa dopravní nehody a poté zhodnotí, jakým způsobem dopravní nehodu zpracuje a jak bude vyšetřování pokračovat. Ohledání místa a okolí prakticky provádí vždy.

8.1 Ohledání místa DN

V předchozí kapitole a také v rámci prvotních a neodkladných úkonů autor popsal, co by mělo následovat po příjezdu na místo události. Aby byly zjištěny a zajištěny stopy a důkazy a další podstatné informace musí být místo DN tedy řádně ohledáno. Účelem ohledání místa dopravní nehody je tedy zjištění a zajištění stop, důkazů a dalších důležitých informací, které jsou nezbytné pro stanovení příčiny dopravní nehody a zjištění případného pachatele dopravní nehody³⁴. Ohledání je kriminalistická metoda, kterou se na základě bezprostředního porovnání zjišťuje, zkoumá, hodnotí a podchycuje materiální situace nebo stav objektů, majících vztah k prověřované události. Podstata ohledání tedy spočívá v tom, že se bezprostředně svými smysly poznávají fakta o události a jejím charakteru, která mají kriminalisticko-taktický a důkazní význam. Ohledání v sobě zahrnuje nejen pozorování a zkoumání, ale i postupy, kterými je dosahováno účelu ohledání, jimiž jsou zejména různá měření, popisování, srovnávání a experimentování, včetně dokumentace postupu i výsledku

³³ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích s komentářem 2. vydání*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2011. s. 118-119.

³⁴ STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. s. 71.

ohledání. V případě ohledávání místa se tento úkon nevztahuje pouze na místo, kde jsou prvotní viditelné stopy a vozidla, tedy většinou na pozemní komunikaci, vždy je potřeba prověřit celý dopravní prostor v blízkosti dopravní události. Jedná se například o místa přiléhající k vozovce jako vrostlé keře, příkopy, stromy nebo pole a lesy³⁵.

Z dlouhodobé praxe lze doporučit provádění ohledání ve třech fázích, tedy na orientační, detailní a závěrečné. Takové ohledání lze aplikovat jak na přestupkové činy, tak i na činy trestné. Orientační ohledání má za cíl se zorientovat na místě dopravní nehody, určit hranici místa ohledání, tedy místa, které souvisí s předmětnou nehodou a po tomto zmapování pak odpovědět na otázku, který způsob ohledání bude nejvhodnější pro řádné a rychlé objasnění dopravní nehody. Současně rozhoduje o prioritě zajišťování stop (např. krevní stopy cyklisty na vozovce při hustém dešti). V této fázi také probíhá výběr výchozího bodu měření, nebo je pořizována přehledná fotodokumentace. Další fází je pak ohledání detailní. Zde se provádí veškerá dostupná opatření k podrobnému ohledání objektu, předmětu a stop, které se nacházejí na místě činu. Jednotlivé stopy se pečlivě ohledávají a za tímto účelem mohou být brány z místa, zajišťují se objekty se stopami, snímají se stopy z těchto objektů, které nelze zajistit (např. stopy na sloupu veřejného osvětlení, do kterého narazilo jízdní kolo). Jako důležitý prvek je v této fázi pořizovat detailní fotografie. Po skončení orientačního ohledání se přechází do závěrečného ohledání. To spočívá např. v sepsání protokolu, vypracovávají se potřebné plánky, schémata, náčrtky. V případě zajištění jízdního kola pro znalecké zkoumání zajistí policista jeho přepravu do vhodného místa. V úplném závěru pak shrne a zkontroluje, zda došlo k dokumentaci všech zjištěných stop a zda tyto byly pečlivě zajištěné, popř. ohledané³⁶.

Důležitou součástí při stanovení příčiny dopravní nehody hraje důležitou roli původní umístění vozidel, včetně jízdních kol a to v takovém stavu a poloze, v jaké se zastavily nebo části vozidel či jejich částí dopadly na komunikaci či mimo ní bezprostředně po střetu. Není výjimkou, že hlídka policie přijede na místo události a při zjišťování prvotních informací dospěje k závěru, že s vozidlem, či předmětem již někdo z přítomných hýbal. V rámci zajištění zdraví a života osob to jsou logické kroky, kdy mnohdy složkám integrovaného záchranného systému nezbývá nic jiného, než vozidlo posunout, odstavit, či přemístit, aby bylo např. lidské tělo vytaženo a mohly tak začít

³⁵ KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. s. 46.

³⁶ KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. s. 53.

zdravotní či oživovací procesy. Život a zdraví je vždy na prvním místě. O tom, zda se tedy s vozidlem po dopravní nehodě manipuluje či ne, z velké části záleží na prvotním opatření a rozhodnutí ze strany zasahující hlídky Hasičského záchranného sboru České republiky, popř. lékaře, jestliže došlo ke zranění osob. Tato hlídka v rámci taktiky na místě dopravní nehody musí provést protipožární opatření jako je odpojení akumulátorů, nebo vyloučení přítomnosti možných iniciačních zdrojů. Také se musí prověřit stabilizace vozidla proti nežádoucím pohybům, aby se vozidlo při dalších úkonech nepohnula a nezranila zasahující osoby. V neposlední řadě se provádí opatření proti úniku provozních kapalin³⁷.

I přesto všechno je ohledání vozidel, to se týká i jízdních kol, často opomíjenou problematikou. Mnohdy dopravní situace nedovolí na místě dopravní nehody zpravidla podrobné ohledání vozidla, zejména pokud se týká jeho technického stavu, navíc mnohdy takové podrobné ohledání vyžaduje odborné znalosti, které vyšetřovatel nebo policejní orgán zpravidla nemají³⁸. V případě, že se jedná o složitější případ a ohledání vozidla si žádá podrobnější a důkladnější ohledání, toto se provádí až po zajištění a odtažení nebo přesunutí na útvar policie, nebo na místo, které určí znalec. V případě jízdních kol se jedná o místnost na útvaru policie, které je zabezpečeno. Jestliže vozidlo není potřeba přesunout z místa dopravní nehody, postačí toto ohledat na místě střetu. V takových případech se ohledání zaměřuje na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků vozidla, podrobně se popisují stopy na vozidle a jeho poškození. Ohledání musí být systematické, kdy se začíná vnější částí vozidla a poté se pokračuje podrobným popisem interiéru³⁹. Ke všem zajištěným stopám na vozidle (i na jízdním kole), které mělo účast na silniční dopravní nehodě, je potřebné zjistit, jestli jde o stopy vzniklé v příčinné souvislosti s dopravní nehodou a také jestli existuje protistopa, takzvaná vstříčná stopa a kde se nachází⁴⁰. Pro zjednodušení a zjištění závěru jak vlastně ke střetu došlo, mnohdy pomůže na místě jízdní kolo přiložit k druhému vozidlu, se kterým se střetlo. Z takového pohledu často vyplyne jasný okamžik střetu, který řidič jel z jakého směru, zda došlo k bočnímu, čelnímu nebo zadnímu střetu a také, jak došlo k deformaci části vozidel, konkrétní znázornění je na obrázku 3.

³⁷ HORNÍK, J. a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, 2021. s. 116-117.

³⁸ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 290.

³⁹ PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s.154.

⁴⁰ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 286-288.

Obr. 3: Přiložení jízdního kola k vozidlu⁴¹.



8.2 Fotodokumentace

Mezi klíčové kroky v rámci činnosti na místě dopravní nehody patří důkladná fotodokumentace, která by měla zahrnovat místo dopravní nehody a to počínaje okolím, poškozená vozidla (fotky by měly být kolmé ze všech stran ideálně s měřítkem), stopy po vozidlech (brzdová dráha, kapaliny, střepy aj.) a části vozidla, které se při DN uvolnily. Pokud jsou vozidla odtažena nebo musejí být přemístěna, je nutné vše vyznačit pro zakreslení do náčrtku a poté do plánku. Tyto informace jsou důležité pro další vyšetřování a stanovení míry zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody.

Fotografie by měli podat věrný a ucelený obraz místa dopravní nehody. Jednotlivé úseky místa dopravní nehody, stejně jako jednotlivé předměty, vozidla a stopy je potřebné fotografovat nejprve v kontextu s okolím, ve kterém se nachází a poté vyhotovit jejich detailní záběry. Vysokou informační hodnotu mají fotografie, které charakterizují vozovku, např. nepřehledné místa, rozhledové možnosti řidiče, charakteristické zakřivení vozovky, stoupání nebo klesání vozovky apod. Fotografická dokumentace musí být vyhotovena tak, aby nejdříve poskytovala celkový pohled na fotografovaný objekt a poté na jeho detaily. Zpracování fotodokumentace z místa dopravní nehody je potřebné věnovat maximální pozornost. U dopravních nehod je obvykle nejdůležitějším důkazním prostředkem, na jeho kvalitě závisí i velmi časté vypracování znaleckého posudku. Špatně provedena fotodokumentace z místa dopravní nehody jsou v trestním řízení vážné chyby, které se zpravidla nedají odstranit jiným důkazním prostředkem⁴².

⁴¹ Ze spisu PČR DI Olomouc – skupina dopravních nehod.

⁴² FELCAN, M. *Dopravné inženýrstvo I. a II. díl*. Bratislava: Akadémia Policajného sboru, 2005. s 122.

Obr. 4: Celkový výhled na místo dopravní nehody cyklisty⁴³.



Obr. 5: Pohled na poškození předního kola⁴⁴.



Obr. 6: Celkový pohled na jízdní kolo⁴⁵.



8.3 Náčrtek a plánek místa dopravní nehody

Náčrtek a plánek místa dopravní nehody musí poskytovat věrný obraz tohoto místa jak jeho povrchu a okolí, tak i postavení vozidel, stop, dopravních podmínek apod. Do náčrtku a plánu místa dopravní nehody se zpravidla nedá všechno zdokumentovat. Záleží na zkušenosti a schopnosti vyšetřovatele nebo policejního

⁴³ Ze spisu PČR DI Olomouc

⁴⁴ Tamtéž.

⁴⁵ Tamtéž.

orgánu, do jaké míry dokáže oddělit podstatné od nepodstatného pro objasnění dopravní nehody.

Náčrtek a plánec dopravní nehody musí být jasný, přehledný a výstižný. K přehlednosti plánu dopravní nehody slouží mnoho v praxi zažitých a osvědčených symbolů a smluvních značek pro označení různých předmětů na místě dopravní nehody a taktéž se osvědčilo i doporučené číselné značení konstantních objektů, věcí, stop i postavení vozidel, které je potom bližší specifikování ve vysvětlivkách. Platí zásada, že každý objekt na místě dopravní nehody, každá stopa, postavení objektu, vozidel apod., které jsou důležité pro trestní řízení, musí být v náčrtku a plánu dopravní nehody označené a nesmí být vzájemně zaměnitelné. Označení stop v protokole o dopravní nehodě, v plánu i na fotodokumentaci musí být stejné. Je nepřijatelné, aby jedna stopa, jeden objekt na místě dopravní nehody měl v komplexní dokumentaci dopravní nehody různé označení⁴⁶. Na místě dopravní nehody se však plánec místa dopravní nehody nevyhotovuje. Vyšetřující policista vyhotoví na místě nejprve náčrtek, kam poznačí veškeré údaje potřebné pro pozdější nákres plánu. Plánek místa dopravní nehody později vypracuje na oddělení a musí být totožný s prvotním náčrtem z místa. V současné době se plánec vyhotovuje v počítačového programu PC CRASH, kdy se používá verze č. 10. Plánek místa dopravní nehody se vyhotovuje v měřítku 1:200, v některých případech může být uvedeno i jiné měřítko (např. pokud se stala dopravní nehoda na dálnici a stopy z události se nachází na větším rozsahu místa) a jsou zde zaznamenána všechna zjištění z ohledání místa dopravní nehody. Pro znázornění začátku a průběhu dopravní nehody je velmi důležité označit a graficky znázornit stopy jízdy, brždění, blokování, smyku vozidla a jejich délku. Pro jejich grafické znázornění je doporučena a v praxi využívaná osvědčená symbolika. Při kreslení plánu dopravní nehody jsou využívány obdobné postupy a metody jako u měření na místě dopravní nehody.

Každý plánec by měl obsahovat:

- charakteristiku místa dopravní nehody společně s vozovkou,
- konečné postavení vozidel, poloha zraněných a usmrcených osob,

⁴⁶ FELCAN, M. *Dopravné inženýrstvo I. a II. díl*. Bratislava: Akadémia Policajného sboru, 2005. s. 121.

- zjištěné stopy na místě dopravní nehody, jejich charakter a plošné rozmístění,
- věci a předměty, které bezprostředně souvisí s dopravní nehodou,
- rozmístění dopravních značek,
- vyznačení směru jízdy vozidel a pohybu ostatních účastníků dopravní nehody,
- výchozí bod měření,
- doporučuje se i uvést postavení svědka, odkud sledovali průběh nehody,

Po formální stránce plánec musí obsahovat označení součástí, označení věcí, měřítko, vyznačení světových stran, datum vyhotovení, vysvětlivky a podpis toho, kdo plánec zpracoval⁴⁷.

8.4 Protokol o nehodě v silničním provozu

Dalším krokem při vyšetřování DN je písemné zadokumentování. K tomu slouží typizovaný formulář, který se vyplňuje dle předepsaných kolonek. Zápis se provede do Protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu v aplikaci evidenci dopravních nehod (EDN). Tohoto formuláře se využije v případě, že se ve smyslu interních předpisů Ministerstva vnitra ČR nerealizovala dopravní nehoda jako tzv. „malá“, tedy nebyla-li vyřešena na místě a ve vyšetřování se bude dále pokračovat i po návratu z místa nehody na základnu⁴⁸. Takový protokol se vyplňuje elektronicky na místě za pomoci základního vybavení výjezdového vozidla skupiny SDN. V prvotní fázi policista tento formulář vyplní jen částečně na místě a zapisuje do něho údaje, které se na místě prvotně dozví. Konečnou verzi protokolu pak dokončí na služebně.

Protokol je rozdělen do několika částí. V prvních dvou částech se uvádějí údaje o místu a čase dopravní nehody, osobní údaje účastníku, v případě podezření na nějaké spáchání přestupku se předběžně uvede i právní kvalifikace jejich jednání, dále pak technické údaje vozidel a v rámci dostupných zjištění stručný popis nehodového děje, zdravotní stav, popř. zranění, ovlivnění alkoholem. Třetí strana protokolu je pak o ohledání místa činu. Při sepisování ohledání místa dopravní nehody se zpravidla

⁴⁷ FELCAN, M. *Dopravné inženýrstvo I. a II. díl*. Bratislava: Akadémia Policajného sboru, 2005. s 122.

⁴⁸ STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. s. 109-110.

postupuje systémem od obecného ke zvláštnímu, tj. nejprve se popíší obecné informace o místu dopravní nehody (např. výhledové podmínky). Ve zvláštním popisu se uvádí konkrétní stopy jako jsou stopy na vozidlech, nebo poškozený náklad. Sepisování protokolu tak jako ohledání musí být systematické, logické a vzájemně na sebe navazující. Protokol musí odpovídat postupu při ohledání místa dopravní nehody⁴⁹.

Součástí tohoto zápisu je popis povětrnostních podmínek v době dopravní nehody. Zejména u nehod cyklistů je nezbytné popsat, zda v době střetu pršelo, sněžilo, foukal silný vítr, byla mlha, zda byla noc nebo den, zda vozovka byla kluzká nebo suchá. V případě popisu jízdního kola v protokole o dopravní nehodě je nutné popsat každou část a díl, kterým je kolo vybaveno. Jízdní kolo, které má účast na dopravní nehodě se musí do protokolu popsat v takovém stavu, v jakém bylo nalezeno a ohledáno při příjezdu hlídky vyšetřující dopravní nehody. V případě, že na nehodě mělo účast více jízdních kol, musí být podrobně popsány všechny jízdní kola.

8.5 Protokol o dopravní nehodě s projednáním

Sepsáním protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním je dalším způsobem, jak dopravní nehodu ukončit. Dojde-li k dopravní nehodě podle ustanovení § 47 odst. 4 a 5) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jsou-li splněny podmínky blokového řízení podle ustanovení § 84 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, je možné přistoupit k uzavření dopravní nehody tímto způsobem. Tento formulář se liší od protokolu o dopravní nehodě jeho skladbou a seřazením předepsaných kolonek. Zejména je zde absence popisného pole ohledání místa dopravní nehody, který by zahrnoval podrobný popis dopravní situace, popis stop, popis stop pokračování. Z logiky věci se zde tedy neobjeví popis jízdního kola, podrobný popis nafocených stop, jejich zaměření apod. Z hlediska vyšetřování je takové vyplnění uvedeného formuláře rychlejší, k účastníkům dopravní nehody je vstřícnější a v součtu je i likvidace události po formální stránce rychlejší. V praxi se zřídka stává, že i tímto způsobem lze uzavřít dopravní nehodu, na které měl účast cyklista. Je to např. v okamžiku, kdy cyklista neutrpěl žádné poranění, ale došlo při střetu k poškození nějaké součástí komunikace.

