

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD NA DÁLNICI D1
NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA**

Autor práce: Jiří Chvátal, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: kombinovaná

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

Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií

2021

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jiří Chvátal

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Prezenční / Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice / Příbram

Název bakalářské práce: Řešení dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Solving of traffic accidents on the D1 motorway in the Vysočina Region territory

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

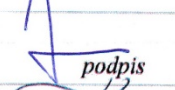

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2020




Cíl bakalářské práce:

Hlavní cíl: Zkoumat nehodovost na dálnici D1 na území Kraje Vysočina a stanovit nejčastější příčiny dopravních nehod na dálnicích.

Vedlejší cíl: Charakterizovat specifika řešení dopravních nehod na dálnicích z pohledu Policie České republiky.

Student: Jiří Chvátal	11.11.2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.	16.11.2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	13.11.20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1.12.20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1.12.20 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Dále děkuji své rodině, manželce Janě, synovi Jiřímu a dceři Báře za to, že se mnou měli trpělivost nejenom při tvorbě této práce, ale i při samotném studiu.

ABSTRAKT

CHVÁTAL, J. *Řešení dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 84 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: dálnice, dopravní nehoda, policie, řidič, vozidlo

Tato práce zkoumá dopravní nehodovost na dálnici D1 na území Kraje Vysočina a má za cíl stanovit nejčastější příčiny dopravních nehod na dálnicích. Obsahem práce je úvod do problematiky dopravních nehod, jako je rozdělení dopravních nehod, právní kvalifikace dopravních nehod, postup při jejich řešení nebo prevence dopravních nehod. Dále jsou na základě kvantitativních dat (statistická data, data z dotazníkového šetření mezi policisty Dálničního oddělení Velký Beranov) stanoveny nejčastější příčiny dopravních nehod na dálnicích a řidiči jakého druhu vozidel tyto nehody nejčastěji způsobují. V práci jsou také uvedena specifika řešení dopravních nehod na dálnicích z pohledu Policie ČR.

ABSTRACT

CHVÁTAL, J. *Solving of Traffic Accidents on the D1 Motorway in the Vysočina Region Territory: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 84 s. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: motorway, traffic accident, police, driver, vehicle

This work examines traffic accidents on the D1 motorway in the Vysočina Region and aims to determine the most common causes of traffic accidents on motorways. The content of the work is an introduction to the issue of traffic accidents which is the distribution of traffic accidents, legal qualification of traffic accidents, the procedure for their solving, or prevention of traffic accidents. Further, on the basis of quantitative data (statistical data, data from a questionnaire survey among police officers of the Motorway police department in Velký Beranov), there are determined the most common causes of traffic accidents on motorways and drivers of what kind of vehicles these accidents are causing. The work also presents specific of solving the traffic accidents on the motorway from the perspective of the Police of the Czech Republic.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Historie dálnice D1 a její význam.....	11
3 Historie šetření a dokumentace dopravních nehod	14
4 Dopravní nehoda	16
4.1 Základní dělení dopravních nehod	16
4.2 Pojem silniční dopravní nehoda	17
4.3 Klasifikace silničních dopravních nehod.....	18
4.4 Dělení silničních dopravních nehod	20
4.5 Příčiny silničních a následky dopravních nehod	21
5 Právní kvalifikace silničních dopravních nehod	23
5.1 Dopravní nehoda jako trestný čin.....	23
5.2 Dopravní nehoda jako přestupek.....	25
5.3 Povinnosti řidiče při vzniku dopravní nehody	26
6 Šetření silničních dopravních nehod	26
6.1 Věcná, funkční a místní příslušnost k šetření silničních dopravních nehod.....	27
6.2 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody.....	28
6.3 Prvotní vyšetřovací úkony	29
7 Ohledání a dokumentace silniční dopravní nehody	30
8 Způsoby řešení dopravních nehod	33
8.1 Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti.....	33
8.2 Dopravní nehoda podléhající oznamovací povinnosti	34
8.3 Sřet vozidla se zvěří	35
8.4 Škodní událost	36
8.5 Specifika dopravních nehod na dálnicích z pohledu Policie ČR.....	36
9 Prevence dopravních nehod	38
9.1 Poskytovatelé prevence	40

9.2	Dopravní politika v ČR	41
9.3	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	42
10	Dopravní nehodovost	43
10.1	Vývoj dopravní nehodovosti v letech 2016 až 2020.....	47
10.2	Dopravní nehody dle zavinění	47
10.3	Hlavní příčiny dopravních nehod	48
10.4	Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog	49
10.5	Dopravní nehody dle místa	50
10.6	Dopravní nehody dle druhu vozidla pachatele	50
10.7	Dopravní nehody dle druhu srážky	51
10.8	Pasivní prvky bezpečnosti	52
11	Dopravní nehodovost na dálnici D1 v Kraji Vysočina	53
11.1	Dopravní nehody dle zavinění	54
11.2	Hlavní příčiny dopravních nehod	54
11.3	Dopravní nehody dle druhu vozidla pachatele	55
11.4	Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog	56
11.5	Rozbor smrtelných dopravních nehod na dálnici D1.....	57
12	Dotazníkové šetření.....	59
13	Diskuze.....	65
	Závěr	74
	Seznam použitých zdrojů	76
	Seznam zkratk	81
	Seznam tabulek a grafů	82
	Přílohy.....	84

Úvod

Od dob, kdy se člověk pohyboval pouze pěšky, prošla doprava obrovským vývojem, což je dáno především rozvojem automobilismu, obchodu a služeb. K naplnění potřeb dopravy slouží pozemní komunikace. Nejmodernějším druhem pozemní komunikace jsou dálnice, které slouží silniční dopravě a začaly se budovat za účelem zvýšení její rychlosti, efektivnosti, ale i bezpečnosti. Vedle velkého významu pro fungování a rozvoj společnosti přináší doprava i negativa. Mezi hlavní negativa patří silniční dopravní nehody, které jsou nedílným doprovodným znakem silniční dopravy. Většina těchto nehod je důsledkem selhání člověka. To spočívá v nedbalostním jednání, které je příčinou vzniku samotné dopravní nehody. Tyto nehody pak přinášejí následky v podobě škod na životech, zdraví a majetku. Jejich počet se každoročně zvyšuje s nárůstem intenzity silniční dopravy.

Celosvětovou snahou je snížit počty silničních dopravních nehod a snížení počtu osob, které jsou v souvislosti s dopravní nehodou usmrceny. Za tímto účelem je dopravní nehodovost sledována a statisticky vyhodnocována, kdy na základě získaných dat jsou zjišťovány příčiny dopravních nehod a jsou navrhována opatření ke snížení počtu nehod a vážných následků. Česká republika není výjimkou. Ze statistických dat je patrné, že dopravní nehodovost v České republice každoročně narůstá. Výjimku tvoří uplynulý rok 2020, kdy došlo k poklesu téměř všech čísel souvisejících s dopravní nehodovostí. Bohužel to není tím, že by se řidiči v České republice začali náhle chovat na pozemních komunikacích zodpovědněji. Důvodem je pokles intenzity provozu v souvislosti s pandemií.

K poklesu počtu nehod i vážných následků došlo v roce 2020 i na dálnici D1 na území Kraje Vysočina, což je ve světle pravidelného nárůstu v posledních letech příjemnou změnou. Tento úsek dálnice D1 patří z hlediska nehodovosti k neproblematictějším dálničním úsekům v celé České republice. I přesto, že dálniční úsek procházející přes Vysočinu tvoří 7 % z celkové délky dálniční sítě v České republice, je zde každoročně usmrceno kolem 14 % všech usmrcených osob na českých dálnicích. Zajistit bezpečnost na pozemní komunikaci je výhradně povinností Policie ČR. Ta by měla být garantem toho, že se dopravní nehodovost bude navzdory zvyšující se intenzitě provozu snižovat a bude klesat počet dopravních nehod s vážnými následky, protože na bezpečné komunikace mají právo všichni účastníci silničního provozu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem práce je zkoumat nehodovost na dálnici D1 na území Kraje Vysočina a stanovit nejčastější příčiny dopravních nehod na dálnicích. Vedlejším cílem je charakterizovat specifika řešení dopravních nehod na dálnicích z pohledu Policie České republiky.

V teoretické části je využito metody literární rešerše, kde jako hlavní zdroj figuruje odborná literatura, ve které je téma dopravních nehod bohatě zastoupeno. V práci jsou využity i elektronické a legislativní zdroje. Obsahem teoretické části je mimo jiné úvod do problematiky dopravních nehod, definice a dělení dopravních nehod, postup a specifika při jejich řešení z pohledu Policie ČR a je zmíněn i vývoj dopravní nehodovosti.

V praktické části se autor zabývá empirickým šetřením, kdy na základě kvantitativních dat (statistická data, data z dotazníkového šetření mezi policisty Dálničního oddělení Velký Beranov) stanoví nejčastější příčiny silničních dopravních nehod na dálnicích a řidiči jakého druhu vozidel tyto nehody nejčastěji způsobují. Autor v praktické části dále zkoumá, zda jsou policisté z Dálničního oddělení Velký Beranov dostatečně vzdělávání ve vztahu k řešení dopravních nehod a zda je jejich výkon plánován tak, aby působil co nejvíce preventivně proti vzniku dopravních nehod.

2 Historie dálnice D1 a její význam

V České republice je v současnosti 1 276 km dálnic. Dálnice D1 je naší nejstarší a se svojí délkou 366 km i nejdelsí dálnicí.¹ Pojem dálnice je definován zákonem, který říká, že „*Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.*“² Dálnice se budují proto, aby doprava osob a nákladů byla rychlejší, efektivnější a v neposlední řadě bezpečnější. Význam dálnice z hlediska vnitrostátní dopravy spočívá v propojení velký měst – center regionů, kdy tento druh dopravy přispívá k jejich lepší dosažitelnosti a k ekonomickému rozvoji. Význam dálnice z aspektu mezinárodní dopravy je obdobný. Naše dálnice jako součást evropských koridorů dopravy slouží k propojení starého kontinentu. Úsek dálnice D1 mezi Prahou a Brnem je součástí IV. panevropského koridoru, který spojuje města Drážďany a Norimberk s hlavními městy Slovenska, Maďarska, Rumunska, Bulharska a Turecka.³

V druhé polovině třicátých let minulého století došlo v Československu do té doby k nepředstavitelnému nárůstu silničního provozu a s tím souvisejících problémů. Stávající silniční síť přestala vyhovovat, proto se začalo přemýšlet, jak tuto situaci zlepšit. První konkrétní myšlenky postavit silnici napříč naší republikou se objevily roku 1935. Se zajímavou myšlenkou přišel v roce 1937 zlínský průmyslník J. A. Baťa, který ve své knize „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“ navrhl páteřní komunikaci napříč Československem v úseku Cheb – Velký Bočkov (dnes obec na ukrajinsko-rumunských hranicích). Baťa nechal na vlastní náklady vypracovat projekt, který byl schválen příslušnými úřady. V této době je úředně zaveden název „dálnice“, jenž je odvozen od základu slova železnice a silnice, a zdůrazňuje dálkový charakter dopravy. Autorem názvu je štábní kapitán Ing. Karel Chmel. Dne 2. 5. 1939 byla zahájena stavba dálnice Praha – Brno. Stavělo se na několika úsecích, kdy nová dálnice měla být součástí německé dálniční sítě. V červenci 1942 práce na výstavbě dálnice ustaly. Po druhé světové válce byly práce na rozestavěných úsecích dálnice v malém rozsahu znovu obnoveny. V roce 1950 bylo rozhodnuto, že dálnice se dále stavět nebude, proto

¹ Ředitelství silnic a dálnic ČR, silnice a dálnice, *Délka a další data komunikací*. [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>>.

² ČESKO. § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997Sb. o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997. částka 3.

³ ČIHÁK, M., et al. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2013. s. 112. ISBN 978-80-87138-52-6.

byly veškeré práce ukončeny a rozestavěné úseky byly ponechány svému osudu.⁴ V první polovině šedesátých let se u nás v reakci na nárůst dopravy opět začalo uvažovat o výstavbě dálnic. V srpnu roku 1967 bylo usnesením vlády schváleno zahájení výstavby dálnice, tudíž již nic nebránilo tomu, aby byla stavba dálnice D1 dne 8. 9. 1967 slavnostně zahájena poklepáním základního kilometrovníku v Praze na Spořilově.⁵ Mezi Prahou a Brnem byla stavba dálnice rozdělena na 14 stavebních úseků a 4 stavby velkých mostů. Prvním úsekem dálnice na území Československé socialistické republiky otevřeným pro veřejnost se stal 12. 7. 1971 úsek Spořilov – Mirošovice v délce 22,5 km. Motoristé se dočkali alespoň kousku dálnice po dlouhých 32 letech od zahájení výstavby. Na Moravě byla zahájena výstavba dálnice D1 v roce 1969 stavbou Velká Bíteš – Brno-západ. Tento úsek byl zprovozněn v roce 1973. Výstavba dálnice D1 pak pokračovala postupnou realizací jednotlivých staveb směrem od Prahy a Brna. Do poloviny roku 1976 se podařilo zahájit stavby všech zbývajících úseků dálnice D1 mezi Mirošovicemi a křižovatkou Brno-jih, kde navazovala výstavba dálnice D2. V Čechách byla uvedena do provozu dálnice D1 v úseku Mirošovice – Hořice v roce 1977 a v úseku Hořice – Jiřice v roce 1979. Na Moravě byla uvedena do provozu dálnice D1 v úseku Velké Meziříčí-východ – Velká Bíteš v roce 1975, v úseku Řehořov – Velké Meziříčí-západ v roce 1976 a v úseku Pávov – Řehořov v roce 1979. Mimořádně náročná byla výstavba velkého dálničního mostu přes údolí Oslavy ve Velkém Meziříčí, která byla realizována od dubna 1972. Most byl uveden do provozu společně s úsekem dálnice D1 mezi křižovatkami Velké Meziříčí-západ a východ v roce 1978. Jako poslední na spojení Prahy a Brna byla realizována stavba dálnice v úseku Humpolec – Pávov délky 20,7 km. Na tomto úseku u Větrného Jeníkova překonává dálnice dosud nejvyšší nadmořskou výšku na našich dálnicích, a to 655 m nad mořem. Tento poslední úsek byl uveden do provozu dne 7. 11. 1980, a tím byla zprůjezdněna celá dálnice D1 mezi Prahou a Brnem.⁶

Dnes dálnice D1 pokračuje z Brna přes Vyškov a Kroměříž dále na Ostravu. Bohužel stále není dokončena. U města Přerov dálnici nahrazuje silnice I/47, která prochází samotným městem. I proto mnoho řidičů při cestě z Brna na Ostravu volí alternativní trasu po D35 přes Olomouc. I když na konci roku 2019 byl zprovozněn nový úsek dálnice mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou, stále chybí dokončit

⁴ LÍDL, V., JANDA, T. *Stavby, kterým doba nepřála*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006. s. 5 - 42

⁵ PRÁŠIL, M. *Padesát let 1967 - 2017*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2017. s. 3-6.

⁶ HOŘENÍ, V. et al. *1980 – 2005, 25 let propojení Prahy a Brna*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2005. s. 7-27.

posledních deset kilometrů dálnice mezi Přerovem a Říkovicemi. To je plánováno na rok 2024, čímž dojde k propojení Prahy a Ostravy. Aby byl pohled do historie dálnice D1 kompletní, je třeba ještě zmínit, že od roku 2013 probíhá zásadní rekonstrukce dálnice D1 v úseku Mirošovice – Kývalka (délka úseku 161 km). Ta spočívá v modernizaci konstrukce dálničního tělesa, jako jsou kompletní výměna povrchů vozovky, úprava šířky ze stávajících 26,5 metrů na 28 metrů nebo výměna kanalizace a inženýrských sítí. Modernizací dojde k rozšíření odstavného pruhu dálnice na každé straně o 0,75 metrů a tím ke zvýšení bezpečnosti v případě odstavení vozidla. Toto rozšíření navíc umožní v případě potřeby (např. rekonstrukce) vedení dopravy v jednom jízdním pásu v režimu 2 + 2. Modernizace je rozdělena do 25 stavebních úseků, kdy 20 úseků je již zprovozněných a 5 jich je v realizaci. Dle vyjádření Ministerstva dopravy z konce roku 2019 by rekonstrukce dálnice D1 měla být dokončena do konce roku 2021.⁷

Po dostavbě dálnice D1 dochází díky rozvoji automobilismu k velkému nárůstu silniční dopravy. Základními charakteristikami silniční dopravy jsou skladba dopravního proudu, dopravní výkon a intenzita dopravy. Ředitelství silnic a dálnic (dále jen ŘSD) k těmto veličinám shromažďuje potřebné údaje a jejich vyhodnocením se snaží předpovědět nárůst dopravy v budoucnu. Na základě těchto prognóz jsou plánovány nové komunikace nebo rozšiřování kapacity stávajících komunikací.⁸ Skladba dopravního proudu udává procentuální zastoupení jednotlivých kategorií vozidel v dopravním proudu. Dlouhodobě je skladba dopravního proudu na českých dálnicích v procentuálním vyjádření složena ze 70 % osobními vozidly a ze 30 % nákladními vozidly.⁹ Dopravní výkon je dán součinem intenzity dopravy a délky sledovaného úseku. Délka dálniční sítě představuje jen 1 % z délky silniční sítě v ČR. Přesto byl v roce 2010 dopravní výkon dálnic v roce 15,7 % z celkového dopravního výkonu v ČR. Tento fakt ukazuje na význam dálnic pro uspokojení potřeb dopravy.¹⁰ Intenzita dopravy je vyjádřena počtem vozidel, která projedou daným úsekem za 24 hodin. Měření intenzity dopravy se provádí buď dopravními průzkumy (fyzické sčítání), nebo sběrem dat ze stanic automatického sčítání dopravy.

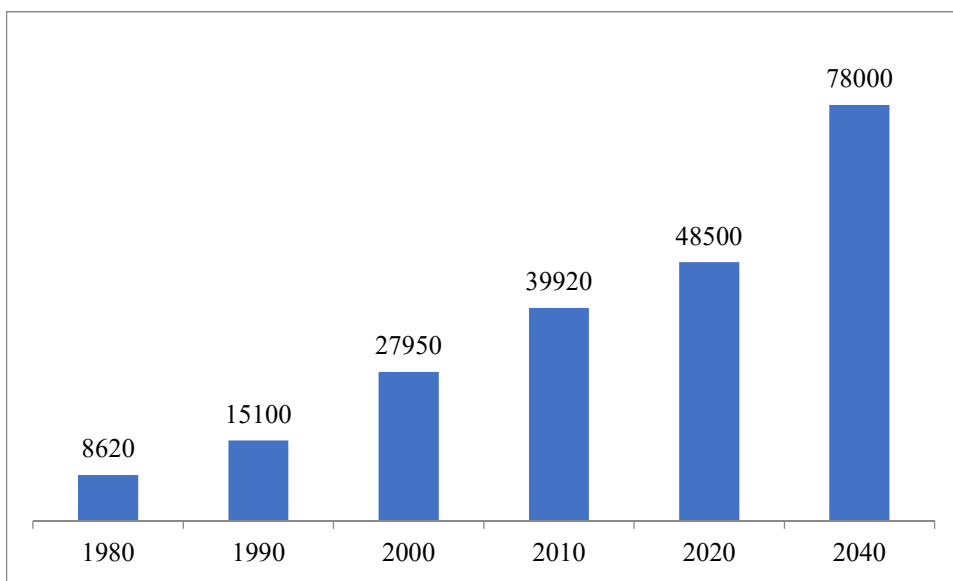
⁷ Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Nová D1 - o projektu*. 2017 [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z: <<https://www.novad1.cz>>.

⁸ ČIHÁK, M., et al. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2013. s. 36-43. ISBN 978-80-87138-52-6.

⁹ BRUNCLÍK, A., VOREL, V., et al. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2009. s. 32-33.

¹⁰ BRUNCLÍK, A., VOREL, V., et al. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2009. S. 31 – 32.

Graf 1 – Vývoj intenzity dopravy na dálnici D1 u Jihlavy v letech 1980–2040.¹¹



Z výsledku těchto sčítání dopravy je patrné, že zatímco v roce 1980 se na dálnici D1 u Jihlavy pohybovalo kolem 8 000 vozidel za den, roku 2020 to bylo již bezmála 50 000 vozidel za den. Jak je možné vyčíst z prognózy intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR, v roce 2040 se bude po dálnici D1 v Kraji Vysočina pohybovat okolo 80 000 vozidel za den, což je mnohonásobně více než při jejím zprovoznění (graf 1).¹²

3 Historie šetření a dokumentace dopravních nehod

Vzhledem k zvyšujícímu se množství automobilů docházelo na přelomu dvacátých a třicátých let k prudkému nárůstu dopravních nehod. Jednalo se především o vzájemné střety vozidel, od těch nejlehčích havárií až po ty se smrtelnými úrazy. Přibývalo i zraněných nebo usmrcených chodců. Proto se v té době začalo s dokumentací a vyšetřováním dopravních nehod. Úkolem vyšetřování bylo zjistit všechny okolnosti a stopy, které mohly vést k objasnění případu a potrestání viníka. Nehody stejně jako dnes vyšetřovala policie a tresty uděloval soud. Od roku 1919 vznikaly na našem území obvodní policejní úřady. V kompetenci těchto úřadů bylo také zjišťování a vyšetřování úrazů a nehod, které souvisely s provozem vozidel všeho

¹¹ BRUNCLÍK, A., VOREL, V., et al. *Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2009. s. 28-31.

¹² BRUNCLÍK, A., VOREL, V., et al. *Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2009. s. 28-31.

druhu.¹³ V praxi byli k dopravním nehodám přivoláváni příslušníci četnictva (hlavně v menších městech a na venkově). Byla-li na místě zjištěna „Škoda první kategorie“ (usmrcení či zranění osob), byl četník na místě povinen neprodleně zajistit přítomnost lékaře a přítomnost osoby s odbornou způsobilostí k vyšetřování úrazů a nehod. Úkolem této osoby bylo popsat škody tak, aby každý, kdo je bude později řešit, si uměl jejich rozsah představit. K tomuto účelu byl vydán pokyn „Úkony při vyšetřování nehod způsobených motorovými vozidly“, který měl ujednotit postup bezpečnostních složek při vyšetřování dopravních nehod. Všichni příslušníci bezpečnostních složek, kteří se podíleli na dokumentaci a vyšetřování těchto událostí, byli instruováni, že každá dopravní nehoda musí být důkladně vyšetřena, zvláště pokud došlo k těžkým úrazům či ke škodě na majetku ve větším rozsahu.¹⁴ Po druhé světové válce a po založení Sboru národní bezpečnosti (dále jen SNB) spadal výkon dopravní služby (do něhož patřilo také vyšetřování a dokumentace dopravních nehod) do oblasti péče o veřejný pořádek. Nově vzniklý aparát se o problematiku dopravy zabýval pouze okrajově. Významným mezníkem dopravní policie byl až rok 1953, kdy byly založeny dopravní inspektoráty. Účelem jejich založením byla péče o bezpečnost a plynulost provozu na silnicích. Na všech stupních dopravních inspektorátů byli zařazeni vyšetřovatelé dopravních nehod, specializace byla zavedena rovněž u prokuratury a u orgánů justice. Při krajských soudech vznikaly dopravní senáty s působností po celém kraji, na krajských prokuraturách pak vznikl institut dopravního prokurátora, jemuž příslušelo stíhání trestných činů v dopravě vážnějšího charakteru. Dokumentace a vyšetřování dopravních nehod spadala do kompetence okresních dopravních inspektorátů. Koncem šedesátých let byly na těchto okresních inspektorátech postupně zřizovány skupiny dopravních nehod (dále jen SDN), kde byli zařazeni policisté, kteří se zabývali pouze dokumentací a šetřením dopravních nehod. S rozvojem dálniční sítě v Československé socialistické republice vznikla také Dálniční oddělení Veřejné bezpečnosti (dále jen DOVB). Ta byla základním útvarem SNB pro vymezený úsek dálnice a jejích součástí, včetně objektů obslužných zařízení. Kromě obvyklých činností byla DOVB příslušná i k řešení přestupků a trestných činů nesouvisejících s dopravou. Šlo tedy o útvar se zvlášť upravenou působností.¹⁵ Takovým útvarem bylo i Dálniční oddělení Velký Beranov,

¹³ MACEK, P., UHLÍŘ, L., WEISMAIER, V., a MOUDRÝ, P. *Dějiny policie a četnictva, II: Československá republika (1918-1939)*. Praha: Policejní historie, 1999. sv. II. s. 38. ISBN 80-902670-0-9.

¹⁴ MACHUCHOVÁ, M., BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. s. 23. ISBN 978-80-87040-14-0.

¹⁵ MACEK, P., UHLÍŘ, L. *Dějiny policie a četnictva, IV: Československo (1945-1989)*. Praha: Policejní historie, 2011. sv. IV, s. 62 – 67. ISBN 978-80-866477-55-8.

které vzniklo v roce 1977. Sídlo dálničního oddělení se nachází v budově, která sousedí s areálem Střediska správy a údržby dálnic (dále jen SSÚD) č. 3. Komplex budov je situován cca 1 km od mimoúrovňové křižovatky dálnice D1 č. 119 (EXIT Velký Beranov). V době vzniku Dálničního oddělení Velký Beranov patřily do jeho místní příslušnosti dokončené úseky dálnice D1 a od roku 1980 po zprovoznění celého úseku dálnice mezi Prahou a Brnem měli policisté z dálničního oddělení na starosti úsek dálnice D1 od km 93,7 do km 141,3, a to včetně dálničních odpočívek a obslužných zařízení. V této době na oddělení sloužilo 25 policistů. Tento stav se razantně změnil 1. 1. 2010, kdy zahájilo svoji činnost Krajské ředitelství policie kraje Vysočina. Od tohoto data policisté z Velkého Beranova dohlíží na úsek dálnice v délce 93 km (od km 73,7 do km 166,5), a to včetně 10 mimoúrovňových křižovatek a 15 dálničních odpočívek s obslužným zařízením, což je nejdelší dálniční úsek v ČR.¹⁶ Z pochopitelných důvodů byla navýšena i tabulková místa pro policisty, kdy ke konci roku 2021 by na dálničním oddělení Velký Beranov mělo sloužit 81 policistů.¹⁷ Jelikož budova z roku 1977 již dlouhodobě nevyhovovala potřebám výkonu služby, a to zejména kapacitně a neodpovídajícími hygienickými standarty, byla v prosinci 2020 zahájena stavba nové budovy dálničního oddělení s termínem dokončení v roce 2023.¹⁸

4 Dopravní nehoda

4.1 Základní dělení dopravních nehod

Obecně lze o dopravní nehodě říct, že jde o kolizi jednoho či více dopravních prostředků, která je následkem dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci přepravy. Nejzákladnějším dělením dopravních nehod je dělení dle druhu dopravy a dopravního prostředku, a to na tyto druhy: ¹⁹

¹⁶ ČESKÁ TELEVIZE. *Policisté z Velkého Beranova pohlídají celý úsek D1 na Vysočině*. [online]. 2009. [cit. 21-01-17]. Dostupné z WWW: <<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1399182-policiste-z-velkeho-beranova-pohlidaji-cely-usek-d1-na-vysocine>>.

¹⁷ Aktuálně.CZ. Zpravodajský portál. *U dálniční policie mají do roku 2025 přibýt stovky míst, důvodem je vyšší provoz*. [online]. [cit. 2021-03-06]. Dostupné z WWW: <<https://zpravy.aktualne.cz/domaci/u-dalnicni-policie-maji-do-roku-2025-pribyt-stovky-mist-duvo/r~f370f100aad211e9b5e8ac1f6b220ee8/>>.

¹⁸ ČÍRTKOVÁ, D. *Týdeník policie. Poklepáním základního kamene započala přístavba a rekonstrukce Dálničního oddělení Velký Beranov*. [online]. 2020 [cit. 21-01-17]. Dostupné z WWW: <<https://tydenikpolicie.cz/poklepanim-zakladniho-kamene-zapocala-pristavba-a-rekonstrukce-dalnicniho-oddeleni-velky-beranov/>>.

¹⁹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 112-113. ISBN80-7201-212-6

- silniční dopravní nehody,
- mimořádné události v drážní dopravě,
- letecké nehody a incidenty,
- nehody na vodní cestě.

