Koordinovaný postup složek Integrovaného záchranného systému při dopravní nehodě v silničním provozu

Vojtěch Kölbel

Bakalářská práce
2013

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav krizového řízení
akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Vojtěch KÖLBEL**
Osobní číslo:	**L10207**
Studijní program:	**B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor:	**Ovládání rizik**
Forma studia:	**kombinovaná**
Téma práce:	**Koordinovaný postup složek IZS při dopravní nehodě v silničním provozu**

Zásady pro vypracování:

1. **Rešerše se zaměřením na monografie stati, statické výstupy, analytické materiály dotčených státních orgánů**
2. **Analýza problematiky – spolupráce složek IZS při řešení dopravních nehod v silničním provozu**
3. **Závěry a doporučení k případnému zlepšení stávajícího stavu**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] Chmelík Jan, Dopravní nehody/Jan Chmelík a kolektiv.Plzeň,Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s.ISBN 978-80-7380-211-0(brož.)

[2] Judr. Jan Chmelík. Vyšetřování silničních dopravních nehod.Praha, Ministerstvo vnitra ČR, odbor person. práce a vzdělávání PČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku 1998. 88 s.

[3] Judr.Tomáš Beran. Dopravní nehody. Brno, Nakladatelství Computer Press,a.s. 2007. 177 s.ISBN 978-80-251-1791-0

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Václav Lošek, CSc.**
Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce: **25. února 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **10. května 2013**

V Uherském Hradišti dne 25. února 2013

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI
Fakulta logistiky a krizového řízení
L.S.

prof. PhDr. Ivo Barteček, CSc.
děkan

prof. Ing. Dušan Vičar, CSc.
ředitel ústavu

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v archivu Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval/a samostatně a použitou literaturu jsem citoval/a. V případě publikace výsledků budu uveden/a jako spoluautor/ka
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti dne 2. 5. 2013

.....
podpis studenta/ky

ABSTRAKT

Bakalářská práce „Koordinovaný postup složek IZS při dopravní nehodě v silničním provozu“ se zaměřuje v teoretické části na základní pojmy dopravní nehody, jejich členění, příčiny vzniku dopravních nehod a vybrané kolizní situace. V praktické části se věnuje Integrovanému záchrannému systému a jeho koordinovaného postupu u dopravní nehody v silničním provozu.

Klíčová slova: dopravní nehoda, Integrovaný záchranný systém, koordinovaný postup

ABSTRACT

Bachelor thesis: “Coordinated procedure of integrated rescue system (IZS) unit at traffic accident “ is focused in theoretic part on basic terms, the causes of traffic accident and model of accident situations. In practical part it is orientated on integrated rescue system and practical progress at traffic accident.

Keywords: traffic accident, Integrated Rescue, coordinated approach

OBSAH

ÚVOD **8**

I TEORETICKÁ ČÁST **9**

1 KLASIFIKACE DOPRAVY **10**

2 DOPRAVNÍ NEHODY (POJEM, CHARAKTERISTIKA DĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD) **11**

3 POVINOSTI ŘIDIČE, KTERÝ MĚL ÚČAST NA DOPRAVNÍ NEHODĚ **14**

4 PŘÍČINY VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHODY NA POZEMNÍ KOMUNIKACI **17**

4.1 TECHNICKÝ STAV VOZIDLA A DOPRAVNÍ PROSTŘEDÍ JAKO OBJEKTIVNÍ PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY NA POZEMNÍ KOMUNIKACI 18

4.2 SELHÁNÍ ČLOVĚKA JAKO SUBJEKTIVNÍ PŘÍČINA DOPRAVNÍCH NEHOD 19

4.3 OSTATNÍ SUBJEKTIVNÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD 20

5 VYBRANÉ KOLIZNÍ SITUACE V PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A JEJICH TECHNICKÉ POSUZOVÁNÍ **22**

5.1 NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ 22

5.2 RYCHLOST JÍZDY 22

5.3 NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY 23

5.4 DOPRAVNÍ NEHODY ZA ÚČASTI CHODCŮ 24

5.5 DOPRAVNÍ NEHODY ZAVINĚNÉ CYKLISTY 26

5.6 NEBEZPEČNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ 26

5.7 TECHNICKÁ ZÁVADA JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY 28

6 PRÁVNÍ KVALIFIKACE SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD **29**

7 ALKOHOL A NÁVYKOVÉ LÁTKY JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍCH NEHOD **30**

II Praktická část **34**

8 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM **35**

8.1 SLOŽKY IZS 35

8.2 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČR 36

8.3 HZS V UHERSKÉM HRADIŠTI 37

8.3.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY 37

8.4 ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA 39

8.5 ZZS V UHERSKÉM HRADIŠTI 40

8.5.1 ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANÁ SLUŽBA ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY 41