⁴⁹ STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. s. 110-111.

Základní povinnosti policisty při vyřizování dopravní nehody je objektivně a přesně zjistit hlavní příčinu a viníka dopravní nehody. Na rozhodnutí policisty závisí nejen druh, příp. výše uložené sankce, ale zejména způsob i rozsah náhrady škody. Proto je potřeba klást mimořádný důraz na objektivní rozhodování o zavinění každé dopravní nehody. Na základě získaných informací policista rozhodne o příčině a viníkovi dopravní nehody, a toto rozhodnutí, s nezbytným rozhodnutím, sdělí účastníkům. Současně seznámí účastníky se způsobem, jak bude případ řešen. Pokud si je přestupce vědom svého přestupku a je ochoten uloženou blokovou pokutu zaplatit, vyplní policista tiskopis „Protokol o dopravní nehodě s projednáním“, kteří na místě všichni účastníci i policista podepíší⁵⁰.

8.6 Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě může mít v zásadě libovolnou formu, žádný pevně stanovený formulář zákon nepředepisuje. Přesto lze doporučit tzv. „euroformulář“ záznam o dopravní nehodě. Jedná se o propisovací tiskopis o třech listech, který je identický s tiskopisy užívaných v zemích EU.

⁵⁰ PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 180-181.

9 Nedostatky policistů při vyšetřování dopravních nehod

Nesprávný nebo mnohdy laxní přístup policejních orgánů při dokumentaci, ohledání a následném zpracování má negativní vliv na ustanovení viníka dopravní nehody a tím i na konečné rozhodnutí věci. Již v předchozích kapitolách autor vyjmenoval kroky, které by měly vést k eliminaci chyb ze strany policejních orgánů při prošetřování dopravních nehod. Nejčastější chybou se kterou se autor setkával a konzultoval s kolegy vyšetřujícími dopravní nehody, je špatné ohledání místa dopravní nehody s řádnou dokumentací stop. V praxi se stává, že v místě dopravní nehody vzniknou stopy, které však v protokole o dopravní nehodě a plánu pospané nejsou. Někdy je to z důvodu neúmyslného přehlédnutí konkrétního policisty, někdy se však jedná o úmyslné přehlédnutí z důvodu velkého množství práce na místě a tím velkého množství administrativy. Na tyto je později policejní orgán upozorněn např. až od soudního znalce, který si těchto chyb všimne přímo v místě nebo také z doložené fotodokumentace, popř. nějakým nadřízeným orgánem.

Dalším vyskytující se závadou je špatná kvalifikace skutku. Jako příklad lze uvést použití ustanovení § 18 odst. 1) zákona o silničním provozu v případě, kdy se skutečně jedná o porušení ustanovení § 19 odst. 1) zákona o silničním provozu, tedy v době, kdy řidič skutečně porušil nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za jiným vozidlem a špatně mu byla připsána jiná příčina, od které mimo jiné závisí i lhůta důležitá k zahájení úkonů v trestním řízení.

Deficity se objevují také při vytěžení řidičů, svědků nebo poškozených bez řádného poučení, že je zde i jiná možnost výslechu. Mnohdy je vytěžení sepsáno velice stručnou formou a i v případě, kdy dotazovaný uvede a popíše některé klíčové momenty, tyto se v konečném záznamu o vytěžení neobjeví. Vždy je nejvhodnější, pokud to jen lze, dotyčnou osobu vyslechnout ihned na místě, ať už podle ustanovení § 61 odst. 1 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o Policii ČR), nebo dle ustanovení § 158 odst. 6) trestního řádu. V případě dodatečného nebo pozdějšího výslechu je zde prostor k účelové úpravě výpovědi. V případě vyčtu chyb nelze asi opomenout ani detailní prvky v administraci. Není výjimkou, že účastníci na nehodách podepisují, tzv. stvrzují svým podpisem náčrtek dopravní nehody (v případě, že se nachází na místě) a není jim v žádné míře vysvětleno, co podepisují. O vysvětlení požádají i několik dní po události s dovětkem, že nesouhlasí

s údaji uvedené na náčrtku, zejména místa střetu, které měli osobně určit a v době, kdy náčrtek podepisovali jim to nebylo řádně vysvětleno.

Při ohledání a následném zpracování protokolu o nehodě dochází k nepřesnosti ve vlastním zaměření místa dopravní nehody, které spočívají ve špatném odměření stop od výchozího bodu měření k začátku nebo konci stopy. Jsou mnohdy i špatně definované směry měření, kdy se objeví v protokole popis ve směru jízdy namísto proti směru jízdy. V mnoha případech nejsou zakresleny konečné polohy účastníku, nebo postavení svědků, ze kterého místa událost viděli. Není výjimkou, že v protokole není uvedena jasná povolená, předepsaná, stanovená rychlost, která je pro znalecké zkoumání klíčová⁵¹.

9.1 Návrh řešení

Řešení problému není nijak složité. Policisté by měli absolvovat četnější pravidelné školení ukončené závěrečným testem, popř. nějakou zkouškou a také řádně prostudovat dostupné předpisy spojené s problematikou vyšetřování dopravních nehod. V současné době takto zařazení policisté navštěvují jednoměsíční kurzy na policejních školách zaměřené právě na tuto problematiku, avšak jedná se pouze o jeden kurz se strohým základem. Ke špatné kvalitě práce také přispívá skutečnost, že na úsek dopravních nehod jsou zařazení policisté rozkazem, aniž by tuto práci vykonávat chtěli, nebo k této měli nějaký osobní vztah. V případě, že policista o takovou práci nemá zájem a aktivní přístup, na takto důležitém pracovním zaměření se to vždy podepíše.

V současné době má každý policista vyšetřující dopravní nehody k dispozici pouze Pokyn policejního presidenta č. 300/2020, který určuje jak má hlídka postupovat při šetření dopravních nehod. Nikde však není zpracovaná metodika, jak má dopravní policista postupovat při vypjaté situaci, zejména, jak má bezchybně pracovat např. při dopravní nehodě se smrtelným zraněním. Často dochází k situacím, že policejní hlídka přijede na místo dopravní nehody dříve než ostatní záchranné složky a samotní policisté zajišťují vyproštění osob z havarovaných vozidel nebo poskytují první pomoc zraněným osobám. Žádný policista není stroj a je tak jasné, že každý může chybovat a přehlédnout důležité detaily, které by za jiných okolností sehrály důležitou roli při ustanovení pachatele nebo příčiny dopravní nehody. Cílem takové metodiky, popř. doplnění

⁵¹ STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. s. 111.

Pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 by bylo poskytnout příslušníkům služby dopravní policie konkrétní a podrobný dokument, ve kterém by byl popsán postup, jak postupovat při těžkém okamžiku, aby byly co nejvíce eliminovány nedostatky v jejich postupu.

10 Dopravní výchova jako preventivní faktor

Schopnost chovat se v silničním provozu ohleduplně a bezpečně není člověku vrozená. Jde o naučené znalosti, návyky a dovednosti, které každý získává v průběhu života. Právě cyklistika je pro dítě jedna z prvních zkušeností s dopravou, neboť oproti dospělým řidičům nevlastní malé dítě řidičský průkaz podmíněný návštěvou autoškoly. Děti velmi citlivě vnímají atmosféru ve vozidle nebo na jízdě kole. Rozhovor, gesta, mimika i případné slovní napadání s významným ťukáním na čelo namířené proti ostatním účastníkům provozu registrují a pak je v obdobných dopravních situacích reprodukuje. Některé děti rodiče vyzývají k předjetí, k závodění, či riskantní jízdě, jakou vidí v televizi nebo u svých rodičů v předchozích situacích. Podlehne-li řidič-rodě vábení, připravuje svému potomkovi problémy do budoucna.

Zdá se to nepochopitelné, ale dopravní kázeň startuje u novorozence již krátce po porodu. V této fázi tvoří pouze citový základ těsně spojený s výchovou, který je umocněn přítomností otce a trvalou přítomností kojence u matky v porodnici. Na tomto pozitivním emotivním základě snáze zakoření i chování v dopravě. Při výchově k dopravní bezpečnosti, která má komplexní charakter, jsou rodiče nezastupitelní. Jestliže otec při řízení vozidla komentuje dítěti svoji činnost a zdůvodňuje proč se tak zachoval, učiní pro dopravní výchovu svého potomka víc než učitel za katedrou. Dítě se snaží, napodobovat chování osoby, s níž se ztotožňuje. Otec nebo matka se stávají příkladem svému synovi bez ohledu na to, zda si tuto skutečnost uvědomuje⁵². Jakmile se dítě naučí samostatně chodit, téměř pro každého je jako první nemotorové vozidlo malé jízdě kolo. Bez ohledu na skutečnost, zda je vybaveno pomocným stabilizačním kolečkem, či nikoliv, je to právě jízdě kolo, na kterém dítě již nechodí, ale určitým způsobem jezdí větší rychlostí než je samotná chůze. Již v tomto období by se mělo učit základy bezpečné jízdy a to za pomoci svých rodičů, nebo jiných zkušených dospělých osob. Právě takové prvotní rady a informace mohou zabránit kolizním situacím, ať už v předškolním nebo pozdějším věku dítěte. Rodič by měl dítěti podávat ucelené a srozumitelné informace vzhledem k jejich věku týkající se bezpečného chování ať již při cestě do školy a zpět domů, hraní si v blízkosti frekventované silnice nebo v pozdějším věku správného způsobu jízdy na jízdě kole, aby se tím předešlo vzniku těžkých popř. smrtelných úrazů dětí v silničním provozu⁵³.

⁵² HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. s. 131.

⁵³ VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině: několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu*. 1. vydání. Praha: Fortuna, 2001. s.3-5.

„Rodiče, protože přece jenom tráví s dětmi nejvíce času, mají tak řadu možností, jak své děti připravovat na chůzi či jízdu v provozu, jak u nich již v raném věku pěstovat správné návyky, aby pro ně silniční doprava neznamenal nebezpečí. Faktem je, že za bezpečnost dětí jsou odpovědni rodiče, jejichž role je nezastupitelná, protože základy znalostí, dovedností i morálních postojů se vytvářejí v nejmladším věku, kdy rodina je hlavním výchovným prostředím“⁵⁴.

Děti neprožívají situaci v dopravním prostředí jako dospělí. Jejich oči jsou postaveny níže než oči dospělých, proto nemohou vše správně zahlédnout, barvy děti spolehlivě rozeznají až okolo pátého roku života, neumí ještě spolehlivě rozlišovat zvuky v silničním provozu a ani určit správný směr odkud přicházejí, geometrické tvary, které jsou podstatou dopravních značek pochopí až dosáhnou věku okolo čtyř let⁵⁵.

10.1 Dopravní výchova ve školách

K dalšímu získávání a rozšíření znalostí v rámci bezpečnosti v dopravě slouží dopravní výchova v mateřských, základních a některých středních školách. K dopravní výchově je vypracován metodický pokyn, který by měl být v každé škole v rámci učebních programů. Jako výrazná praktická pomůcka slouží mimo jiného dopravní hřiště, kterých je v ČR více než 160. Dopravní hřiště nenavštěvují pouze žáci základních škol, ale i žáci škol mateřských. Většina dopravních hřišť jsou volně dostupná pro rodiče s dětmi i v jejich volném čase. Dopravní výchova na školách je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části se děti učí poznávat dopravní značky a pravidla silničního provozu, v praktické části vyjíždí na jízdním kole na dopravní hřiště, kde si vyzkouší nabyté teoretické znalosti v praxi⁵⁶. Současně se při takové výuce učí jízdní kolo také ovládat.

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ STOJAN, M. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. s. 42.

⁵⁶ BESIP, *Dopravní hřiště pro bezpečnou dopravní výchovu* [online]. © 2024 BESIP [cit. 2024-01-06]. Dostupné z WWW: <<http://Besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste/>>.

Obr. 7 : Dětské dopravní hřiště v Olomouci, na ul. Legionářská 15⁵⁷.



Hlavním aspektem dopravní výchovy je snaha, aby žáci byly schopni předvídat a vnímat možná rizika v silničním provozu, správně se rozhodovat a své jednání zaměřit co nejbezpečněji pro sebe i pro ostatní účastníky silničního provozu. Žáci by měli stále zlepšovat své chování v silničním provozu, umět předcházet nebezpečí, a to i vcítěním se do ostatních účastníků silničního provozu, zejména s přihlédnutím k jejich reakčním dobám či vnímání silničního provozu. Měli by zvyšovat svoji odpovědnost za životy i zdraví své i ostatních účastníků silničního provozu⁵⁸. Jedná se tedy o nauku dětí a mládeže k bezpečnému chování v dopravním prostředí, správně hodnotit vzniklé situace a vhodně na ně reagovat. Když dopravní výchova tyto cíle splní, vytvoří se u dětí a mládeže žádoucí a správné návyky, ze kterých budou mít užitek v budoucnu v dospělém věku⁵⁹.

10.2 Dopravní výchova v mateřské škole

Pokud existuje zájem ochránit děti před dopravním úrazem, musí se vhodnou formou s riziky různých faktorů, jevů (tzv. dynaménů) seznámit. Musí se naučit podněty z dopravy vnímat a vyhodnocovat. Je důležité děti vybavit potřebnými znalostmi, dovednostmi a schopnostmi, jak rizika číst a jak předcházet nebezpečí. Musí

⁵⁷ Foto autora. Dětské dopravní hřiště v Olomouci, na ul. Legionářská č.p. 15.

⁵⁸ HEINRICOVÁ, J. *Krok za krokem na cestě do školy. Metodika výuky vnímání rizikových míst a situací v dopravním prostředí*. Praha: Žaket, 2013. s. 8.

⁵⁹ STOJAN, M. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. s. 42.

se k tomu přistupovat co nejdříve, nejrychleji a tak, aby dětem získané znalosti, dovednosti a schopnosti zůstaly trvalé⁶⁰.

Proto už v mateřských školách učitelé dětem vštěpují vědomosti související se silničním provozem a zejména s jejich bezpečností. Mnoho odborníků považuje věk do šestého roku dítěte za zvlášť důležitý jak po stránce formování charakteru, tak intelektových schopností. Proto u těchto dětí vyžaduje dopravní výchova především důslednost a trpělivost ve výchově, metodickou a odbornou znalost, kde se klade zřetel na individuální znalosti každého dítěte. Hlavním záměrem tedy je připravit děti na bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích. Nutné je ustoupit od dřívějších metod a přejít na modernější, jež budou vycházet z poznání a potřeb dítěte. Charakteristikou psychiky předškolního dítěte je charakter poznání, učení prostřednictvím činnosti nebo jednání tzv. reálných situací. Tedy hlavní náplní dopravní výchovy dětí předškolního by měla být hra⁶¹. Vzhledem k nízkému věku dětí se musí přizpůsobit forma výuky tak, aby to děti bavilo a současně zabezpečit, aby si pamatovali náplň dopravní výchovy. Již v mateřských školách se děti učí umět poznávat základní dopravní značky, znát hlavní druhy vozidel (motorová a nemotorová vozidla, osobní a nákladní automobily, autobusy, tramvaje, motocykly, jízdní kola, traktory a zemědělská vozidla), znát základní pravidla silničního provozu, také význam a funkce některých částí vozidel – osvětlení a troubení, umět zvolit bezpečné místo pro přecházení a umět správně přecházet vozovku, chápat některá znamení vozidel – např. záchranného vozidla. Pro takový účel mají některé mateřské školky vypracované např. pracovní sešit s omalovánkou, také doplněné chytlavou básničkou nebo písni⁶².

10.3 Dopravní výchova na základní škole

Na dopravní výchovu v mateřských školách by měla plynule navazovat i dopravní výchova na školách základních⁶³. V případě těchto škol lze v některých případech na veřejně přístupných místech registrovat alespoň minimální množství pevných stojanů jízdních kol. Např. před Fakultní základní školou Olomouc, Tererovo náměstí, lze na těchto stojanech za příznivého počasí narazit na uzamčená jízdní kola žáku uvedené školy. Na stejném místě lze také narazit na sdílená kola a koloběžky,

⁶⁰ LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. s 9.

⁶¹ Tamtéž s. 13-18.

⁶² STOJAN, M. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. s .53.