Pro účely této práce budou dále blíže specifikovány silniční dopravní nehody, které co do počtu v drtivé většině převládají nad ostatními druhy dopravních nehod. Dle statistických dat bylo v letech 2010 až 2019 evidováno 910 408 silničních dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 6 820 osob. Ve stejném období bylo evidováno 975 mimořádných událostí v drážní dopravě, při nichž bylo usmrceno 311 osob, 860 leteckých nehod, při nichž bylo usmrceno 111 osob a 108 nehod na vodní cestě, při nichž bylo usmrceno 5 osob. V procentuálním vyjádření tvořily silniční dopravní nehody ve výše uvedeném období 99,78 % z celkového počtu dopravních nehod. Co se týče usmrcených osob, při silničních dopravních nehodách zemřelo 94,1 % osob z celkového počtu osob usmrcených při dopravních nehodách.²⁰

4.2 Pojem silniční dopravní nehoda

Dopravní nehoda je často definována jako nezamýšlená, nepředvídatelná, přesto za určitých okolností očekávaná událost v silničním provozu, k níž došlo na dopravní cestě a která měla za následek vznik škody na životě, zdraví nebo majetku v souvislosti s provozem vozidla.²¹ Pokud by bylo vycházeno pouze z této definice, byly by dopravními nehodami i události, které dopravními nehodami ve skutečnosti nejsou. Proto je nutné při definici pojmu „silniční dopravní nehoda“ vycházet z ustanovení § 47 odst. 1 zákona 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je stanoveno, že „Dopravní nehodou se rozumí 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.“²² Z tohoto ustanovení vyplývá, že každá silniční dopravní nehoda vykazuje určité specifické znaky. V případě, že některý

²⁰ Český statistický úřad, *Nehody v dopravě – časové řady*. [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady>.

²¹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s 7. č.j. MV-50082-1/2011.

²² KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. a Česko. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. Praha: CH. Beck, 2011. s. 118-121. ISBN 978-80-7400-418-6.

ze znaků chybí, nejde o dopravní nehodu. Mezi tyto znaky, které je třeba zjišťovat, patří:

- Nepředvídatelnost – jde o nepředvídatelnou událost, u které však vzhledem k riskantnímu nebo protiprávnímu jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k ní dojde. Například u riskantního předjíždění na nepřehledném místě lze předvídat vznik dopravní nehody, avšak samotný vznik nehody je dílem náhody a přináší účastníkům nehody jistý moment překvapení.
- Událost v silničním provozu – o dopravní nehodu se jedná pouze v případě, že k ní dojde tam, kde v plném rozsahu platí pravidla v silničním provozu, to znamená na dálnicích, na silnicích, na místních a na účelových komunikacích. Například dopravní nehodou nebude událost na poli, v lese či v tovární hale.
- Škoda na životě nebo na zdraví osoby, nebo na majetku – vznik škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku patří taktéž mezi základní znaky každé dopravní nehody. Za škodu se považuje pouze škoda, ke které došlo v přímé souvislosti s nehodovou událostí. V případě že k žádné škodě nedojde, nelze hovořit o dopravní nehodě.
- Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu – k dopravní nehodě musí dojít v přímé souvislosti s provozem vozidla, které se pohybuje po pozemní komunikaci. Není rozhodující, zda jde o vozidlo motorové či nemotorové. Mezi takové nejběžnější události patří například pád předmětu (např. stromu) na odstavené vozidlo nebo úraz při nastupování či vystupování ze stojícího dopravního prostředku.²³

4.3 Klasifikace silničních dopravních nehod

Klasifikace silničních dopravních nehod spočívá v jejich dělení podle charakteru a mechanismu jejich vzniku. Na základě těchto kritérií se silniční dopravní nehody klasifikují na tři základní druhy:²⁴

- Havárie – za havárii považujeme silniční dopravní nehodu, na níž mělo účast pouze jedno silniční vozidlo (motorové i nemotorové), a to za předpokladu, že

²³ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 183-184. ISBN 978-80-7380-211-0

²⁴ KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s 9-10, č.j. MV-50082-1/2011.

nedošlo následně po havárii ke střetu s jiným vozidlem, chodcem, zvířím či ke střetu s pevnou překážkou. Havárií je například vyjetí silničního vozidla mimo komunikaci a jeho převrácení bez nárazu do jiné pevné překážky (obrázek 1).

Obrázek 1 – Havárie osobního vozidla.²⁵



- Srážky – za srážku považujeme silniční dopravní nehodu, při níž dojde ke střetu dvou a více silničních vozidel (motorových i nemotorových), ke střetu silničního vozidla s chodcem, zvířím či pevnou překážkou. Srážky vozidel dále rozdělujeme na srážky čelní, boční, zezadu. Srážkou je například čelní střet dvou vozidel, náraz vozidla do stromu nebo svodidel (obrázek 2).

Obrázek 2 – Srážka nákladního vozidla s pevnou překážkou.²⁶



- Jiné nehody – jako jiné nehody se klasifikují ty silniční dopravní nehody, které nelze klasifikovat jako havárie či srážky. Do této kategorie řadíme například nehody zaviněné technickou závadou, například upadnutí kola nebo vytlačení vozidla bez vzájemného střetu.

²⁵ Vlastní zdroj

²⁶ Vlastní zdroj

4.4 Dělení silničních dopravních nehod

V odborné literatuře je možné se setkat s nepřehledným množstvím různých dělení silničních dopravních nehod z mnoha hledisek. Nejbližší policejní praxi je dělení dle hlediska statistických a evidenčních údajů.²⁷

1. Podle následků dopravní nehody:
 - s usmrcením účastníka (účastníků) – úmrtí na místě nebo po dopravní nehodě v přímé souvislosti s dopravní nehodou,
 - se zraněním účastníka (účastníků) – rozlišuje se lehké zranění, těžké zranění, za podmínek přestupkového či trestního zákona,
 - dopravní nehody bez zranění účastníků.
2. Podle zavinění dopravní nehody:
 - zaviněné – dále dělíme na zaviněné řidičem motorového i nemotorového vozidla, chodcem, lesní zvěří či domácím zvířetem, technickou závadou vozidla, závadou komunikace nebo jiným účastníkem (např. dřevorubec pokácí strom na projíždějící vozidlo),
 - nezaviněné – k dopravní nehodě došlo v důsledku nepředvídatelné události, kterou nemohl účastník ovlivnit (například větrem vyvolaný pád stromu na projíždějící vozidlo).
3. Podle hlavní příčiny dopravní nehody (dle statistické četnosti):
 - nesprávný způsob jízdy – například nevěnování se řízení, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné otáčení a couvání atd.,
 - nepřiměřená rychlost – všechny druhy nepřizpůsobení rychlosti (například dopravně technickému stavu komunikace, stavu povrchu, schopnostem řidiče, vlastnostem vozidla atd.),
 - nedání přednosti – nejčastěji nerespektování dopravního značení upravující přednost,
 - nesprávné předjíždění – ohrožení protijedoucích, ale i předjížděných vozidel.
4. Podle místa dopravní nehody:
 - dopravní nehody v intravilánu (v obci),
 - dopravní nehody v extravilánu (mimo obec).

²⁷ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. S. 112-113. ISBN80-7201-212-6.

5. Podle charakteristiky místa:
 - přímý úsek komunikace,
 - v zatáčce (přehledné či nepřehledné),
 - v křižovatce (přehledné či nepřehledné),
 - na elektrické trati,
 - na železničním přejezdu.
6. Podle druhu komunikace:
 - dálnice,
 - silnice,
 - místní komunikace,
 - účelová komunikace.
7. Dle nutnosti zásahu složek IZS:
 - zásah složek IZS nutný – na místě je nutný zásah všech složek IZS,
 - zásah složek IZS není nutný – na místě není nutný zásah složek IZS nebo se na místě nachází pouze jedna složka IZS (ve většině případů PČR).
8. Dle způsobu řešení (z pohledu Policie České republiky):
 - dopravní nehody splňující podmínky k ukončení šetření v příkazním řízení jako přestupku v dopravě,
 - dopravní nehody, jejichž šetření nelze ukončit v příkazním řízení (např. dopravní nehody se zraněním, dopravní nehoda jako trestný čin atd.).

4.5 Příčiny silničních a následky dopravních nehod

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla výsledkem působení tří činitelů, a to člověka, vozidla a objektivních podmínek (silniční provoz). Pravidla silničního provozu stanoví podmínky, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Porušení konkrétních podmínek je základní příčinou dopravní nehody. U těchto podmínek je typické, že příčina předchází vlastnímu jednání pachatele. Například řidič nepřizpůsobí rychlost jízdy ledem pokryté vozovce, v důsledku čehož havaruje a způsobí zranění spolujedoucí osobě, v čemž je spatřováno jednání mající znaky přestupku nebo trestného činu. Porušení podmínek neboli příčiny dopravních nehod mohou spočívat jednak:

- v chování účastníků nehody,
- v technickém stavu zúčastněných vozidel,

- v situaci v silničním provozu – okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu (např. povětrnostní podmínky, viditelnost atd.),
- v jiných okolnostech (např. stav pozemní komunikace atd.).

Z teoretického hlediska je vznik silniční dopravní nehody výsledkem rozporného jednání subjektu (účastníka silničního provozu), které spočívá v:

- nerespektování pravidel silničního provozu,
- neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě.

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním účastníka silničního provozu a nehodovou událostí. Nehodovým jednáním účastníka silničního provozu je jeho konání nebo opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost. Nehodové jednání může být buď subjektivní (protiprávní jednání účastníka silničního provozu), nebo objektivní (nepředvídatelná událost).²⁸

Při silničních dopravních nehodách mohou vznikat následky v podobě škod na životech a zdraví jejich účastníků. Například v roce 2020 bylo při silničních dopravních nehodách v ČR usmrceno 460 osob, těžce zraněno 1 807 osob a lehce zraněno 20 880 osob. Dále při silničních dopravních nehodách vzniká škoda v podobě hmotných škod způsobených na majetku, jako například na zúčastněných vozidlech, na pozemní komunikaci a jejím příslušenství (svodidla, dopravní značení atd.), na pevných objektech (sloupy veřejného osvětlení, budovy, ploty atd.) a na přepravovaných věcech. Například v roce 2020 vznikla v ČR při silničních dopravních nehodách hmotná škoda ve výši 6,8 miliard Kč. Výše uvedené škody lze označit jako přímé následky dopravních nehod. Druhou skupinou škod jsou takzvané nepřímé následky dopravních nehod, které vznikají až s časovým odstupem od události a spočívají zejména v dopadu dopravních nehod na kvalitu života pozůstalých po obětech dopravních nehod, případně osob, které byly při dopravních nehodách zraněny. Bylo dokázáno, že návrat těchto osob do běžného života je velmi těžký, popřípadě nemožný. I proto působí v ČR od roku 2004 České sdružení obětí dopravních nehod, které prostřednictvím odborníků pomáhá lidem, již v důsledku dopravní nehody přišli o blízkou osobu nebo se stali sami obětí dopravní

²⁸ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 182. ISBN 978-80-7380-211-0

nehody. Dalšími nepřímými následky silničních dopravních nehod jsou ztráty (náklady) spojené například se zdravotní péčí, s odškodněním obětí, s vyloučením osob z pracovního procesu atd. Celkové ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2019 činily 81,4 miliard Kč, což tvoří 1,4 % hrubého domácího produktu ČR.^{29,30}

5 Právní kvalifikace silničních dopravních nehod

Z právního hlediska má dopravní nehoda dva aspekty. Aspekt občanskoprávní, což znamená že za škodu, která vznikla při nehodě, je zodpovědný ten, kdo nehodu zavinil bez ohledu na to, zda ji šetřila policie či nikoliv. Aspekt trestněprávní spočívá v tom, silniční dopravní nehody, jejíž příčinou bylo zaviněné subjektivní jednání fyzické osoby, jsou důsledkem porušení některé z právních norem, což je hodnoceno jako společensky nebezpečné jednání a je zpravidla kvalifikováno jako přestupek nebo trestný čin. Z hlediska zavinění bude silniční dopravní nehoda vždy nedbalostní delikt. To, zda bude nedbalostní jednání pachatele kvalifikované jako trestný čin nebo přestupek, je závislé na následcích nehody. V případě zjištění úmyslného jednání pachatele se nebude jednat o dopravní nehodu a věc nemůže být kvalifikována jako nedbalostní delikt.³¹

5.1 Dopravní nehoda jako trestný čin

Dopravní nehoda jako trestný čin není v trestním zákoníku nijak specifikována. U dopravních nehod, stejně jako u jiných trestných činů musí být vycházeno ze základní definice trestného činu, která říká, že „*trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti*“.³² Při dopravních nehodách se osoby dopouštějí nedbalostních trestných činů, jejichž skutkové podstaty jsou obsaženy v různých hlavách trestního zákoníku. Bez ohledu na stanovenou horní hranici trestní

²⁹ Centrum dopravního výzkumu. *Celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích opět překročily 80 mld. Kč.* [online]. [cit. 2021-0127]. Dostupné z WWW: <<https://www.cdv.cz/tisk/celkove-ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-v-roce-2019-opet-prekrocily-80-mld-kc/>>.

³⁰ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod.* Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 15, č.j. MV-50082-1/2011.

³¹ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 21-24. ISBN 978-80-7380-211-0.

³² KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné, obecná část.* Praha: Armex publishing s.r.o. 2012. s. 21 ISBN 978-80-87451-14-4.

sazby budou tyto nedbalostní trestné činy vždy přečinem.³³ Trestné činy, kterých se může v souvislosti s dopravní nehodou řidič dopustit, lze rozdělit na dvě skupiny. První skupinou jsou trestné činy, kde je příčinná souvislost mezi nehodovým jednáním pachatele a následkem dopravní nehody. Jde o přečiny, jako jsou například:

- usmrcení z nedbalosti – ustanovení § 143 trestního zákoníku,
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti – ustanovení § 147 trestního zákoníku,
- ublížení na zdraví z nedbalosti – ustanovení § 148 trestního zákoníku.

Druhou skupinou jsou trestné činy, které nesouvisí s nehodovým jednáním. Tyto činy se nepodílejí přímo na vzniku následku (příčina dopravní nehody je jiná), avšak s dopravní nehodou mohou souviset (trestné činy doprovodné), například:

- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku – ustanovení § 151 trestního zákoníku,
- obecné ohrožení z nedbalosti – ustanovení § 273 trestního zákoníku,
- ohrožení pod vlivem návykové látky – ustanovení § 274 trestního zákoníku,
- poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti – ustanovení § 276 trestního zákoníku.

Z hlediska trestně právního rozeznáváme nedbalost vědomou, nedbalost nevědomou a hrubou nedbalost. Nedbalost vědomá spočívá v tom, že „*pachatel věděl, že může způsobem v trestním zákoníku uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí.*“³⁴ Nedbalost nevědomá spočívá v tom, že „*pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl.*“³⁵ Hrubá nedbalost spočívá v tom, že „*přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmu chráněným trestním zákoníkem.*“³⁶ V souvislosti s dopravní nehodou jako trestným činem je nutné zmínit pojem „*důležitá povinnost*“.

³³ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s 16. Č.j. MV-50082-1/2011.

³⁴ KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné, obecná část*. Praha: Armex publishing s.r.o. 2012. s. 43. ISBN 978-80-87451-14-4.

³⁵ KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné, obecná část*. Praha: Armex publishing s.r.o. 2012. s. 44. ISBN 978-80-87451-14-4.

³⁶ KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné, obecná část*. Praha: Armex publishing s.r.o. 2012. s. 44-45. ISBN 978-80-87451-14-4.

Ten není v zákoně definován a při definici tohoto pojmu se vychází ze soudní praxe. Obecně se za porušení důležité povinnosti dá říct, že jde o takové porušení, které v dané situaci zpravidla podstatně zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, ale i nebezpečí způsobení větší škody na majetku. Důležitá povinnost může vyplývat například ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce. Porušení důležité povinnosti může být důvodem k použití vyšší trestní sazby. Porušení důležité povinnosti může být například jízda pod vlivem alkoholu, nedání přednosti v jízdě nebo porušení pravidel užívání dětské autosedačky.³⁷

5.2 Dopravní nehoda jako přestupek

Přestupek je společensky méně závažným činem než trestný čin, což vyplývá i z definice přestupku, která je uvedena v § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zde je stanoveno, že „*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.*“³⁸ Je také uvedeno, že u přestupků postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí, nebo nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.³⁹ Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich blíže dopravní nehody nespécifikuje. K bližší specifikaci dopravních nehod slouží speciální právní norma, což je zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Při vzniku dopravní nehody platí, že fyzická osoba zpravidla poruší některé z ustanovení toho zákona, čímž naplní skutkovou podstatu některého z přestupků, které jsou specifikovány v ustanovení § 125c odst. 1 tohoto zákona. Zde je třeba uvést, že tyto přestupky se netýkají až na dvě výjimky pouze dopravních nehod. Vznik dopravní nehody je až následkem jednání, kterým byla

³⁷ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s 17-18. Č.j. MV-50082-1/2011.

³⁸ ČESKO. § 5 odst. 1 zákona č. 250/2016Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Zákony pro lidi.cz*. [online]. [cit. 21-01-30]. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>>.

³⁹ ČESKO. § 5 odst. 1 zákona č. 250/2016Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Zákony pro lidi.cz*. [online]. [cit. 21-01-30]. Dostupné z WWW: < <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>>.

naplněna skutková podstata některého z těchto přestupků, ale naplnění skutkové podstaty některého z těchto přestupků neznamená automaticky vznik dopravní nehody. Například „nedání přednosti“ nemusí automaticky končit dopravní nehodou, ale „pouze“ kolizní situací bez vzájemného střetu vozidel. Oněmi výjimkami, které se týkají pouze dopravních nehod, jsou ustanovení § 125c odst. 1, písm. h) a písm. i). Tato ustanovení se aplikují v případech, kdy je při dopravní nehodě jinému ublíženo na zdraví, nebo v případech, kdy účastník dopravní nehody nesplní některou z povinností, které mu ukládá ustanovení § 47 odst. 2 až odst. 5 zákona č. 361/2000Sb. (např. ujetí z místa dopravní nehody). Orientaci v právní kvalifikaci dopravních nehod kvalifikovaných jako přestupek usnadní tabulka, která je přílohou této práce (příloha 1).

5.3 Povinnosti řidiče při vzniku dopravní nehody

Povinnosti řidičů, kteří měli účast na dopravní nehodě, jsou definovány v ustanovení § 47 odst. 2, 3, 4, 5 zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zde je stanoveno, že řidiči zúčastnění na dopravní nehodě jsou povinni neprodleně zastavit vozidlo. Dál se musí zdržet požití alkoholických nápojů a jiných návykových látek, v případě zranění poskytnout podle svých schopností zraněnému první pomoc a přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby. Řidiči zúčastnění na dopravní nehodě mají povinnost učinit opatření, které zabrání vzniku dalších škod. Dále musí spolupracovat při zjišťování skutkového stavu a navzájem si prokázat svoji totožnost. Účastníci dopravní nehody jsou v případech stanovených tímto zákonem povinni oznámit tuto nehodu policii. Jde o případy, kdy dojde k usmrcení či zranění osoby nebo dojde k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč. Tato povinnost platí také v případě, že dojde k poškození nebo zničení součástí či příslušenství pozemní komunikace, nebo účastníci nehody nejsou sami schopni zabezpečit obnovení provozu.⁴⁰

6 Šetření silničních dopravních nehod

Šetření silničních dopravních nehod je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování dopravních přestupků nebo trestných činů.

⁴⁰ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. a Česko. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. Praha: CH. Beck, 2011. s. 120-121. ISBN 978-80-7400-418-6.

6.1 Věcná, funkční a místní příslušnost k šetření silničních dopravních nehod

Věcná příslušnost Policie České republiky k šetření silničních dopravních nehod vyplývá především ze zákona č. 273/2008Sb., Zákon o policii České republiky. Zde je v ustanovení § 2 řečeno, že „*Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.*“⁴¹ Jeden z mnoha oněch úkolů na úseku vnitřního pořádku je specifikován v ustanovení § 124 odst. 9, písm. b) zákona č. 361/2000Sb., o pozemních komunikacích, kde je stanoveno, že Policie České republiky objasňuje dopravní nehody a vede evidenci dopravních nehod.⁴² Konkrétněji nejenom věcnou, ale i funkční a místní příslušnost definuje Závazný pokyn policejního prezidenta (dále jen ZPPP) č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zde je stanoveno, že dopravní policie je věcně a funkčně příslušná k šetření dopravních nehod:

- *při kterých dojde k usmrcení nebo zranění osoby,*
- *u kterých vznikne podezření, že některý ze zúčastněných řidičů řídil vozidlo po požití alkoholu nebo jiné návykové látky,*
- *u kterých dojde k úniku nebezpečné látky,*
- *pokud se jedná o přepravu nadrozměrného nákladu,*
- *u kterých uplatňuje řidič technickou závadu na vozidle jako příčinu dopravní nehody,*
- *při kterých dojde k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém zúčastněném vozidle částku 100 000 Kč,*
- *u kterých vznikla škoda na majetku třetí osoby.*⁴³

Je-li výjezdovou službou na místě silniční dopravní nehody zjištěno, že je pachatel nehody podezřelý ze spáchání trestného činu příslušného do vyšetřování, které koná Služba kriminální policie a vyšetřování (dále jen SKPV), ihned prostřednictvím

⁴¹ VANGELI, B. a Česko. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: CH Beck, 2014. s. 12. ISBN 978-80-7400-543-5.

⁴² KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. a Česko. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. Praha: CH. Beck, 2011. s. 289-290. ISBN 978-80-7400-418-6.

⁴³ Čl. 47, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020.

operačního střediska policie vyrozumí policistu určeného k vyšetřování.⁴⁴ SKPV je příslušná k vyšetřování dopravních nehod, u kterých vzniklo podezření ze spáchání trestného činu, u něhož zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí převyšující 3 roky.⁴⁵ Dopravní inspektorát je místně příslušný v obvodě působnosti územního odboru krajského ředitelství (bývalé okresy) nebo městského ředitelství policie. Oddělení dopravních nehod odboru dopravní policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy je místně příslušné na území hlavního města Prahy. Dálniční oddělení je místně příslušné na svěřeném úseku dálnice, včetně obslužných zařízení k dálnici příslušících. Působnost dálničního oddělení je stanovena v organizačním řádu krajského ředitelství policie. Ředitel krajského ředitelství může rozhodnout, že dopravní nehodu bude šetřit útvar, který není místně příslušný. Jde například o případ, kdy se jedná o dopravní nehodu s účastí policisty, který působí na místně příslušném útvaru, nebo například při výpomoci při šetření hromadné nehody nebo souběhu nehod se závažnými následky.⁴⁶

6.2 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody

Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody lze definovat jako soubor úkonů, které se provádějí bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody. Cílem je odstranit hrozící nebezpečí a co možná nejvíce zabránit dalším možným škodlivým následkům. Z pohledu Policie České republiky je velmi důležité při provádění těchto úkonů průběžně zajišťovat a fixovat stopy potřebné pro řádné objasnění věci.⁴⁷ Prvotní a neodkladná opatření jsou taxativně a jasně vyjmenována v ZPPP č. 300/2020. Jejich pořadí v žádném případě nevyjadřuje pořadí důležitosti. Kdy, v jakém pořadí a zda vůbec budou jednotlivá opatření na místě dopravní nehody provedena, záleží na policistovi a na konkrétní situaci na místě nehody.

- poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám,
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (např. překážka na vozovce, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, jedy atd.),

⁴⁴ Čl. 50, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020.

⁴⁵ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 103/2013.

⁴⁶ Čl. 48, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020.

⁴⁷ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 28-30. Č.j. MV-50082-1/2011.

- označení místa dopravní nehody (služebním vozidlem, světelnou šipkou atd.) tak, aby byla zajištěna bezpečnost zasahujících složek IZS a bezpečnost silničního provozu,
- předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost, dále pravidelné informování operačního střediska o vývoji situace,
- uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- zajištění okamžitého opatření cestou příslušného operačního střediska policie, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl,
- zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody (včetně rodného čísla, pokud je přiděleno) a svědků dopravní nehody, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu,
- po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření formou odborného měření ke zjištění, zda přímí účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni alkoholem,
- po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření ke zjištění, zda přímí účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni jinou návykovou látkou (k orientačnímu vyšetření přistoupí policista pouze po nabytí podezření, že účastník jiné návykové látky požil),
- v případě nutnosti (pozitivní dechová zkouška, pozitivní test na přítomnost JNL) zajištění odborného lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologických materiálů,
- zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat.⁴⁸

6.3 Prvotní vyšetřovací úkony

Prvotní vyšetřovací úkony jsou úkony, které jsou prováděny policejním orgánem na místě silniční dopravní nehody za účelem zjištění a zajištění stop, důkazů a jiných skutečností, jež jsou důležité pro určení příčiny nehody, pro určení zavinění pachatele a v neposlední řadě pro pozdější dokazování před správním orgánem, případně soudem.

⁴⁸ Čl. 50, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020

Při provádění těchto úkonů musí mít policejní orgán na paměti, že musí postupovat důsledně a systematicky, poněvadž místo dopravní nehody je rozhodujícím nositelem informací a prvotní vyšetřovací úkony nelze při pozdějším návratu na místo nehody zpravidla opakovat. Prvotní vyšetřovací úkony prováděné na místě silniční dopravní nehody jsou:

- ohledání a dokumentace silniční dopravní nehody (ohledání pozemní komunikace, ohledání dopravních prostředků atd.),
- lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání mrtvol,
- zjištění stavu účastníků silniční dopravní nehody, zda nejsou ovlivněni alkoholem nebo jinými návykovými látkami,
- pronásledování účastníka, který místo dopravní nehody opustil, pátrání po vozidle,
- vyžádání vysvětlení od účastníků nehody, případně od očitých svědků,
- zajištění videozáznamů z průmyslových kamer, které mají v dosahu místo dopravní nehody, případně z palubních kamer vozidel.⁴⁹

7 Ohledání a dokumentace silniční dopravní nehody

Z výše uvedených prvotních vyšetřovacích úkonů jde spolu se zjištěním, zda nejsou účastníci ovlivněni alkoholem nebo jinými návykovými látkami, o úkony, které se provádějí u každé silniční dopravní nehody. Policisté, kteří se zabývají kromě jiného šetřením a dokumentací silničních dopravních nehod, by měli ohledání a dokumentaci silničních dopravních nehod bezpečně ovládat, protože nepřesnosti, či dokonce chyby kterých by se dopustili, mohou mít v extrémních případech závažné následky. Buď mají podobu nepotrestání viníka dopravní nehody, nebo naopak potrestání osoby, která není za vznik dopravní nehody odpovědná. Pojem ohledání se dá charakterizovat jako specifická metoda kriminalistické praktické činnosti, jejíž podstatou je bezprostřední pozorování a zkoumání kriminalisticky relevantních objektů a dokumentace zjištěných informací.⁵⁰ Ohledání silniční dopravní nehody se zásadním způsobem neliší od ohledání jiné události. Zvláštností ohledání místa dopravní nehody je to, že je při něm použito postupů technického charakteru, které vyžadují jisté odborné znalosti policistů

⁴⁹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s 17-18. Č.j. MV-50082-1/2011.

⁵⁰ PROTIVINSKÝ, M., KLVAŇA, K. *Základy kriminalistiky*. Praha: Armex publishing s.r.o. 2007. 159 s. ISBN 978-80-86795-50-8

z oboru dopravy (např. konstrukce vozidel). Při ohledání silniční dopravní nehody se věnuje pozornost zejména:

- dopravní situaci na místě dopravní nehody – zkoumá charakter komunikace (přímý úsek, zatáčka, její rozměry, povrch komunikace atd.), dále se zkoumá způsob řízení provozu, umístění dopravního značení a jeho viditelnost a čitelnost,
- povětrnostním podmínkám – zkoumá se viditelnost (denní/noční doba, mlha), možnost oslnění sluncem, směr a síla větru, déšť, sněžení, stav komunikace, stav povrchu (náledí, mokrá povrch komunikace atd.),
- technickému stavu zúčastněných vozidel – zkoumá se stav pneumatik, hloubka dezénu, stav a postavení kol, dále konečný stav a poloha ovládacích prvků vozidla,
- stav účastníků dopravní nehody – zkoumá se zranění, zdravotní potíže, únava, známky po požití alkoholu nebo jiné návykové látky,
- stopám na místě dopravní nehody a v okolí – stopy na vozovce (jízdni, brzdné, blokovací atd.), na vozidlech (poškození, deformace atd.), na pevných objektech (na budovách, na svodidlech atd.), na tělech obětí atd.