8.6 POLICIE ČR 43

8.7 PČR V UHERSKÉM HRADIŠTI 44

8.7.1 POLICIE ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY 44

9 DOKUMENTACE DOPRAVNÍCH NEHOD V SILNIČNÍM PROVOZU **51**

10 SPOLUPRÁCE SLOŽEK IZS NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY 53
10.1 DRUHY DOPRAVNÍCH NEHOD PODLE MÍRY OHROŽENÍ SLOŽEK IZS 53
11 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD 59
12 PRAKTICKÁ UKÁZKA KOORDINOVANÉHO POSTUPU SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ V SILNIČNÍM PROVOZU 68
ZÁVĚR 74
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 75
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK 77
SEZNAM OBRÁZKŮ 78
SEZNAM PŘÍLOH 80

ÚVOD

Když v roce 1885 Karl Benz vynalezl první automobil a zahájil tím tak novodobou éru silniční automobilové dopravy, zcela jistě nedohlédl jejích dnešních rozměrů. Postupně s nárustem počtu automobilů, rozmachem automobilismu jako takového - rostla přímo úměrně i dopravní nehodovost.

V dnešní době patří silniční automobilová doprava mezi nejvyužívanější prostředky k přepravě osob a nákladu. S narustající dopravou však úměrně narostl i počet dopravních nehod. Jen v loňském roce 2012 se v České republice stalo 81 404 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 681 lidí. Vyčíslené škody se pohybují v řádech stovek miliónů Kč.

V bakalářské práci se zaměřuji na problematiku koordinovaného postupu složek Integrovaného záchranného systému České republiky (dále jen IZS) při dopravní nehodě v silničním provozu. Sloužím, jako dopravní policista na Dopravním inspektorátu v Uherském Hradišti a mám tedy nejvíce praktických poznatků a zkušeností v oblasti práce Policie ČR a proto největší část této práce je zaměřena na činnost Policie ČR na místě dopravní nehody.

Cílem této práce je analýza problematiky nehodovosti ve vztahu k IZS, kdy dopravní nehody v silničním provozu jsou nejčastějším jejich společným zásahem. Jen v roce 2012 bylo ve Zlínském kraji 1288 dopravních nehod, u kterých byl využit koordinovaný postup složek IZS.

Z použité literatury a pramenů považuji za nejdůležitější publikaci od soudního znalce pro dopravní nehody Jana Chmelíka, který je v dané problematice považován za jednoho z největších odborníků v České republice.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 KLASIFIKACE DOPRAVY

Doprava se rozlišuje podle různých kritérií, jejich podstatu tvoří obvykle prostředí, ve kterém se daná doprava uskutečňuje, a způsob uskutečňování dopravy v daném prostředí.

Podle prostředí, ve kterém se nachází cesta dopravy, se dělí na:

a) pozemní
b) podzemní
c) vzdušná
d) vodní

Podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí se doprava rozděluje:

a) silniční
b) železniční
c) letecká
d) plavební

Podle vzdálenosti a místa provádění dopravy se dělí doprava na :

a) dálkovou
b) místní
c) městskou
d) speciální (např. závodní, školní apod.)

Podle druhu přepravy dopravu dělíme na:

a) nákladní
b) osobní

2 DOPRAVNÍ NEHODY (POJEM, CHARAKTERISTIKA DĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD)

Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku.

Tahle jednoduchá základní definice je platná pro všechny dopravní nehody, ať se již jedná o dopravní nehody v silniční dopravě, námořní, železniční či letecké dopravě tak v sobě má tři základní znaky.

Jeden z těchto znaků je, že se jedná o událost nepředvídanou ale často předvídatelnou, která má určité meze, hranice. Toto předvídání má z teoretického hlediska dvě základní roviny.

Předvídání reálné.

Jedná se o takové předvídání konkrétné události, díky jejímuž průběhu s vysokou mírou pravděpodobnosti dojde v určitém prostoru a čase za předpokladu, že existuje konkrétní příčina daná konkrétní událostí. Např. v silniční dopravě lze reálně předvídat, že při vysoké rychlosti vozidla na zledovatělé silnici řidič při předjíždění v nepřehledné zatáčce na frekventovaném úseku vozidel způsobí dopravní nehodu.

Předvídání abstraktní

Jedná se o předvídání abstraktně možné události, která když se naplní řada souvisejících příčin a podmínek může nastat, avšak pravděpodobnost jejího vzniku je velmi malá.

Nepředvídavost vzniku dopravní nehody má v sobě určitý prvek nezodpovědnosti, nedbalosti, lhostejnosti účastníka dopravní nehody.

Druhým znakem dopravní nehody je pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Jedná se tedy o pohyb činitelů dopravy (tedy vozidlo a řidiče a jiné účastníky dopravy) po dopravní cestě v určitých objektivních podmínkách.

Třetí pojmový znak je následek dopravní nehody, který může mít podobu způsobení škody na životě, zdraví, majetku nebo způsobení jiného, zvlášť závažného následku.

Každá dopravní nehoda má dva charakteristické komponenty:

a) nehodovým jednáním

b) nehodovou událostí

Mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí existuje příčinná souvislost. Nehodové jednání je takové jednání účastníka dopravy, který svým konáním nebo opomenutím způsobil dopravní nehodu. Nehodová událost je konkrétní projev dopravní nehody (např. srážka, náraz, pád, havárie apod.)