⁶³ HEINRICHOVÁ, J. *Krok za krokem na cestě do školy. Metodika výuky vnímání rizikových míst a situací v dopravním prostředí*. Praha: Žaket, 2013. s. 12.

kteřá slouží k zapůjčení za finanční poplatek nejen žákům této školy. I tato skutečnost napovídá, že na jízdních kolech a koloběžkách jezdí žáci hojně v ranních hodinách do škol a po vyučování zpět do svých domovů.

Obr. 8: Držák kol před MŠ v Olomouci⁶⁴.



Obr. 9: Držák kol ZŠ Tererova v Olomouci⁶⁵.



V případě výuky dopravní výchovy na základních školách je nutné přiznat, že v těchto školách v současné době neexistuje výhradně předmět, zabývající se pouze dopravní výchovou, nebo takový předmět, který by se takto přímo jmenoval. V minulosti však byla situace na některých základních školách trochu jiná, ze zkušenosti autora lze potvrdit, že třeba na základní škole Holečkova v Olomouci byl v roce 1991 samostatný předmět dopravní výchova, který se vyučoval pouze v jednom pololetí v jednom ročníku.

V současné době jsou prvky dopravní výchovy na prvních stupních základních škol zakomponované do více předmětů. V České republice je v současné době dopravní výchova realizována na prvním stupni základních škol pravděpodobně nejčastěji v hodinách prvouky a to na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích. Starší děti pak mají možnost se naučit bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy, v rámci kterých se žáci učí poznávat bezpečnou cestu do školy a následně ze školy podle dopravních značek a světelného signalizačního zařízení, určovat výběr pestrého oblečení při chůzi a jízdě na kole za snížené viditelnosti, tím ctít zásadu vidět a být viděn, také znát základní zásady při poskytnutí první pomoci při drobném poranění a krvácení, v neposlední řadě jakým

⁶⁴ Foto autora. *Držák kol před MŠ Čapka Choda v Olomouci.*

⁶⁵ Foto autora. *Držák kol ZŠ Tererova v Olomouci.*

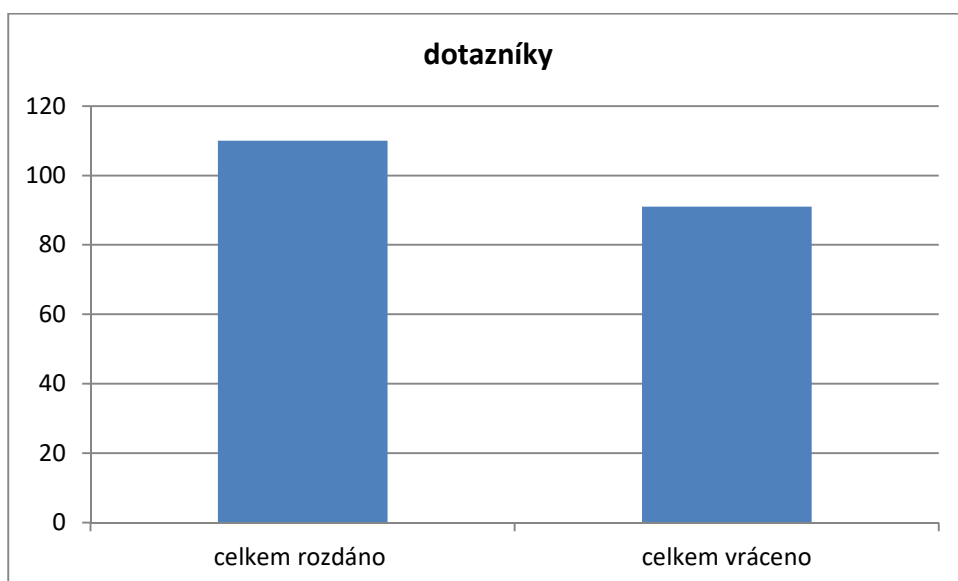
způsobem se má chovat a jaké zásady má konat na místě dopravní nehody⁶⁶. Témat a praktických cvičení je na těchto školách nepřeborné množství a každá škola k tomu přistupuje trochu jinak. Společným cílem je však vždy osvojení základních návyků bezpečného chování dětí v silničním provozu, které vede k minimalizaci kolizních situací v dopravním prostoru a tím k ochraně zdraví a životu osob.

⁶⁶ STOJAN, M. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. s. 43.

11 Dotazníkové šetření

Pro účely práce bylo autorem provedeno dotazníkové šetření. Dotazník se 17 otázkami (příloha č. 1) byl fyzicky v papírové formě autorem rozdán v počtu 110 kusů. Zpět bylo vráceno autorovi 91 kusů vyplněných dotazníků (82,7 %). Dotazníky byly předány rodičům v Mateřské školce na ul. Čapka Choda v Olomouci, v Mateřské školce na ul. Helsinská v Olomouci, dále klientům v tetovacím salónu Anfas v Olomouci a za pomoci rodinného příbuzného autora také v továrně Husqvarna Manufacturing CZ s.r.o. ve Vrbně pod Pradědem. Nejmladšímu respondentovi je 17 let, nejstaršímu je 63 let. Otázky byly tvořeny ve spolupráci s kolegy autora na Územním odboru Olomouc, na oddělení Dopravního inspektorátu. Níže jsou prezentovány výsledky dotazníkového šetření. K vybraným otázkám byl vytvořen graf s počtem odpovědí jednotlivých respondentů.

Graf 3 – Počet rozdaných a vrácených dotazníků⁶⁷.

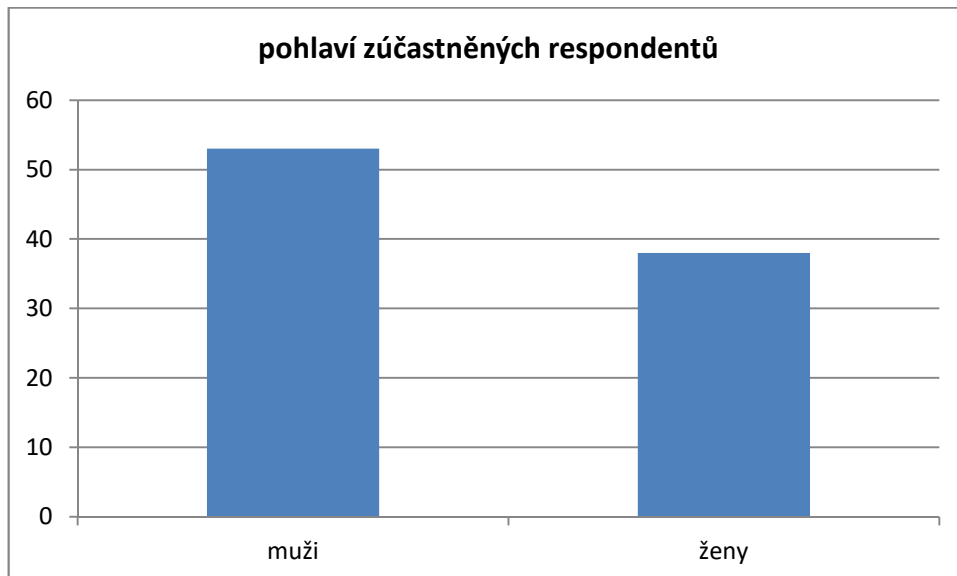


⁶⁷ Vlastní zpracování

Otázka č. 1 – Pohlaví?

- Na tuto otázku odpovědělo 91 respondentů, kdy 53 bylo mužů a 38 žen.

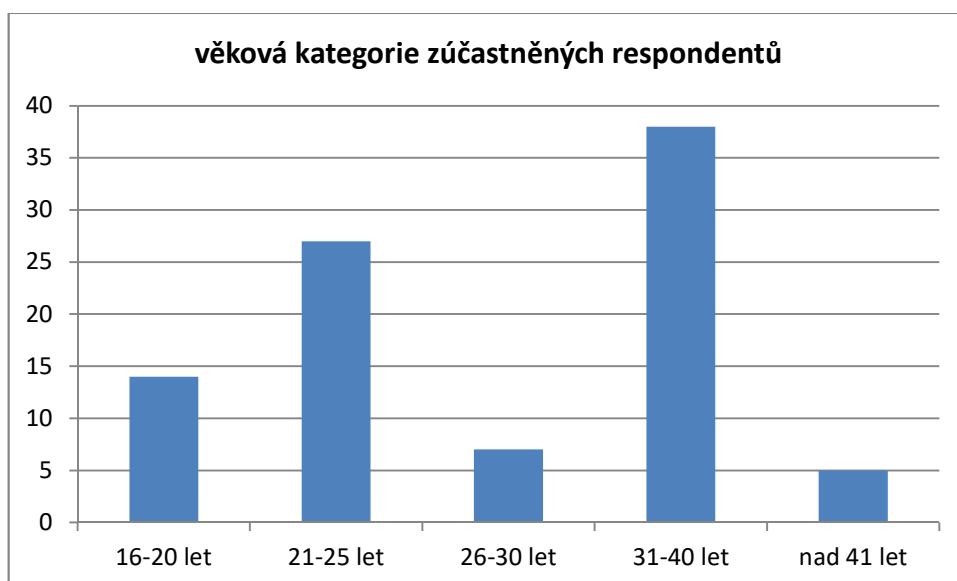
Graf 4 – Pohlaví respondentů, kteří vyplnili a odevzdali dotazník zpět.⁶⁸



Otázka č. 2 – Vaše věková kategorie?

- Ve věkové hranici 16-20 let odpovědělo 14 respondentů, od 21 do 25 let odpovědělo 27 respondentů, od 26 do 30 let odpovědělo 7 osob, od 31 do 40 let odpovědělo 38 respondentů a nad 41 let se vyjádřilo 5 respondentů.

Graf 5 – Věková kategorie respondentů.⁶⁹



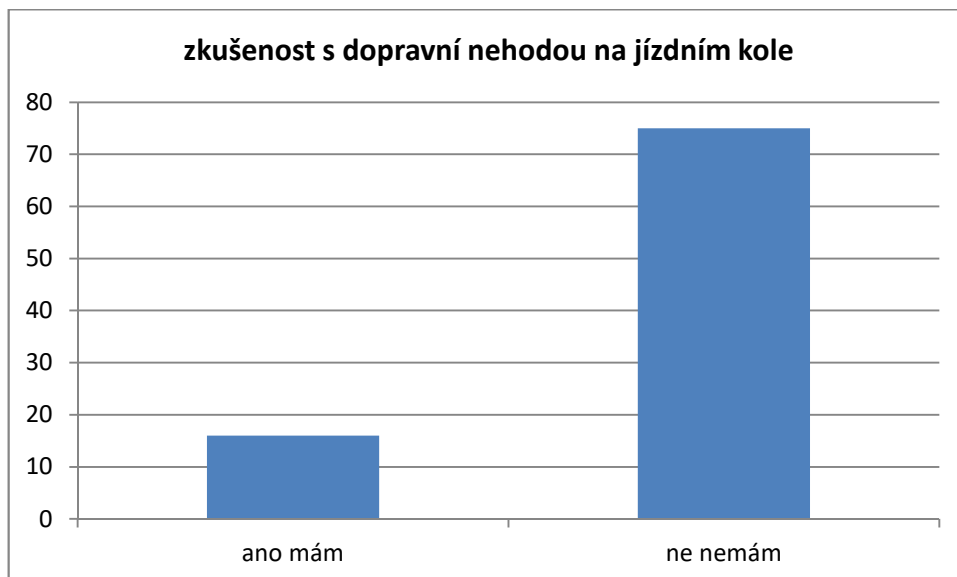
⁶⁸ Vlastní zpracování.

⁶⁹ Vlastní zpracování.

Otázka č. 3 – Měl/a jste někdy dopravní nehodu na jízdním kole?

- Ohledně zkušeností s dopravní nehodou odpovědělo kladně 16 respondentů, kdy 75 respondentů uvedlo odpověď ne.

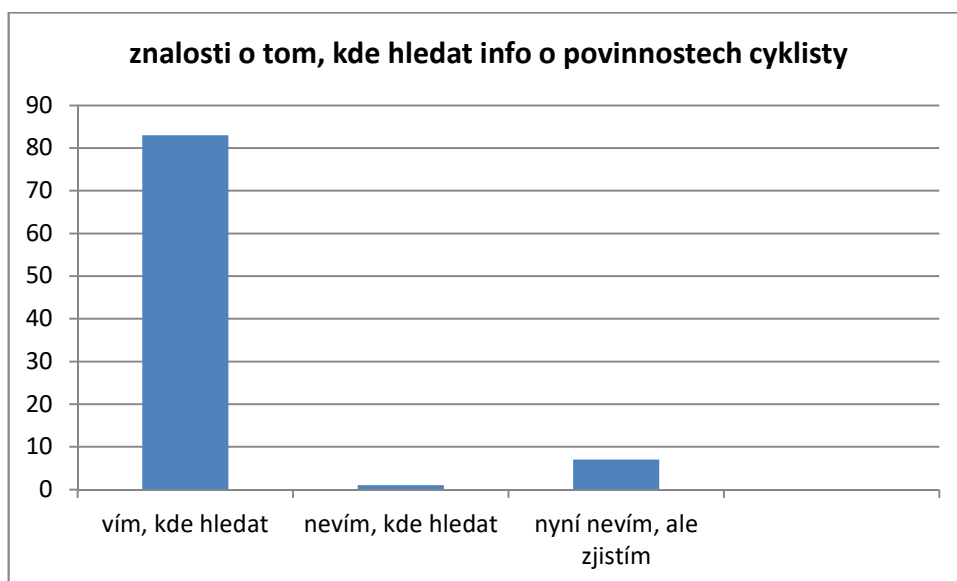
Graf 6 – Znárodnění zkušenosti respondentů s dopravní nehodou na jízdním kole.⁷⁰



Otázka č. 4 – Víte, kde najít informace o tom, jaké má cyklista povinnosti?

- Na uvedenou otázku kladně odpovědělo 83 respondentů, kdy záporně odpověděl 1 respondent a 7 odpovědělo, že v tento okamžik neví, ale jsou schopni si toto vyhledat.

Graf 7 – Osobní znalosti respondentů, kde najít informace o povinnostech cyklistů.⁷¹



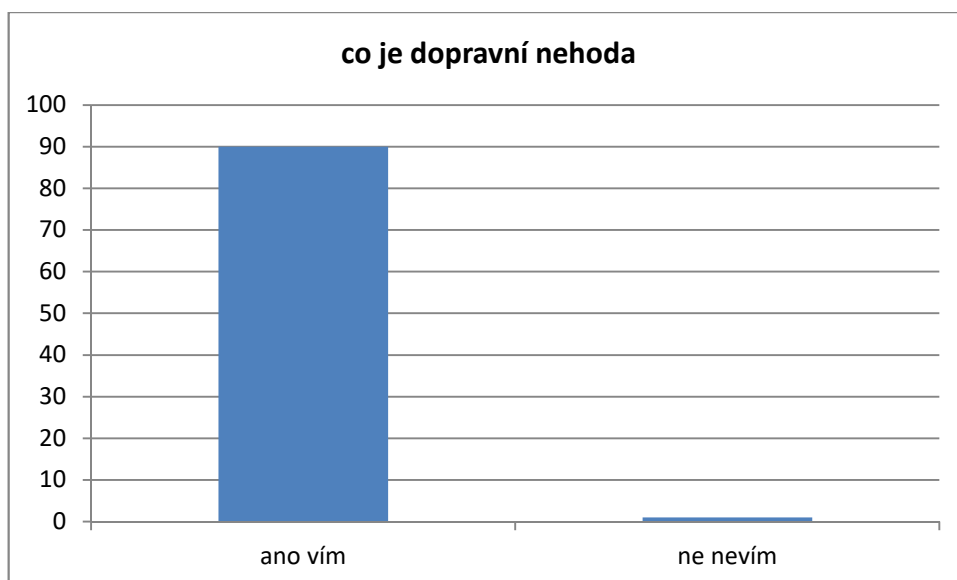
⁷⁰ Vlastní zpracování.

⁷¹ Vlastní zpracování.

Otázka č. 5 – Víte, co je dopravní nehoda?

- 90 dotázaných odpovědělo kladně, záporně odpověděl 1 respondent.