Na počátku ohledání je důležité zvolit si výchozí bod měření (dále jen VBM). Je to bod, ke kterému jsou při ohledání zaměřeny všechny objekty a stopy související s dopravní nehodou. VBM musí být relativně stálý a neměnný objekt (např. roh budovy, sloup veřejného osvětlení atd.).⁵¹ Při ohledání silniční dopravní nehody lze využít jeden ze čtyř způsobů ohledání, případně jejich kombinace. Mezi způsoby ohledání patří excentrický způsob (ohledáváno od středu směrem ven), koncentrický způsob (ohledáváno po spirále směrem do středu), frontální způsob (ohledávání v rojnici), rajónový způsob (místo ohledání se rozdělí na menší celky a každý se ohledá zvlášť).⁵² Dokumentací silniční dopravní nehody se zachycuje průběh a následek vyšetřované nehody a představuje celkový obraz situace na místě nehody tak, aby si všechny zainteresované objekty (znalci, správní orgány, orgány činné v trestním řízení) mohly později udělat názornou představu o situaci, která byla na místě nehody. O dokumentaci

⁵¹ ČEČOT, V., et al. *Dopravné nehody. Vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skúmanie*. Bratislava: Respo, 2003. 205 s. ISBN 80-968953-5-4.

⁵² KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 35. Č.j. MV-50082-1/2011.

dopravní nehody se dá také říct, že je popisem činnosti provedené policistou na místě nehody a je prostředkem k zachycení všech objektů, stop a dalších důležitých skutečností zjištěných při ohledání. Důkazy zjištěné na místě dopravní nehody se dokumentují (zachycují):

- Popsáním – v protokolu o nehodě v silničním provozu se provede popis místa dopravní nehody, popis objektů, popis stop atd., a to včetně jejich rozměrů.
- Fotografováním – pořízením kvalitní fotodokumentace se fixuje stav místa nehody, stav objektů, stop atd. Kvalitní fotodokumentace je považována za nejdůležitější důkazní prostředek.
- Zakreslením do plánu – plán vyhotovený na základě náčrtku místa nehody. Plán je půdorysný obraz místa DN se zakreslenými objekty, stopami atd. Plán se vyhotovuje v měřítku.

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace dopravní nehody obsahuje topografickou dokumentaci, fotografickou dokumentaci (u závažných nehod případně videodokumentaci) a protokol o nehodě v silničním provozu.⁵³ Platí zásada, že každý objekt, každá stopa atd., které jsou důležité pro správní či trestní řízení, musejí být v náčrtku, v plánu, ve fotodokumentaci i v protokolu o nehodě shodně označeny číslem a nesmí být vzájemně zaměnitelné.⁵⁴ K dokumentaci dopravní nehody policista využívá vybavení výjezdového vozidla k dokumentaci dopravních nehod (příloha 2). Co se týče způsobu a průběhu dokumentace, policista provede na místě fotografickou dokumentaci služebním fotoaparátem, u některých závažných dopravních nehod provede i videozáznam služební kamerou. Dále zhotoví náčrtek místa dopravní nehody, kdy k měření vzdáleností používá měřicí kolečko, pásmo, případně jiné zařízení (laserový měřič vzdálenosti, totální stanice, bezpilotní prostředek se skenovacím zařízením atd.). Po návratu na útvar policista zálohuje fotodokumentaci, případně videozáznam na datové úložiště. Z vybraných fotografií policista zhotoví fotodokumentaci a přiloží ji ke spisu (příloha 3). Dále na základě náčrtku (příloha 4) zhotoví plán místa dopravní nehody v měřítku (nejedná-li se o nehodu ukončenou na místě), a to v počítačovém programu PC Crash. Ten je taktéž přiložen ke spisu

⁵³ ČEČOT, V., et al. *Dopravné nehody. Vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skúmanie*. Bratislava: Respo, 2003. 205 s. ISBN 80-968953-5-4.

⁵⁴ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. s. 63-65. Č.j. MV-50082-1/2011.

(příloha 5). Co se týče protokolu, ten policista může sepsat na místě (je-li služební vozidlo vybaveno výpočetní technikou) nebo ho zhotoví či dokončí po návratu na útvar (příloha 6).

8 Způsoby řešení dopravních nehod

Existují čtyři způsoby řešení silničních dopravních nehod. Základním kritériem je to, zda dopravní nehoda podléhá oznamovací povinnosti, nebo nepodléhá oznamovací povinnosti. Dalším kritériem určujícím způsob řešení je to, zda je nehoda zaviněná řidičem či nikoliv. Policista musí vždy pečlivě posoudit všechny okolnosti tak, aby se rozhodl pro správný způsob řešení dopravní nehody. V případě sporných situací, nebo nejsou-li zcela známy všechny okolnosti, které by mohly mít vliv na posouzení, jak dopravní nehodu řešit, by neměl policista dělat unáhlené závěry a řešit dopravní nehodu takovým způsobem, kdy jeho rozhodnutí nabude právní moci. Řešení dopravních nehod usměrňuje Pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1 ze dne 1. 1. 2021.

8.1 Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti

Při dopravní nehodě, při které nevznikne povinnost oznámit nehodu policii a policie je přesto na místě přítomná, policista na místě poučí účastníky o povinnosti sepsat společný záznam o dopravní nehodě, tak zvaný euroformulář (příloha 7). V případě, že žádný z účastníků záznamem o dopravní nehodě nedisponuje, policista jim ho poskytne. Protiprávní jednání viníka nehody vyřeší policista příkazem na místě a věc nabude právní moci. Nelze-li věc vyřešit příkazem na místě (přestupce nesouhlasí se zaviněním nebo s uloženou pokutou či její výší atd.), dopravní nehodu zaeviduje, jako by šlo o nehodu podléhající oznamovací povinnosti a přestupkové jednání oznámí příslušnému správnímu orgánu. V případě, že se protiprávního jednání, které nesouvisí s nehodou, dopustí jiný účastník (např. poškozený), řeší věc taktéž příkazem na místě. Nelze-li věc vyřešit příkazem na místě (přestupce nesouhlasí se zaviněním nebo s uloženou pokutou či její výší atd.), přestupkové jednání oznámí příslušnému správnímu orgánu, což nemá vliv na způsob ukončení dopravní nehody (příkaz na místě pro viníka).⁵⁵ V praxi se u takových nehod postupuje tak, že záznam o dopravní nehodě

⁵⁵ ČESKO. Ministerstvo vnitra. Policejní prezidium. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 1. ledna 2021, který se upravuje postup činnosti při šetření silničních dopravních nehod.*

za účastníky vypíše policista, a to v rámci urychlení řešení nehody (policie disponuje i elektronickou verzí euroformuláře). Na zadní část vyznačí způsob vyřešení přestupku viníka dopravní nehody. V případě zjištění přestupku nesouvisejícího s nehodou i u jiného účastníka (poškozeného) tento se na záznam o dopravní nehodě nevyznačí. Výše uvedený druh nehod zaeviduje policista po návratu na útvar jako běžnou pokutu v příkazním řízení s uvedením poznámky, že šlo o dopravní nehodu. Na některých útvarech se do poznámky uvádí i vyličení události s údaji ostatních účastníků a vozidel, a to pro případ pozdějšího otevření nehody, ať už z důvodu odvolání se viníka proti příkazu nebo pro potřeby pojišťovny. Ze stejného důvodu i přesto, že policista v takovém případě nemá povinnost nehodu jakkoliv dokumentovat, se na mnoha útvarech provádí minimálně fotografická dokumentace.

8.2 Dopravní nehoda podléhající oznamovací povinnosti

Dopravní nehodu, při které vznikne povinnost oznámit nehodu policii a jsou splněny podmínky projednání přestupku příkazem na místě, zpracuje policista na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“ v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod, viníkovi uloží příkaz na místě a věc nabude právní moci. V praxi se používá výraz „malá nehoda“. Dopravní nehodu, kterou nelze vyřešit příkazem na místě, zpracuje policista na „Protokol o nehodě v silničním provozu“ v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod a dále postupuje dle toho, zda je v jednání pachatele předcházejícímu dopravní nehodě spatřováno podezření z přestupku či ze spáchání trestného činu. Podezření z přestupku předá místně příslušnému správnímu orgánu, podezření z trestného činu předá na místě příslušnému útvaru SKPV (v případě, že věc nešetří od začátku) nebo místně příslušnému státnímu zastupitelství. Pro tento typ nehod se v praxi užívá výraz „velká nehoda“. Jak v případě ukončení dopravní nehody na místě, tak i v případě, kdy dopravní nehoda není na místě ukončena, přiloží policista ke spisu příslušný spisový materiál (např. náčrtek, plánec, fotodokumentaci, úřední záznam o podání vysvětlení atd.). Je-li v rámci trestního řízení dostatečně odůvodněn závěr, že ve věci dopravní nehody nejde o trestný čin a nejsou důvody pro odevzdání věci k projednání dopravního přestupku nebo ke kázeňskému či kárnému projednání, není-li dáno podezření z dopravního přestupku nebo nelze-li dopravní přestupek projednat, anebo nezjistí-li se do 30 dnů ode dne, kdy se o přestupku orgán policie dozvěděl, skutečnosti odůvodňující podezření, že jej

spáchala určitá osoba, policista věc dopravní nehody odloží.⁵⁶ Jak je uvedeno výše, policie používá pro zpracování a evidenci dopravních nehod informační systém. Ten se nazývá Lotus Notes a slouží prioritně k prvotnímu zaevidování dopravní nehody, které probíhá zpravidla na místě nehody – mimo útvar. Výjezdové vozidlo (příloha č. 8) je vybaveno mimo jiné výpočetní technikou s výše uvedeným počítačovým systémem a další příslušnou technikou (multifunkční zařízení s tiskárnou). To umožňuje policistovi dopravní nehodu na místě zaevidovat a v případě potřeby vytisknou dokumenty, které jsou potřeba na místě (např. potvrzení o dopravní nehodě, protokol o zajištění vozidla atd.). Po návratu na útvar musí policista data z počítače přenést do informačního systému Evidence trestního řízení (dále jen ETŘ), kde je události přiděleno číslo jednací a kde jsou prováděny další případné úkony.

8.3 Střet vozidla se zvěří

Tento druh nehody se eviduje v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod. Aby bylo možné nehodu takto zpracovat, musí se zvěř nebo její část nacházet na místě nehody, popřípadě poblíž místa nehody. Dále při střetu nesmí dojít ke zranění osob, na zúčastněném vozidle nebyla uplatňována ani zjištěna technická závada a u řidiče nesmí být zjištěno požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky. Další podmínkou je nezaviněné jednání řidiče, respektive viníkem dopravní nehody musí být zvěř. V těchto případech se posuzuje, zda zvěř řidiči vběhla do jízdny dráhy náhle a bezprostředně. V případě, že by řidič uvedl, že viděl zvěř stát na vozovce a poté ji srazil, bude řidič viníkem nehody. Stejně tak bude viníkem nehody řidič, který ve snaze vyhnout se střetu se zvěří (ke střetu se zvěří nedojde) havaruje. Není-li splněna některá z výše uvedených podmínek, věc se eviduje jako dopravní nehoda, která podléhá oznamovací povinnosti. Při splnění podmínek se dopravní nehoda eviduje na „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“. Nachází-li se uhynulá lesní zvěř na místě dopravní nehody, vyrozumí policista prostřednictvím pracoviště IOS oprávněnou osobu mysliveckého sdružení a vyžádá si příjezd této osoby na místo srážky. Na dálnici vyrozumí policista prostřednictvím dozorčí služby SSÚD. V případě, že na dopravní nehodě mělo účast domácí zvíře (pes, kuň atd.), neeviduje se nehoda jako nehoda zaviněná zvěří, ale zkoumá se míra zavinění majitele dotyčného domácího zvířete.

⁵⁶ ČESKO. Ministerstvo vnitra. Policejní prezidium. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 1. ledna 2021, který se upravuje postup činnosti při šetření silničních dopravních nehod.*

8.4 Škodní událost

Škodní událostí se rozumí vznik hmotné škody na majetku fyzických či právnických osob, ke které došlo nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Jde především o poškození čelních, bočních a zadních skel, předních a zadních světlometů, zpětných zrcátek a laků automobilů, ke kterému dochází zejména v důsledku odlétnutí blíže nezjištěného předmětu od pneumatik projíždějících vozidel, ať již ve stejném směru jízdy, či v protisměru, přičemž není rozhodující, zda poškozené vozidlo bylo v pohybu, nebo stálo odstavené.⁵⁷ V těchto případech je nutné věnovat pozornost tomu, zda předmět, který způsobil hmotnou škodu, je skutečně nezjištěný. V případě, že tento předmět není možné konkrétně zjistit (např. kamínek), lze věc zaevidovat v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod na „Záznam o škodní události“. V případě, že je zjištěn konkrétní předmět, například odpadlá součást blíže nezjištěného vozidla či náklad z blíže nezjištěného vozidla, je třeba věc zaevidovat jako nehodu, která podléhá oznamovací povinnosti a pátrat po neznámém pachateli, jenž svým protiprávním jednáním způsobil překážku v silničním provozu. V případě, že se bude původce překážky nacházet na místě, lze takovou nehodu vyřešit příkazem na místě jako nehodu, která nepodléhá oznamovací povinnosti. Škodní událost zpracuje ten útvar nebo organizační článek policie, který převzal její oznámení, i když ke škodní události došlo mimo jeho územní působnost. Přitom neprovádí žádné další šetření, případně dožádání na ostatní organizační články nebo útvary policie. Škodní událost se statisticky nevykazuje jako dopravní nehoda.

8.5 Specifika dopravních nehod na dálnicích z pohledu Policie ČR

Silniční dopravní nehody na dálnicích mají oproti silničním dopravním nehodám na ostatních pozemních komunikacích z pohledu Policie ČR některá specifika. Prvním z nich je problematická dostupnost místa dopravní nehody pro zasahující policisty, ale i pro ostatní základní složky IZS. Jedná se zejména o případy neprůjezdné dálnice, kdy nedisciplinovaní řidiči nejenom že nevytvoří záchranářskou uličku, ale jsou schopni zablokovat celou šíři tělesa dálnice (včetně odstavného pruhu), a tím podstatně ztěžují možnost včasného zásahu základních složek IZS na místě události. Tento problém bývá umocněn v případech, kdy k dopravní nehodě dojde v dopravním omezení, kde je doprava vedena v jednom jízdním páse v režimu 2 + 2 v zúžených jízdních pruzích. Zde

⁵⁷ ČESKO, Čl. 11. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 1. 1. 2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

nemají řidiči možnost udělat záchrannou uličku a umožnit průjezd vozidel složek IZS na místo události. Tento problém se snaží základní složky IZS vždy řešit tak, aby se na místo dostaly co nejrychleji. V těchto případech dochází častěji k nasazení letecké záchranné služby, využívá se místní znalosti členů IZS, kdy se snaží na místo dostat po místních komunikacích v blízkosti dálničního tělesa nebo po části dálnice, která je v rekonstrukci (po staveništi). Nezřídka bývá využitý i příjezd složek IZS z protisměru.

Na dálnicích bývá velký zájem na rychlé odstranění následků dopravních nehod z tělesa dálnice, neboť při neprůjezdné dálnici se zpravidla vždy vytvoří kolony vozidel a z toho plynoucí problémy. Ty spočívají zejména v nebezpečí vzniku dalších dopravních nehod. Nezřídka se stává, že než dojde k obnovení provozu po dopravní nehodě bez vážných následků, stane se na konci kolony mnohem závažnější dopravní nehoda, kdy některý z řidičů narazí do zde stojících vozidel. Další problémy vznikají ze situací tehdy, když se řidiči v kolonách snaží různými způsoby z kolony dostat. Řidiči pak couvají na sjezdy, nebo se dokonce otočí do protisměru a vrací se záchrannou uličkou.⁵⁸

Dalším specifikem, tentokrát z pohledu vzniku dopravních nehod, jsou povětrnostní podmínky. V případě špatných povětrnostních podmínek spočívajících zejména ve snížené viditelnosti a ve zhoršeném stavu komunikace (bílá tma) existuje oproti jiným druhům komunikace na dálnici nebezpečí vzniku řetězové (hromadné) dopravní nehody s postižením mnoha osob. Problém spočívá v tom, že řidiči zejména nákladních vozidel nejsou schopni včas zareagovat na změnu povětrnostních podmínek a nepředvídají. Poté v důsledku nepřizpůsobení rychlosti a nedodržení bezpečné vzdálenosti nestihnou včas zareagovat na stojící vozidla před nimi. K takovému druhu nehod dochází v podstatě každoročně v zimním období, i když ne v takovém měřítku jako 20. 3. 2008, kdy na km 100 v obou směrech jízdy došlo k nehodě 230 vozidel. Tato nehoda zůstává historicky největší silniční dopravní nehodu v ČR.⁵⁹

Dalším specifikem, které je třeba zmínit, je to, že oproti ostatním druhům komunikace hrozí na dálnici zvýšené riziko pro zasahující policisty při ohledání nehody

⁵⁸ Idnes.cz. Zpravodajství. Zpravodajský portál. *Řidiči využili záchrannou uličku pro únik z kolony, hrozí jim pokuta.* [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/zachranarska-ulicka-auta-dalnice-d7-lide-se-otaceli-a-odjizdeli-ohrozeni-bezpecnosti.A190702_093906_domaci_lre>.

⁵⁹ Idnes.cz. Zpravodajství. Zpravodajský portál. *Od největší nehody v Česku uplynulo 10 let. Změnila D1 i práci záchrannářů.* [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/nehoda-dalnice-d1-jihlava-nejvetsi-hromadna-zachranari-rsd-hasici-policie-vysocina-vyroci.A180319_164238_jihlava-zpravy_mv>.

z důvodu vysoké intenzity a rychlosti provozu. Při nehodách, kdy je provoz omezen jen částečně (zúčastněné vozidlo stojí v jednom pruhu), je snaha provoz zachovat alespoň v jednom jízdním pruhu a dálnici neuzavírat. V případech, kdy je intenzita provozu nižší a nevytvoří se kolona, vzniká z pohledu policistů nejnebezpečnější situace. I přes označení místa dopravní nehody (světelný kužel 100 metrů před nehodu, zvláštní výstražné znamení v činnosti, aktivovaná informační tabule na střeše služebního vozidla), jsou někteří řidiči schopni projet těsně kolem zasahujících policistů a účastníků dopravní nehody v plné rychlosti. Několikrát již došlo nehodám, kdy takto nezodpovědný řidiči narazil do vozidla police a zranil zasahující policisty.⁶⁰

9 Prevence dopravních nehod

Prevence se dá definovat jako soubor opatření, která mají bránit výskytu nějakého nežádoucího jevu nebo snižovat jeho opakování.⁶¹ Ve vztahu k dopravním nehodám se o prevenci dá uvést, že jde o soubor mimo trestních aktivit, které mají za cíl bránit vzniku dopravních nehod. Obecně můžeme prevenci rozdělit dle druhu adresátů, a to na prevenci primární, sekundární a terciální.⁶²

- Primární prevence: Je plošná a je adresovaná co největšímu množství adresátů. Míří buďto na celé obyvatelstvo státu, nebo na demograficky vymezenou skupinu, například na děti. Do tohoto druhu prevence lze zařadit například dopravní výchovu dětí ve školách.
- Sekundární prevence: Orientuje se na potenciální skupiny obyvatel, u kterých je vyšší pravděpodobnost sklonu k jednání, které může vést ke vzniku dopravní nehody, nebo naopak k ochraně potenciálních obětí dopravních nehod. Sekundární prevencí v oblasti dopravy lze označit ty programy, které cílí přímo na konkrétní skupinu účastníků silničního provozu, například na motorkáře nebo chodce.
- Terciální prevence: Jejím úkolem je zamezit tomu, aby osoby, které se v minulosti dopustily jednání, jehož následkem byl vznik závažné dopravní

⁶⁰ PALACKÝ, V. Český rozhlas Vysočina. *U Velkého Meziříčí na dálnici D1 narazilo osobní auto do policejního*. [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://vysocina.rozhlas.cz/foto-u-velkeho-mezirici-na-dalnici-d1-narazilo-osobni-auto-do-policejního-7110890>.

⁶¹ PETRÁČKOVÁ, V. *Akademický slovník cizích slov*. Praha: Academia, 1995. sv. 2 s. 617. ISBN 80-200-0524-2.

⁶² SVATOŠ, R. a Katedra právních oborů a bezpečnostních studií. *Základy kriminologie a prevence kriminality*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2009. s. 37. ISBN 978-80-86708-81-2.

nehody, toto jednání v budoucnu neopakovaly. Mezi taková opatření patří například přezkoušení z odborné způsobilosti či dopravně psychologické vyšetření osob, které žádají o vrácení řidičského oprávnění.

Rozlišujeme tři základní druhy opatření, která mají za cíl snížit dopravní nehodovost, a to ve vztahu k lidskému faktoru, k dopravnímu prostředku a k dopravnímu prostředí.

- Lidský faktor – do této skupiny patří všichni účastníci silničního provozu. Preventivní opatření vůči lidskému faktoru u nás nyní spočívá především v podpoře dopravní výchovy (předškolní a školní zařízení) a ve vzdělávání a osvětě řidičů za pomoci různých preventivních a reklamních kampaní, které ovšem patří do kategorie nepovinných. Zatímco v Evropě již byly zavedeny některé preventivní programy legislativou, u nás se o tomto stále pouze mluví. Jde o opatření jako řidičský průkaz na zkoušku, řízení s doprovodem, vozidla s omezeným výkonem pro začínající řidiče, opatření, na jehož základě jsou identifikováni problémoví řidiči, kteří v případě, že nevyužijí možnosti rehabilitace, nemohou dále řídit atd.
- Dopravní prostředek – opatření ve vztahu k dopravnímu prostředku spočívají zejména v aktivních prvcích bezpečnosti, jejímž úkolem je eliminovat vznik dopravní nehody. Kromě dnes již standardních prvků aktivní bezpečnosti jako jsou protiblokovací systém, protiprokluzový systém kol nebo elektronický systém stability jízdy, jsou čím dál častěji instalovány moderní prvky aktivní bezpečnosti. Těmito moderními technickými zařízeními jsou například adaptivní světlomety, hlídání mrtvého úhlu, varování při neúmyslném opuštění jízdního pruhu, prediktivní systém nouzového brzdění, detekce únavy řidiče nebo alkoholový zámek.⁶³
- Ve vztahu k dopravnímu prostředí jsou rovněž přijímána určitá technická opatření, která mají přispět ke snížení dopravní nehodovosti. Je velmi důležité aplikovat tato opatření tak, aby byla smysluplná. Například v obcích jsou aplikována opatření, která chrání především chodce jako nejzranitelnější účastníky provozu. Takovým opatřením může být vybudování zpomalovacího ostrůvku na vjezdu do obce, vybudování ochranného ostrůvku na přechodu pro chodce, nasvícení přechodů pro chodce atd. Cyklisté se budou jako další

⁶³ SCHRÖTER, Z. *Autoškola? Pohodlně!* 2019. Plzeň: Nakladatel Zdeněk Schröter, 2019. s. 14. ISBN 978-80-87803-13-4.

zranitelní účastníci silničního provozu určitě pohybovat bezpečněji po cyklostezce než po frekventované silnici I. třídy. Naopak na dálnici jsou aplikována opatření, která jsou důležitá pro řidiče motorových vozidel. Mezi ně patří samotná kvalita komunikace nebo přehlednost a čitelnost dopravního značení i ve vyšších rychlostech.

9.1 Poskytovatelé prevence

Z dlouhodobých statistik vyplývá, že 86 % dopravních nehod bylo zaviněno lidským faktorem.⁶⁴ I proto je nutné prevenci ve vztahu k lidskému faktoru jako nejdůležitější opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu aplikovat od útlého věku každého občana. V tomto směru má nezastupitelnou roli rodina, protože znalosti, dovednosti i morální postoje se vytvářejí v nejmladším věku, kdy je rodina hlavním výchovným prostředím. Rodiče tráví s dětmi nejvíce času, proto by u nich měli již v raném věku pěstovat správné návyky tak, aby pro ně účast v silničním provozu neznamenal nebezpečí.⁶⁵ Základním předpokladem je to, aby rodiče šli dětem příkladem. Rozhodně by neměli před dětmi porušovat pravidla silničního provozu (chodit přes silnici na červenou, jezdit v autě nepřipoutáni atd.). Dalším předpokladem je, aby rodiče dohlíželi a trvali na dodržování pravidel tak, aby děti v tomto směru získaly návyky a takové činnosti se pro ně staly samozřejmostí (používání cyklistické přilby, rozhlédnutí se před přechodem pro chodce atd.). Důležitou roli ve výchově dětí mají školská zařízení všech úrovní. Od roku 2013 je dopravní výchova součástí Rámcového vzdělávacího programu základního vzdělávání (dále jen RVP ZV), díky čemuž se téma bezpečnosti silničního provozu stalo nedílnou součástí povinné školní docházky.⁶⁶ Další a pro většinu řidičů poslední „lekce“, jak se bezpečně chovat v silničním provozu, je nastávajícím řidičům poskytována v autoškolách. Otázkou k diskusi je, zda řidiče v autoškolách více nevzdělávat ve vztahu k prevenci vzniku dopravních nehod i za cenu prodloužení kurzu. Stejně tak se stále diskutuje otázka zavedení celoživotního vzdělávání řidičů nejenom ve vztahu k prevenci dopravních nehod. Dalšími institucemi, které mohou do jisté míry působit preventivně ve vztahu

⁶⁴ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2020*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

⁶⁵ VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Vydání první. Praha: Nakladatelství Fortuna, 2001. s. 10-12. ISBN 80-7168-790-1.

⁶⁶ Metodický portál RVP.CZ. *Dopravní výchova nově*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: <<https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/20415/dopravni-vychova-nove.html>>.

k lidskému činiteli, jsou Policie ČR a městská policie. I když jde o složku represivní, do okamžiku než zahájí činnost spojenou s udělováním sankcí, se dá její fyzická přítomnost na pozemních komunikacích označit jako preventivní činnost. Řidiči podvědomě vědí, že policie provádí dohled nad silničním provozem, a v obavě z případných sankcí se někteří z nich zdrží jednání, které by mohlo mít za následek vznik dopravní nehody. Zde je třeba zmínit, že policie by neměla dohled nad silničním provozem plánovat a organizovat na místa, kde je cílem vybrat co nejvíce pokut. Policie by měla dohled nad silničním provozem plánovat a organizovat tak, aby primárně cílil na postižení jednání, u kterého je zvýšené riziko, že povede k dopravní nehodě a místa dohledu by měla být volena dle toho, kde dochází k nejtragičtějším dopravním nehodám.⁶⁷

9.2 Dopravní politika v ČR

V roce 2011 byla orgány EU představena Bílá kniha o dopravě do roku 2050. Ta navazuje na Bílou knihu o dopravě z roku 2001 a reaguje na hlavní výzvy oblasti dopravy. Kromě priorit jako je snížení závislosti Evropy na ropě o 50 % a snížení emisí nebo přesunutí 50 % přepravy nákladů přepravovaných na dlouhé vzdálenosti na železnice či vodní cesty, je jednou z priorit i bezpečnost silničního provozu. V tomto směru bylo v oblasti prevence dopravních nehod stanoveno sedm cílů, a to zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu, zesílení prosazování pravidel silničního provozu, výstavba bezpečnější infrastruktury, postupné zavádění bezpečnějších vozidel, podpora používání moderních technologií za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu (ve vozidlech i na komunikacích) a ochrana zranitelných účastníků silničního provozu. Od naplňování těchto cílů je očekáváno, že se bude snižovat dopravní nehodovost a že bude klesat počet usmrcených osob. Dle plánu Evropské komise by se do roku 2050 měl snížit počet smrtelných nehod na úroveň blízkou nule.⁶⁸ Z Bílé knihy o dopravě vychází i dopravní politika České republiky. Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor dopravy, který se samozřejmě zabývá i bezpečností silničního provozu. Jsou zde obecně stanovena opatření, která by měla

⁶⁷ KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci. Sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola MV v Jihlavě. s. 212. ISBN 978-80-260-3621-0.

⁶⁸ Ministerstvo dopravy. *Bílá kniha dopravy – plán jednotného evropského dopravního prostoru*. s. 6. [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>>.

vést k naplnění cílů dopravní politiky ČR, potažmo Bílé knihy o dopravě EU.⁶⁹ Za realizaci dopravní politiky je odpovědné Ministerstvo dopravy ČR. Oblast prevence dopravních nehod na ministerstvu zajišťuje samostatné oddělení BESIP. To vzniklo již v roce 1967 a je hlavním koordinačním subjektem bezpečnosti silničního provozu v ČR. Hlavními nástroji k dosažení tohoto ambiciózního cíle je aplikace opatření, která působí na lidského činitele.⁷⁰ Mezi tato opatření patří například různé kampaně, které se na základě statistických dat zaměřují na vybranou skupinu účastníků silničního provozu a na jejich jednání, které předchází závažným dopravním nehodám. Na tyto, ale i další řidiče se pomocí osvěty snaží zapůsobit tak, aby se jednání, které by mohlo vést k dopravní nehodě, nedopouštěli. Mezi nejnovější kampaně patří například „Agresivita zabíjí“, jejímž cílem je upozornit na problematiku agresivního chování řidičů a varovat před riziky takového jednání. Další kampaň nese název „Nenech se ovlivnit“, která cílí především na mladé řidiče a na jejich sklon k řízení pod vlivem alkoholu nebo pod vlivem jiných návykových látek (dále jen JNL).⁷¹ Kromě kampaní BESIP realizuje i další opatření, například spolupracuje při dopravní výchově dětí.

9.3 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

BESIP je také garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (dále jen NSBSP), jež má za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí. Tento cíl se z dlouhodobého hlediska bohužel nedaří plnit (obrázek 3). Dle NSBSP bylo plánováno, že v roce 2019 nebude počet usmrcených osob při dopravních nehodách v ČR převyšovat číslo 360 (bylo usmrceno 547) a v roce 2020 číslo 333 (bylo usmrceno 460).⁷² Dále je třeba zmínit fakt, že ve statistikách jsou uváděny pouze usmrcené osoby, které zemřely při dopravní nehodě nebo do 24 hodin po nehodě. Osoby, které zemrou v souvislosti s dopravní nehodou později, nejsou ve statistikách nehodovosti uvedeny, přitom za osobu, která zemřela na následky nehody, se obecně považuje taková osoba, jež zemřela do 30 dnů po nehodě. Například v roce 2019 statistika usmrcených osob při

⁶⁹ Ministerstvo dopravy. *Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050*. s. 36-38. [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>>.

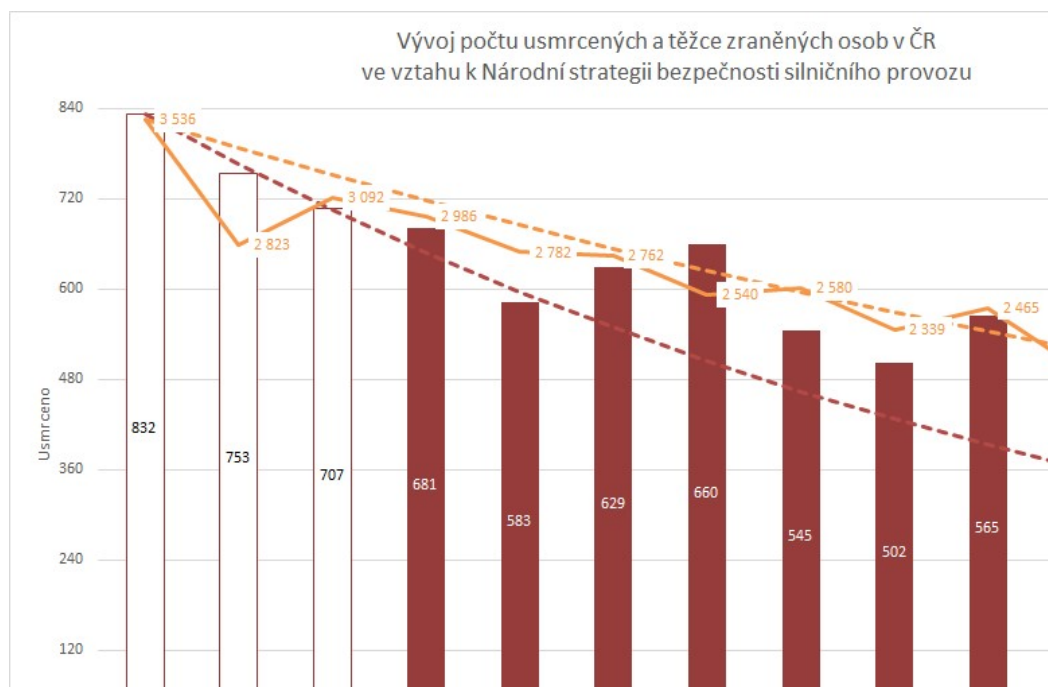
⁷⁰ BESIP. *Informační portál o bezpečnosti silničního provozu. O nás*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>>.

⁷¹ BESIP. *Informační portál o bezpečnosti silničního provozu. Akce a kampaně*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane-sekce>>.

⁷² Observatoř silničního provozu. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. [cit. 21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/hledani/strategie%202010/>>.

dopravních nehodách vykazuje 547 osob, avšak do 30 dnů po nehodě zemřelo v souvislosti s dopravní nehodou 618 osob.⁷³

Obrázek 3 – Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob v ČR ve vztahu k NSBSP.⁷⁴



10 Dopravní nehodovost

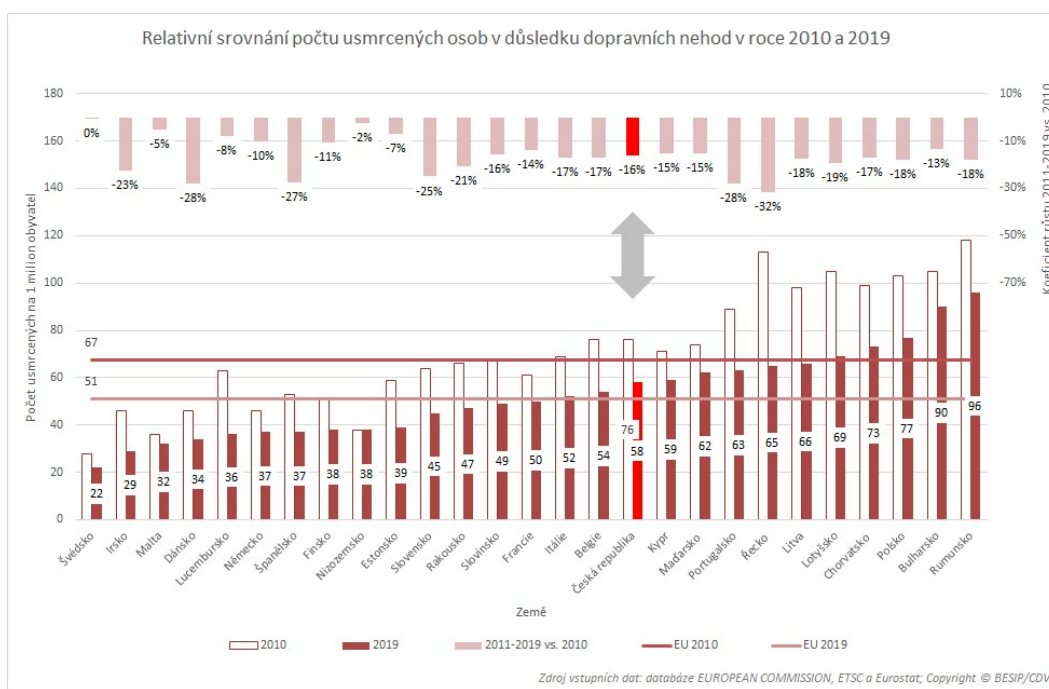
Sledování dopravní nehodovosti je činnost, kterou se zabývají státní, ale i různé nestátní instituce. Účelem sledování nehodovosti je shromáždění dat týkajících se dopravní nehod, která jsou dále využívána primárně při navrhování preventivních opatření ke snížení nehodovosti. Od sedmdesátých let minulého století docházelo v celé Evropě k prudkému rozvoji motorizace a automobilismu, což s sebou přinášelo i zvýšení počtu dopravních nehod a jejich následků. Velmi neuspokojivý byl zejména počet usmrcených osob. V devadesátých letech minulého století umíralo na evropských silnicích každoročně okolo 70 000 osob. V reakci na to Evropská unie (dále jen EU), Světová zdravotnická organizace (WHO) a vlády jednotlivých zemí vyvinuly společné úsilí, díky čemuž byla přijata opatření ke snížení nehodovosti. Mezi tato opatření patřila zejména preventivní činnost ve vztahu k lidskému faktoru a ke kvalitě pozemních komunikací. Dále začaly být přijímány nové normy ve vztahu ke stáří a technickému

⁷³ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2020*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

⁷⁴ Observatoř silničního provozu. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. [cit. 21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czrso.cz/hledani/strategie%202010/>>.

stavu dopravních prostředků a v neposlední řadě byla vyvinuta snaha o odpovídající prevenci i represí ze strany policie a státních orgánů a nestátních organizací působících v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Výsledkem těchto opatření bylo postupné snížení počtu usmrcených osob při silničních dopravních nehodách. V roce 2000 na evropských silnicích zemřelo 52 000 osob, v roce 2010 zemřelo 31 808 osob a v roce 2013 zemřelo 26 100 osob. V tomto roce se bohužel klesající trend zastavil a v letech 2014–2019 umírá na evropských silnicích okolo 25 000 osob za rok.⁷⁵

Obrázek 4 – Srovnání počtu usmrcených osob při DN na milion obyvatel v evropských zemích.⁷⁶



Vzhledem k tomu, že počet dopravních nehod v jednotlivých zemích není možné vzájemně porovnat s ohledem například na rozlohu dané země, počet obyvatel nebo i odlišnou povinnost oznámit dopravní nehodu policii, je vývoj nehodovosti v jednotlivých státech EU nejlépe porovnatelný podle počtu usmrcených osob připadající na 1 milion obyvatel dané země. Podle dostupných statistických dat příslušelo v roce 2019 v ČR na 1 mil. obyvatel cca 58 usmrcených osob a to je více než dvojnásobná hodnota oproti nejlépe hodnoceným zemím v Evropě (obrázek 4). Například: Norsko /20/, Švédsko /22/, Švýcarsko /22/, Velká Británie /28/ atd.

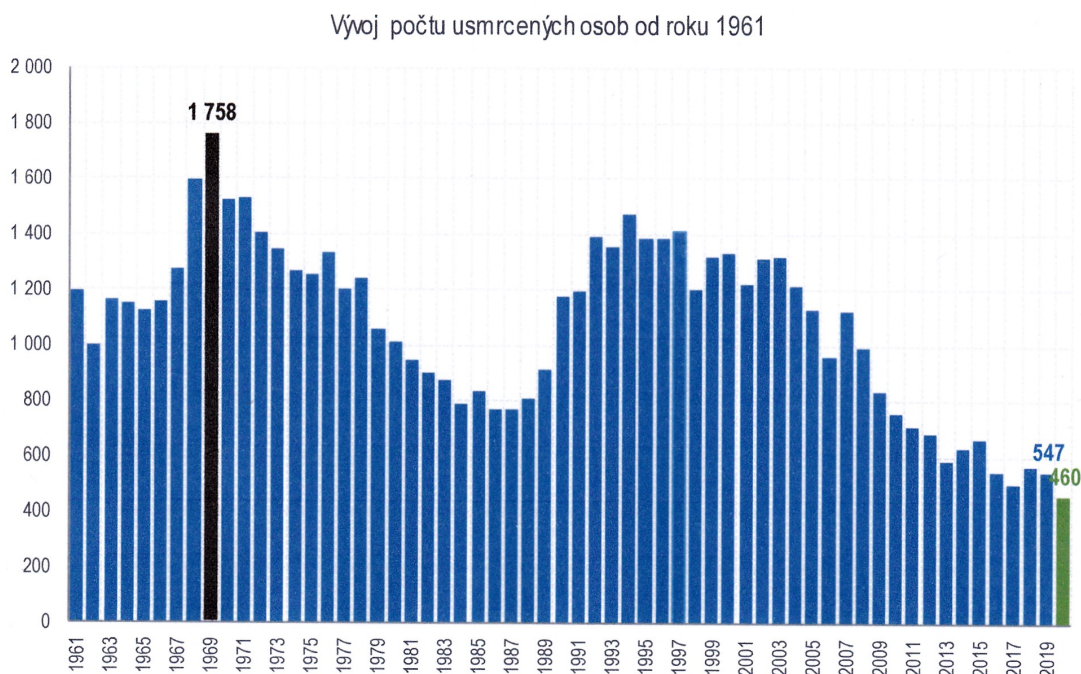
⁷⁵ ŠUCHA, M., et al., 2013. Dopravní psychologie pro praxi. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s. s. 10 ISBN 978-80-247-4113-0.

⁷⁶ Observační silničního provozu. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. [cit. 21-02-03]. Dostupné z WWW: < <https://www.czrsr.cz/hledani/strategie%202010/> >.

V celkovém počtu 30 hodnocených zemí je ČR na 21. místě. Za námi jsou země jako Polsko /77/, Bulharsko /90/ nebo Rumunsko /96/, které je v této statistice nejhorší.⁷⁷

Co se týče České republiky, více méně se v nárůstech a poklesech počtu usmrcených osob při silničních dopravních nehodách nevymyká celoevropskému průměru. Historicky nejvíce bylo u nás při dopravních nehodách usmrceno 1 758 osob v roce 1969 (obrázek 5). Po postupném poklesu došlo v devadesátých letech opět k nárůstu, kdy nejvíce osob bylo v souvislosti s dopravní nehodou usmrceno v roce 1994, a to 1473 osob.

Obrázek 5 – Vývoj počtu usmrcených osob od roku 1961.⁷⁸



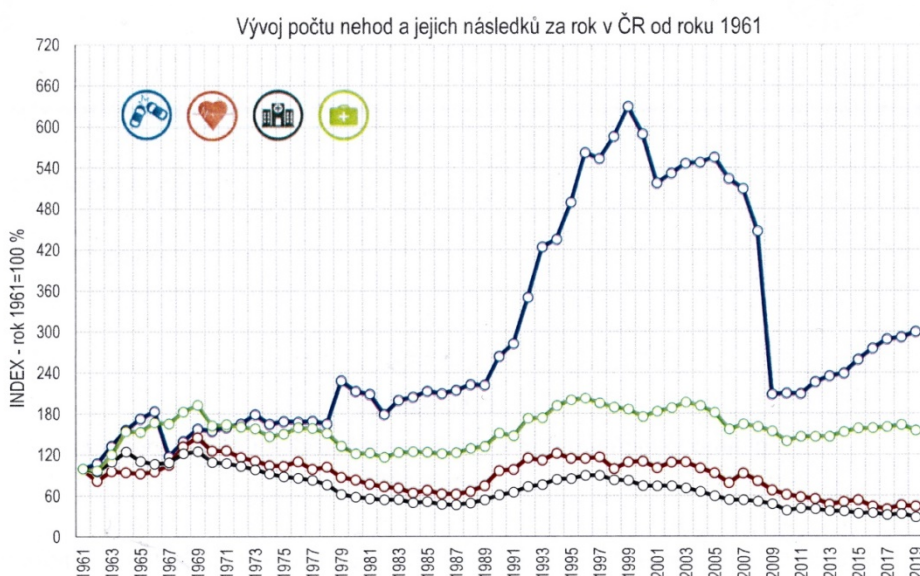
V dalších letech dochází stejně jako ve většině evropských zemí i v ČR k postupnému poklesu počtu usmrcených osob. V roce 2000 to bylo 1 336 usmrcených osob a o 10 let později 753 usmrcených osob. V roce roku 2013 se klesající trend zastavil a počet usmrcených osob se pohybuje každoročně mezi 550 až 650 osobami, bez větších výkyvů. Nejméně usmrcených osob v souvislosti s dopravní nehodou bylo

⁷⁷ KONEČNÝ, J. *Bezpečnost silničního provozu v kontextu s činností Služby dopravní policie Policie České republiky*. [online]. Pardubice, 2015. [cit. 2021-02-03]. Disertační práce. 2015. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí disertační práce: doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. Dostupné z WWW: <<https://dk.upce.cz/handle/10195/59896>>.

⁷⁸ Policie České republiky. *Statistika nehodovosti. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2020*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

v loňském roce, a to 460. Co se týče počtu dopravních nehod, ze statistických dat je zřejmé, že na rozdíl od počtu usmrčených osob v počtu nehod jsou patrné nepřírozené poklesy (obrázek 6). Každý výrazný pokles počtu dopravních nehod lze přiřadit především k legislativním změnám. Tyto legislativní změny spočívaly především ve zvýšení částky způsobené hmotné škody, která stanoví oznamovací povinnost. Z původních 1 000 Kč v roce 2000 došlo k postupnému zvýšení na 20 000 Kč v roce 2001, poté na 50 000 Kč v roce 2006 až na současných 100 000 Kč v roce 2008. Kromě zvyšování částky způsobené hmotné škody došlo v roce 2008 k zásadní změně ve smyslu evidování dopravních nehod policií. Ta od roku 2009 nemá povinnost evidovat silniční dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti.

Obrázek 6 – Vývoj počtu DN a jejich následků za rok v ČR od roku 1961.⁷⁹



V důsledku toho došlo k razantnímu „poklesu“ počtu dopravních nehod, a to o více než polovinu. Jelikož policie nezveřejňuje počty neevidovaných dopravních nehod, pro zjištění skutečného počtu dopravních nehod lze využít data z České kanceláře pojistitelů (dále jen ČKP). Ta má k dispozici vlastní statistiku počtů nahlášených dopravních nehod, která s ohledem na výše uvedené legislativní změny v oznamovací povinnosti u dopravních nehod vykazuje oproti statistikám policie značně rozdíly. Například v roce 2008 (před posledními legislativními změnami) bylo ČKP hlášeno 282 758 dopravních nehod, kdy policie jich dle svých statistik šetřila 160 376 (56 %).

⁷⁹ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2020*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

V roce 2009 (po legislativních změnách) bylo hlášeno ČKP 284 679 dopravních nehod, ale policie jich šetřila pouze 74 815 (26,2 %). Že nešlo o náhodu, svědčí i to, že tento trend pokračoval i v následujících letech, kdy policie šetří cca 30 % skutečného počtu dopravních nehod hlášených ČKP.⁸⁰ Ve skutečnosti počet dopravních nehod neustále stoupá, což ukazuje i vývoj od roku 2009, kdy byla nehodovost naposledy uměle snížena.

10.1 Vývoj dopravní nehodovosti v letech 2016 až 2020

Ve sledovaném období od 1. 1. 2016 do 31. 12. 2020 Policie ČR šetřila 509 815 silničních dopravních nehod. Zatímco počet dopravních nehod v tomto období každoročně narůstal, počty usmrcených a zraněných osob se pohybují na podobné úrovni (tabulka 1).

Tabulka 1 – Vývoj DN a jejich následků v ČR v letech 2016–2020.⁸¹

Rok	Počet DN	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných
2016	98 864	545	2580	24501
2017	103821	502	2339	24740
2018	104764	565	2465	25215
2019	107572	547	2110	23935
2020	94 794	460	1807	20880

Ve sledovaném období Policie ČR šetřila průměrně 279,35 nehod za den, tedy každých 5,15 minuty. V České republice bylo při dopravních nehodách ve sledovaném období usmrceno průměrně 1,43 osob denně. V roce 2020 došlo k poklesu počtu nehod, počtu usmrcených i počtu zraněných. Tento pokles je zapříčiněn snížením intenzity provozu v celé ČR z důvodu pandemie, a to průměrně o 20 % za rok.

10.2 Dopravní nehody dle zavinění

Většinu silničních dopravních nehod v České republice zaviní řidiči motorových vozidel (tabulka 2). Nejinak je to i ve sledovaném období. Ve většině kategorií se průměrné procentuální vyjádření nemění. Ke kategoriím, kde lze pozorovat mírný

⁸⁰ KONEČNÝ, J. *Bezpečnost silničního provozu v kontextu s činností Služby dopravní policie Policie České republiky*. [online]. Pardubice, 2015. [cit. 2021-02-03]. Disertační práce. 2015. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí disertační práce: doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. Dostupné z WWW: <<https://dk.upce.cz/handle/10195/59896>>.

⁸¹ Informační systém Police České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

nárůst, patří dopravní nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel (v roce 2016 to byly 2,6 %, v roce 2020 to byly 3,2 %) a kategorie dopravních nehod zaviněných lesní zvěří (v roce 2016 to byly 11,04 % a v roce 2020 to byly 15,4 %).

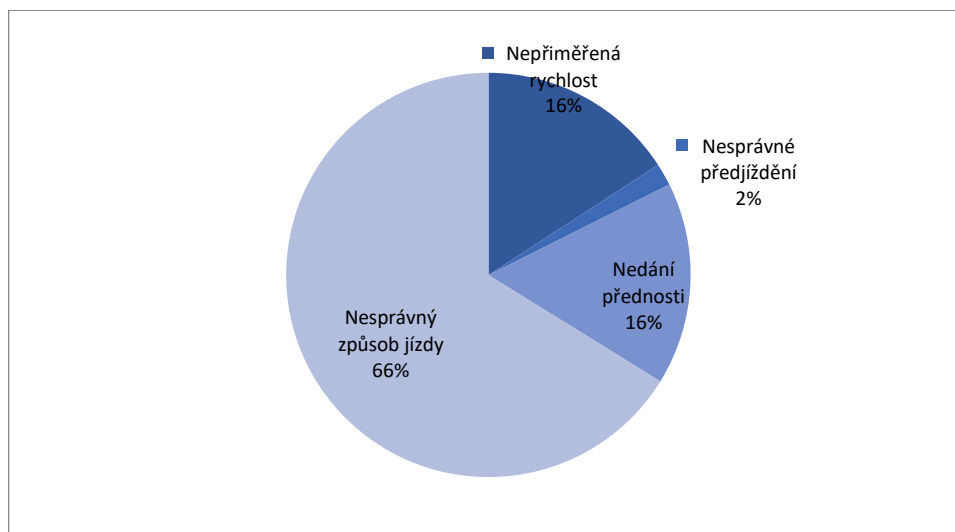
Tabulka 2 – DN dle zavinění v ČR v letech 2016 – 2020.⁸²

Zavinění	Podíl na celkovém počtu DN	Počet usmrcených
Řidičem mot. vozidla	82%	2403
Řidičem nemot. vozidla	2,80%	122
Chodcem	1,10%	78
Tech. závadou vozidla	0,50%	0
Závadou komunikace	0,10%	0
Lesní zvěří/domácím zvířectvem	13,10%	7
Jiné zavinění	0,40%	5

10.3 Hlavní příčiny dopravních nehod

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy (graf 2).

Graf 2 – Hlavní příčiny DN v ČR v letech 2016 – 2020.⁸³



Ve sledovaném období převládá nesprávný způsob jízdy (276 346 nehod). Při těchto nehodách bylo usmrceno 949 osob. Za stejně tragickou příčinu dopravních nehod

⁸² Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

⁸³ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2020*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

lze označit nepřiměřenou rychlost, která má sice na celkovém počtu dopravních nehod menší podíl (66 124 nehod)), ale počet usmrcených osob je obdobný jako u nesprávného způsobu jízdy, a to 942. Do kategorie hlavních příčin „nesprávný způsob jízdy“ patří například nevěnování se řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné otáčení a couvání nebo jiný nesprávný způsob jízdy. Ve sledovaném období bylo nejvíce nehod zaviněno řidiči, kteří se plně nevěnovali řízení vozidla (83 569). Toto jednání je dlouhodobě nejčastější příčinou dopravních nehod v ČR. Nejtragičtější hlavní příčinou dopravních nehod je „nepřiměřená rychlost“, do které patří například nepřizpůsobení rychlosti stavebnímu a dopravně technickému stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti povětrnostním podmínkám, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladů nebo nepřizpůsobení rychlosti schopnostem řidiče. Nejvíce usmrcených osob (423) mají ve sledovaném období na svědomí řidiči, kteří nepřizpůsobili rychlost stavebnímu a dopravně technickému stavu vozovky. Toto jednání je dlouhodobě nejtragičtější příčina dopravních nehod v ČR.

10.4 Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog

Ve sledovaném období došlo ke 23 342 dopravním nehodám, kde bylo u viníka zjištěno požití alkoholu nebo drog, respektive JNL.

Tabulka 3 – Počet DN zaviněných pod vlivem alkoholu a JNL + počet usmrcených v ČR v letech 2016–2020.⁸⁴

	Počet DN	Počet usmrcených
Alkohol u viníka do 1 ‰	4845	64
Alkohol u viníka nad 1 ‰	17225	186
JNL u viníka	1272	49

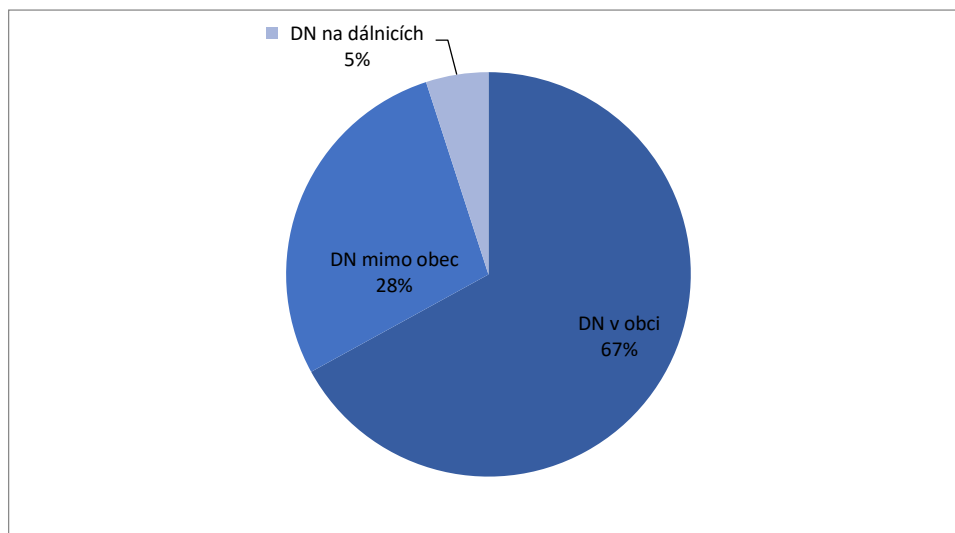
Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno 299 osob. Ve velké míře převládají dopravní nehody, kde bylo u viníka zjištěno více než 1 ‰ alkoholu. Při těchto nehodách bylo usmrceno nejvíce osob (tabulka 3). K 71,3 % dopravních nehod, kde bylo zjištěno u viníka požití alkoholu, došlo v obci. Zajímavostí je, že v této kategorii nedošlo jako u jediné ze sledovaných kategorií k poklesu celkových počtů v roce 2020.

⁸⁴ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

10.5 Dopravní nehody dle místa

Jak je patrné z grafu 3, k nejvíce nehodám dochází v obcích (67 %). Ve sledovaném období došlo na územích obcí průměrně k 69 230 nehodám za rok. Mimo obec došlo ve stejném období průměrně k 33 334 nehodám za rok (28 %). Na dálnicích došlo ve sledovaném období průměrně k 4 315 nehodám ročně (5 %).

Graf 3 – DN dle místa v ČR v letech 2016–2020.⁸⁵



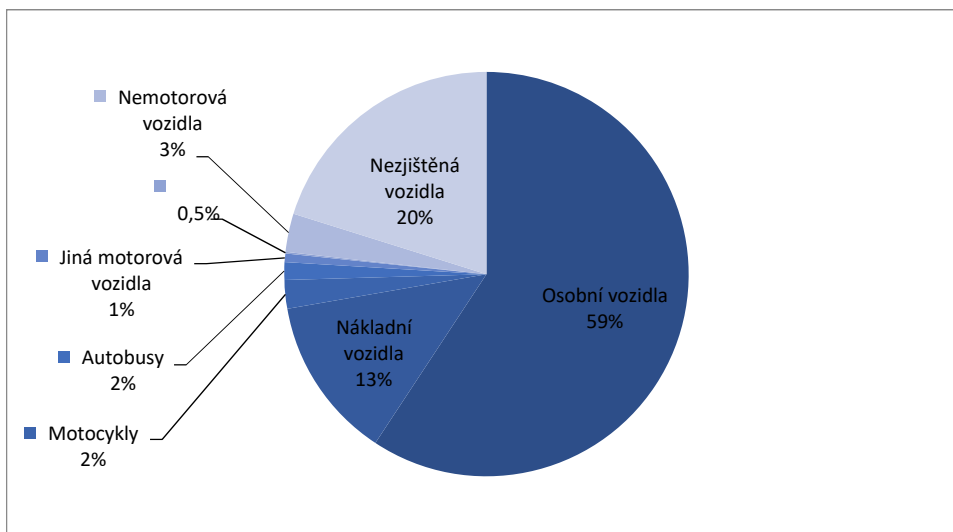
Co se týče usmrcených osob, nejvíce obětí mají nehody, ke kterým došlo na silnicích I. třídy (průměrně 189 usmrcených za rok). Naopak nejméně obětí mají nehody, k nimž došlo na dálnicích (průměrně 33 usmrcených za rok). Na první pohled by se mohlo zdát, že dálnice jsou z hlediska nehodovosti nejbezpečnější komunikace. Opak je pravdou. Při přepočítání počtu nehod a počtu usmrcených na 1 km jsou výsledky na dálnici zhruba dvojnásobné než na ostatních druzích komunikace.