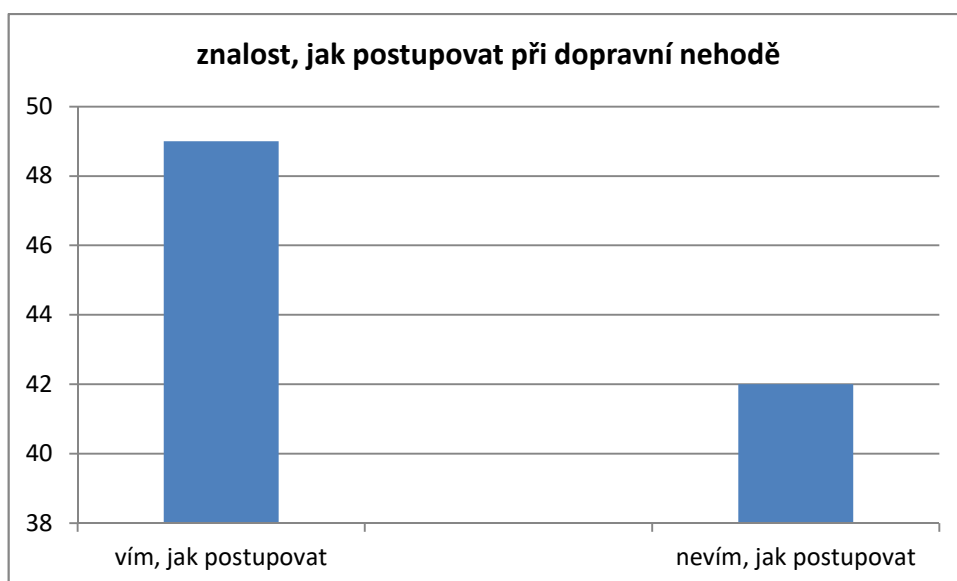
Graf 8 – Znalost respondentů, co je dopravní nehoda.⁷²



Otázka č. 6 – Víte jak postupovat při dopravní nehodě?

- 49 dotázaných uvedlo, že ví, jak se chovat po dopravní nehodě, kdežto 42 osob uvedlo, že ne.

Graf 9 – Znalosti respondentů, jak se zachovat při dopravní nehodě.⁷³



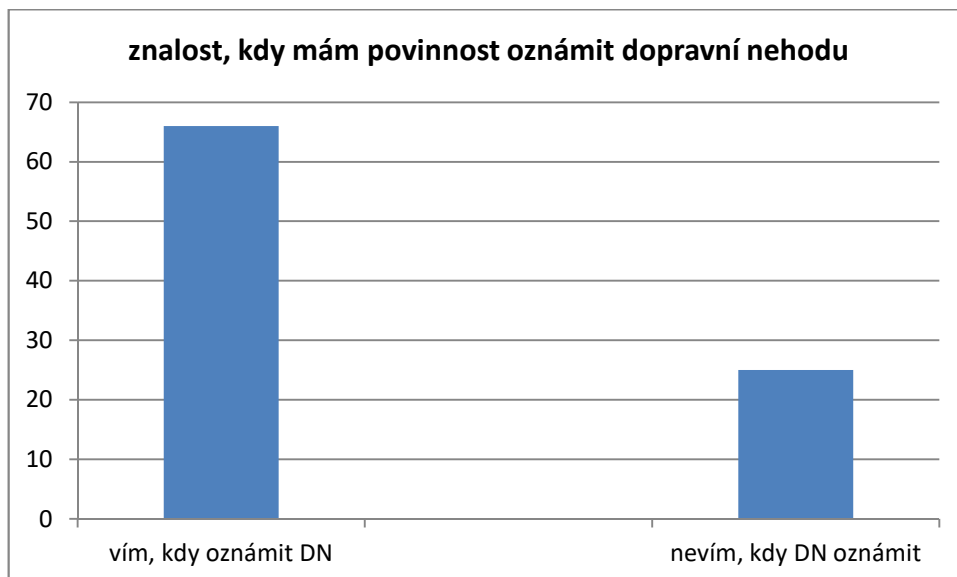
⁷² Vlastní zpracování.

⁷³ Vlastní zpracování.

Otázka č. 7 – Víte, kdy máte povinnost oznámit dopravní nehodu policií?

- Na uvedenou otázku uvedlo 66 respondentů odpověď ano, 25 datázaných uvedlo, že ne.

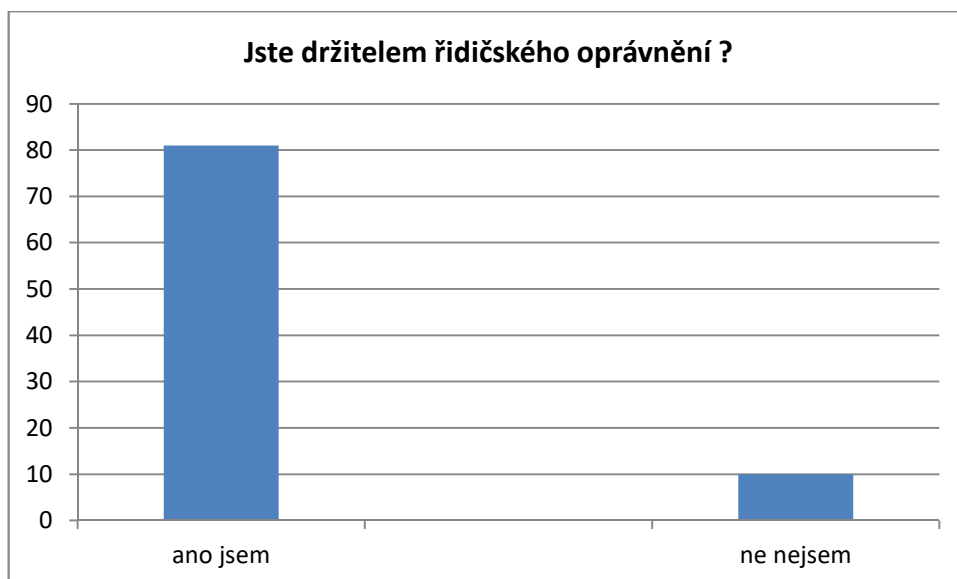
Graf 10 – Znalosti respondentů k oznamovací povinnosti dopravní nehody.⁷⁴



Otázka č. 8 – Jste držitelem řidičského oprávnění?

- 81 respondentů odpovědělo ano, 10 respondentů odpovědělo, že není držitelem řidičského oprávnění.

Graf 11 – Znázornění počtu držitelů řidičského oprávnění.⁷⁵



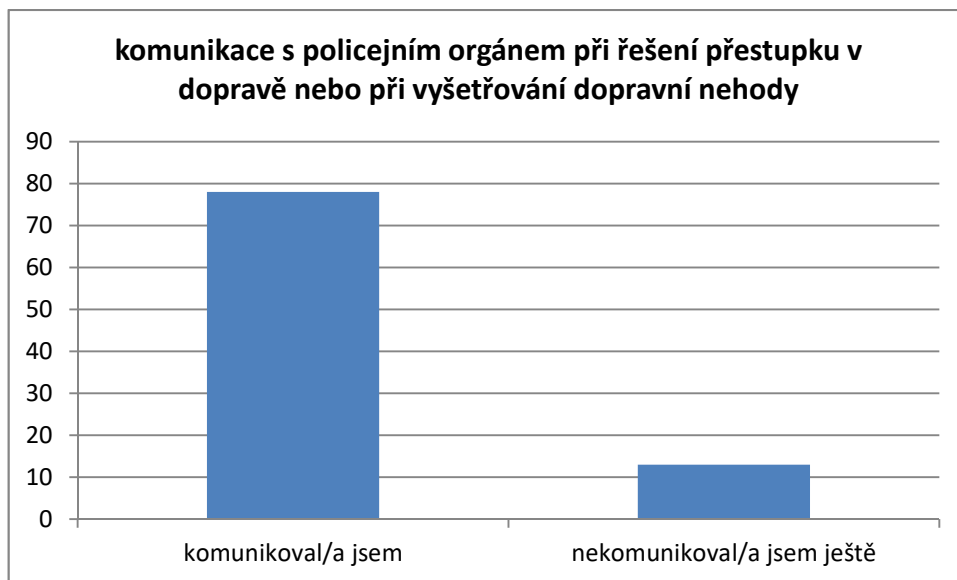
⁷⁴ Vlastní zpracování.

⁷⁵ Vlastní zpracování.

Otázka č. 9 – Komunikoval/a jste někdy, popř. komunikujete s nějakým policejním orgánem v rámci řešení přestupku v dopravě nebo v souvislosti s vyšetřováním dopravní nehody?

- 78 odpovědělo kladně, 13 respondentů odpovědělo záporně.

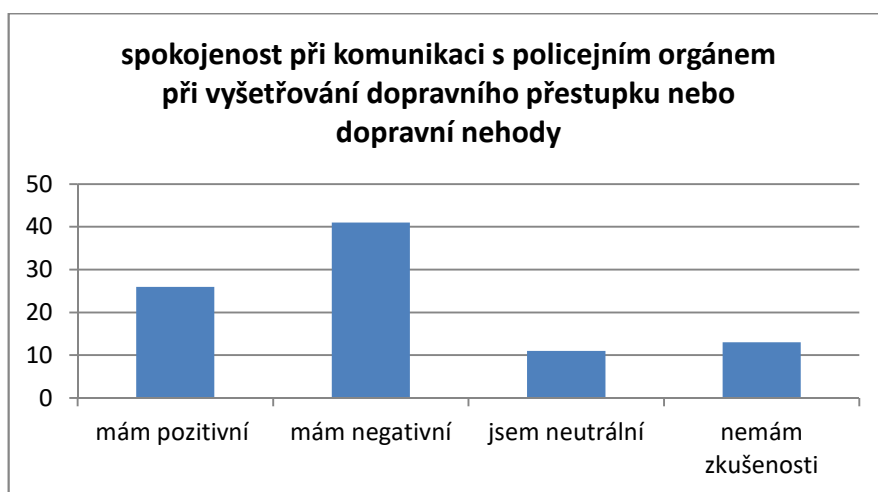
Graf 12 – Zkušenost respondentů s komunikací s policejním orgánem.⁷⁶



Otázka č. 10 – Jaké jsou Vaše zkušenosti v rámci komunikace a spolupráce s policejním orgánem při vyšetřování dopravního přestupku nebo dopravní nehody?

- 26 respondentů odpovědělo pozitivně, 41 respondentů odpovědělo negativně, 11 osoby odpovědělo neutrálně, 13 dotázaných nemá žádné zkušenosti.

Graf 13 – Spokojenost respondentů při komunikaci s policejním orgánem.⁷⁷



⁷⁶ Vlastní zpracování.

⁷⁷ Vlastní zpracování.

Otázka č. 11 – Myslíte, že policejní orgán je schopen řádně a srozumitelně vysvětlit účastníkům dopravní nehody, jaké kroky podnikne při vyšetřování, jak dlouho může vyšetřování trvat a jak může vyšetřování skončit?

- 29 respondentů odpovědělo ano, policejní orgán je schopen vysvětlit vše, 41 osob odpovědělo, že je schopen, avšak jen částečně, 8 osob odpovědělo ne, není schopno, 13 respondentů nemá zkušenost a vzhledem k tomu nechce hádat.

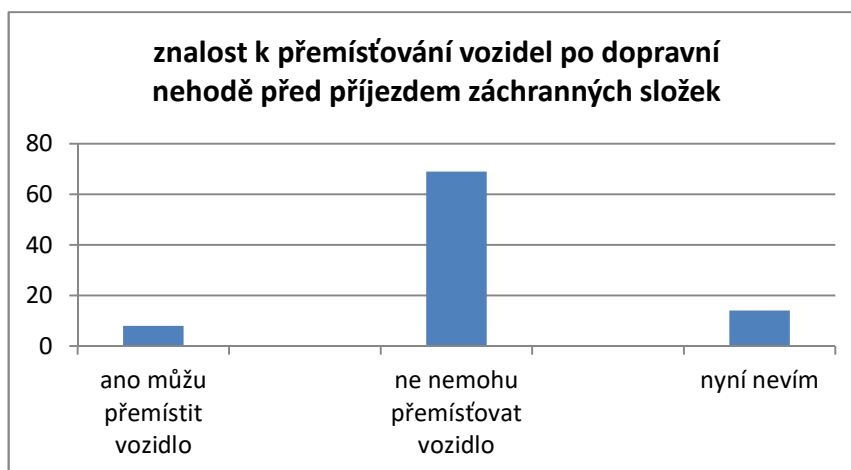
Graf 14 – Zkušenost respondentů v rámci vysvětlení policejního orgánu problematiky.⁷⁸



Otázka č. 12 – Myslíte si, že můžete po dopravní nehodě přemístit vozidla (včetně jízdního kola) před příjezdem hlídky policie, jestliže jde o nehodu s oznamovací povinností?

- 8 respondentů odpovědělo ano, 69 osob uvedlo, že ne, 14 dotázaných uvedlo, že v tento okamžik neví.

Graf 15 – Znalost respondentů, zda mohou přemístit vozidla po dopravní nehodě.⁷⁹



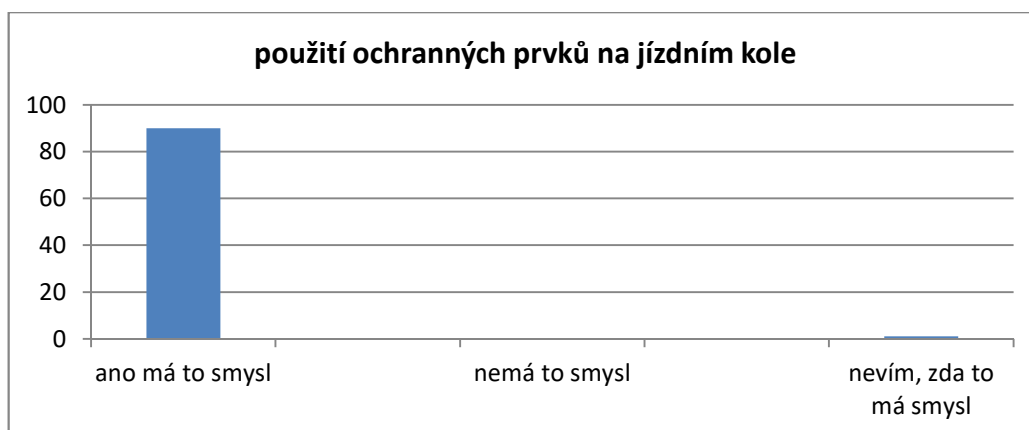
⁷⁸ Vlastní zpracování.

⁷⁹ Vlastní zpracování.

Otázka č. 13 – Myslíte si, že má smysl používat za jízdy na kole ochranné prvky, jako je cyklistická přilba a jiné vybavení cyklisty, které mohou v případě nehody zmírnit její následek?

- 90 respondentů odpovědělo ano, 0 respondentů odpovědělo ne a 1 respondent uvedl, že neví.

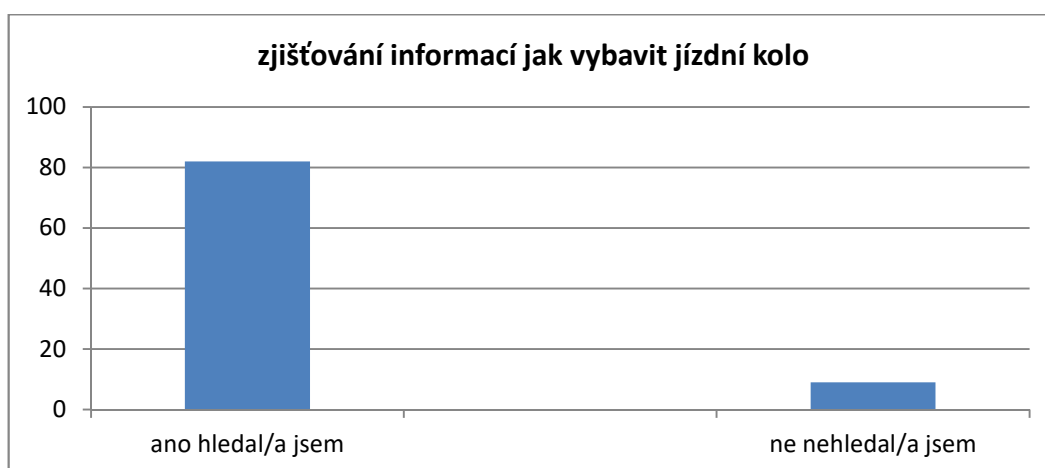
Graf 16 – Vyjádření dotázaných, zda má smysl používat ochranné prvky na jízdním kole.⁸⁰



Otázka č. 14 – Snažil/a jste se někdy vyhledat informace za účelem sebevzdělání, jak správně vybavit jízdní kolo z hlediska povinné výbavy?

- 82 odpovědělo ano, 9 odpovědělo ne.

Graf 17 – Znázornění zkušenosti, zda někdy v minulosti dotázaní vyhledali informace k vybavení jízdního kola.⁸¹



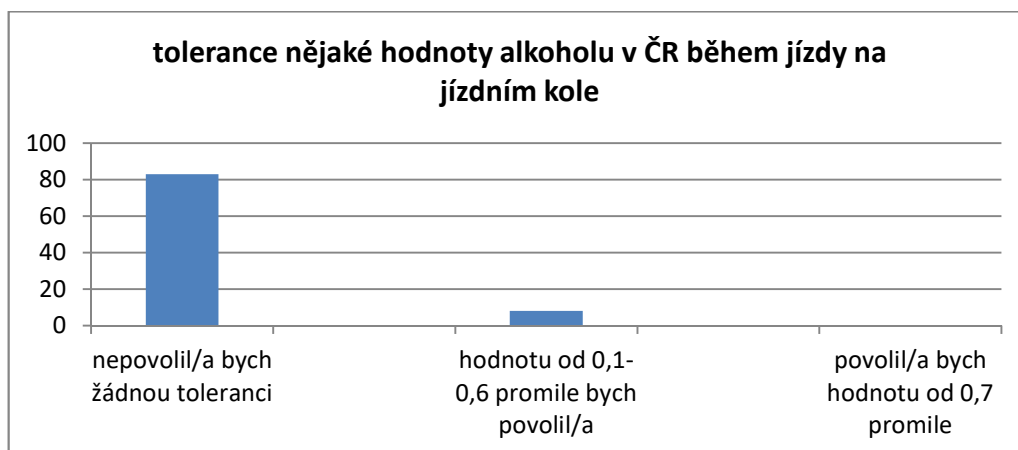
⁸⁰ Vlastní zpracování.

⁸¹ Vlastní zpracování.

Otázka č. 15 – V České republice je při jízdě na kole nulová tolerance alkoholu. Zavedl/a byste v České republice toleranci alkoholu při řízení jízdního kola? Pokud ano, kolik promile alkoholu v krvi?

- 83 osob odpovědělo 0 promile, 8 osob uvedlo od 0,1 - 0,6 promile, nikdo neuvedl hranici nad 0,7 promile.

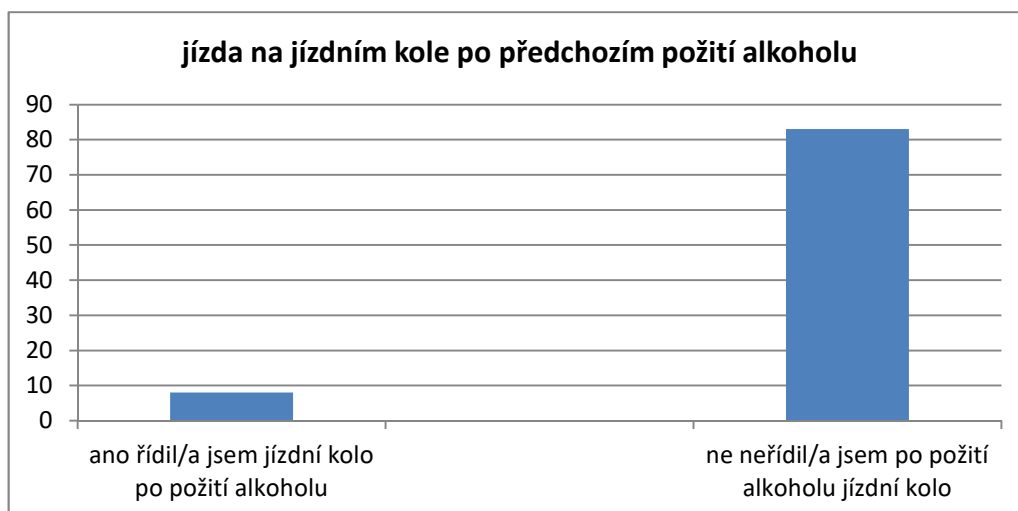
Graf 18 – Přehled, zda by připustili nějakou toleranci alkoholu při jízdě na jízdním kole, popř. jakou hodnotu.⁸²



Otázka č. 16 – Řídil/a jste někdy jízdní kolo po předchozím požití alkoholu?

- 8 osob uvedlo odpověď ano, 83 respondentů uvedlo ne.

Graf 19 – Znázornění, zda někdy v minulosti respondenti řídili jízdní kolo po předchozím požití alkoholu.⁸³



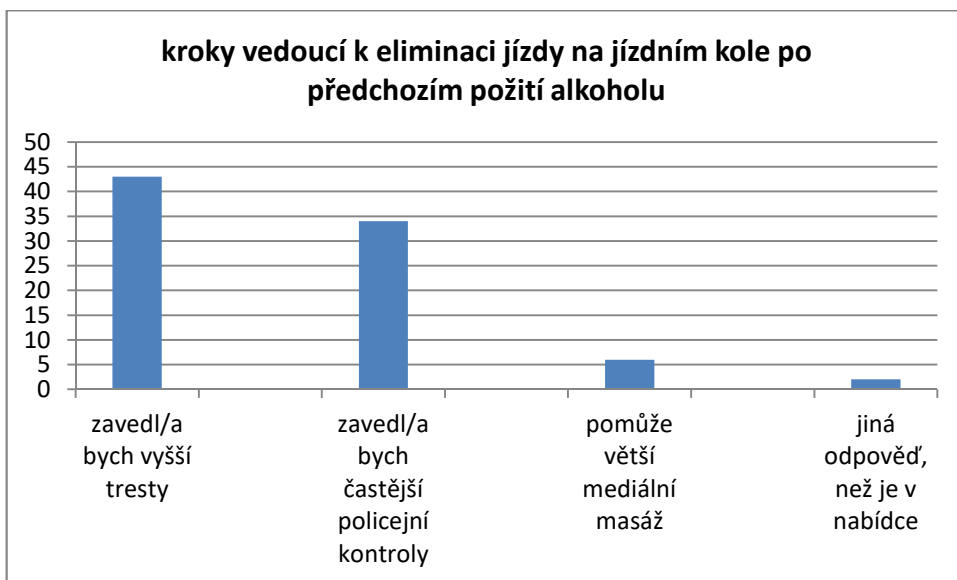
⁸² Vlastní zpracování.

⁸³ Vlastní zpracování.

Otázka č. 17 – Co myslíte, že by cyklisty nejvíce odradilo od řízení jízdního kola pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky? (vyberte pouze jednu odpověď a to v případě, že Vaše odpověď na otázku č. 15 byla „a“).

- 49 osob odpovědělo vyšší tresty, 34 odpovědělo častější kontroly, 6 osob odpovědělo např. tv spoty a 2 osoby odpovědělo jiné.

Graf 20 – Vyjádření respondentů, jaké kroky by nejvíce odradily cyklisty řídit jízdní kolo po předchozím požití alkoholu, popř. užití návykové látky.⁸⁴



⁸⁴ Vlastní zpracování.

12 Diskuze

Hlavním cílem bakalářské práce bylo analyzovat zkušenosti příslušníku Policie České republiky Územního odboru Olomouc s vyšetřováním dopravních nehod s přímou účastí cyklistů. K dopravním nehodám cyklistů v okr. Olomouc dochází neustále za každého počasí, v některém období více, v jiném zase méně, vzhledem k četnosti se nedá říci, že by nějaký policista ještě nevyšetřoval dopravní nehodu cyklisty a nenarazil tak na nějaký problém s porušováním předpisů cyklistů. Každý policista na oddělení Dopravního inspektorátu Olomouc proto měl možnost nabídnout, která otázka by se měla v dotazníku objevit, která je zajímavá, kde spatřují nejčastější dopravní deficity ze strany cyklistů. Na základě tohoto hodnocení autor sestavil dotazník, který obsahuje celkem 17 otázek, přičemž všech 17 otázek je formou jedné předem nabídnuté odpovědi, u otázky 17 měl možnost se respondent vyjádřit písemně volnou nepředepsanou formou.

Otázkami 1 až 3 bylo v dotazníkovém šetření zkoumáno kolik dotázaných mělo v minulosti dopravní nehodu na jízdním kole, zda větší podíl na nehodovosti cyklistu představují muži, nebo opačně ženy, popřípadě v jaké věkové kategorii. Autor záměrně zvolil nejnižší hranici pro vyplnění dotazníku 16 let. Osoba, která má věk mladistvého, tak při vyšetřování přestupku nebo dopravní nehody je zpravidla schopna jednat samostatně za sebe, nemusí mít při sobě zákonného zástupce jako osoba nezletilá a v případě, že taková osoba měla v minulosti dopravní nehodu na jízdním kole, nebo byla řešena za přestupek v dopravě, osobní zkušenosti s policejním orgánem bez přítomnosti třetích osob jsou více autentické. Také dle současných platných norem může vlastnit v ČR řidičské oprávnění osoba starší 15 let. Je tedy větší pravděpodobnost, že taková osoba již má nějaké zkušenosti s dopravou a dopravními předpisy, jestliže prošla kurzem v autoškole. Není od věci také připomenout, že osoba starší 15 let může jako cyklista dohlížet na jiného cyklistu staršího 10 let a to na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci. Logicky vyplývá, že taková osoba již musí znát základní předpisy, jestliže má dohlížet na mladšího cyklistu. Bylo zjištěno, že 16 respondentů (17,6%) z celkového počtu 91 dotázaných již dopravní nehodu na jízdním kole mělo a 75 osob se s touto zkušeností ještě nesetkala. Zajímavostí asi není skutečnost, že z 16 respondentů, kteří měli v minulosti dopravní nehodu na jízdním kole, je 14 mužů a pouze 2 ženy. V případě věku z dotazníku

vyplývalo, že dopravní nehodu na jízdním kole neměla žádná osoba do 20 let. Věk těchto 14 mužů a 2 žen se pohybuje od 21 let a více. Žádný respondent, kterému je 20 let a méně neuvedl zkušenost s dopravní nehodou. Autor ze své dlouholeté zkušenosti s vyšetřováním dopravních nehod může k této skutečnosti potvrdit, že cyklisté spíše mladšího věku často dobrovolně osobní účast na dopravní nehodě neuvádějí a to z různých důvodů. Za dopravní nehodu se považuje i havárie, tedy jestliže cyklista upadne z jízdního kola bez cizího zavinění. Jsou případy, kdy cyklisté takovou událost nehlásí. Mnoho takových dopravních nehod se policisté Dopravního inspektorátu v Olomouci zařazení na skupině vyšetřování dopravních nehod dozvídají až po doručení prvotní lékařské zprávy (regres), kterou mají povinnost zasílat ošetřující lékaři po ošetření dotyčného, pokud zjistí, že poranění pochází z dopravní nehody. Po doručení lékařské zprávy na Policii České republiky již musí policejní orgán prověřit událost z úřední povinnosti. Při těchto procesech jsou pak cyklisté dohledání a podávají vysvětlení. Většinou nezletilí a mladiství cyklisté jako důvod uvádějí, že neví o oznamovací povinnosti ohlásit dopravní nehodu na linku 158, neboť pouhé upadnutí z jízdního kola a následné zranění nepokládají za dopravní nehodu, pokud při tomto není účastníku více, nebo není poškozen nějaký předmět. Tuto zkušenost nemá pouze autor práce, ale po konzultaci většina policistů zařazených u Policie České republiky na Územním odboru Olomouc, Dopravní inspektorát, na úseku vyšetřování dopravních nehod. V současné době je na tomto oddělení dopravních nehod ustanoveno 23 policistů. Při zpracovávání práce poskytl autor ostatním svým kolegům prostor se k dané tématice vyjádřit. Dle názoru autora by bylo možným východiskem, jak situaci zlepšit, znovuzavedení povinné dopravní výchovy na základních školách jako samostatného předmětu, kde by se tématu o cyklistice věnovalo více hodin. Jako součást přednášek by pak mimo jiné bylo jasné vymezení co je dopravní nehoda a za jakých podmínek se musí oznamovat.

Otázkou 4 bylo zkoumáno v dotazníkovém šetření, zda mají respondenti znalost, kde najít informace o povinnostech cyklisty. Celkem 83 respondentů (91,2 %) uvedlo, že vědí, kde informace najít, kdežto 7 uvedlo, že nikoliv. Otázka byla do dotazníku zařazena záměrně, neboť stále vysoký počet cyklistů během jízdy nedodrжуje povinnosti uložené jim zákonem. Autor se na dané téma rozepisuje v kapitole 5, kde uvádí některá zásadní povinnosti cyklistů. Za základní povinnosti považuje např. používání ochranných přileb cyklistu do 18 let, věnovat se plně řízení, nikoliv psát zprávy nebo číst internetové stránky v mobilním telefonu. Počet kladných odpovědí v dotazníkovém

šetření plně nekorresponduje s praxí autora, z období, kdy dopravní nehody vyšetřoval. V zákonných normách a učebnicích autoškol jsou uvedeny povinnosti cyklistů, ale i přesto docházelo při vyšetřování nehod ke zjištění, že cyklisté nevědí, kde přesně v těchto publikacích toto téma vyhledat. Na Dopravním inspektorátu v Olomouci nebylo výjimkou vyšetřovat také dopravní nehodu, kdy byl cyklista za jízdy shozen svým psem, kterého měl dotyčný na vodítku připevněného k rámu kola. Při podání vysvětlení cyklista uváděl, že nepočítal s tím, že se jeho pes rozběhne za běžící kočkou a tímto cyklistu shodí z kola, který si pádem přivodil lehké poranění. V konečném stavu byl dotyčný cyklista překvapen, když mu bylo sděleno, že na kole nesmí vést za jízdy psa nebo jiné zvíře. V takovém okamžiku cyklista zjišťuje, že nemá znalost, kde takové ustanovení najít. Mnohdy dochází ke groteskní situaci, kdy cyklista čte jednotlivé ustanovení a je překvapen, které body se pokládají za povinnosti. Vzhledem k tomu, že menší část osob a to v počtu 7 v dotazníku uvedla, že neví, kde informace hledat, stálo by za úvahu, zda tyto povinnosti, popř. alespoň jejich část prezentovat v médiích, v tisku nebo jako povinnou část přednášek v autoškole. Dalším možným řešením by bylo vytvoření návodu s informacemi, který by byl přiložen při prodeji jízdního kola každému novému majiteli.

Otázkami 5 až 8 bylo v dotazníkovém šetření zkoumáno, zda existuje alespoň základní povědomí o tom, jak postupovat při dopravní nehodě v případě, že k této dojde, zda respondenti znají, jaká událost je považována za dopravní nehodu a v neposlední řadě, kdy mají účastníci povinnost dopravní nehodu oznámit. Co se týče samotného pojmu dopravní nehoda, 90 respondentů (98,9 %) uvedlo, že ví, co dopravní nehoda je. Pouze jeden respondent uvedl, že tuto znalost nemá. Jedná se o ženu ve věkové skupině od 16 do 20 let. Dle autora se však počet kladných odpovědí realitě zdaleka nepřibližuje. Většina dotázaných pravděpodobně neumí přímo odcitovat pojem dopravní nehody, jak ho doslovně vysvětluje zákonná norma o provozu na pozemních komunikacích, přesto základní hrubé povědomí respondenti mít mohou. Není překvapením, že tuto znalost nemá osoba mladší 20 let. Může to souviset s otázkou 3, kdy spíše mladší generace nedokáže zařadit své jednání mezi dopravní nehody. I přes tak drtivý počet kladných odpovědí je nutno uvést, že samotná definice o dopravní nehodě je často složitá i pro vyšetřující policisty, natož pak pro jednotlivé řidiče. V případě dopravních nehod nebo havárií cyklistů je klíčové spojení, že při této události musí dojít ke zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla. Poté i cyklista, který za jízdy upadne na vozovku a přivodí si poranění, je

účastníkem dopravní nehody s oznamovací povinností. V praxi se často stává, že cyklisté toto spojení neznají a tudíž si myslí, že událost není dopravní nehodou a navíc s oznamovací povinností. Následná nutnost vyšetřovat dopravní nehodu vyplyne z doručené lékařské zprávy doručené lékařského zařízení. S otázkou co je dopravní nehoda s oznamovací povinností, úzce souvisí i otázka 6 až 8. Uvedené otázky v dotazníkovém šetření zkoumají, zda respondenti vědí, jak postupovat při dopravní nehodě a kdy tuto mají povinnost oznámit. V případě, že osoba je držitelem řidičského oprávnění, je zde předpoklad, že tyto povinnosti zná, neboť prošla autoškolou spojenou odborným výcvikem. Přestože většina dotázaných uvedla, že znají pojem dopravní nehoda, pouze 49 respondentů (53,8 %) uvedla, že ví, jak postupovat v případě, že k dopravní nehodě dojde. Velkou zajímavostí je však poměr respondentů, kteří vlastní řidičské oprávnění, tedy v počtu 81 osob, naproti tomu pouze 49 z nich ví, jak postupovat při dopravní nehodě. Dle autora je to vizitka vyučování autoškol a také potvrzení, že by se koncepce výuky v autoškolách měla pozměnit a klást větší důraz na vysvětlení základních norem, povinností řidiče a sankce, jestliže jsou tyto povinnosti porušovány. Mnoho řidičů patrně při dopravní nehodě s motorovým vozidlem jednoduše zavolá na linku 158, kde mu jsou základní povinnosti sděleny. Vzhledem k hmotnosti nepojízdného motorového vozidla není řidič většinou toto vozidlo odstavit a nezbyvá mu nic jiného, než vyčkat do příjezdu hlídky Policie ČR, která mu vše vysvětlí. V tomto případě nedochází k ujetí z místa dopravních nehod. Dle autora může dojít ke zlepšení v případě, že pojem dopravní nehody, povinností po dopravní nehodě a oznamovací povinnost bude více a detailně probírána ve výukách autoškol, v rámci preventivních programů bude toto prezentováno cestou BESIPU a v neposlední řadě mohou dobře posloužit reklamy v mediálním prostoru.