10.6 Dopravní nehody dle druhu vozidla pachatele

Nejvíce dopravních nehod ve sledovaném období zavinili řidiči osobních vozidel, a to průměrně 51 131 za rok (graf 4). Průměrně 11 234 nehod za rok mají na svědomí řidiči nákladních vozidel. Poměrně velké zastoupení na celkovém počtu mají nehody, kde nebylo vozidlo viníka zjištěno, protože viník dopravní nehody z místa ujel.

⁸⁵ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2019*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

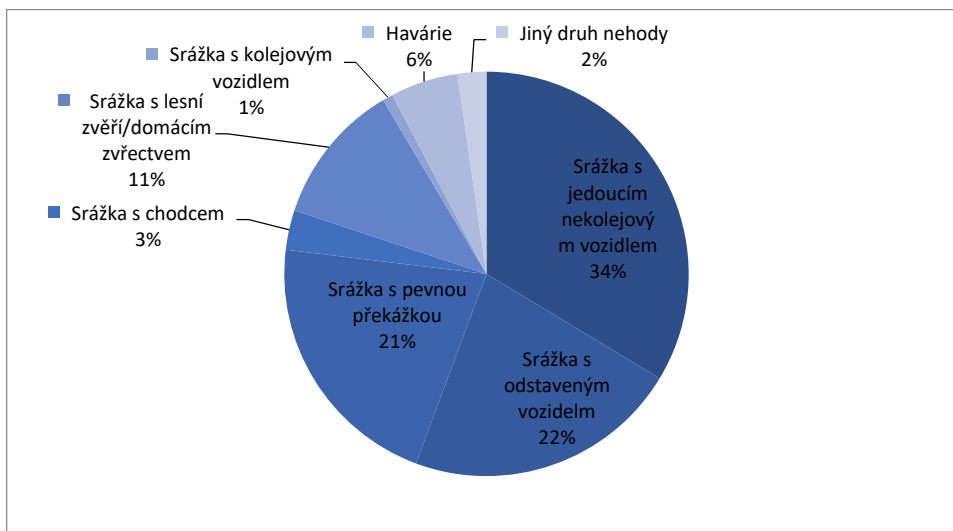
Graf 4 – DN dle druhu motorového vozidla pachatele v ČR v letech 2016–2020.⁸⁶



10.7 Dopravní nehody dle druhu srážky

Nejčtenějším i nejtragičtějším druhem nehody byla ve sledovaném období srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (graf 5).

Graf 5 – Zastoupení DN dle druhů srážky v ČR v letech 2016–2020.⁸⁷



Průměrně došlo ročně k 33 681 takovým nehodám, při nichž bylo usmrceno průměrně 236 osob ročně. K dalším nejtragičtějším druhům dopravních nehod patří srážky s pevnou překážkou a srážky s chodcem. K pravidelnému citelnému

⁸⁶ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2019*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

⁸⁷ Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2019*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

meziročním nárůstu dochází u srážek s odstaveným vozidlem a u srážek s lesní zvěří nebo domácím zvířectvem.

10.8 Pasivní prvky bezpečnosti

Při celkovém hodnocení vývoje nehodovosti v ČR lze konstatovat, že přestože každoročně narůstá počet dopravních nehod, je pozitivní, že dochází k poklesu jejich následků v podobě počtu usmrčených a těžce zraněných osob. To je důsledkem především zavádění nových a dokonalejších prvků pasivní bezpečnosti nejenom u vozidel, ale i u ostatních účastníků silničního provozu.⁸⁸ Prvky pasivní bezpečnosti vozidel minimalizují následky dopravních nehod. Karoserie moderních motorových vozidel jsou konstruovány tak, aby vyhovovaly přísným normám. Je snahou využívat moderní materiály a konstruovat nové karoserie tak, aby byly lehčí, ale zároveň pevnější. Pevná konstrukce karoserie spolu s přesně definovanými deformačními zónami je pak zárukou zachování prostoru pro posádku při různých typech a intenzitách nárazů. Ve vozidlech je bezpečnost posádky kromě robustní karoserie a deformačních zón zajištěna bezpečnostními pásy, dalšími zadržnými systémy (např. dětské autosedačky) a soustavou airbagů, kterých se do vozidel montuje stále větší množství. Tyto již známé prvky pasivní bezpečnosti, i přes nástup dalších moderních prvků pasivní bezpečnosti označují němečtí odborníci stále jako nejučinnější.⁸⁹ Oněmi novými prvky pasivní bezpečnosti jsou například sloupek řízení a pedálová skupina, které se v případě nehody deformují směrem od řidiče. Dále předepínače bezpečnostních pásů, které v případě kolize zajistí pevné přitážení těla přepravované osoby k sedadlu. Mezi nejnovější prvky pasivní bezpečnosti patří systém eCall. Ten dokáže automaticky, nebo po stisknutí SOS tlačítka přivolat na místo dopravní nehody záchranné složky. To může mít při záchraně lidského života, kdy je důležitá každá minuta zásadní roli. Ve vztahu k chodcům se u vozidel čím dál častěji vyskytují prvky, jako je systém aktivní kapoty nebo airbagy pro chodce, které snižují riziko těžkého zranění, či smrtelného úrazu při kolizi vozidla a chodce. Mezi nejučinnější pasivní prvky bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu patří užívání ochranných přileb a zavedení vest s airbagem pro osoby přepravovaných na motocyklu. Airbag se v případě pádu nafoukne a zpevní vrchní část těla přepravované osoby, čímž se snižuje riziko těžkého zranění, či smrti.

⁸⁸ HIRT, Miroslav et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. s 41. ISBN 978-80-247-4308-0.

⁸⁹ KRAMER, Florian. *Passive Sicherheit von Kraftfahrzeugen*. Wiesbaden: Vieweg + Teubner Verlag GWV Fachverlage GmbH, 2009. s. 1-2. ISBN 978-3-8348-9254-6.

11 Dopravní nehodovost na dálnici D1 v Kraji Vysočina

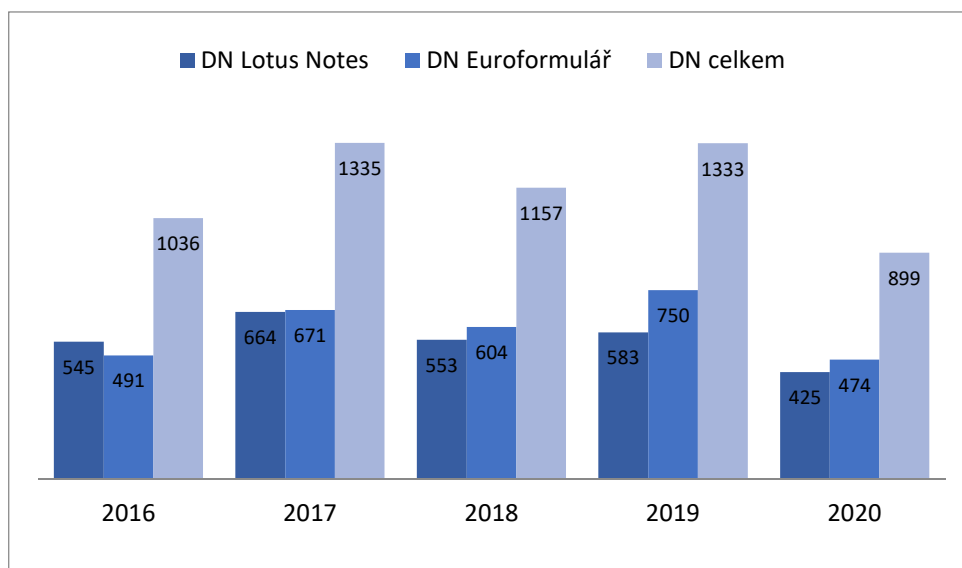
V této kapitole je popsán vývoj dopravní nehodovosti na dálnici D1 na území Kraje Vysočina ve sledovaném období od 1. 1. 2016 do 31. 12. 2020. V tomto období zde policisté z Dálničního oddělení Velký Beranov šetřili celkem 2 770 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo usmrceno 23 osob, těžce zraněno 52 osob a lehce zraněno 312 osob (tabulka 4).

Tabulka 4 – Vývoj DN a následků na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.⁹⁰

Rok	Počet DN	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných
2016	545	4	16	63
2017	664	6	19	78
2018	553	6	9	79
2019	583	4	6	59
2020	425	3	2	33

Ze statistických dat je patrné, že stejně jako v celé republice došlo ve sledovaném období ke snížení počtu těžce a lehce zraněných osob. Co se týče počtu dopravních nehod, ten se s výjimkou roku 2020 výrazně nemění.

Graf 6 – Vývoj celkového počtu DN (DN lotus + DN euroformulář) na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.⁹¹



Vedle dopravních nehod, které jsou vykazovány v oficiálních statistikách Policie ČR, došlo na dálnici D1 na území Kraje Vysočina k dalším 2 990 nehodám (graf 6).

⁹⁰ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

⁹¹ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

Jsou to nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti, avšak policie k nim byla přivolána a z úřední povinnosti nehodu, respektive protiprávní jednání pachatele, zaevidovala. V neoficiálních statistikách policie jsou tyto nehody označeny jako DN euroformulář. Nehody vykázané v oficiálních statistikách jsou označeny jako DN lotus (dle názvu informačního systému na evidenci dopravních nehod). Celkem tedy policisté z Dálničního oddělení Velký Beranov šetřili ve sledovaném období 5 760 dopravních nehod, což je průměrně 1 152 nehod ročně a 3,15 nehod denně.

11.1 Dopravní nehody dle zavinění

Stejně jako v celé ČR drtivou většinu dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina zavinili ve sledovaném období řidiči motorových vozidel. Při těchto nehodách bylo usmrceno 23 osob (tabulka 5). Ve sledovaném období jednu dopravní nehodu zavinil chodec, který při této nehodě zemřel. Druhý nejvyšší počet nehod má na svědomí lesní zvěř nebo domácí zvířectvo. Zde je třeba poznamenat, že v posledních dvou letech došlo ke značnému poklesu tohoto typu nehod (o 40 %) z důvodu dokončení instalace oplocení proti zvěři téměř kolem celé délky dálnice (vyjma dvou posledních doposud nezrekonstruovaných úseků).

Tabulka 5 – DN dle zavinění na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.⁹²

Zavinění	Počet DN	Podíl na celkovém počtu DN	Počet usmrcených
Řidičem motorového vozidla	2360	85,2%	22
Chodcem	1	0,03%	1
Technickou závadou	107	3,80%	0
Lesní zvěří/domácím zvířectvem	255	9,20%	0
Jiné zavinění	47	1,77%	0

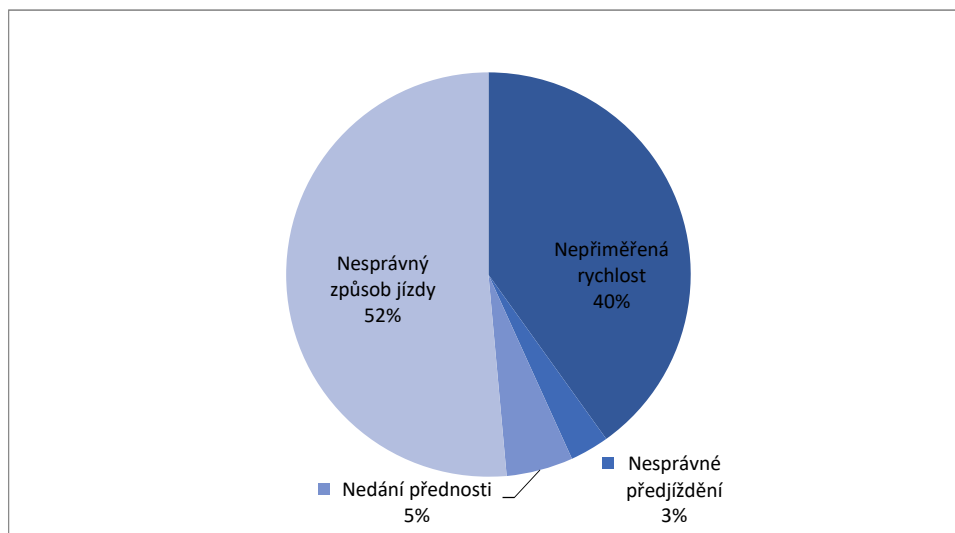
11.2 Hlavní příčiny dopravních nehod

Oproti celorepublikovému průměru (16 %) je v hlavních příčinách dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina ve sledovaném období více zastoupená „nepřiměřená rychlost“ (graf 7). Nesprávný způsob jízdy má menší zastoupení, než je celorepublikový průměr, avšak ve sledovaném období je nejtragičtější příčinou

⁹² Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

dopravních nehod. Při dopravních nehodách zaviněných touto příčinou zemřelo na dálnici D1 v Kraji Vysočina 12 osob.

Graf 7 – Hlavní příčiny DN na dálnici D1 v Kraji Vysočina v letech 2016–2020.⁹³

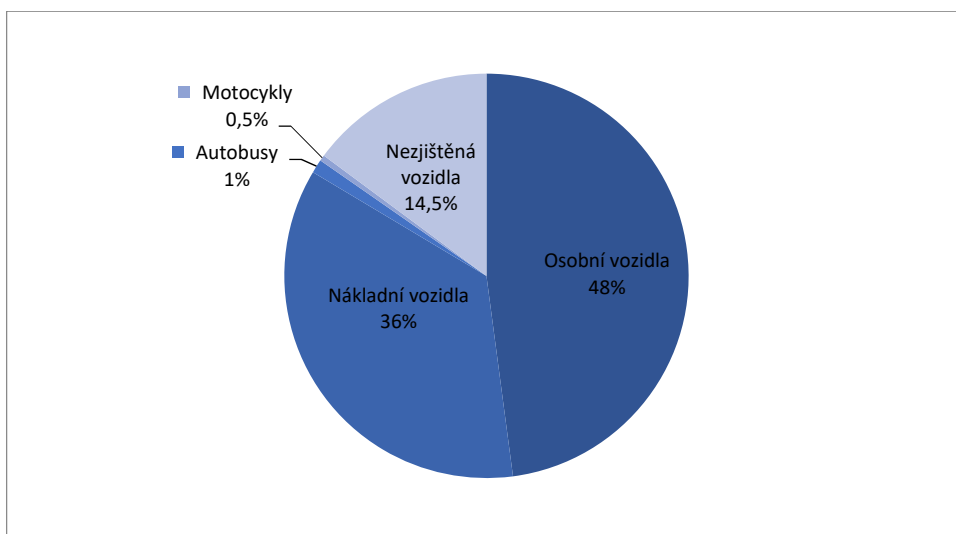


11.3 Dopravní nehody dle druhu vozidla pachatele

Stejně jako v celé ČR nejvíce dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina zavinili ve sledovaném období řidiči osobních vozidel. Ovšem oproti celorepublikovému průměru (13 %) zde znatelně více nehod zavinili ve sledovaném období řidiči nákladních vozidel (graf 8). Dále je třeba uvést, že každoročně dochází k nárůstu tohoto typu dopravních nehod. Například v roce 2020 byl poměr osobní/nákladní v podstatě půl na půl (171 na 170). Bohužel oficiální statistiky policie nerozlišují blíže nákladní vozidla zejména dle hmotnosti. Nákladní vozidla se dělí do tří kategorií. Kategorie N1 je vozidlo s maximální hmotností 3,5 t, kategorie N2 s maximální hmotností 12 t a kategorie N3 s maximální hmotností převyšující 12 t. Pro představu o zastoupení jednotlivých kategorií nákladních vozidel při účasti na dopravních nehodách lze využít statistiku NSBSP z roku 2019, podle které dochází k postupnému nárůstu usmrcených osob při dopravních nehodách, které zavinili řidiči nákladních vozidel kategorie N1. Zatímco v roce 2006 vinou řidičů těchto vozidel zemřely 4 % všech osob usmrcených vinou řidičů nákladních vozidel všech kategorií, v roce 2015 to bylo již 34 %.

⁹³ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

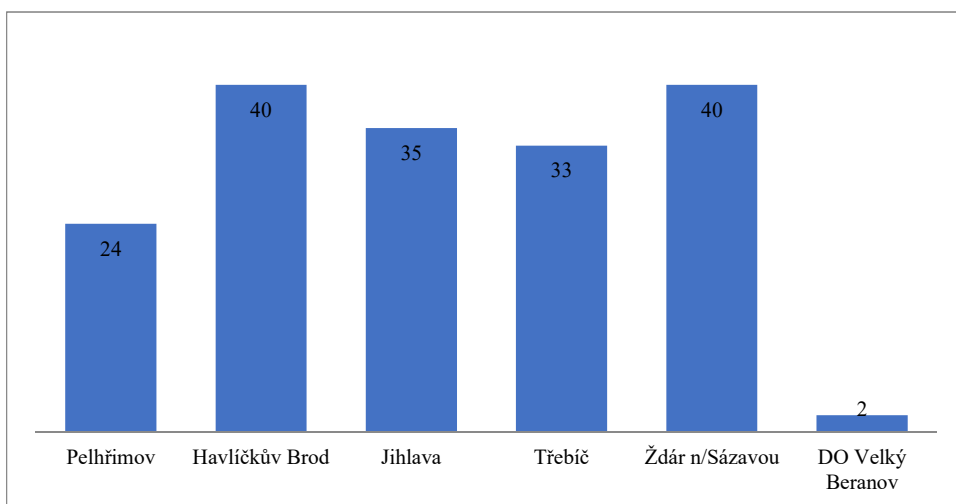
Graf 8 – DN dle druhu motorového vozidla pachatele na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.⁹⁴



11.4 Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a drog

Jak znázorňuje graf 9, k dopravním nehodám, při kterých je u pachatele nehody zjištěno, že je pod vlivem alkoholu a drog, respektive JNL, dochází na dálnici D1 na území Kraje Vysočina ve srovnání se zbytkem kraje minimálně. Za celé sledované období byl v teritoriu Dálničního oddělení Velký Beranov u řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu, alkohol u 17 řidičů a JNL u 4 řidičů.

Graf 9 – DN zaviněné řidiči pod vlivem alkoholu dle územní působnosti dopravních inspektorátů (dálničního oddělení) v Kraji Vysočina v roce 2020.⁹⁵



⁹⁴ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

⁹⁵ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

11.5 Rozbor smrtelných dopravních nehod na dálnici D1

Jak znázorňuje tabulka 8, ve sledovaném období na dálnici D1 na území Kraje Vysočina došlo k 22 smrtelným dopravním nehodám, při nichž zemřelo 23 osob. Ve 12 případech (52 %) byla dopravní nehoda způsobena tím, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu (porušení § 5 odst. 1, písm. b) zákona č.361/2000Sb). Při těchto 12 nehodách bylo usmrceno 13 osob (59 %). Druhou nejtragičtější příčinou dopravních nehod v teritoriu Dálničního oddělení Velký Beranov ve sledovaném období je nepřizpůsobení rychlosti (porušení § 18 odst. 1, písm. b) zákona č.361/2000Sb). V důsledku této příčiny došlo k 8 nehodám, při kterých bylo usmrceno 8 osob. Jednu nehodu má na svědomí řidič, jenž najel do protisměru a zaplatil za to nejvyšší cenu. V jednom případě nebyl na vině dopravní nehody řidič, ale chodec, který byl při nehodě usmrcen. Z 22 dopravních nehod jich bylo 10 zaviněno řidiči nákladních vozidel. Zajímavostí je, že všechna nákladní vozidla byla do 3,5 t, tedy vozidla dodávkového typu (kategorie N1). V 10 případech byla dopravní nehoda zaviněna řidičem osobního vozidla, v jednom případě řidičem motocyklu a v jednom případně nebyla nehoda zaviněna řidičem vozidla. Co se týče pohlaví, všechny smrtelné dopravní nehody byly zaviněny muži. Zatímco průměrný věk pachatele ze všech smrtelných nehod je 45,3 let, u řidičů nákladních vozidel do 3,5 t je to 35,3 let. Celkově 6 z těchto řidičů bylo do 27 let.⁹⁶

Obrázek 7 – Typická smrtelná dopravní nehoda na dálnici.⁹⁷



⁹⁶ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

⁹⁷ Vlastní zdroj

Z rozboru vyplývá, že nejvíce smrtelných dopravních nehod na dálnici D1 na území kraje Vysočina v období 1. 1. 2016 až 31. 12. 2020 zavinili řidiči nákladních vozidel kategorie N1, kteří se nevěnovali plně řízení vozidla.

Tabulka 6 – Rozbor smrtelných DN na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.⁹⁸

Datum a čas DN	Místo DN	Příčina DN	Vozidlo pachatele	Role usmrcené osoby	Pohlaví + věk pachatele
12. 1. 2016 8:20	km 149,6 sm. Brno	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž, 34 let
22. 3. 2016 22:03	km 80 sm. Brno	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	spolucestující z vozidla pachatele	muž, 38 let
14. 11. 2016 17:55	km 113 sm. Praha	najetí do protisměru	OA	řidič - vozidlo pachatele	muž, 72 let
23. 12. 2016 8:50	km 84,3 sm. Praha	nepřízpůsobení rychlosti	OA	spolucestující z vozidla pachatele	muž, 37 let
6. 3. 2017 11:27	km 124,6 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž, 27let
15. 8. 2017 10:18	km 142,7 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	OA	řidič - vozidlo pachatele	muž, 50 let
16. 8. 2017 16:30	km 93,0 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž, 20 let
18. 12. 2017 21:00	km 161,1 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž, 26 let
21. 12. 2017 18:40	km 149,2 sm. Brno	nepřízpůsobení rychlosti	OA	spolucestující z vozidla pachatele	muž, 27 let
24. 12. 2017 2:15	km 91,5 sm. Praha	nepřízpůsobení rychlosti	OA	spolucestující z vozidla pachatele	muž, 40 let
8. 6. 2018 2:00	km 111,1 sm. Brno	nepřízpůsobení rychlosti	NA do 3,5 t	řidič z poškozeného vozidla	muž, 25 let
6. 8. 2018 14:13	km 86,7 sm. Brno	nepřízpůsobení rychlosti	OA	chodec	muž, 72 let
17. 8. 2018 9:40	km 110,1 sm. Brno	řidič se nevěnoval řízení	OA	řidič - vozidlo pachatele	muž, 60 let
19. 9. 2018 00:50	km 150,6 sm. Brno	nezaviněná řidičem	x	chodec	muž, 29 let
19. 9. 2018 7:10	km 83,3 sm. Brno	nepřízpůsobení rychlosti	OA	řidič - vozidlo pachatele	muž, 26 let
7. 11. 2018 6:10	km 114,9 sm. Brno	řidič se nevěnoval řízení	OA	spolucestující z vozidla pachatele	muž, 23 let
4. 7. 2019 15:25	km 150,4 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž, 72 let
29. 7. 2019 13:45	km 89,4 sm. Brno	nepřízpůsobení rychlosti	MOTO	řidič - vozidlo pachatele	muž, 49 let
12. 8. 2019 16:45	km 149,0 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž, 59 let
12. 8. 2019 23:30	km 83,5 sm. Brno	nepřízpůsobení rychlosti	OA	řidič - vozidlo pachatele	muž, 43 let
25. 6. 2020 9:50	km 138,4 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele + spolucestující z vozidla pachatele	muž 26 let
24. 8. 2020 16:40	km 139,4 sm. Praha	řidič se nevěnoval řízení	NA do 3,5 t	řidič - vozidlo pachatele	muž 26 let

⁹⁸ Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.

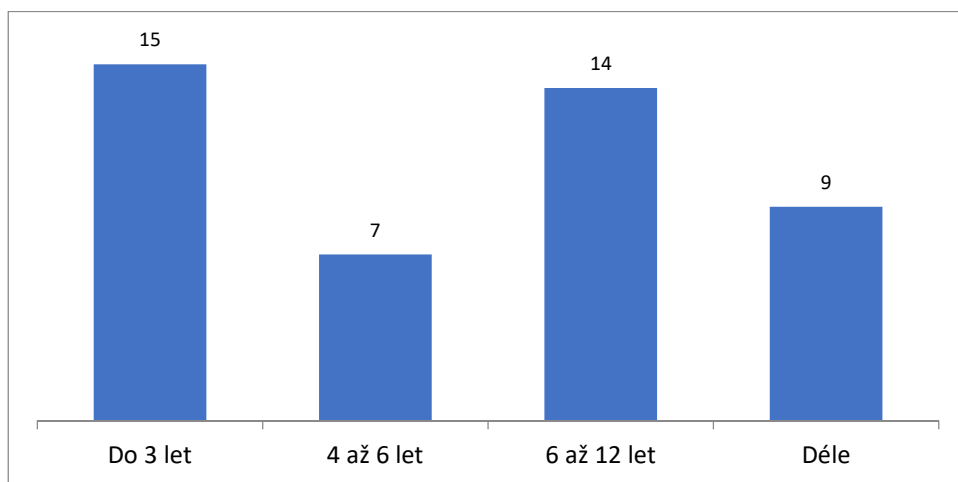
12 Dotazníkové šetření

Pro účely práce bylo autorem provedeno dotazníkové šetření mezi policisty na Dálničnickém oddělení Velký Beranov. Dotazník s 15 otázkami (příloha č. 9) byl fyzicky v papírové formě autorem rozdán všem policistům, kteří nyní na dálničnickém oddělení působí (celkem 48 respondentů). Zpět bylo vráceno autorovi 45 vyplněných dotazníků (93,75 %). Nejmladšímu respondentovi je 22 let, nejstaršímu respondentovi je 51 let. Níže jsou prezentovány výsledky dotazníkového šetření. K vybraným otázkám byl vytvořen graf s počtem odpovědí jednotlivých respondentů.

Otázka č. 1 – Jak dlouho působíte na dálničnickém oddělení Velký Beranov?

Na tuto otázku odpovědělo 15 respondentů, že na dálničnickém oddělení působí do 3 let. Od 4 do 6 let na dálničnickém oddělení působí 7 respondentů. Celkem 14 respondentů odpovědělo, že na dálničnickém oddělení působí 6 až 12 let a 8 respondentů déle než 12 let.

Graf 10 – Odpovědi na otázku č. 1 – zastoupení policistů na dálničnickém oddělení dle praxe (doby působení) v únoru 2021.⁹⁹



Otázka č. 2 – Zabýváte se (zabýval/a jste se) šetřením a dokumentací dopravních nehod?

Na tuto otázku odpovědělo 40 respondentů kladně. Pouze 5 respondentů odpovědělo záporně. Jde o policisty, kteří se vrátili v lednu 2021 ze ZOP a ještě nedisponují přístupy do informačních systémů policie, ve kterých se evidují dopravní nehody. Poté, co jsou příslušné přístupy těmto policistům přiděleny, se zpravidla ihned zapojují do dokumentace a šetření dopravních nehod.