Otázkami 9 až 11 byla v dotazníkovém šetření zkoumána osobní zkušenost respondentů s policejním orgánem, jestliže k takovému osobnímu kontaktu došlo, v případě, že ano, zda jsou tyto zkušenosti pozitivní, negativní, nebo smíšené. Celkem 78 osob (85,7 %) uvedlo, že mají zkušenost s policejním orgánem v případě šetření dopravní nehody nebo přestupku v dopravě. Tedy většina dotázaných se již s policistou setkala a tedy i osobně s tímto jednala. Záměrem autora byla snaha zjistit, zda je schopen policista při komunikaci s veřejností vysvětlit kroky svého jednání při vyšetřování dopravní nehody nebo přestupku. Celkem 26 respondentů (28,6 %) uvedlo, že takové zkušenosti mají pozitivní, kdežto 41 respondentů (45,1 %) uvedlo, že jejich zkušenost je negativní. Zde je potřeba si uvědomit, že pokud policista zastaví řidiče

motorového i nemotorového vozidla, má to svůj účel. Ve většině případů jde o porušení nějaké zákonné normy, v případě dopravní nehody je policistou ustanoven viník a poškozený. Autor ze své zkušenosti z policejní praxe může potvrdit, že mnohdy způsob jednání a komunikace některých policistů směrem k přestupci bývá velice strohý, v ojedinělých případech arogantní a také není zcela jasně vysvětlen důvod zastavení. Samostatnou kapitolou je vyšetřování dopravních nehod, oproti řešení přestupku. Při řešení přestupku je zpravidla zastaven řidič, který porušil nějakou zákonnou normu, proto je také řešen. Přestupci se to logicky mockrát nelíbí, od toho se odvíjí také způsob jednání. V případě vyšetřování dopravních nehod jde však o účast i několika osob, některé jsou v roli poškozeného. I přes skutečnost, že dopravní nehodu poškozený nezavinil, musí mnohdy čekat v místě události i několik hodin s poškozeným vozidlem. V době příjezdu hlídky Policie ČR na místo pak hrají velkou roli emoce na obou stranách. Důvodem, proč účastník na místě vyčkává i několik hodin je ten, že v současné době není na Dopravním inspektorátu v Olomouci více hlídek na vyšetřování dopravních nehod. Služby jsou zpravidla složeny tak, že jednu hlídku tvoří 2 policisté, mají k dispozici 1 vozidlo s vybavením a vše potřebné pro výjezdovou službu. Přes den jsou tedy hlídky 2, na noční službu pak hlídka 1. V praxi se mnohokrát stává, že hlídka musí přejíždět z jedné části okresu na druhý, což čítá i několik desítek kilometrů a časové zdržení mnohdy překračující hodinu. Proto i policista, pokud přijede na místo dopravní nehody po celodenní službě bez přestávky na odpočinek, může se jeho osobní chování projevit v komunikaci s veřejností. Autor se osobně několikrát setkal s chováním kolegů, kteří jednali v rámci vyšetřování s jistou arogancí. Autor se tedy ztotožňuje s výsledkem nespokojených respondentů s negativní zkušeností v rámci jednání policejních orgánů. Jistým východiskem ke zlepšení by mohlo být navýšení tabulkových míst, kdy by na denní službě nejezdily hlídky dvě, ale tři. Tím více času by měla hlídka na příjezd k dopravní nehodě, více na zpracování spisové agendy a v neposlední řadě se věnovat kladně účastníkům dopravní nehody. Autor se domnívá, že s touto otázkou nespokojenosti respondentů souvisí i otázka 11, kde se stejný počet respondentů vyjádřilo, že policejní orgán je schopen vysvětlit svůj postup pouze částečně.

Otázkou 12 bylo v dotazníkovém šetření zkoumáno, zda respondenti mají znalost k přemístování vozidel po dopravní nehodě s oznamovací povinností. Zde autor předpokládal, že kladné odpovědi převažují ty záporné. 69 respondentů (75,8 %) uvedlo, že po dopravní nehodě s oznamovací povinností před příjezdem hlídky Policie ČR

nesmí přemísťovat vozidlo. 14 osob (15,4 %) se vyjádřilo, že zatím neví. V případě, že bychom poukázali na 10 osob z uvedených 14, které nevlastní řidičské oprávnění (otázka 8), stále v dotazníkovém šetření zbývají 4 respondenti, kteří by to vědět měli, neboť vlastní řidičské oprávnění a tedy prošli autoškolou, kde by tyto poznatky měli získat. Přemísťování vozidel po dopravní nehodě před příjezdem hlídek IZS je velmi častým negativním jevem. Autor popsal v kapitole 8 této práce kroky při ohledání dopravní nehody. Otázka 12 s tímto plně souvisí. Původní umístění vozidel je důležitou součástí při stanovení příčiny dopravní nehody a to v takovém stavu a poloze, v jaké se zastavily či jejich částí dopadly na komunikaci, nebo mimo ní bezprostředně po střetu. Není výjimkou, že hlídka Policie ČR přijede na místo události a při zjišťování prvotních informací dospěje k závěru, že s vozidlem, či předmětem již někdo z přítomných hýbal. V rámci zajištění zdraví a života osob to jsou logické kroky, kdy mnohdy složkám IZS nezbývá nic jiného, než vozidlo posunout, odstavit, či přemístit, aby bylo např. lidské tělo vytaženo a mohly tak začít zdravotní či oživovací procesy. Stále se však opakují případy, kdy je nemotorové vozidlo lehčí hmotností, v tomto případě např. jízdní kolo zbytečně odstaveno z konečného místa postavení, aniž by k tomuto byl jakýkoli důvod. V některých případech se stále stává, že jízdní kolo se před příjezdem hlídky skupiny dopravních nehod v místě již nenachází, neboť ho nějaká osoba z místa přemístila mimo místo dopravní nehody. Jízdní kolo se pak dodatečně dohledává i v několikahodinovém časovém odstupu od dopravní nehody, např. v místě bydliště cyklisty nebo jeho rodinných příslušníků. Pokud k takovému přemístění jízdního kola není důvod, je nezbytné, aby jízdní kolo, potažmo každé vozidlo zúčastněné na dopravní nehodě zůstalo na místě dopravní nehody v původní poloze. Jízdní kola nesou známky stop, které jsou mnohdy pro vyšetřování nehody klíčové a důležité pro další kroky v přestupkovém nebo trestním řízení. V případě, že jízdní kolo zůstane na místě, jeho zaměření v takové poloze je důležité např. pro případný znalecký posudek v oblasti mechanismu dopravních nehod. Pokud jízdní kolo někdo odstaví a z místa nehody odveze, takové kroky se již nemusí zrealizovat a může to zkomplikovat další průběh vyšetřování nehody.

Otázkami 13 a 14 bylo v dotazníkovém šetření zkoumáno, zda má smysl používat ochranné prvky za jízdy na jízdním kole, zejména pak ochranou přilbu a jiné prvky, které mohou zmírnit následek při dopravní nehodě. Vzhledem k počtu kladných odpovědí, včetně osob v dotazníkovém šetření, které nevlastní řidičské oprávnění vyplynulo, že si respondenti uvědomují riziko v případě pádu na jízdním kole. Celkem

90 dotázaných (98,9 %) uvedlo kladnou odpověď, pouze jeden respondent uvedl, že neví. Autor se ve své praxi často setkával s cyklisty, kteří při dopravní nehodě na hlavě nasazenou přilbu neměli. V některých případech se jednalo o fatální poškození horní části těla, nejvíce hlavy. Použití ochranných přileb autor záměrně zmínil v kapitole 5 o povinnostech cyklisty, neboť právě absence přilby u cyklisty při dopravní nehodě zavíná u většiny z nich poranění hlavy. Vzhledem k počtu kladných odpovědí se může jevit, že cyklisté jsou poučení a přilby za jízdy používají. Pokud by autor bral do úvahy výsledek dotazníkového šetření a převedl do praxe, znamenalo by to, že 9 cyklistů z 10 má při dopravní nehodě na hlavě nasazenou ochranu přilbu. Realita je však v okr. Olomouc opačná. Na základě porovnání výsledku dotazníkového šetření a praxe tedy autor může konstatovat, že respondenti vědí o kladném a ochranném účinku přileb, avšak v praxi je tolik nepoužívají. S uvedeným také souvisí správné vybavení jízdního kola, ať už se jedná o povinnou výbavu nebo tu doporučenou. 82 respondentů (90,1 %) uvedlo, že se již někdy snažili vyhledat informaci, jak jízdní kolo správně vybavit. S tím se autor již může ztotožnit, jen zřídka se stává, že jízdní kola při dopravních nehodách nebo běžných dopravních kontrolách nejsou vybaveny dle zákonných norem. Za zmínku stojí i fakt, že pokud policista vyšetřující dopravní nehodu zjistí, že jízdní kolo cyklisty, který má účast na dopravní nehodě, není správně vybaveno povinnými prvky, musí tento přestupek zaevidovat a podezření ze spáchání přestupku postoupit do dalšího přestupkového řízení. Autor může potvrdit, že tyto přestupky při vyšetřování nehod evidoval pouze v jednotkách.

Otázkami 15 až 17 v dotazníkovém šetření bylo zjistit subjektivní názor respondentů na řízení jízdního kola pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a také na tresty v případě, že v takovém stavu po požití návykové látky cyklista řídí jízdní kolo. Otázka 15 se dotazuje, zda by respondent povolil nějakou toleranci alkoholu při řízení jízdního kola, v případě, že ano, tak jakou hodnotu by povolil. Předpoklad autora bylo, že většina, možná i všichni respondenti odpoví variantu A, tedy nepovolili by žádnou toleranci. Tuto možnost volilo 83 respondentů (91,2 %), avšak 8 osob by povolilo toleranci do 0,6 promile alkoholu v době řízení jízdního kola. K tomuto je potřeba dodat, že těchto 8 respondentů byli muži do 40 let. K tomu se vztahuje také otázka 16, kde právě těchto 8 respondentů uvedlo, že v minulosti již řídili jízdní kolo po předchozím požití alkoholu. Dle autora si mnoho cyklistů však neuvědomuje, jaký problém přináší řízení jízdního kola pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky. I malé množství alkoholu může ovlivnit reakční dobu řidiče, snížit jeho pozornost a

řidičské schopnosti. Zejména v letních měsících je tento trend populární. V mnohých případech je to dáno nevědomostí, kdy cyklisté často nevědí, že se řadí z hlediska požití alkoholu do skupiny ostatních řidičů, na které se vztahuje stejné ustanovení zákona o silničním provozu, jako na řidiče motorových vozidel, kde je uvedeno, že řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky. V některých případech jsou to nižší sankce za jízdu po předchozím požití alkoholu na jízdním kole, proti řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. V případě, že se jedná o motorové vozidlo, řidič ve většině případů dostane uloženo zákaz řízení motorových vozidel na určitou dobu. Takové opatření je pro některé řidiče likvidační. Jestliže se jedná o řízení jízdního kola po předchozím požití alkoholu, řidiči hrozí finanční sankce, nikoliv zákaz řízení motorových vozidel. Otázka 17 se dotazuje, co by dle respondenta odradilo cyklisty od řízení jízdního kola po předchozím požití alkoholu nebo jiné návykové látky. 49 respondentů (53,8 %) uvedlo vyšší tresty, 34 respondentů (37,4 %) uvedlo častější policejní kontroly. V otázce 17 se mohli respondenti vyjádřit také vlastní formou bez předepsaných hodnot. Tohoto využili 2 respondenti, kdy jeden uvedl, že by v případě pozitivní dech. zkoušky nebo jiné návykové látky uložil dotyčnému cyklistovi zákaz řízení i motorových vozidel na výrazně kratší dobu, např. na měsíc. Po opakovaném prohřešku by tento trest zpřísnil. Většina cyklistů řídí i motorové vozidlo a pokud by si byla vědoma, že může dostat zákaz řízení mot. vozidel, byť i za jízdy na jízdním kole, dával by si velký pozor. Druhý respondent napsal, že by automaticky zabavil cyklistovi jeho jízdní kolo a toto by mu bylo vráceno po splnění testů v autoškolě spojeného s psychologickým vyšetřením. Dle autora by bylo jedno z řešení zpřísnění trestů za řízení nemotorového vozidla po předchozím požití alkoholu nebo jiných návykových látek. Tresty za řízení motorového a nemotorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky jsou důležité pro prevenci dopravních nehod, zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu a výchovu řidičů k zodpovědnému chování na pozemních komunikacích. Tresty by proto neměly být příliš nízké, aby splnily svůj účel. Dalším řešením by mohla být televizní kampaň, kde by určitá televize vysílala záběry z reálných dopravních nehod cyklistů, kteří řídili jízdní kolo po předchozím požití alkoholu, popř. jiné návykové látky.

Závěr

Obliba silniční dopravy neustále narůstá. Stala se nenahraditelnou součástí našeho života. Každá dopravní nehoda má svou příčinu a také následek. Mnohé příčiny dopravních nehod jsou zbytečné a následky jsou mnohdy tragické. Bohužel ve velké míře mají dopravní nehody vliv hlavně na ty účastníky silničního provozu, kteří poctivě dodržují právní normy, chovají se zodpovědně a řízení dopravního prostředku nijak nepodceňují. Taková událost zcela jistě negativně ovlivní nejen nevinné účastníky, ale také příbuzné a rodiny, kteří při dopravní nehodě ztratí svého blízkého. Pro širokou veřejnost to znamená ztrátu jednoho lidského života. Pro příbuzné se však jedná o nenahraditelnou ztrátu svého člena rodiny, známého nebo kamaráda. S nehodovostí cyklistů to na silnicích bohužel nevypadá nijak dobře i přesto, že se v posledních letech daří celkově snižovat počty dopravních nehod. Ale i přes mírně klesající tendenci jsou celkové počty zraněných a usmrcených osob v souvislosti se silniční dopravou stále alarmující. Autor bakalářské práce zaměřil svou pozornost na jeden z nejvíce rizikových článků silničního dopravního systému, kterým je cyklista jako účastník silničního provozu. Pokud již k takové události dojde, je potřeba vědět, jak si v takové chvíli počínat a to nejen z hlediska urychlení ukončení vyšetřování, ale také v důvodu dodržení povinných právních norem a vyhnutí se trestní sankci při jejich nedodržování.

V teoretické části bakalářské práce byly vymezeny základní pojmy, jako jsou dopravní nehoda, cyklista, nebo pozemní komunikace. Současně charakterizovala prvotní a neodkladné úkony z hlediska vyšetřování dopravní nehody. Byla představena povinná výbava jízdního kola z hlediska zákonných norem, výbava cyklisty a také statistika dopravní nehodovosti. V závěrečné části byl popsán postup Policie České republiky při vyšetřování dopravních nehod a naznačené chyby, kterých se mohou dopouštět jak cyklisté, tak ostatní řidiči motorových i nemotorových vozidel, včetně hlídky PČR vyšetřující dopravní nehodu. Je potřeba stále myslet na to, že na detailním a důsledným ohledáním místa dopravní nehody, kvalitě zajištěných stop a konečném zpracování spisu závisí ustanovení viníka a tím i jeho řádné potrestání.

Empirická část byla zpracována pomocí kvantitativního sběru dat metodou dotazníkového šetření. Cílem dotazníkového šetření byla detekce zkušeností řidičů s komunikací policejních orgánů při vyšetřování dopravních nehod a znalostí týkajících se dodržování povinností po dopravní nehodě a další činnosti s tímto spojené. Účelem

bylo také zjistit, zda by zavedli v ČR toleranci alkoholu při řízení jízdního kola, co by je nejvíce odradilo od řízení jízdního kola pod vlivem návykových látek a jak celkově hodnotí tresty za tyto přestupky. Z dotazníkového šetření vyšlo najevo, že drtivá většina dotazovaných respondentů, souhlasí se současnou nulovou tolerancí hladiny alkoholu při řízení nemotorového vozidla (91,2 %). Co je však alarmující, zhruba polovina respondentů neví, jak postupovat po dopravní nehodě (46,2 %). Autor se snažil skladbou otázek v dotazníku co nejobjektivněji reagovat na časté dotazy lidí účastnících se dopravních nehod a shrnout nejčastější oblasti, se kterými se může kdokoli při dopravní nehodě setkat. Mnoho respondentů potvrdilo, že s dotazníkem podobného typu s uvedeným tématem se ještě nesetkali.

Hlavní přínos vidí autor bakalářské práce v aktuálnosti tématu. Dopravní nehodovost cyklistů narůstá, současně obliba cyklistiky neklesá, spíše naopak. Z policejního hlediska by tato práce mohla nabízet několik témat k diskusi, neboť poukazuje na možné chyby jak cyklistů, tak i samotných vyšetřujících policistů, kterých je dobré se vyvarovat. Autor si také trvá na tvrzení, že samotná bakalářská práce může být použita jako přehledný zdroj informací pro zdokonalení vědomostí policistů vyšetřujících dopravní nehody, taktéž jako návod pro cyklisty, jak se po dopravní nehodě zachovat. Pokud by se povedlo, aby alespoň jeden řidič nebo policista změnil své chování v rámci vyšetřování dopravní nehody dle kroků popsané v této práci, jsem přesvědčen, že cíl této práce by byl naplněn.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BOHADLO, D. a kol. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s komentářem. 2. vydání.* Praha: Wolters Kluwer, 2022. 580 s. ISBN 978-80-7676-419-4.
2. BORŮVKOVÁ, J. *Základy statistiky: dotazníkové šetření: studijní text*, Jihlava : Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2013. 32 s. ISBN 978-80-87035-80-1.
3. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem.* Praha: Tisk Sprint, 2017. 476 s. ISBN 978-80-906024-1-0.
4. CIHLÁŘ, J. *Cyklistika pro každého.* Praha: Olympia, 1991. 186 s. ISBN 80-7033-081-3.
5. FELCAN, M. *Dopravné inženýrstvo I. a II. díl.* Bratislava: Akadémia Policajného sboru, 2005. 180 s. ISBN 80-8054-344-5.
6. FILLER, V., MOTÝL, J. *Městem na kole - příručka městského cyklisty.* Praha: Vydavatelství Grada Publishing a.s., 2018. 218 s. ISBN 978-80-271-0855-8.
7. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče.* Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
8. HEINRICOVÁ, J. *Krok za krokem na cestě do školy. Metodika výuky vnímání rizikových míst a situací v dopravním prostředí.* Praha: Žaket, 2013. 84 s. ISBN 978-80-7233-390-5.
9. HORNÍK, J. a kol. *Vyprošťování u silničních dopravních nehod.* Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, 2021. 195 s. ISBN 978-80-7616-109-2.
10. HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání. 4. doplněné vydání.* Praha: Eurounion, 2008. 311 s. ISBN 978-80-7317-069-1.
11. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
12. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference.* Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, 2013. 207 s. ISBN 978-80-260-5466-5.
13. KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování.* Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 418 s. ISBN 978-80-7380-547-0.
14. KOŠINÁROVÁ, B. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem. 1. vydání.* Praha: C.H. Beck, 2021. 460 s. ISBN 978-80-7400-848-1.
15. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích s komentářem 2. vydání.* Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2011. 409 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
16. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. vydání.* Praha: Leges, 2018. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
17. LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy.* Praha: Karolinum, 2006. 83 s. ISBN 80-246-1157-0.
18. MILSON, F. *Bike manuál: vše, co potřebujete vědět o svém kole.* Praha: Grada Publishing, 2008. 188 s. ISBN 978-80-247-2214-6.
19. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi.* Praha: Linde, 2000. 384 s. ISBN 80-7201-212-6.
20. SOULEK, I., MARTINEK, K. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní.* Praha: Grada Publishing, 2000. 112 s. ISBN 80-7169-951-9.

21. STOJAN, M. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD, 2008. 110 s. ISBN 978-80-7392-078-4.
22. STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. 166 s. ISBN 978-80-263-0218-6.
23. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině: několik rad rodičům k přípravě dětí na bezpečnou chůzi a jízdu v provozu. 1. vydání*. Praha: Fortuna, 2001. 32 s. ISBN 80-7168-790-1.
24. WEIGL, O. *Autoškola*. Praha: Albatros Media a.s., 2016. 344 s. ISBN 978-80-264-1023-2.

Elektronické zdroje

1. BESIP, *Dopravní hřiště pro bezpečnou dopravní výchovu* [online]. © 2024 [cit. 2024-01-06]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Detska-dopravni-hriste/>>.
2. BESIP, *Jízda na kole ve městě* [online]. © 2024 [cit. 2024-01-15]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Senior-cyklista/Jizda-na-kole/>>.
3. BESIP, *Povinná výbava jízdního kola* [online]. © 2024 [cit. 2024-01-10]. Dostupné z WWW: <<https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Povinna-vybava-jizdniho-kola/>>.
4. Embacher, M. a kol. *Cyklopedie. 90 let moderního designu jízdních kol* [online] Praha: Slovart, 2011. poslední aktualizace 11.06.2022 [cit. 2023-12-25]. Dostupné z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/wiki/Draisina/>>.
5. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Neodkladné a neopakovatelné úkony* [online]. © 2024 [cit. 2024-01-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/neodkladne-a-neopakovatelné-ukony.aspx/>>.
6. TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. *Vážné zranění hlavy - doména cyklistů* [online] © 2020 Tým silniční bezpečnosti [cit. 2024-02-16]. Dostupné z WWW: <<https://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/128/vazne-zraneni-hlavy--domena-cyklist.html>>.

Ostatní zdroje

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

- Interní akt řízení – Pokyn policejního prezidenta č.300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, [cit. 2023-12-13]. Způsob přístupu ke zdroji: <<https://www.policie.cz/clanek/interni-akty-řízení-938231.aspx>>.

Seznam zkratek

Zkratka - význam zkratky

BESIP - oddělení bezpečnosti silničního provozu

ČR - Česká republika

Policie ČR - Policie České republiky

DN - dopravní nehoda

PC CRASH - program na kreslení plánu

EDN - evidence dopravních nehod

SDN - skupina dopravních nehod

EU - Evropská unie

Okr - okres

IZS – integrované záchranné složky

Seznam obrázků a grafů

Obrázek 1 - První jízdní kolo.....	19
Obrázek 2 - Povinná výbava jízdního kola.....	20
Obrázek 3 - Příložení jízdního kola k vozidlu.....	35
Obrázek 4 - Celkový výhled na místo dopravní nehody cyklisty.....	36
Obrázek 5 - Pohled na poškození předního kola.....	36
Obrázek 6 - Celkový pohled na jízdní kolo.....	36
Obrázek 7 - Dětské dopravní hřiště v Olomouci, na ul. Legionářská 15.....	46
Obrázek 8 - Držák kol před MŠ v Olomouci.....	48
Obrázek 9 - Držák kol ZŠ Tererova v Olomouci.....	48
Graf 1 - Vývoj dopravní nehodovosti cyklistů v ČR za období od roku 2012 do roku 2022.....	29
Graf 2 - Vývoj dopravní nehodovosti cyklistů se smrtelným zraněním v ČR za období od roku 2012 do roku 2022.....	30
Graf 3 – Počet rozdaných a vrácených dotazníků.....	50
Graf 4 – Pohlaví respondentů, kteří vyplnili a odevzdali dotazník zpět.....	51
Graf 5 – Věková kategorie respondentů.....	51
Graf 6 – Znázornění zkušenosti respondentů s dopravní nehodou na jízdním kole.....	52
Graf 7 – Osobní znalosti respondentů, kde najít informace o povinnostech cyklistů.....	52
Graf 8 – Znalost respondentů, co je dopravní nehoda.....	53
Graf 9 – Znalosti respondentů, jak se zachovat při dopravní nehodě.....	53
Graf 10 – Znalosti respondentů k oznamovací povinnosti dopravní nehody.....	54
Graf 11 – Znázornění počtu držitelů řidičského oprávnění.....	54
Graf 12 – Zkušenost respondentů s komunikací s policejním orgánem.....	55
Graf 13 – Spokojenost respondentů při komunikaci s policejním orgánem.....	55
Graf 14 – Zkušenost respondentů v rámci vysvětlení policejního orgánu problematiky.....	56
Graf 15 – Znalost respondentů, zda mohou přemísťovat vozidla po dopravní nehodě.....	56
Graf 16 – Vyjádření dotázaných, zda má smysl používat ochranné prvky na jízdním kole.....	57

Graf 17 – Znázornění zkušenosti, zda někdy v minulosti dotázaní vyhledali informace k vybavení jízdního kola.....	57
Graf 18 – Přehled, zda by připustili nějakou toleranci alkoholu při jízdě na jízdním kole.....	58
Graf 19 – Znázornění, zda někdy v minulosti respondenti řídili jízdní kolo po předchozím požití alkoholu.....	58
Graf 20 – Vyjádření respondentů, jaké kroky by nejvíce odradily cyklisty řídit jízdní kolo po předchozím požití alkoholu, popř. užití návykové látky.....	59

Přílohy

1. Dotazník, který byl rozdán respondentům.....	76
2. Záznam o přijatém oznámení k dopravní nehodě.....	79
3. Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu.....	80
4. Popis fotodokumentace.....	83
5. Fotky pořízené při vyšetřování dopravní nehody.....	85
6. Plánek místa dopravní nehody.....	86
7. Náčrtek místa dopravní nehody.....	87
8. Aktuální formulář Protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu v aplikaci Evidování dopravních nehod (EDN).....	88

Vážený respondente, Vážená respondentko,

rád bych Vás požádal o vyplnění krátkého dotazníku, který poslouží jako podklad pro mou bakalářskou práci na téma: „**Vyšetřování dopravních nehod cyklistů**“. Toto dotazníkové šetření je realizováno pouze mezi respondenty ve věku od 16 let a více. Zjištěné údaje budou využity pouze pro účely mé bakalářské práce a nebudou nijak spojovány s Vaší osobou. Zakroužkujte prosím pouze jednu odpověď. Účast je zcela anonymní. Předem děkuji za Váš čas a ochotu při vyplňování tohoto dotazníku. Věřím, že vyplnění nezabere více než 15 minut, ale časově to omezené není.

Milan Sakala, DiS.

student 3. ročníku Vysoké školy evropských a regionálních studií, z.ú.

- 1) Pohlaví?
 - a) Muž
 - b) Žena

- 2) Vaše věková kategorie?
 - a) 16-20 let
 - b) 21-25 let
 - c) 26-30 let
 - d) 31-40 let
 - e) Nad 41 let

- 3) Měl/a jste někdy dopravní nehodu na jízdním kole?
 - a) Ano
 - b) Ne

- 4) Víte, kde najít informace o tom, jaké má cyklista povinnosti?
 - a) ano vím, kde informace vyhledat
 - b) ne nevím, kde takové informace vyhledat
 - c) nyní nevím, ale v případě potřeby jsem schopen si to zjistit

- 5) Víte, co je dopravní nehoda?

⁸⁵ Vlastní zpracování.

- a) Ano
 - b) Ne
- 6) Víte jak postupovat při dopravní nehodě?
- a) Ano
 - b) Ne
- 7) Víte, kdy máte povinnost oznámit dopravní nehodu policií?
- a) Ano
 - b) Ne
- 8) Jste držitelem řidičského oprávnění?
- a) Ano
 - b) Ne
- 9) Komunikoval/a jste někdy, popř. komunikujete s nějakým policejním orgánem v rámci řešení přestupku v dopravě nebo v souvislosti s vyšetřováním dopravní nehody?
- a) Ano
 - b) Ne
- 10) Jaké jsou Vaše zkušenosti v rámci komunikace a spolupráce s policejním orgánem při vyšetřování dopravního přestupku nebo dopravní nehody?
- a) pozitivní
 - b) negativní
 - c) neutrální
 - d) smíšené
 - e) nemám žádné zkušenosti
- 11) Myslíte, že policejní orgán je schopen řádně a srozumitelně vysvětlit účastníkům dopravní nehody, jaké kroky podnikne při vyšetřování, jak dlouho může vyšetřování trvat a jak může vyšetřování skončit?
- a) Ano, je schopen vše vysvětlit
 - b) Ano, je schopen, ale vysvětlit jen částečně
 - c) Ne, není schopen
 - d) Nemám zkušenost, nechci hádat
- 12) Myslíte si, že můžete po dopravní nehodě přemísťovat vozidla (včetně jízdního kola) před příjezdem hlídky policie, jestliže jde o nehodu s oznamovací povinností?

- a) Ano
- b) Ne
- c) V tento okamžik nevím

13) Myslíte si, že má smysl používat za jízdy na kole ochranné prvky, jako je cyklistická přilba a jiné vybavení cyklisty, které mohou v případě nehody zmírnit její následek?

- a) Ano
- b) Ne
- c) Nevím

14) Snažil/a jste se někdy vyhledat informace za účelem sebevzdělání, jak správně vybavit jízdní kolo z hlediska povinné výbavy?

- a) Ano
- b) Ne

15) V České republice je při jízdě na kole nulová tolerance alkoholu. Zavedl/a byste v České republice toleranci alkoholu při řízení jízdního kola? Pokud ano, kolik promile alkoholu v krvi?

- a) 0 promile – žádná tolerance
- b) 0,1 – 0,6 promile
- c) 0,7 promile a více

16) Řídil/a jste někdy jízdní kolo po předchozím požití alkoholu?

- a) Ano
- b) Ne

17) Co myslíte, že by cyklisty nejvíce odradilo od řízení jízdního kola pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky? (vyberte pouze jednu odpověď a to v případě, že Vaše odpověď na otázku č. 15 byla „a“).

- a) Vyšší tresty
- b) Častější policejní kontroly zaměřené na cyklisty
- c) Větší osvěta o následcích dopravních nehod za účasti cyklisty (spoty v tv, přednášky, výuka v autoškole
- d) Jiné (napište).....
.....

Příloha 2: Záznam o přijatém oznámení k dopravní nehodě (úvodní strana spisu), z dopravní nehody, v době zpracování se jednalo o formuláře v programu Lotus Notes.⁸⁶



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje

územní odbor Olomouc
dopravní inspektorát

evidováno v ETŘ
evid. číslo: KRPM

Záznam o přijatém oznámení

poř. č. knihy událostí:

Dne _____ oznámil (a):

Jméno, příjmení: .

Obsah oznámení: Olomouc, ulice Purkyňova 44 - místní komunikace (souřadnice GF -544536,652/-1121783,275) došlo k dopravní nehodě.

oznámení přijal

Přiděluji k vyřízení:

Provedené úkony: fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, šetření k pachateli DN, vytěžení,

Oznamovatel žádá být vyrozuměn o učiněných opatřeních.

Hlášeno OD v Olomouci

prezentační razítko

Policie České republiky
Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje
územní odbor Olomouc
dopravní inspektorát
Kosmonautů č. 10

Došlo: .
evid.č.:KRPM-

⁸⁶ Vlastní zpracování - upravená kopie ze spisu z vyšetřované dopravní nehody.

Příloha 3: Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu.⁸⁷

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje
územní odbor Olomouc
dopravní inspektorát
Kosmonautů č. 10
771 36 OLOMOUC
evidováno v ETR č.j.: KRPM-
evid. číslo: KRPM-

Olomouc

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	
Místo	Olomouc, ulice Purkyňova 44 - místní komunikace (souřadnice GPS -544536,652/-1121783,275)
Účastníci dopravní nehody	<p>1) osobní automobil - řidič : NEZJIŠTĚN Nezjištěný řidič je podezřelý z porušení ustanovení § 26 odst. 1 zákona č. 36 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>2) NEREGISTROVANÉ jízdní kolo - OLPRAN dámské cyklista-vlastník :</p>
Vylíčení události	<p>Dne v hod. jela cyklistka své jízdní kolo zn. Olp ul. Purkyňova, kdy jela od ul. Šafaříková směrem k ul. Lermontové. V době, kdy proíř kolem domu č.p. 44 a objížděla vpravo zaparkované vozidlo tov. značky dosud nezjištěná řidička vozidla otevřela levé boční dveře (řádně se před tímto pravděpodobně nepřesvědčila ve znetném zrcátku o provozu za svým vozidlem) a to bezprostředně před cyklistkou Táto na otevření dveří již nemohla reagovat přičemž došlo k nárazu přední části kola do otevřených dveří vozidla C poté upadla na vozovku. Po střetu s řidičkou vozidla komunikovala, poznačila si RZ vozidla a tel. na řidičku. Z místa poté odjela do tr. uyc</p>

⁸⁷ Vlastní zpracování - upravená kopie ze spisu z vyšetřované dopravní nehody.