⁹⁹ Vlastní zpracování

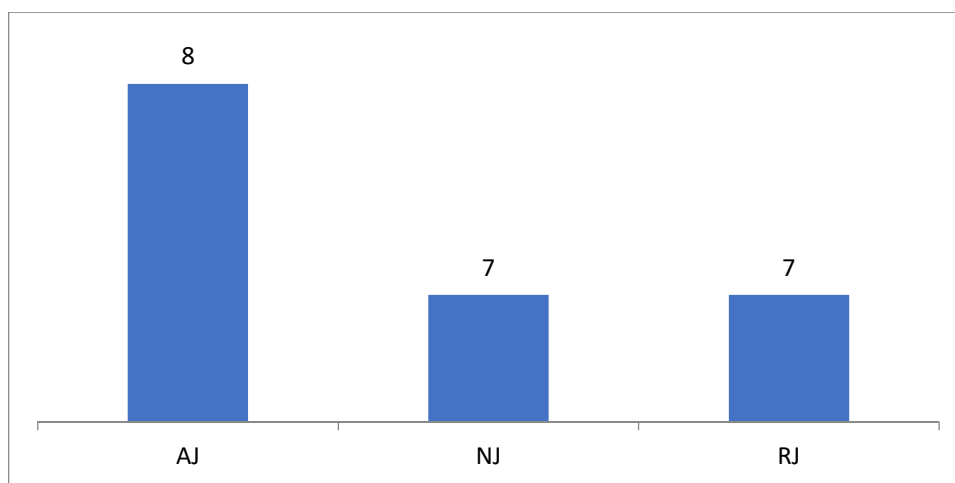
Otázka č. 3 – Absolvoval/a jste po základní odborné přípravě některý z kurzů zabývajících se šetřením a dokumentací dopravních nehod?

Celkem 27 respondentů odpovědělo, že se takového kurzu zúčastnilo. 18 respondentů odpovědělo, že se takového kurzu nezúčastnili, ale měli by zájem takový kurz absolvovat. Z dotazovaných respondentů nikdo neodpověděl, že takový kurz neabsolvoval a ani nemá zájem se takového kurzu zúčastnit.

Otázka č. 4 – Ovládáte ve vztahu k řešení dopravních nehod na komunikační úrovni některý ze světových jazyků?

Na tuto otázku odpovědělo 22 respondentů kladně a byly jimi uvedeny jazyky anglický (8 respondentů), německý (7 respondentů) a ruský (7 respondentů). Dalších 21 respondentů odpovědělo záporně s tím, že by se v tomto směru chtělo zdokonalit a 2 respondenti odpověděli záporně s tím, že nemají potřebu se v tomto směru zdokonalit.

Graf 11 – Odpovědi na otázku č. 4 – počet respondentů, kteří ovládají některý ze světových jazyků.¹⁰⁰



Otázka č. 5 – Která z „hlavních příčin“ je dle Vás nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnicích?

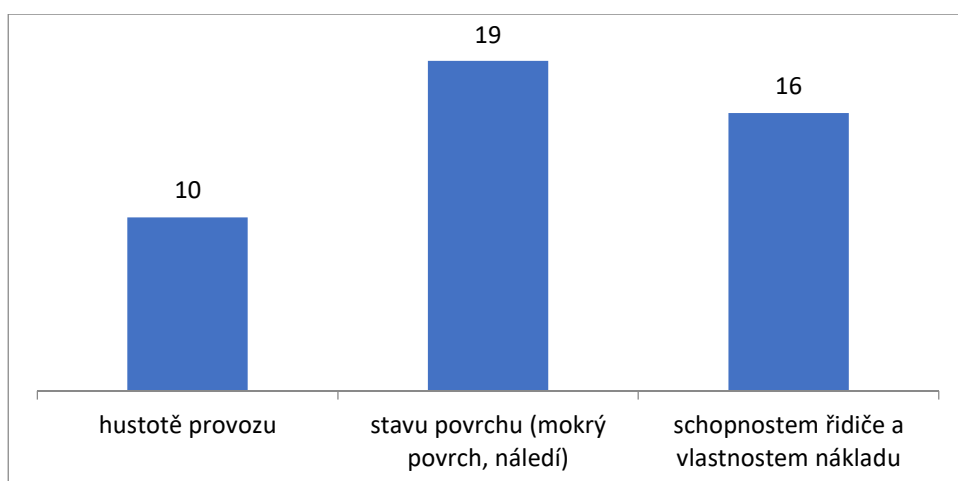
Jako nejčastější hlavní příčinu dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina označilo 29 respondentů „způsob jízdy“ a 16 respondentů označilo „rychlost“. Další možnosti respondenti nevyužili.

Otázka č. 6 - Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří „rychlost“. Který druh rychlosti dle Vás převládá jako příčina dopravní nehody na dálnicích?

¹⁰⁰ Vlastní zpracování

Nejčastější odpovědi (19 respondentů) bylo „nepřizpůsobení rychlosti stavu povrchu (mokrý povrch, náledí)“, další v pořadí byla odpověď „nepřizpůsobení rychlosti schopnostem řidiče a vlastnostem vozidla“ (16 respondentů) a posledním druhem odpovědi bylo „nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu“ (10 respondentů).

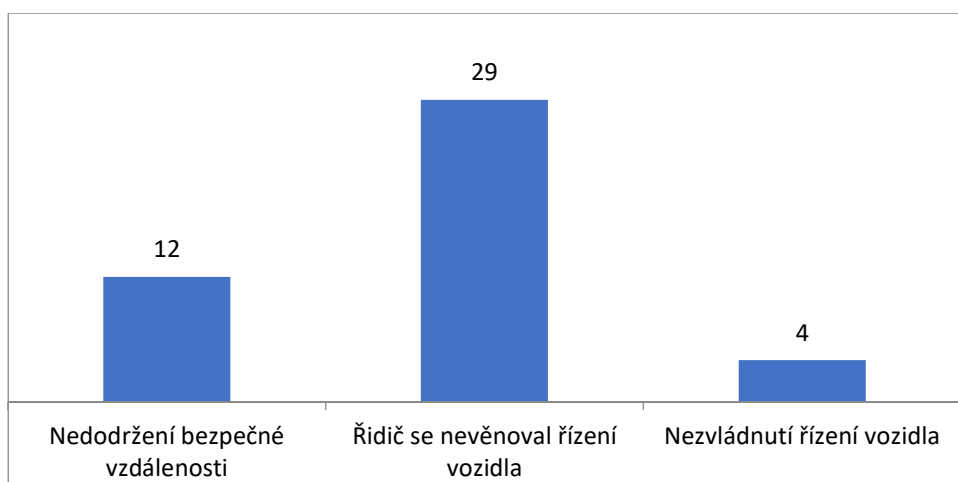
Graf 12 – Odpovědi na otázku č. 6 – jaký druh nepřizpůsobení rychlosti převládá jako příčina DN na dálnicích.¹⁰¹



Otázka č. 7 – Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří „způsob jízdy“. Který druh způsobu jízdy je dle Vás nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnicích?

Nejvíce respondentů (29) označilo odpověď „Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem označilo 12 respondentů, nezvládnutí řízení označili 4 respondenti. Další možnosti respondenti nevyužili.

Graf 13 – Odpovědi na otázku č. 7 – jaký druh způsobu jízdy převládá jako příčina DN na dálnicích.¹⁰²



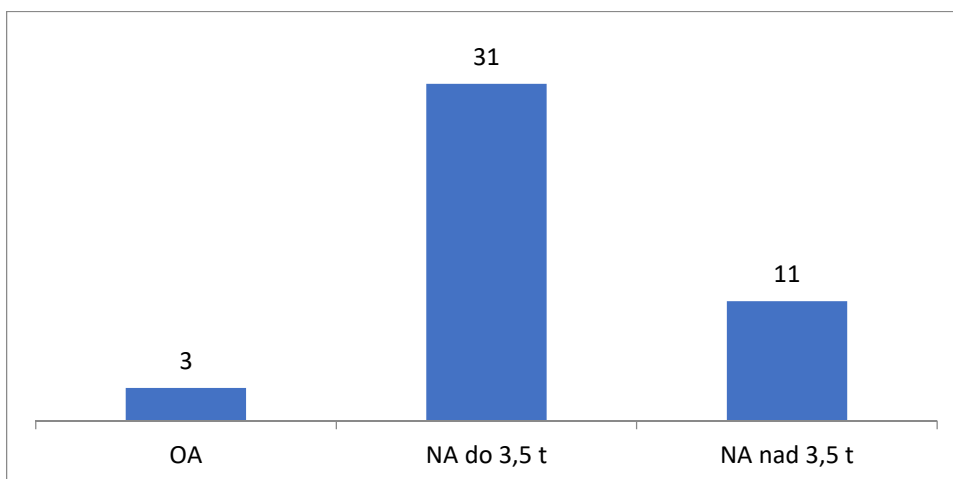
¹⁰¹ Vlastní zpracování

¹⁰² Vlastní zpracování

Otázka č. 8 – Řidiči kterého druhu vozidel se dle Vás nejčastěji nevěnují řízení?

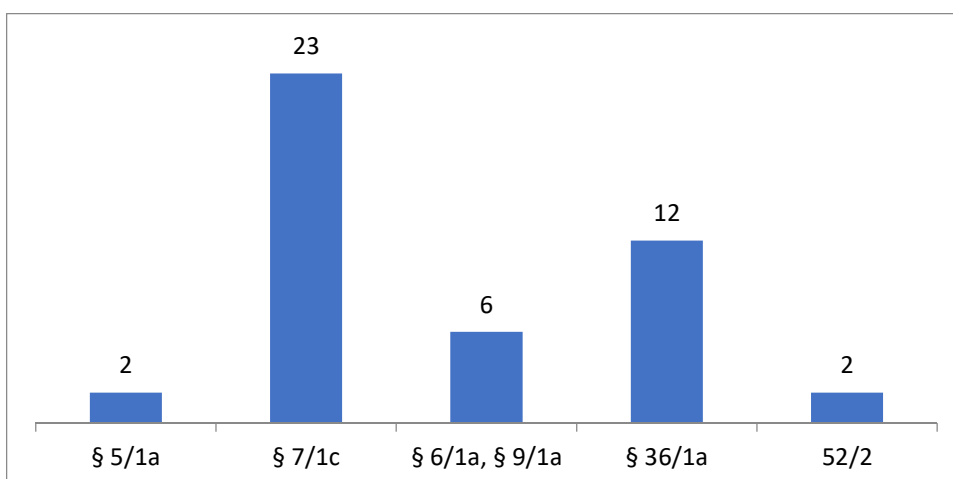
Nejvíce respondentů (31) odpovědělo, že nejčastěji se nevěnují řízení řidiči nákladních vozidel (dále jen NA) do 3,5 t. Řidiče NA nad 3,5 t označilo 11 respondentů a řidiče osobních vozidel označili 3 respondenti.

Graf 14 – Odpovědi na otázku č. 8 – řidiči kterého druhu vozidel se nejčastěji nevěnují řízení.¹⁰³



Otázka č. 9 – Uveďte jedno ustanovení zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jež řidiči porušují a které není „přímou příčinou“ dopravních nehod, ale jeho porušování může dle Vás vést ke vzniku zejména závažných dopravních nehod.

Graf 15 – Odpovědi na otázku č. 9 – ustanovení, které není přímou příčinou DN, ale jeho porušování může vést ke vzniku závažných DN.¹⁰⁴



Nejvíce respondentů (23) uvedlo ustanovení § 7/1 c, které zakazuje řidiči držet při řízení hovorové zařízení. Dále respondenti uvedli ustanovení § 36/1a

¹⁰³ Vlastní zpracování

¹⁰⁴ Vlastní zpracování

(12 respondentů), které zakazuje na dálnici zastavit s vozidlem jinde než na místě k tomu určeném. Ustanovení týkající se užití bezpečnostních pásů (§ 6/1a, § 9/1a) uvedlo 6 respondentů. Ustanovení § 5/1a (technický stav) uvedli 2 respondenti a ustanovení § 52/2 (uložení a upevnění nákladu) uvedli taktéž 2 respondenti.

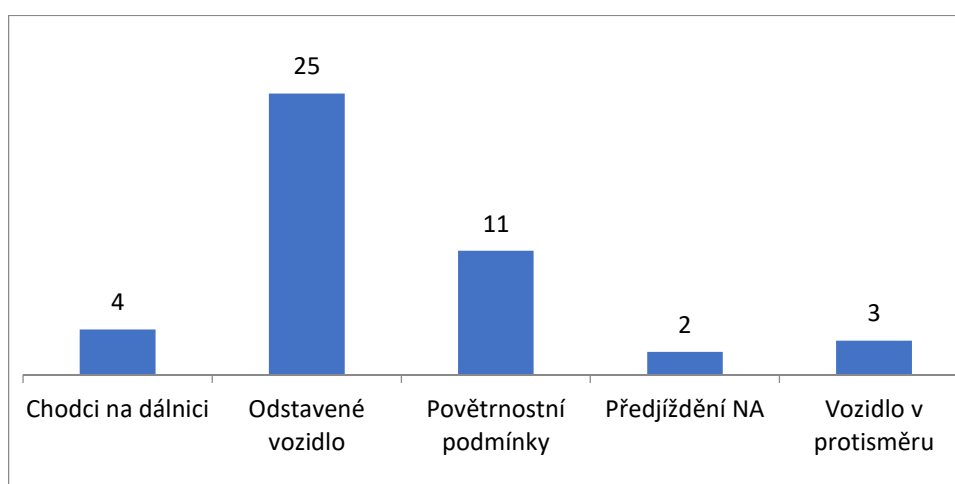
Otázka č. 10 – Uved'te alespoň jeden příklad z vlastní praxe, jak může vypadat nevěnování se řízení vozidla:

Všichni respondenti uvedli alespoň jeden příklad z vlastní praxe, jak může nevěnování se řízení vozidla vypadat. Někteří respondenti uvedli dva i více takových příkladů (více v kapitole Diskuze).

Otázka č. 11 – Existuje dle Vás situace, která je z hlediska rizika vzniku silniční dopravní nehody na dálnici obzvlášt' nebezpečná?

Většina respondentů (41) na otázku odpověděla kladně a uvedla, že nejnebezpečnější situací jsou odstavená vozidla a to buď v podobě kolony, nebo nesprávně zaparkovaného vozidla. Mezi dalšími nebezpečnými situacemi, které respondenti uvedli, byly nepříznivé povětrnostní podmínky (11 respondentů), vozidlo v protisměru (3 respondenti), předjíždění se nákladní vozidla (2 respondenti) a pohyb chodců po dálnici (4 respondenti). Čtyři respondenti odpověděli záporně.

Graf 16 – Odpovědi na otázku č. 11 – nebezpečné situace na dálnici.¹⁰⁵

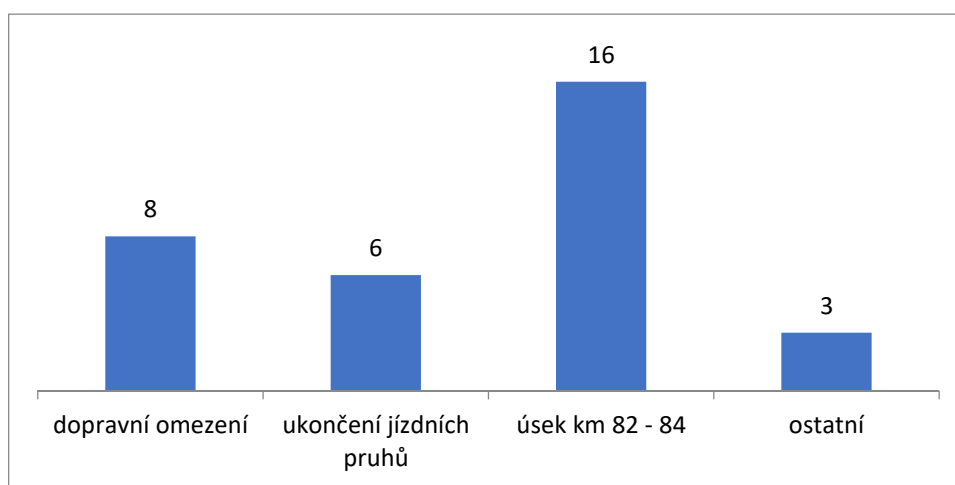


¹⁰⁵ Vlastní zpracování

Otázka č. 12 – Existuje dle Vás na dálnici D1 na území Kraje Vysočina místo, které je z hlediska možnosti vzniku dopravní nehody více rizikové než jiná místa?

Na tuto otázku odpovědělo 33 respondentů kladně a 12 respondentů záporně. V kladných odpovědích nejvíce respondentů označilo úsek km 82 až 84. Ostatní respondenti neuvedli konkrétní místo, ale uvedli riziková místa obecně. Dopravní omezení uvedlo 8 respondentů, ukončení jízdních pruhů 6 respondentů, jiná místa uvedli 3 respondenti.

Graf 17 – Odpovědi na otázku č. 12 – nebezpečná místa z hlediska vzniku DN.¹⁰⁶



Otázka č. 13 – Myslíte si, že řidiči V ČR jsou dostatečně vzdělávání ve vztahu k prevenci silničních dopravních nehod?

Na tuto otázku odpovědělo 31 respondentů záporně a 14 respondentů kladně.

Otázka č. 14 – Myslíte si, že výkon policistů na Dálničním oddělení Velký Beranov je plánován tak, aby co nejvíce působil preventivně proti vzniku dopravních nehod?

Na tuto otázku odpovědělo 35 respondentů záporně, 9 respondentů kladně a jeden respondent odpověď u této otázky nevyznačil.

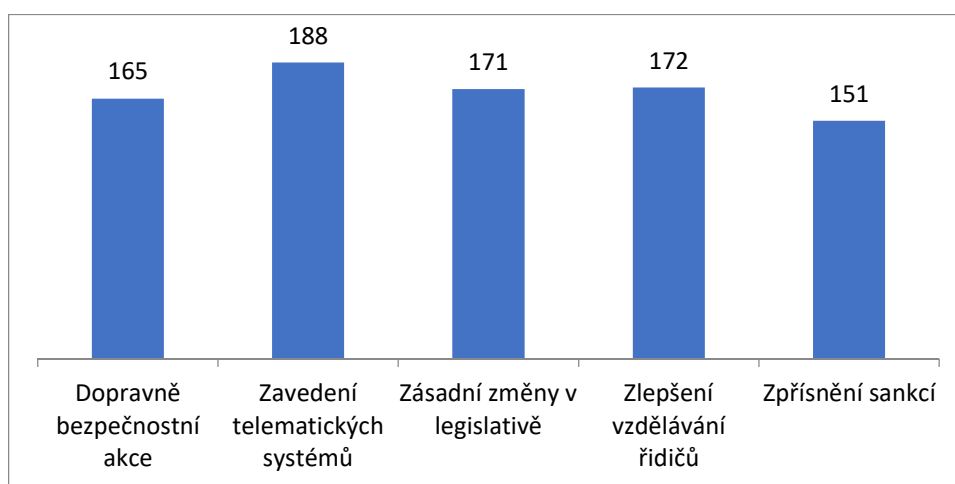
Otázka č. 15 – Níže jsou uvedena konkrétní opatření, která by mohla přispět ke snížení nehodovosti na dálnicích, zakroužkováním čísla na stupnici 1 až 5 vyjádřete, jak moc by bylo dané opatření dle Vás účinné (1 – neúčinné, 5 – velmi účinné).

Otázka č. 15 obsahuje 5 podotázek, týkajících se opatření, která by mohla přispět ke snížení nehodovosti na dálnicích. Respondenti jednotlivé podotázky (opatření ke

¹⁰⁶ Vlastní zpracování

snížení nehodovosti) hodnotili na stupnici 1 až 5 dle toho, jak by bylo podle nich konkrétní opatření ve vztahu ke snížení nehodovosti účinné (1 – neúčinné, 5 velmi účinné). Odpovědi na podotázky byly vyhodnoceny sčítací metodou. Jako nejúčinnější opatření (188 bodů), které by dle respondentů přispělo ke snížení nehodovosti na dálnicích, bylo označeno opatření „Zavedení telematických systémů umožňující pomocí proměnného dopravního značení usměrňovat a informovat řidiče (např. o situaci před nimi). Téměř shodně hodnotili respondenti opatření „Zásadní změny v legislativě spočívající v zavedení speciálního postihu za způsobení dopravní nehody (např. vyšší sankce, zavedení principu dvakrát a dost atd.)“ (171 bodů) a „Zlepšení vzdělávání řidičů ve vztahu k prevenci dopravních nehod“ (172 bodů). Čtvrté v pořadí je dle respondentů opatření „Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na porušení řidičů, které patří k hlavním příčinám silničních dopravních nehod“ (165 bodů). Nejméně účinné z nabízených možností by dle respondentů bylo opatření „Změny v legislativě spočívající ve zpřísnění sankcí za porušení ve stávající právní úpravě“ (151 bodů).

Graf 18 – Vyhodnocení otázky č. 15 – účinnost jednotlivých opatření ke snížení nehodovosti.¹⁰⁷



13 Diskuze

Otázkami 1 až 4 bylo v dotazníkovém šetření zkoumáno, jaké je složení policistů na Dálničním oddělení Velký Beranov z hlediska délky jejich praxe, zda se zabývají šetřením a dokumentací dopravních nehod a jaký je stav jejich vzdělávání ve vztahu k dopravním nehodám. Bylo zjištěno, že ze 45 dotazovaných 22 respondentů působí na dálničním oddělení do 6 let. Jako „zkušení“ policisté (ve vztahu k šetření a dokumentaci dopravních nehod) se dají označit policisté sloužící déle než 6 let. Dále je třeba uvést, že

¹⁰⁷ Vlastní zpracování

policisté, kteří působí na dálničním oddělení déle než 12 let (8 respondentů), se zpravidla nepodílí přímo na šetření a dokumentaci dopravních nehod. Tito policisté působí na stálé službě nebo jako vrchní inspektoři (šetření trestných činů). Hlavní tíhu problematiky šetření a dokumentace silničních dopravních nehod tak nesou policisté, kteří slouží 6 až 12 let (14 respondentů). Je třeba zmínit fakt, že na základě rozhodnutí o navýšení policistů pro dálniční oddělení v celé ČR bylo do Velkého Beranova přijato dalších 30 policistů, kteří momentálně absolvují základní odbornou přípravu (dále jen ZOP) na vyšších policejních školách. Ke konci roku 2021 by tak mělo na dálničním oddělení sloužit 81 policistů, avšak většina z nich s minimální praxí (do 3 let). Současná praxe je zavedena tak, že policisté, kteří nastoupí po ZOP na základní útvar, se zpravidla v krátké době (po obdržení přístupů do systému evidence dopravních nehod) účastní šetření a dokumentací dopravních nehod. To bylo potvrzeno i dotazníkovým šetřením, při němž bylo zjištěno, že ze 45 dotazovaných respondentů se 40 zabývá šetřením a dokumentací dopravních nehod. Dle autora není vhodné chtít po policistech, kteří ještě neovládají základní policejní činnosti (příkazní řízení, sepsání oznámení přestupku), aby šetřili dopravní nehody. Stav, kdy větší počet služebně starších a z hlediska řešení dopravních nehod zkušenějších policistů zasvěcoval do této problematiky menší počet postupně přicházejících nových kolegů, již neplatí. Ve chvíli, kdy bude na dálničním oddělení po masivním náboru většina policistů s minimální praxí, není možné stavět hlídky ve složení zkušený policista + nováček. Budou čím dál častěji stavěny hlídky ve složení nováček + nováček, kdy tyto policisty nebude mít kdo zasvětit do problematiky dopravních nehod a reálně hrozí, že úroveň dokumentace a šetření dopravních nehod razantně klesne. Autor vidí řešení v tom, že z kolektivu policistů na dálničním oddělení bude vybrána skupina déle sloužících policistů, která se bude prioritně zabývat řešením dopravních nehod. Tato skupina bude postupně doplňována služebně mladšími policisty, kteří se budou po návratu z kurzu dopravních nehod postupně zapracovávat do šetření a dokumentace dopravních nehod. Zkušení policisté, kteří by neměli zájem být ve skupině zabývající se šetřením a dokumentací dopravních nehod, by zaškolovali nově nastoupivší policisty do problematiky policejní práce na dálnici, jako je silniční dohled nebo dohled nad veřejným pořádkem. Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že kurz „Šetření a dokumentace dopravních nehod“ absolvovalo ze současného kolektivu policistů ve Velkém Beranově 27 z nich. Zbytek respondentů odpověděl, že by měli zájem takový kurz absolvovat. Dle názoru autora by se po několika letech, kdy bylo na takové kurzy vysíláno minimum policistů, měl vrátit stav, kdy by se každý policista po absolvování ZOP měl co nejdříve zúčastnit

kurzu, kde by se seznámil s problematikou dopravních nehod. I vzhledem k očekávanému nástupu velkého množství nových policistů na dálniční oddělení by se vzdělávání v tomto směru nemělo odkládat. Podobná situace je i ve vzdělávání policistů z dálničního oddělení v jazykových dovednostech. V dotazníkovém šetření polovina respondentů uvedla, že neovládá žádný ze světových jazyků na komunikační úrovni ve vztahu k řešení dopravních nehod. Vzhledem k tomu, že značná část osob, se kterými se policisté z dálničního oddělení setkávají při každodenní činnosti, jsou cizinci, stálo by za úvahu, zda policisty z dálničního oddělení neposílat postupně na jazykové kurzy, které by byly zaměřeny na komunikaci v oblasti policejní práce nejenom v oblasti dopravy. Dalším možným řešením, jak situaci v tomto směru zlepšit, by bylo vytvoření cizojazyčné příručky s vybranými frázemi z policejní praxe nejenom světových jazyků, ale i jazyků jako polština, rumunština nebo bulharština, tedy jimiž mluví velká část řidičů pohybující se po dálnici D1.

Otázkami 5 až 12 bylo v dotazníkovém šetření zkoumáno, co je nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina. Co se týče hlavních příčin, ze šesti možných odpovědí většina respondentů označila „způsob jízdy“. Ten je dle statistických údajů dlouhodobě nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod v celé ČR i na dálnici D1 v Kraji Vysočina. Zbytek respondentů označil jako nejčastější hlavní příčinu „rychlost“, která je dle statistických údajů dlouhodobě druhou nejčastější příčinou dopravních nehod jak v celé ČR, tak i na dálnici D1 v Kraji Vysočina. Důvodem, proč někteří respondenti uvedli „rychlost“ jako nejčastější hlavní příčinu dopravních nehod na dálnici, může být to, že oproti celorepublikovému průměru je tato hlavní příčina na dálnici D1 mnohem více zastoupena. Zatímco celorepublikově je rychlost příčinou 16 % nehod, na dálnici je to 40 %. Co se týče druhu nepřizpůsobení rychlosti, nejvíce respondentů označilo jako nejčastější „nepřizpůsobení rychlosti stavu povrchu (mokrý povrch, náledí)“. Je pravdou, že většina nehod, kde je hlavní příčinou rychlost, se stane za nepříznivých povětrnostních podmínek, kdy je povrch dálnice mokrý nebo pokryt například vrstvou sněhu. Dalšími druhy nepřizpůsobení rychlosti označenými respondenty bylo „nepřizpůsobení rychlosti schopnostem řidiče a vlastnostem vozidla“ a „nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu“. Vysvětlením, proč někteří respondenti označili právě tyto druhy nepřizpůsobení rychlosti, může být to, že velkou část nehod v posledních pěti letech tvoří nehody z dopravních omezení, kde právě tyto druhy nepřizpůsobení rychlosti jsou nejčastější. Zajímavostí je, že v dotazníkovém šetření žádný z respondentů nevyužil odpověď „nepřizpůsobení

rychlosti stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace (šířka, zatáčka apod.)“, i když to je dle statistických údajů nejtragičtější příčina dopravních nehod v ČR. V kategorii hlavních příčin „způsob jízdy“ označilo nejvíce respondentů odpověď „Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“, což je dle statistických údajů i nejčastější příčina dopravních nehod v ČR. Tento druh nesprávného způsobu jízdy je dle statistických údajů na dálnici D1 na území Kraje Vysočina nejenom nejčastější příčina dopravních nehod, ale oproti celorepublikovému průměru zároveň i nejtragičtější příčina dopravních nehod. Jak bylo uvedeno v rozboru smrtelných dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina, více než polovina těchto nehod byla zapříčiněna tím, že se řidič nevěnoval řízení vozidla. Dvě třetiny respondentů odpověděly, že nejčastěji se nevěnují řízení řidiči NA do 3,5 t neboli vozidla dodávkového typu (NA kategorie N1). Autor se v názoru zcela ztotožňuje s většinou respondentů s tím, že „nejhorší“ jsou v tomto směru řidiči dodávkových vozidel. Na otázku zkoumající, jak může vypadat nevěnování se řízení, všichni respondenti uvedli alespoň jeden příklad, někteří respondenti uvedli dva i více takových příkladů z vlastní praxe. Nejčastěji respondenti zmiňovali případ, kdy řidiči používají během jízdy notebooky, na kterých mají spuštěný film, nebo dokonce internetový prohlížeč. Stejně nebezpečný může být i případ, kdy řidiči čtou různé tiskoviny – dodacími listy počínaje a novinami konče. Dále byly respondenty často uváděny případy, kdy řidiči během jízdy nastavují navigaci a rádio nebo případy, kdy řidiči konzumují jídlo. Značná část respondentů uvedla jako příklad nevěnování se řízení únavu, nebo usnutí řidiče. Je pravdou, že zejména při absolvování dlouhých tras na dálnici může taková situace nastat velmi snadno. U řidičů nákladních vozidel nad 3,5 t je tento problém částečně eliminován povinností řídit se sociálními předpisy, které mají zajistit, aby řidiči pravidelně odpočívali. Výkon a odpočinek řidiče je zaznamenáván na tachograf, který je instalován ve vozidle a kontrolní orgán může při silniční kontrole kdykoliv prověřit dodržování těchto předpisů. Dle názoru autora, by měla být zavedena taková povinnost i pro řidiče nákladních vozidel do 3,5 t (kategorie N1) a to i vzhledem k tomu, že tito řidiči zavinili na dálnici D1 na území Kraje Vysočina nejvíce smrtelných dopravních nehod, kde mohla hrát roli právě únava, nesoustředěnost či usnutí řidiče. Je pravdou, že tito řidiči jezdí na hranici svých možností a zavedení povinnosti užití tachografů by mohlo přispět ke snížení počtu nehod s jejich zaviněním. Respondenti měli také v jedné z otázek uvést konkrétní ustanovení, jehož porušení není přímou příčinou dopravních nehod, ale jeho porušení může vést ke vzniku dopravní nehody. Nejvíce respondentů uvedlo, že řidiči porušují ustanovení § 7 odst. 1, písm. c), které

říká, že řidič nesmí při řízení vozidla držet v ruce hovorové zařízení. S tímto se ztotožňuje i autor. Držení hovorového zařízení není přímou příčinou nehod, ale při používání takového zařízení v podstatě dochází k nevěnování se řízení, což je nejčastější příčina dopravních nehod v ČR. K nebezpečným situacím mohou vést především situace, kdy řidič drží telefon a píše SMS nebo komunikuje přes jiné sociální sítě. V tu chvíli nesleduje situaci v provozu a každou vteřinu, kdy se nedívá před sebe, ujede při devadesáti kilometrové rychlosti 25 metrů. Velká část respondentů uvedla, že řidiči porušují ustanovení související s nepoužitím bezpečnostního pásu (§ 6 odst. 1, písm. a, § 9 odst. 1, písm. a). Porušení těchto ustanovení není přímou příčinou nehod, ale jejich porušení může při případné nehodě vést k velmi závažným následkům. Za zmínku stojí i porušování ustanovení § 36 odst. 1, písm. a), které bylo také uvedeno větší částí respondentů. Toto ustanovení zakazuje řidičům stát na dálnici jinde než na místech označených jako parkoviště. Bohužel dennodenně dochází k porušování tohoto ustanovení zejména řidiči nákladních vozidel v důsledku nedostatku odstavných ploch. Takto odstavená vozidla v odbočovacích nebo připojovacích pruzích, na exitech nebo na samotné dálnici zpravidla tvoří nebezpečnou překážku. Další ustanovení, která byla respondenty uvedena, se týkají technického stavu (§ 5 odst. 1, písm. a) a upevnění nákladu (§ 52 odst. 2). Na dotaz, která situace je z hlediska vzniku dopravní nehody obzvláště nebezpečná, většina respondentů odpověděla, že nejnebezpečnější situací je odstavené vozidlo, a to buď v podobě kolony, nebo nesprávně zaparkovaného vozidla. S tímto se ztotožňuje i autor. Tuto skutečnost potvrzuje i rozbor smrtelných dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina, ze kterého vyplývá, že 12 nehod, při kterých bylo usmrceno 13 osob, mělo stejnou legendu, a to náraz zezadu do stojícího vozidla na konci kolony. Mezi dalšími nebezpečnými situacemi, které respondenti uvedli, byly nepříznivé povětrnostní podmínky, vozidlo v protisměru, předjíždějící se nákladní vozidla a pohyb chodců po dálnici. Na otázku, zda existuje na dálnici D1 na území Kraje Vysočina místo, které je z hlediska možnosti vzniku dopravní nehody více rizikové než jiná místa, odpověděly dvě třetiny respondentů kladně. Z těchto dvou třetin polovina respondentů uvedla konkrétní místo, a to úsek km 82 až 84, kde skutečně dochází k více dopravních nehodám než na jiných místech především za zhoršených povětrnostních podmínek, což potvrzují i mapy nehodovosti. Toto místo se za deště vyznačuje vzhledem k šířce vozovky (přídavný jízdní pruh) a vzhledem ke sklonu vozovky (stoupání) velkým množstvím vody na komunikaci. I přesto, že je zde zákazovou značkou B 20a omezena za deště nejvyšší dovolená rychlost na 80 km/h, dochází zde k množství nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti (aquaplaning). Tento úsek dálnice

má v letošním roce projít rekonstrukcí, díky čemuž by se mohla situace z hlediska nehodovosti zlepšit. Druhá polovina respondentů, kteří odpověděli kladně, uváděla riziková místa obecně. Například část respondentů uvedla jako rizikové místo dopravní omezení. Je pravdou, že v místě, kde je doprava vedena v jednom jízdním pásu v zúžených pruzích v režimu 2 + 2, dochází velmi často k dopravním nehodám, i když ve většině případů naštěstí bez závažných následků (např. poškozená zpětná zrcátka). Dále se v odpovědích často objevovala místa, kde končí připojovací pruhy nebo pruhy pro pomalu jedoucí vozidla. Jde o místa, kde se setkávají vozidla rozjíždějící se, případně pomalu jedoucí vozidla s vozidly jedoucími vysokou rychlostí. V případě pochybení některého z řidičů může na takových místech dojít snadno ke kolizní situaci. Tyto nebezpečné situace vznikaly zejména na místech, kde byl připojovací nebo odbočovací pruh příliš krátký či nebyl zřízen vůbec. Tato místa naštěstí mizí v souvislosti s rekonstrukcí dálnice, kdy jsou tyto pruhy nově budovány v souladu s příslušnými normami. Dle názoru autora po dokončení rekonstrukce dálnice, při které by mělo dojít k odstranění většiny dnes existujících nedostatků, jež mohou mít vliv na vznik dopravní nehody, se situace v tomto směrulepší.

Otázkami 14 a 15 byla dotazníkovým šetřením zkoumána prevence dopravních nehod. Na otázku, zda jsou řidiči dostatečně vzděláváni ve vztahu k prevenci dopravních nehod, převažovaly ze dvou třetin odpovědi záporné. Jak bylo zmíněno v kapitole Prevence dopravních nehod, je všeobecně známým faktem, že v ČR se o zavedení dalšího vzdělávání, případně o zavedení jiných opatření vedoucích ke snížení dopravní nehodovosti, pouze diskutuje. Autor se ztotožňuje s názorem většiny respondentů a v tomto směru vidí rezervy. Co se týče samotného vzdělávání, autor si nedokáže představit, že by všichni řidiči v ČR chodili na pravidelná školení v průběhu řidičské praxe. Jako vhodné opatření vidí věnovat více času v autoškolách prevenci dopravních nehod i za cenu prodloužení kurzu. V zahraničí se osvědčilo například pouštění záběrů z tragických dopravních nehod přímo žadatelům o řidičský průkaz. Co se týče preventivní činnosti policistů na dálnici D1 na území Kraje Vysočina, většina respondentů si myslí, že jejich výkon není plánován tak, aby působil co nejvíce preventivně proti vzniku dopravních nehod. Pravdou je, že v posledních letech ubývá dopravně bezpečnostních akcí (dále jen DBA), které jsou zaměřeny na jednání řidičů, jež má za následek vznik dopravních nehod. Místo toho jsou čím dál častěji organizovány DBA, které jsou zaměřeny na jednání, jež se dopravní nehodovosti netýká. Fenomémem jsou v poslední době DBA, při nichž se váží nákladní vozidla, která

přeppravují dřevní hmotu, nebo DBA zaměřené na řidiče, kteří neuhradili časový poplatek (elektronikou dálniční známku). Názor autora nespočívá v tom, že není takových DBA zapotřebí, avšak měly by být organizovány v menší míře tak, aby byly k dispozici síly a prostředky i k běžné činnosti a na DBA, které jsou více zaměřeny na bezpečnost účastníků silničního provozu. Nemělo by být prioritou vybrat co nejvíce pokut a vést je ve statistikách, ale především postihovat nebezpečné jednání řidičů, které vede ke vzniku dopravních nehod. Na konkrétní opatření, která by mohla přispět ke snížení počtu dopravních nehod na dálnicích, respondenti odpovídali v poslední otázce prostřednictvím pěti podotázek. Odpovědi byly vyhodnoceny, jednotlivá opatření jsou níže seřazena dle počtu dosažených bodů a blíže rozebrána.

Jako nejúčinnější opatřením dle respondentů bylo vyhodnoceno „Zavedení telematických systémů umožňujících pomocí proměnného dopravního značení usměrňování a informování řidičů (např. o situaci před nimi)“, s čímž se ztotožňuje i autor. Je velmi důležité, aby se k řidičům jedoucím po dálnici dostaly včas informace například o dopravních nehodách, kolonách, předmětech na vozovce atd. To zcela jistě nemohou zajistit současné informační portály, kterých je na celém dálničním úseku Vysočiny 15 (8 ve směru na Prahu, 7 ve směru na Brno). Navíc nejsou umístěny vždy na vhodných místech. Například informace o uzavřené dálnici, kterou si řidič přečte 1 km za sjezdem, kde mohl dálnici opustit, je k ničemu. V ideálním případě by měly mít tyto portály umístěny před každým sjezdem. Dále by bylo vhodné umístit na portály proměnné dopravní značení, díky kterému by bylo možné usměrňovat provoz na dálnici tak, jak je to běžné v zahraničí. Z hlediska bezpečnosti by bylo vhodné, aby toto proměnné značení obsluhoval policista na operačním středisku, případně dozorcí služba dálničního oddělení. Dle názoru autora tito lidé vědí na základě praxe a místní znalosti zpravidla nejlépe, kdy a kde je potřeba snížit rychlost jízdy (povětrnostní podmínky), některé pruhy uzavřít (překážka) nebo upozornit řidiče na jiné nebezpečí (nehoda, kolona). Současný postup, kdy dozorcí služba o problému na dálnici musí vyplněním tabulky v informačním systému vyrozumět Národní dopravní informační centrum (dále jen NDIC), které informaci (v omezené podobě) dává následně na informační portál, je zdlouhavý. Druhým nejúčinnějším opatřením dle respondentů bylo vyhodnoceno „Zlepšení vzdělávání řidičů ve vztahu k prevenci proti vzniku dopravních nehod“. S tímto se autor neztotožňuje, protože dle jeho názoru by ke snížení nehodovosti více přispěla jiná opatření (viz níže). V těsném závěsu je opatření „Zásadní změny v legislativě spočívající v zavedení speciálního postihu za způsobení dopravní nehody

(např. vyšší sankce, zavedení principu dvakrát a dost atd.)“. V této problematice tkví stejný problém jako u prevence dopravních nehod. Je to věc, o které se stále diskutuje, ale neexistuje vůle k prosazení tohoto dle názoru autora třetího nejúčinnějšího opatření. Je paradoxem, že v novém návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích se řeší zpřísnění sankcí za běžné přestupky, ale není navrženo žádné zpřísnění sankcí za způsobení dopravní nehody. Poté, co vejde novela tohoto zákona v platnost, bude muset policista za přestupek „neužití bezpečnostního pásu“ taxativně uložit příkaz na místě ve výši 1 500 Kč a přestupci budou dále v bodovém systému přiděleny 4 trestné body. Naopak třeba řidiči nákladního vozidla, který nepřizpůsobí rychlost a způsobí dopravní nehodu, při které dojde například k zablokování dálnice na několik hodin, může být uložena pokuta v příkazním řízení od nuly maximálně do 2 000 Kč a žádné trestné body mu v bodovém systému nebudou přiděleny. Dle názoru autora by měl být v přestupkové části novely zákona o provozu na pozemních komunikacích specifikován přestupek „způsobení dopravní nehody“ a za tento by mělo být možné uložit vyšší sankci (stejně jako v minulosti do 5 000 Kč) a měla by být zohledněna recidiva tohoto přestupku ve smyslu například třikrát a dost. Samozřejmostí má být přidělení trestných bodů v bodovém systému za způsobení každé dopravní nehody nejenom u vybraných přestupků, jako je tomu dnes. Obecně se dá říct, že by trest měl být adekvátní způsobeného následku. Nemůže být více potrestán řidič, který „pouze“ překročil rychlost než řidič, jenž způsobil dopravní nehodu. Na čtvrtém místě je opatření „Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na porušení řidičů, které patří k hlavním příčinám silničních dopravních nehod“. Dle názoru autora by toto opatření při vhodné aplikaci dokázalo na rozdíl od legislativních změn poměrně rychle snížit nehodovost, a to zejména u závažných dopravních nehod. Dle rozboru smrtelných dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina (viz výše) patří k nejtragičtějším příčinám nevěnování se řízení, kdy tohoto jednání se nejčastěji dopouštějí mladí řidiči dodávkového typu. Je důležité DBA zaměřit kromě jiného právě na tyto řidiče a tato porušení. Vhodnou medializací takovýchto DBA (po skončení akce, ne před ní, jak to bývá zvykem) by mohlo být docíleno toho, že se řidiči případného nebezpečného jednání vyvarují. Nejméně respondenti věří opatření „Změny v legislativě spočívající ve zpřísnění sankcí za porušení ve stávající právní úpravě“. S tímto výsledkem se autor ztotožňuje. Zpřísnění (zvýšení nebo taxativní stanovení) sankcí ve stávajícím znění zákona o silničním provozu dozajista nepovede ke snížení dopravní nehodovosti na dálnicích. Zapotřebí jsou zásadní změny v legislativě (viz výše). Co se týče taxativního stanovení sankcí, policistovi by měla zůstat možnost zvolení výše sankce vzhledem

k závažnosti přestupku, vzhledem ke společenské nebezpečnosti a vzhledem k následku. Zákonodárce nemůže pevně stanovit sankci za způsobení dopravní nehody v určité výši, neboť není možné stejnou sankci uložit řidiči, který havaroval za deště na mokré vozovce v plné rychlosti do svodidel a řidiči, který při vyjíždění z parkoviště odřel jinému řidiči blatník.

Na základě výsledků zkoumání nehodovosti, sběru statistických dat a dotazníkového šetření lze konstatovat, že nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina je „způsob jízdy“ konkrétně „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“. Dále lze uvést, že nejčastěji se tohoto jednání dopouštějí řidiči nákladních vozidel, kteří oproti celorepublikovému průměru způsobí na dálnici D1 v Kraji Vysočina téměř 40 % dopravních nehod. Velmi rizikově se z hlediska možnosti vzniku dopravní nehody chovají mladí řidiči vozidel dodávkového typu (kategorie N1), kteří v posledních pěti letech zavinili nejvíce závažných (smrtných) dopravních nehod. Zaměření kontrolní činnosti Policie ČR právě na tyto řidiče by mohlo být nejrychlejším (oproti legislativním změnám) a velmi účinným opatřením, které by zcela jistě přispělo ke snížení nehodovosti na dálnici D1 na území Kraje Vysočina. Ke snížení nehodovosti by mohla přispět i co nejrychlejší instalace telematických systémů, jež by dokázaly varovat řidiče o nebezpečných situacích před nimi, například kolonami, které, jak ukázal rozbor smrtných dopravních nehod na dálnici D1 v Kraji Vysočina, jsou z hlediska možnosti vzniku závažných dopravních nehod velmi rizikové.

Závěr

Hlavním cílem práce bylo zkoumat nehodovost na dálnici D1 na území Kraje Vysočina a stanovit nejčastější příčiny dopravních nehod na dálnicích. Za tímto účelem byla porovnána statistická data týkající se dopravní nehodovosti v ČR a dopravní nehodovosti na dálnici D1 v Kraji Vysočina, a to ve sledovaném období posledních pěti let. Lze konstatovat, že hlavní cíl práce byl naplněn. Bylo zjištěno, že nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnici D1 v Kraji Vysočina byl ve sledovaném období stejně jako v celé ČR „Nesprávný způsob jízdy“ konkrétně „Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu“. Tato příčina byla na dálnici D1 v Kraji Vysočina zároveň i nejtragičtější příčinou dopravních nehod na rozdíl od celorepublikového průměru, kde je dlouhodobě nejtragičtější příčinou „Nepřizpůsobení rychlosti“. Dále bylo zjištěno, že na rozdíl od zbytku ČR na dálnici D1 v Kraji Vysočina téměř 40 % dopravních nehod způsobí řidiči nákladních vozidel. Bohužel oficiální statistiky Policie ČR dále nerozlišují nákladní vozidla do kategorií dle hmotnosti a nedefinují, kterou kategorii nákladních vozidel řídí řidiči, již způsobí nejvíce dopravních nehod, a to zejména těch závažných. Pro určení této kategorie je možné vycházet z výsledků dotazníkového šetření a z provedeného rozboru smrtelných dopravních nehod na dálnici D1 v Kraji Vysočina v období let 2016 až 2020. Z nich jednoznačně vyplývá, že z hlediska zavinění zejména závažných dopravních nehod se nejrizikověji v tomto směru chovají řidiči nákladních vozidel dodávkového typu (kategorie N1). Právě na tyto řidiče by měla směřovat i opatření ke snížení nehodovosti, a to v podobě legislativních změn (např. zavedení tachografu pro tento druh vozidel) a zvýšenou kontrolní činností těchto řidičů Policií ČR.

Vedlejším cílem práce bylo charakterizovat specifika řešení dopravních nehod na dálnicích z pohledu Policie ČR. Vedlejší cíl byl splněn. V práci jsou na základě logické úvahy a porovnání stanovena specifika řešení dopravních nehod na dálnicích a rozdíly oproti řešení dopravních nehod na ostatních druzích komunikací. Ty spočívají zejména ve zvýšeném riziku vzniku hromadných dopravních nehod především za zhoršených povětrnostních podmínek. Další specifika spočívají vzhledem k vysoké intenzitě a rychlosti provozu ve zvýšeném riziku pro zasahující policisty pohybující se po dálničním tělese.

Mimo hlavní i vedlejší cíl bylo na základě dotazníkového šetření zjištěno, že většina policistů z dálničního oddělení vidí rezervy ve vzdělávání policistů ve vztahu

k řešení dopravních nehod, zejména u těch nově nastoupivších. Vzhledem k velkému navýšení tabulkových míst a příchodů nováčků je třeba věnovat pozornost jejich vzdělávání nejenom ve vztahu k dopravním nehodám, ale například i v jazykových kurzech. Další rezervy spatřují policisté z dálničního oddělení v plánování výkonu služby tak, aby působil co nejvíce preventivně proti vzniku dopravních nehod. Tito policisté se jako lidé z praxe vyjádřili k vybraným opatřením, která by mohla přispět ke snížení nehodovosti nejenom na dálnici D1 na území Kraje Vysočina, ale i obecně na dálnicích v celé České republice.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BRUNCLÍK, A., VOREL, V., et al. *Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2009. 148 s.
2. ČEČOT, V., et al. *Dopravné nehody. Vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skúmanie*. Bratislava: Respo, 2003. 205 s. ISBN 80-968953-5-4.
3. ČIHÁK, M., et al. *Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2013. 164 s. ISBN 978-80-87138-52-6.
4. HIRT, M., et al. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
5. HOŘENÍ, V., et al. *1980 – 2005, 25 let propojení Prahy a Brna*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2005. 40 s.
6. CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
7. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. a Česko. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. Praha: CH. Beck, 2011. 409 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
8. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci. Sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola MV v Jihlavě. 230 s. ISBN 978-80-260-3621-0.
9. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 141 s. č. j. MV-50082-1/2011.
10. KRAMER, F. *Passive Sicherheit von Kraftfahrzeugen*. Wiesbaden: Vieweg + Teubner Verlag GWV Fachverlage GmbH, 2009. s. 1-2. ISBN 978-3-8348-9254-6.
11. KRUPKA, V. *Trestní právo hmotné, obecná část*. Praha: Armex publishing s.r.o.. 2012. 157 s. ISBN 978-80-87451-14-4.
12. KRUPKA, V. *Trestní právo procesní*. Praha: Armex publishing s.r.o. 2010. 193 s. ISBN 978-80-86795-89-8.
13. LÍDL, V., JANDA, T. *Stavby, kterým doba nepřála*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006. 118 s.
14. MACEK, P., UHLÍŘ, L. *Dějiny policie a četnictva, IV: Československo (1945-1989)*. Praha: Policejní historie, 2011. sv. IV, 291 s. ISBN 978-80-866477-55-8.

15. MACEK, P., UHLÍŘ, L., WEISMAIER, V., a MOUDRÝ, P. *Dějiny policie a četnictva, II: Československá republika (1918-1939)*. Praha: Policejní historie, 1999. sv. II. 230 s. ISBN 80-902670-0-9.
16. MACHUCHOVÁ, M., BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
17. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
18. PETRÁČKOVÁ, V. *Akademický slovník cizích slov*. Praha: Academia, 1995. sv. 2. 834 s. ISBN 80-200-0524-2.
19. PRÁŠIL, M. *Padesát let 1967 - 2017*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2017. 244 s.
20. VANGELI, B. a Česko. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: CH Beck, 2014. 461 s. ISBN 978-80-7400-543-5.
21. VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. Vydání první. Praha: Nakladatelství Fortuna, 2001. 32 s. ISBN 80-7168-790-1.
22. PROTIVINSKÝ, M., KLVAŇA, K. *Základy kriminalistiky*. Praha: Armex publishing s.r.o. 2007. 159 s. ISBN 978-80-86795-50-8.
23. SOUŠEK, R. *Doprava a krizový management, vysokoškolská učebnice*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. 257 s. ISBN 978-80-86530-64-2.
24. SVATOŠ, R. a Katedra právních oborů a bezpečnostních studií. *Základy kriminologie a prevence kriminality*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2009. 118 s. ISBN 978-80-86708-81-2.
25. SCHRÖTER, Z. *Autoškola? Pohodlně! 2019*. Plzeň: Nakladatel Zdeněk Schröter, 2019. 352 s. ISBN 978-80-87803-13-4.
26. ŠUCHA, M., et al., *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s, 2019. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

Elektronické zdroje

1. Aktuálně.CZ. Zpravodajský portál. *U dálniční policie mají do roku 2025 přibýt stovky míst, důvodem je vyšší provoz*. [online]. [cit. 2021-03-06]. Dostupné z WWW: <<https://zpravy.aktualne.cz/domaci/u-dalnicni-policie-maji-do-roku-2025-pribyt-stovky-mist-duvo/r~f370f100aad211e9b5e8ac1f6b220ee8/>>.
2. BESIP. *Informační portál o bezpečnosti silničního provozu. Akce a kampaně*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane-sekce>>.

3. BESIP. *Informační portál o bezpečnosti silničního provozu. O nás.* [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: <<https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>>.
4. Centrum dopravního výzkumu. *Celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích opět překročily 80 mld. Kč.* [online]. [cit. 2021-01-27]. Dostupné z WWW: <<https://www.cdv.cz/tisk/celkove-ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-v-roce-2019-opet-prekrocily-80-mld-kc/>>.
5. ČESKÁ TELEVIZE. *Policisté z Velkého Beranova pohlídají celý úsek D1 na Vysočině.* [online]. 2009. [cit. 21-01-17]. Dostupné z WWW: <<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1399182-policiste-z-velkeho-beranova-pohlidaji-cely-usek-d1-na-vysocine>>.
6. ČÍRTKOVÁ, D. *Týdeník policie. Poklepáním základního kamene započala přístavba a rekonstrukce Dálničního oddělení Velký Beranov.* [online]. 2020 [cit. 21-01-17]. Dostupné z WWW: <<https://tydenikpolicie.cz/poklepanim-zakladniho-kamene-zapocala-pristavba-a-rekonstrukce-dalnicniho-oddeleni-velky-beranov/>>.
7. KONEČNÝ, Jaroslav. *Bezpečnost silničního provozu v kontextu s činností Služby dopravní policie Policie České republiky.* [online]. Pardubice, 2015. [cit. 2021-02-03]. Disertační práce. 2015. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí disertační práce: doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. Dostupné z WWW: <<https://dk.upce.cz/handle/10195/59896>>.
8. Idnes.cz. Zpravodajství. Zpravodajský portál. *Od největší nehody v česku uplynulo 10 let. Změnila D1i práci záchranářů.* [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/zachranarska-ulicka-auta-dalnice-d7-lide-se-otaceli-a-odjizdeli-ohrozeni-bezpecnosti.A190702_093906_domaci_lre>
9. Idnes.cz. Zpravodajství. Zpravodajský portál. *Řidiči využili záchranářskou uličku pro únik z kolony, hrozí jim pokuta.* [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/nehoda-dalnice-d1-jihlava-nejvetsi-hromadna-zachranari-rsd-hasici-policie-vysocina-vyroci.A180319_164238_jihlava-zpravy_mv>.
10. Ministerstvo dopravy. *Bílá kniha dopravy – plán jednotného evropského dopravního prostoru.* 31 s. [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z WWW:

- <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bilakniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>>.
11. Ministerstvo dopravy. *Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050*. 89 s. [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z WWW: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>>.
 12. Metodický portál RVP.CZ. *Dopravní výchova nově*. [online]. [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: < <https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/20415/dopravni-vychova-nove.html/>>.
 13. Observatoř silničního provozu. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. [cit. 21-02-03]. Dostupné z WWW: < <https://www.czrso.cz/hledani/strategie%202010/>>.
 14. PALACKÝ, V. Český rozhlas Vysočina. *U Velkého Meziříčí na dálnici D1 narazilo osobní auto do policejního*. [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z WWW: <https://vysocina.rozhlas.cz/foto-u-velkeho-mezirici-na-dalnici-d1-narazilo-osobni-auto-do-policejního-7110890>>.
 15. Ředitelství silnic a dálnic ČR, silnice a dálnice, *Délka a další data komunikací*. [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>>.
 16. Ředitelství silnic a dálnic ČR, silnice a dálnice, *Celostátní sčítání dopravy 2016*. [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>>.
 17. Policie České republiky. Statistika nehodovosti. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2019*. [online]. [cit.21-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997. částka 3.
2. ČESKO. Zákon č. 273/2008Sb. o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008. částka 91.
3. ČESKO. Zákon č. 250/2016Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016. částka 98.

4. ČESKO. Zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 98.
5. ČESKO. Vyhláška ministerstva vnitra č. 328/2001Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. In *Zákony pro lidi.cz*. [online]. [cit. 21-01-13]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-328>>.
6. 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. ČESKO. Ministerstvo vnitra. Policejní prezidium. *Pokyn č. 1 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 1. Ledna 2021, který se upravuje postup činnost při šetření silničních dopravních nehod.*

Ostatní zdroje

1. Informační systém Policie České republiky k evidenci dopravních nehod. Lotus Notes. Hlavní statistiky. 2016 – 2020.
2. Informační systém Policie ČR k evidenci trestního řízení.