O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Věc je v šetření - o pachateli přestupku resp. TČ nebylo rozhodnuto
Technické údaje vozidel	<p>1) osobní automobil / registrační značka : vlastník: VIN: ' STK: platná mezinárodní pojistná karta:</p> <p>2) jízdní kolo OLPRAN dámské registrace jízdního kola : NEREGISTROVANÉ vlastník: kraj: C brzdy, mechanické, stav dobrý popis poškození vozidla: na kole nezjištěna žádná škoda, škoda na vozidle nebyla zjištěna</p>
Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	
Ohledání místa dopravní nehody	<p>I. Dopravní situace:</p> <p>a) K dopravní nehodě došlo v uzavřené obci Olomouc, na místní komunikaci ul. Pu v blízkosti domu č.p.44. Zde je rychlost jízdy max. do 50 km/hod., který vyplývá Přednost v jízdě v blízkosti daného úseku není upravena dopravním značením. V r se nenachází žádné dop. značení. Povrch vozovky v době ohledání je suchý, živ dobrém stavu. Ulice není ve spádovém poměru. Celková šíře vozovky na ul. Purkyňc m. Okraje vozovky jsou ohraničeny vyvýšeným obrubníkem, na který navazuje plocha, poté chodníky a obytné zástavby. Hustota provozu je na stupni č. 1.</p> <p>b) V době ohledání místa dopravní nehody je denní světlo, zataženo, bez deště, místě DN se nachází veřejné osvětlení, které je vypnuto. Teplota vzduchu je okolo Rozhledové podmínky nejsou zhoršeny ani ovlivněny povětrnostními podmínkami.</p> <p>c) Dop. nehoda byla oznámena dodatečně, přičemž na místo poukázala cyklistka Druhý účastník se v místě nenacházel. Při DN cyklistka uplatnila d poranění, kdy uvedla, že se po DN nechala ošetřit v lékařském zařízení. Poté DN c Dále uvedla, že vozidlo, do kterého narazila má rz Lustrací tohoto cyklistky Vránové nebylo zjištěno žádného poznatku.</p>
	<p>II. Popis stop :</p> <p>Po oznámení DN byl proveden výjezd na místo oznámení, kdy se jedná o trv. pobyt</p>

ul. Lermontova.

Jízdní kolo cyklistky ve foto ozn. pod č. 1.

- toto se nezaměřovalo, neboť DN byla oznámena dodatečně. Jízdní kolo bylo ohledáno na místě bydliště

Místo střetu je ve foto a v plánu ozn. pod č. 2. Toto místo označila cyklistka přítomnosti hlídky SDN Olomouc. Toto místo potvrdila i dodatečně dne říd

..... i podání vysvětlení.

- toto se nachází 8,0 metrů od VBM s BM 6,2 metrů.

Na místě nebyly nalezeny žádné stopy, tzn. blokovací, dřecí, smykové apod. Podrobným ohledáním místa ze strany hlídky SDN Olomouc se v místě nenacházely ani střepy ap

II. Popis stop pokračování

1) Ohledáním jízdního kola cyklistky bylo zjištěno poškození na pravém držáku řídítka a na pravém šlapadle (viz. foto 15,16). Nelze ale potvrdit, či vyvrátit, že k těmto došlo v souvislosti s předmětnou DN.

Dalším ohledáním jízdního kola bylo zjištěno, že se jedná o kolo růžové barvy s nápisem Olpran. Rám jízdního kola je dámský. Doplnky na kole jsou z části označené, některé Shimano. Některé nejsou označené vůbec. Na přední straně jsou 3 talíře. Zadní kolo ozubených koleček. V době pořízení foto jízdního kola byl řetěz nasazený. Jízdní kolový pořízení foto není vybaveno světlem bílé barvy a je vybaveno zadním světlem červené barvy a je vybaveno zadní odrazkou červené barvy. Ve výpletu předního i zadního kola odrazky. Pedály jsou taktéž vybaveny odrazkami oranžové barvy. Brzdy na jízdním kole dvě na sobě nezávislé, zadní je funkční, přední je taktéž funkční. V době ohledání pro kontrolu funkcí brzd, zadní je v pořádku, přední taktéž. Pneu jízdního kola mají vzorek celé ploše. Pneu jsou nasazeny na běžných ráfcích. Výplet předního i zadního kola je v pořádku – nechybí žádná špice. Obě kola jsou upevněna rychloupínákem. Sedlo je čírné s nápisem a je k rámu připevněné šroubem.

Kolo je vybaveno blatníky, dále držákem na pitnou láhev a zadním nosičem upevněným na zadním držáku kola. Na kole se nachází zámek proti odcizení a také stojan na levé straně. Cyklistka měla v době DN na sobě žádné reflexní prvky a neměla ani ochrannou přilbu.

2) Dne bylo na DI Olomouc ohledáno vozidlo tov. značky říz přistavila majitelka Na tomto vozidle nedošlo při DN k žádnému poš

Při DN nedošlo k poškození veřejně prospěšného zařízení.

III. Učiněná opatření :

Provedené úkony: fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - neprochází, lustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa nehody, šetření k pachateli DN, výtěžení,

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

inspektor

Tel.: +

Vyplní se JID

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje
Územní odbor Olomouc
Dopravní inspektorát Olomouc
Třída Kosmonautů 189/10, 771 36 Olomouc

Č. j. KRPM-

Olomouc: Datum, kdy je vytvořen
Počet stran: 2

FOTOGRAFICKÁ DOKUMENTACE

k případu:

DOPRAVNÍ NEHODA S LEHKÝM ZRANĚNÍM -

Počet fotografií: 38
Počet listů:
Počet příloh:

Vypracoval:

inspektor

Vedoucí DI

xl_zapati2_x

xl_zapati1_x

⁸⁸ Vlastní zpracování - upravená kopie ze spisu z vyšetřované dopravní nehody.

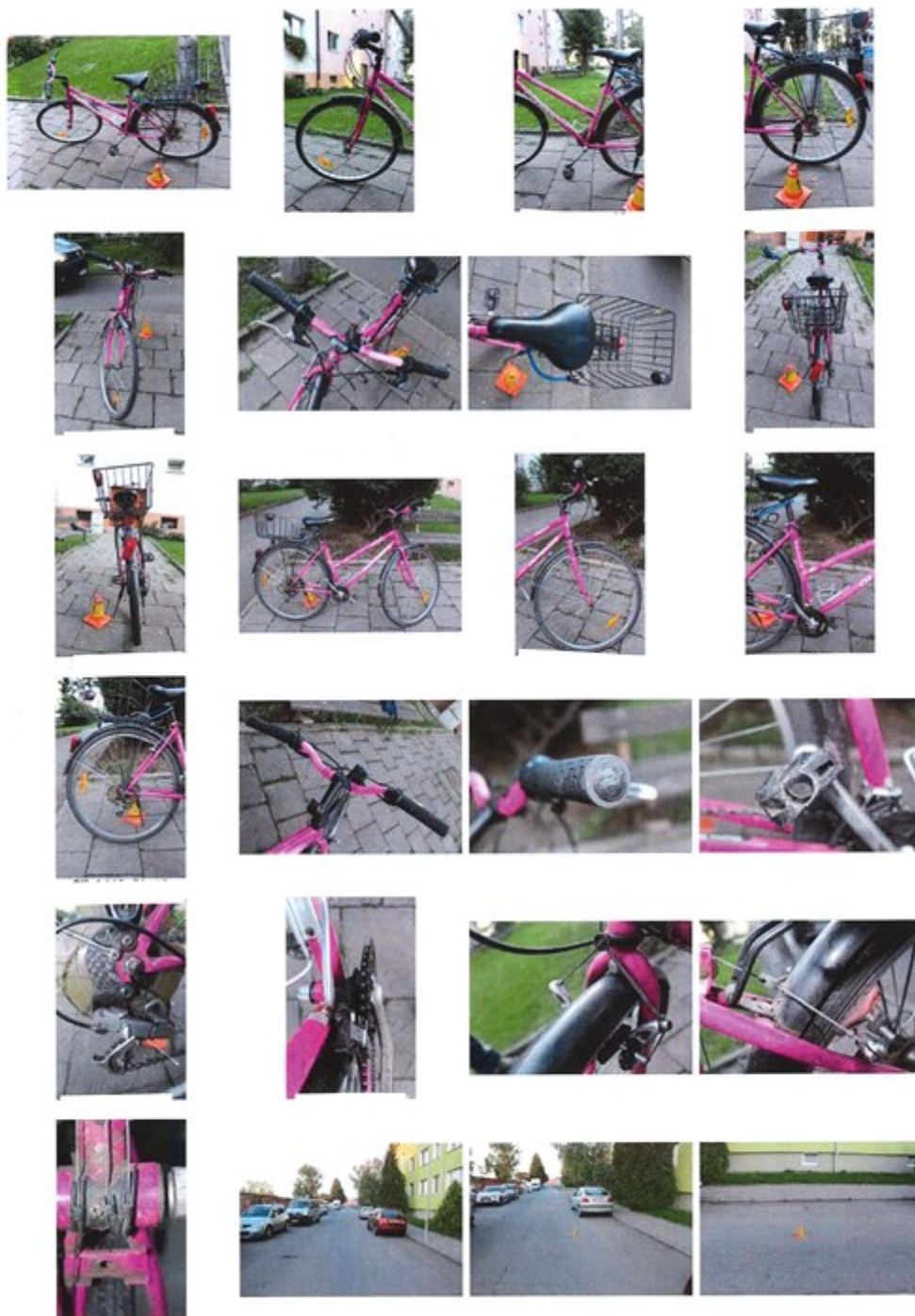
Textová legenda k fotografické dokumentaci:

poř.č.	Popis fotografií	poznámka
1-14	Jízdní kolo cyklistky XX Toto kolo je ve foto ozn. pod č. 1	
15-16	Otěr na řídítku a šlapátku, pravděpodobně došlo při DN.	
17-21	Pohled na tech. vybavení jízdního kola cyklistky XX	
22-23	Výhled na místo DN, ve směru jízdy cyklistky XX.	
24	Místo nárazu jízdního kola do dveří vozidla. Označila cyklistka XX. Toto se nachází pod č. 2.	
25	Výhled na místo DN, proti směru jízdy cyklistky XX.	
26-29	Oblečení + boty, které měla cyklistka XX v době DN na místě.	
30-36	Os. vozidlo tov. značky XY rz Toto vozidlo bylo ohledáno a nafoceno dne XXXX před budovou DI	
37-38	Pootvřené dveře od vozidla XY rz a místo, kam mělo dojít k nárazu jízdního kola.	

Dokumentaci zhotovil: XXXXX., dne XXXXXX,

Dokumentaci zálohoval:

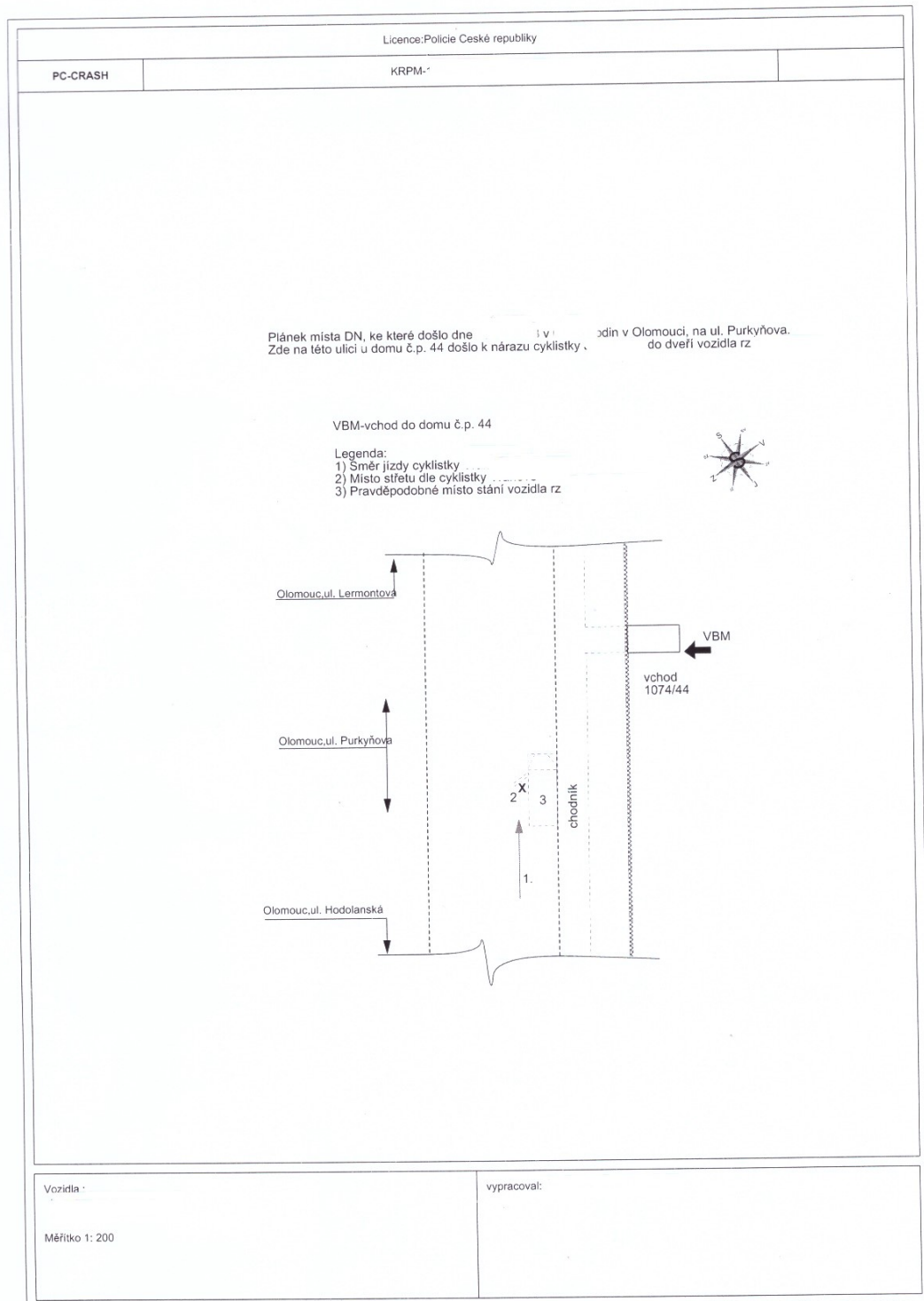
Příloha 5 – Fotky pořízené při vyšetřování dopravní nehody.⁸⁹



Page 1/1

⁸⁹ Vlastní zpracování - upravená kopie ze spisu z vyšetřované dopravní nehody.

Příloha 6 – Plánek místa dopravní nehody.⁹⁰



PC-Crash © 5.11v - © 1998 DSD Linz, Austria

⁹⁰ Vlastní zpracování - upravená kopie ze spisu z vyšetřované dopravní nehody.

Příloha 8: Vzor Protokolu o dopravní nehodě, který je v současné době v platnosti dle aplikace Evidování dopravních nehod (EDN).⁹²

JID:

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje
Územní odbor Olomouc
Dopravní inspektorát Olomouc
Třída Kosmonautů 189/10, 779 00 Olomouc

Č. j. KRPM-

Olomouc
Počet stran:

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody: Dne v hod.

Místo:

Účastníci dopravní nehody: 1) 2)
Poškozené předměty a zvířata: -
Svědci:
Jiný účastník: -
Vylíčení události:
Technické údaje vozidel: 1) 2)
Dopravní nehoda oznámena: Kým:
Místo ohledáno: Čas ohledání od - do:

⁹² Vlastní zpracování.

Ohledal: Přítomen ohledání:
Ohledání místa dopravní nehody: I. Dopravní situace: a) b) c) II. Popis stop: III. Popis stop - pokračování: IV. Učiněná opatření: Na místě dopravní nehody provedeno:

podpis zpracovatele