Seznam zkratk

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

DBA – dopravně bezpečnostní akce

DN – dopravní nehoda

DOVB – Dálniční oddělení Veřejné bezpečnosti

ETR – Evidence trestního řízení

EU – Evropská unie

IZS – Integrovaný záchranný systém

JNL – jiné návykové látky

NA – nákladní vozidlo

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

OA – osobní vozidlo

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

RVP ZV – Rámcový vzdělávací program základního vzdělávání

SSÚD – Správa silnic údržba dálnic

SKPV – Služba kriminální policie a vyšetřování

SNB – Sbor národní bezpečnosti

VBM – výchozí bod měření

WHO – World Health Organization (světová zdravotnická organizace)

ZOP – základní odborná příprava

ZPPP – Závazný pokyn policejního prezidenta

Seznam tabulek a grafů

Obrázek 1 – Havárie osobního vozidla.....	19
Obrázek 2 – Srážka nákladního vozidla s pevnou překážkou.....	19
Obrázek 3 – Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob v ČR ve vztahu k NSBSP.	43
Obrázek 4 – Srovnání počtu usmrcených osob při DN na milion obyvatel v evropských zemích.	44
Obrázek 5 – Vývoj počtu usmrcených osob od roku 1961.	45
Obrázek 6 – Vývoj počtu DN a jejich následků za rok v ČR od roku 1961.....	46
Obrázek 7 – Typická smrtelná dopravní nehoda na dálnici.....	57
Tabulka 1 – Vývoj DN a jejich následků v ČR v letech 2016–2020.....	47
Tabulka 2 – DN dle zavinění v ČR v letech 2016 – 2020.....	48
Tabulka 3 – Počet DN zaviněných pod vlivem alkoholu a JNL + počet usmrcených v ČR v letech 2016–2020.....	49
Tabulka 4 – Vývoj DN a následků na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.....	53
Tabulka 5 – DN dle zavinění na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.....	54
Tabulka 6 – Rozbor smrtelných DN na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.....	58
Graf 1 – Vývoj intenzity dopravy na dálnici D1 u Jihlavy v letech 1980–2040.....	14
Graf 2 – Hlavní příčiny DN v ČR v letech 2016 – 2020.	48
Graf 3 – DN dle místa v ČR v letech 2016–2020.	50
Graf 4 – DN dle druhu motorového vozidla pachatele v ČR v letech 2016–2020.	51
Graf 5 – Zastoupení DN dle druhů srážky v ČR v letech 2016–2020.	51
Graf 6 – Vývoj celkového počtu DN (DN lotus + DN euroformulář) na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.	53
Graf 7 – Hlavní příčiny DN na dálnici D1 v Kraji Vysočina v letech 2016–2020.....	55
Graf 8 – DN dle druhu motorového vozidla pachatele na dálnici D1 na území Kraje Vysočina v letech 2016–2020.	56

Graf 9 – DN zaviněné řidiči pod vlivem alkoholu dle územní působnosti dopravních inspektorátů (dálničního oddělení) v Kraji Vysočina v roce 2020.	56
Graf 10 – Odpovědi na otázku č. 1 – zastoupení policistů na dálniční oddělení dle praxe (doby působení) v únoru 2021.	59
Graf 11 – Odpovědi na otázku č. 4 – počet respondentů, kteří ovládají některý ze světových jazyků.	60
Graf 12 – Odpovědi na otázku č. 6 – jaký druh nepřizpůsobení rychlosti převládá jako příčina DN na dálnicích.	61
Graf 13 – Odpovědi na otázku č. 7 – jaký druh způsobu jízdy převládá jako příčina DN na dálnicích.	61
Graf 14 – Odpovědi na otázku č. 8 – řidiči kterého druhu vozidel se nejčastěji nevěnují řízení.	62
Graf 15 – Odpovědi na otázku č. 9 – ustanovení, které není přímou příčinou DN, ale jeho porušování může vést ke vzniku závažných DN.	62
Graf 16 – Odpovědi na otázku č. 11 – nebezpečné situace na dálnici.	63
Graf 17 – Odpovědi na otázku č. 12 – nebezpečná místa z hlediska vzniku DN.	64
Graf 18 – Vyhodnocení otázky č. 15 – účinnost jednotlivých opatření ke snížení nehodovosti.	65

Přílohy

1. Pomůcka pro právní kvalifikaci silničních dopravních nehod
2. Vybavení výjezdového vozidla k dokumentaci dopravních nehod
3. Fotodokumentace k dopravní nehodě
4. Náčrtek místa dopravní nehody
5. Plánek místa dopravní nehody
6. Protokol o nehodě v silničním provozu
7. Záznam o dopravní nehodě (euroformulář)
8. Výjezdové vozidlo k šetření dopravních nehod
9. Dotazník k bakalářské práci

Právní kvalifikace – DN			účinnost od 1. 8. 2011
Hlavní příčina	Příčina dopravní nehody	Věta skutková (z. č. 361/2000 Sb.)	Věta právní (novela - z. č. 361/2000 Sb.)
Rychlost	Nepřizpůsobení rychlosti jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu ...	§ 4 písm. a), b), § 18 odst. 1	§ 125c odst. 1 písm. k)
Přednost	Nedání přednosti v jízdě protijedoucímu vozidlu při odbočování vlevo....	§ 4 písm. a), b), § 21 odst. 5	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 8
	Nedání přednosti v jízdě na křižovatce proti DZ „Dej přednost v jízdě“	§ 4 písm. a), b), c), § 22 odst. 1	
	Nedání přednosti v jízdě na křižovatce proti DZ „Stůj dej přednost v jízdě“	§ 4 písm. a), b), c), § 22 odst. 1, 4	
	Nedání přednosti v jízdě vozidlům příjezdícím zprava (na křižovatce, kde přednost není upravena DZ)	§ 4 písm. a), b), § 22 odst. 2	
	Nedání přednosti v jízdě při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci	§ 4 písm. a), b), § 23 odst. 1	
	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	§ 4 písm. a), b), c), § 70 odst. 2 písm. a) § 4 písm. a), b), § 75 odst. 1 písm. a), odst. 5, 8, 9	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 5
	Neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit nebo ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje	§ 4 písm. a), § 5 odst. 2 f)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 6
	Ohrožení chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vyjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	§ 4 písm. a), § 5 odst. 2 g)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 6
Způsob jízdy	Nevěnování se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti	§ 4 písm. a), § 5 odst. 1 b)	§ 125c odst. 1 písm. k)
	Jízda po nesprávně straně vozovky (v protisměru)	§ 4 písm. a), b), § 11 odst. 1	
	Vježdění na krajnici mimo případy uvedené v zákoně	§ 4 písm. a), b), § 11 odst. 2	

¹⁰⁸ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Přílohy*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 141 s. č. j. MV-50082-1/2011.

	Ohrožení jiného řidiče při přejiždění vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	§ 4 písm. a), b), § 12 odst. 5, 6, 7	§ 125c odst. 1 písm. k)
	Nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti za jiným vozidlem	§ 4 písm. a), b), § 19 odst. 1	
	Vyhýbání protijedoucích vozidel	§ 4 písm. a), b), § 20	
	Odbočování vlevo s ohrožením řidiče jedoucího za ním	§ 4 písm. a), b), § 21 odst. 1	
	Otáčení nebo couvání na pozemní komunikaci (mimo dálnici a silnici pro motorová vozidla)	§ 4 písm. a), b), § 24 odst. 1, 2, 3, 4	§ 125c odst. 1 písm. k)
	Otáčení, couvání nebo jízda v protisměru v provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla	§ 4 písm. a), b), § 36 odst. 1 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 10
	Přeprava nákladu	§ 4 písm. a), b), § 52 odst. 1, 5, 6	§ 125c odst. 1 písm. k)
Předjíždění	Předjíždění vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	§ 4 písm. a), b), c), § 17 odst. 5	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 7
Ostatní	Způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví → POZOR! „Ublížení jinému na zdraví“ (zákon vyžaduje omezení v obvyklém způsobu života nebo obvyklé činnosti okolo 7 dnů a více, za předpokladu, že nedojde k porušení důležité povinnosti (v případě porušení důlež. povin. § 148 nebo §147 TrZ)	Porušení příslušného ustanovení zákona	§ 125c odst. 1 písm. h)
	Při dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo	§ 47 odst. 2 písm. a)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Při dopravní nehodě neohlásí dopravní nehodu policistovi (ozn. povinnost, poskytnutí první pomoci)	§ 47 odst. 3 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na DN	§ 47 odst. 3 písm. f)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Nedovoleně opustí místo DN nebo se neprodleně nevrátí na místo DN po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení DN	§ 47 odst. 4 písm. c)	§ 125c odst. 1 písm. i)
	Rízení vozidla nebo jízda na zviřeti po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (u DN)	§ 5 odst. 2 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. b) nebo § 274 odst. 1, 2 a) TrZ
	Odmítnutí vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	§ 5 odst. 1 písm. f) - alkohol § 5 odst. 1 písm. g) - jiná návyková látka	§ 125c odst. 1 písm. d)
	Jízda s vozidlem bez příslušné sk. řídičského oprávnění	§ 3 odst. 3 písm. a)	§ 125c odst. 1 písm. e) bod 1

Příloha 2 - Vybavení výjezdového vozidla k dokumentaci dopravních nehod.¹⁰⁹



¹⁰⁹ Vlastní zdroj

Příloha 3 – Fotodokumentace k dopravní nehodě (úvodní strana).¹¹⁰

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA
Dálniční oddělení Velký Beranov
588 21 Velký Beranov

Č. j.: KRPJ-131/DNVB-2021

Velký Beranov 20. března 2021

Fotodokumentace k dopravní nehodě

Uvádí se základní informace k dopravní nehodě jako datum a čas dopravní nehody, místo dopravní nehody, GPS souřadnice. Dále se uvede informace k počtu zhotovených snímků a druhu fotoaparátu.

Zde jsou vloženy jednotlivé snímky se stručným popisem, zpravidla v pořadí, které sleduje vznik a průběh dopravní nehody (např. smykové stopy - poškozená svodidla po nárazu - poškozené vozidlo v konečném postavení). Počet snímků není stanoven, měl by být takový, aby fotodokumentace poskytla ucelený obrázek o situaci na místě dopravní nehody.

Snímek č. 1 – vozidlo tov. zn. Škoda, RZ: XXX XXXX (stopa č. 1) a jízdní souprava ve složení taháč návěsů tov. zn. Daf, RZ: XXX XXXX + návěs tov. zn. Schmitz, RZ: XXX XXXX (stopa č. 2) – v konečném postavení.

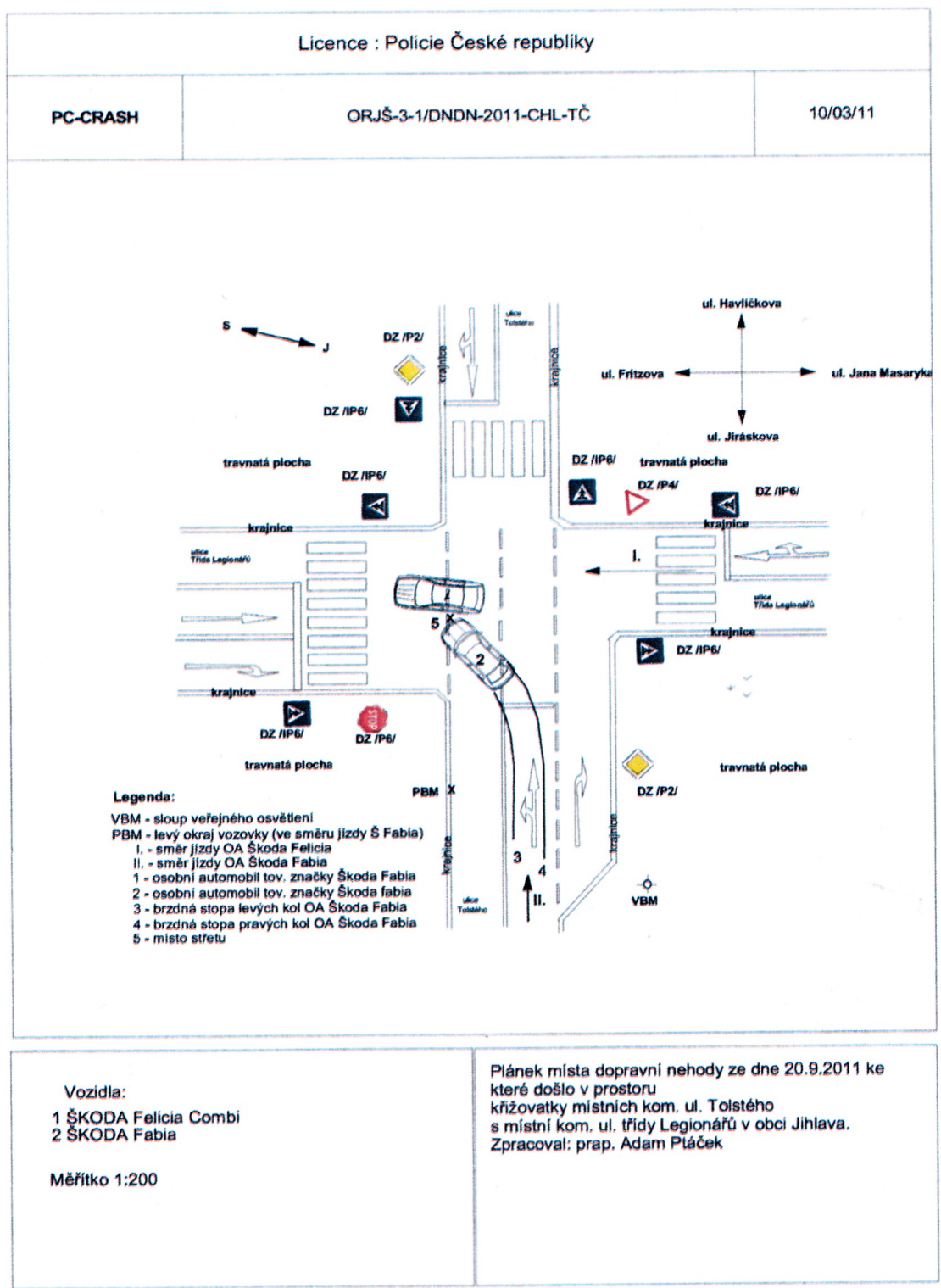


Snímek č. 2 – vozidlo tov. zn. Škoda, RZ: XXX XXX – detail přístrojové desky



¹¹⁰ Vlastní zpracování

Příloha 5 – Plánek k dopravní nehodě.¹¹²



PC-Crash © 5.11v - © 1998 DS

¹¹² KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Přílohy*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství MV ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 141 s. č. j. MV-50082-1/2011.

Příloha 6 – Protokol o nehodě v silničním provozu.¹¹³

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
 KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA
 Dálniční oddělení Velký Beranov
 588 21 Velký Beranov

Č. j.: KRPJ-131/DNVB-2021

Velký Beranov 20. března 2021

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	Kdy a v jaké době k nehodě došlo.
Místo dopravní nehody	Informace o místě dopravní nehody, např.: obec, popřípadě její část, ulice, křižovatka, číslo komunikace a její km, směr jízdy, dále GPS souřadnice místa dopravní nehody.
Účastníci dopravní nehody	Osobní údaje účastníků dopravní nehody (řidiči, spolujezdci, svědci, majitelé vozidel, a poškozených předmětů). Základní údaje k vozidlům (RZ, tov. značka), základní údaje k poškozeným předmětům (dopravní značení, svodidla), předběžná odhadovaná výše škody na jednotlivých vozidlech a předmětech. Jako první účastník v pořadí se obvykle uvádí podezřelý ze zavinění dopravní nehody včetně právní kvalifikace protiprávního jednání. Dále se uvádějí poškození účastníci dopravní nehody.
Vylíčení události	Popis vzniku a průběhu dopravní nehody, včetně příčin a skutečností, které vzniku dopravní nehody neprodleně předcházeli a včetně popisu a průběhu nehodového děje. V této části by měly být zodpovězeny otázky: Kdy? Kde? Kdo? Čím? Jak? Proč? (7 kriminalistických otázek). Dále se v této části uvádí další důležité skutečnosti související s dopravní nehodou, například zda došlo ke zranění osob, popřípadě zdravotnická zařízení, kam byli zranění osoby transportovány k ošetření. Zda byl na místě HZS, zda bylo provedeno vyproštění osob. Zda byla provedena dechová zkouška a s jakým výsledkem, zda byla některým s řidičů uplatněna, nebo při ohledání zjištěna technická závada jako příčina dopravní nehody atd..
O věci dále rozhodne – rozhodnutí	Uvádí se, zda byla nehoda ukončena na místě policejním orgánem (Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním), nebo kam bude dopravní nehoda předána, (např. správní orgán), případně, komu bude šetření dopravní nehody postoupeno (např. SKPV).
Technické údaje vozidel	Specifikace a informace o vozidlech jako jsou: tovární značka, typ, rok výroby, registrační značka, VIN kód, vlastník vozidla, platnost STK, platnost pojištění odpovědnosti z provozu vozidla + pojišťovna, údaj o předběžném odhadu vzniklé škody. Uvádí se zde také popis poškození vozidla – které jeho části jsou poškozeny.
Poškozené předměty	Uvádí se poškození jiných předmětů, které souvisí s dopravní nehodou včetně popisu poškození, vlastníka a údaj o předběžném odhadu vzniklé škody.

Dopravní nehoda oznáměna - dne - v - kým	Kdo oznámil dopravní nehodu, datum a čas oznámení, linka na které byla nehoda oznámena
--	--

Místo ohledáno - dne, od- do - kým - přítomen	Kdo prováděl ohledání místa dopravní nehody, v jakém čase, včetně jeho rozsahu, zúčastněné osoby při ohledání (např. účastníci, soudní znalec, atd.)
---	--

Ohledání místa dopravní nehody	<p>I. Dopravní situace:</p> <p>a) Specifikace místa, kde došlo k dopravní nehodě. Popis tvaru a přehlednosti místa dopravní nehody (křižovatka, oblouk, přímý úsek, atd.). Způsob úpravy přednosti v jízdě a specifikace dopravního značení (vodorovné, svislé popřípadě světelné značení). Údaje o stavu a provedení vozovky – šířka, spád, povrch.</p> <p>b) Popis klimatických, povětrnostních, světelných podmínek v době ohledání, viditelnost, výhledové poměry, přítomnost veřejného osvětlení (jeho funkčnost) v případě dopravních nehod vzniklých v nočních hodinách.</p> <p>c) Výsledek dechové zkoušky, zdravotní stav řidiče (únava, nevolnost, jiné zdravotní obtíže)</p> <p>II. Popis stop:</p> <p>Podrobnosti o volbě výchozího bodu měření (VBM). Informace, zda se po příjezdu policie vozidla nacházela v původním konečném postavení. Popis mechanoskopických stop (brzdné, smykové, blokovací, dřecí, rycí, střeby, kapaliny atd.) na místě dopravní nehody, jejich zaměření vůči VBM, určení pravděpodobného místa střetu. Stopy jsou číslovány a je nutné, aby korespondovaly se stopami zakreslenými v plánu a s fotodokumentací.</p> <p>III. Učiněná opatření:</p> <p>Souhrn provedených opatření: provedení dechové zkoušky na zjištění alkoholu u účastníků dopravní nehody, lustrace osob, lustrace vozidel, přítomnost vozidel IZS na místě dopravní nehody, náčrtek místa dopravní nehody, fotodokumentace, úklid vozovky, šetření, vyzoomění, vytěžení, výslech podezřelých, zjištění totožnosti svědků, lékařské zprávy, prohlídka vozidla znalcem, odběr biologického materiálu, uzávěra, atd.</p>
---	---

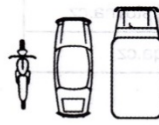
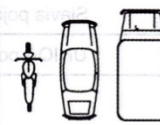
Vypracoval: Prap. Jiří Chvátal, DiS.,

Příloha 7 – Záznam o dopravní nehodě (euroformulář).¹¹⁴

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

Pokyny k vyplnění Záznamu a další informace naleznete na zadní straně.

4. Datum nehody:	Čas:	Místo:	Místo:	Zranění vč. lehkého: ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
5. Věcná škoda na jiných: vozidlech než A a B		5. Svědci: Jména, adresy, tel.:		
vozidloch než A a B		předmětůch		
ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		

VOZIDLO A	12. OKOLNOSTI NEHODY	VOZIDLO B											
6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění) PŘÍJMENÍ: Jméno: Adresa: PSČ: Stát: Tel/e-mail: 7. Vozidlo <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #0070C0; color: white;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #0070C0; color: white;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ:</td> <td>Tov. značka, typ:</td> </tr> <tr> <td>Rok výroby:</td> <td>Rok výroby:</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka:</td> <td>Registrační značka:</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace:</td> <td>Stát registrace:</td> </tr> </table> 8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění) NÁZEV: Číslo pojistné smlouvy: Číslo zelené karty: Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: do: Pobočka (obch. zastoup. nebo makléř): NÁZEV: Adresa: Stát: Tel/e-mail: Je vozidlo pojištěno havarijně? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ:	Tov. značka, typ:	Rok výroby:	Rok výroby:	Registrační značka:	Registrační značka:	Stát registrace:	Stát registrace:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> A <input type="checkbox"/> 1 *nehodící se škrtně <input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře <input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo <input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště soukromého pozemku, polní cesty <input type="checkbox"/> 5 vyjždělo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu <input type="checkbox"/> 6 vyjždělo na kruhový objezd <input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu <input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu <input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu <input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh <input type="checkbox"/> 11 předjíždělo <input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vpravo <input type="checkbox"/> 13 odbočovalo vlevo <input type="checkbox"/> 14 couvalo <input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru <input type="checkbox"/> 16 přijíždělo z prava (na křižovatce) <input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu <input type="checkbox"/> ← udejte počet označených políček → </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17 </td> </tr> </table> <p style="font-size: small; text-align: center;"> Nezbytné podepsat oběma řidiči Není přiznáním odpovědnosti, slouží k dokumentaci dat a okolností nehody za účelem rychlého vyřízení náhrady škody. </p> 13. Nákres nehody v okamžiku střetu <small>Označte: 1. směr jízdních pruhů, 2. směr jízdy vozidel A, B (šipkou), 3. jejich postavení v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic.</small>	A <input type="checkbox"/> 1 *nehodící se škrtně <input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře <input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo <input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště soukromého pozemku, polní cesty <input type="checkbox"/> 5 vyjždělo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu <input type="checkbox"/> 6 vyjždělo na kruhový objezd <input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu <input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu <input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu <input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh <input type="checkbox"/> 11 předjíždělo <input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vpravo <input type="checkbox"/> 13 odbočovalo vlevo <input type="checkbox"/> 14 couvalo <input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru <input type="checkbox"/> 16 přijíždělo z prava (na křižovatce) <input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu <input type="checkbox"/> ← udejte počet označených políček →	B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO												
Tov. značka, typ:	Tov. značka, typ:												
Rok výroby:	Rok výroby:												
Registrační značka:	Registrační značka:												
Stát registrace:	Stát registrace:												
A <input type="checkbox"/> 1 *nehodící se škrtně <input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře <input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo <input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště soukromého pozemku, polní cesty <input type="checkbox"/> 5 vyjždělo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu <input type="checkbox"/> 6 vyjždělo na kruhový objezd <input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu <input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu <input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu <input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh <input type="checkbox"/> 11 předjíždělo <input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vpravo <input type="checkbox"/> 13 odbočovalo vlevo <input type="checkbox"/> 14 couvalo <input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru <input type="checkbox"/> 16 přijíždělo z prava (na křižovatce) <input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu <input type="checkbox"/> ← udejte počet označených políček →	B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17												
9. Řidič (dle řidičského průkazu) PŘÍJMENÍ: Jméno: Datum narození: Adresa: Stát: Tel/e-mail: Číslo řidičského průkazu: Skupina (A, B ...): Planost řidičského průkazu do:	9. Řidič (dle řidičského průkazu) PŘÍJMENÍ: Jméno: Datum narození: Adresa: Stát: Tel/e-mail: Číslo řidičského průkazu: Skupina (A, B ...): Planost řidičského průkazu do:												
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A → 	10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B → 												
11. Viditelná poškození na vozidle A:	11. Viditelná poškození na vozidle B:												
14. Vlastní poznámky:	15. Podpisy řidičů <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> A </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> B </div> </div>	14. Vlastní poznámky:											

Osobní údaje používají ochranné podle zákona.

¹¹⁴ Vlastní zdroj

Příloha 8 – Výjezdové vozidlo k šetření dopravních nehod.¹¹⁵



¹¹⁵ Vlastní zdroj

Příloha 9 – Dotazník k bakalářské práci.¹¹⁶

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

obracím se na Vás s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, který poslouží výhradně jako podklad pro moji Bakalářskou práci na téma „Řešení dopravních nehod na dálnici D1 na území Kraje Vysočina“. Účast ve výzkumu je anonymní a dobrovolná. Vyplnění dotazníku by nemělo zabrat více, než 10 minut. Předem děkuji za spolupráci a za Váš čas.

Jiří Chvátal.

Odpověď kterou preferujete zakroužkujte, případně při vyjádření odpovědi postupujte dle pokynů v jednotlivých otázkách.

1. **Jak dlouho působíte na dálničním oddělení Velký Beranov?**
 - a) Do 3 let
 - b) 4 až 6 let
 - c) 6 až 12 let
 - d) Déle

2. **Zabýváte se (zabýval/a jste se) šetřením a dokumentací silničních dopravních nehod?**
 - a) Ano
 - b) Ne

3. **Absolvoval/a jste po základní odborné přípravě některý z kurzů zabývajících se šetřením a dokumentací dopravních nehod?**
 - a) Ano
 - b) Ne a chtěl bych takový kurz absolvovat
 - c) Ne a nemám zájem takový kurz absolvovat

4. **Ovládáte ve vztahu k řešení dopravních nehod na komunikační úrovni některý ze světových jazyků?**
 - a) Ano, uveďte který:
 - b) Ne, v tomto směru bych se chtěl/a se zdokonalit
 - c) Ne, nemám potřebu se v tomto směru zdokonalovat

5. **Která z „hlavních příčin“ je dle Vás nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnicích?**
 - a) Nezaviněná řidičem
 - b) Předjíždění
 - c) Přednost
 - d) Rychlost
 - e) Technická závada
 - f) Způsob jízdy

6. Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří „rychlost“. Který druh rychlosti dle Vás převládá jako příčina dopravní nehody na dálnicích?

- a) Nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu
- b) Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti (soumrak, noční doba)
- c) Nepřízpůsobení rychlosti stavu povrchu (mokrá povrch, náledí)
- d) Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu komunikace (šířka, zatáčka, klesání)
- e) Nepřízpůsobení rychlosti schopností řidiče a vlastnostem vozidla
- f) Překročení rychlosti stanovené pravidly

7. Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří „způsob jízdy“. Který druh způsobu jízdy, je dle Vás nejčastější příčinou dopravních nehod na dálnicích?

- a) Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- b) Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- c) Bezohledná agresivní jízda
- d) Nesprávné otáčení, nebo couvání
- e) Neovládání řízení vozidla
- f) Náhlé bezdůvodné snížení rychlosti vozidla

8. Řidiči, kterého druhu vozidel se dle Vás nejčastěji nevěnují řízení?

- a) Řidiči osobních vozidel
- b) Řidiči nákladních vozidel do 3,5 t (vozidla dodávkového typu)
- c) Řidiči nákladních vozidel nad 3,5 t

9. Uveďte jedno ustanovení zákona č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jehož porušování není „přímou příčinou“ dopravních nehod, ale jeho porušování může dle Vás vést ke vzniku zejména závažných dopravních nehod:

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

10. Uveďte alespoň jeden příklad z vlastní praxe, jak může vypadat nevěnování se řízení vozidla:

Řidiči

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

11. Existuje dle Vás situace, která je z hlediska možnosti vzniku silniční dopravní nehody na dálnici obzvláště nebezpečná?

- a) Ano, uveďte která:
- b) Ne

12. Existuje dle Vás na dálnici D1 na území Kraje Vysočina místo, které je z hlediska možnosti vzniku dopravní nehody více rizikové než jiná místa?

- a) Ano, uveďte která:
- b) Ne

13. Myslíte si, že řidiči V ČR jsou dostatečně vzděláváni ve vztahu k prevenci silničních dopravních nehod?

- a) Ano
- b) Ne

14. Myslíte si, že výkon policistů na Dálničním oddělení Velký Beranov je plánován tak, aby co nejvíce působil preventivně proti vzniku dopravních nehod:

- a) Ano
- b) Ne

15. Níže jsou uvedena konkrétní opatření, která by mohla přispět ke snížení nehodovosti na dálnicích, zakroužkováním čísla na stupnici 1 až 5 vyjádřete, jak moc by bylo dané opatření dle Vás účinné (1 – neúčinné, 5 – velmi účinné).

- a) Dopravně bezpečnostní akce zaměřené na porušení řidičů, které patří k hlavním příčinám silničních dopravních nehod,

1 2 3 4 5

- b) Změny v legislativě spočívající ve zpřísnění sankcí za porušení ve stávající právní úpravě,

1 2 3 4 5

- c) Zásadní změny v legislativě spočívající v zavedení speciálního postihu za způsobení dopravní nehody (např. vyšší sankce, zavedení principu dvakrát a dost atd.),

1 2 3 4 5

d) Zlepšení vzdělávání řidičů ve vztahu k prevenci proti vzniku dopravních nehod,

1 2 3 4 5

e) Zavedení telematických systémů umožňující pomocí proměnného dopravního značení usměrňování a informování řidičů (např. o situaci před nimi).

1 2 3 4 5