V této bakalářské práci se budu zabývat pouze dopravními nehodami v silničním provozu, které se dají charakterizovat tak, že se jedná o nezamyšlenou, nepředvídanou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobenou dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.

Zákon č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů hovoří v § 47 takto: Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. [4]

Aby se tedy mohlo jednat o dopravní nehodu podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, musí dojít ke škodě na majetku nebo ke zranění či usmrcení osoby, musí být započata nebo se stát na pozemní komunikaci a v přímé souvislosti s vozidlem v pohybu. Případy ve kterých dojde ke škodě na majetku, zdraví a k usmrcení osoby bez přímé souvislosti s vozidlem v pohybu a nestala se nebo nebyla započata na pozemní komunikaci, tak v těchto případech se nejedná se o dopravní nehodu ve smyslu zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Jako příklad uvedu padající strom, který spadne na vozidlo a způsobí škodu na majetku majiteli vozidla nebo způsobené zranění a případně smrt osoby, která se stala při opravě vozidla, nakládka nebo vykládka nákladu nejsou dopravní nehody ale také jestliže řidič při vystupování z vozidla svými dveřmi poškodí vedle zaparkované vozidlo, tak i v tomto případě se nejedná o dopravní nehodu, protože se událost nestala v přímé souvislosti s vozidlem v pohybu. Dopravní nehody, které se staly, a nebyly započaty na pozemních komunikacích nejsou dopravními nehodami dle zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Z pohledu policie a aplikovaného práva je velmi důležité, zda se jedná o dopravní nehodu či o škodní událost případně o jiné porušení zákona, protože postup Policie je při šetření těchto události poněkud odlišný.

Dopravní nehody se dají svým projevem rozdělit na:

1) **havárie** – aby se mohlo jednat o havárii, musí to být dopravní nehoda, na které má účast pouze jedno vozidlo, nejedná se o srážku s jiným účastníkem silničního provozu a nejedná se o srážku s pevnou překážkou. (např. řidič s vozidlem při průjezdu zatáčkou dostane smyk a s vozidlem skončí mimo pozemní komunikaci, kde se převrátí na střechu)
2) **Srážka** – účast vozidla s jiným účastníkem nebo účast s více účastníky silničního provozu. Může jít o srážky (čelní, boční, zadní), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem atd.
3) **Jiná nehoda** – nejedná se o srážku ani havárii, poškozený není většinou řidič ale jiný účastník silničního provozu. Jedná se např. zranění osob ve vozidle s následkem prudkého brzdění.
4) **Škodní událost** – nejedná se o dopravní nehodu a rozumí se tím vznik hmotné škody na majetku osob, organizací ke které došlo nezaviněným jednáním účastníka silničního provozu např. poškození čelních, bočních a zadních skel vozidla, předních světlometů a zadních svítilen atd. ke kterému dochází zejména odlítnutým předmětem od pneumatik vozidel. Zde není rozhodující, zda poškození vozidla došlo v přímé souvislosti s vozidlem v pohybu.

Policie ČR rozděluje nehody na tzv. malé dopravní nehody a velké dopravní nehody.

Malá dopravní nehoda – aby se mohlo jednat o malou dopravní nehodu, musí být splněny následující povinnosti: nesmí dojít ke zranění účastníků dopravní nehody, nesmí dojít ke škodě na majetku třetí osobě, účastníci dopravní nehody (řidiči) nesmí způsobit dopravní nehodu pod vlivem alkoholu a škoda na vozidle nesmí přesáhnout na jednom vozidle výši 100 000,- Kč.

Velká dopravní nehoda – jedná se o dopravní nehodu, při které došlo buď ke zranění účastníků dopravní nehody nebo ke škodě na majetku třetí osoby a nebo byla u řidiče pozitivní dechová zkouška na alkohol nebo na pozitivní zkoušku na návykové látky.

3 POVINOSTI ŘIDIČE, KTERÝ MĚL ÚČAST NA DOPRAVNÍ NEHODĚ

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen dle zákona o provozu na pozemních komunikacích:

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody a

d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,

b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby.

c) označit místo dopravní nehody,

d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,

g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě

převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni
a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.
(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě
a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích nebo
c) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. [4]

Jestliže jsou naplněny podmínky dané v odstavcích 4 a 5 v §47 zákona o silničním provozu nejsou účastníci dopravní nehody povinni dopravní nehodu hlásit Policii ČR. Postačí jim, když si spolu sepíší euroformulář (viz příloha č. 4), ve kterém jsou uvedeny všechny důležité záznamy pro pojišťovnu. Je také velmi vhodné pořídit na místě dopravní nehody fotodokumentaci, ve které musí být zaznamenáno aspoň částečně místo dopravní nehody a nafoceny vozidla ze všech 4 stran a také nafoceno poškození vozidel. Aby se poté předešlo určitým nejasnostem, tak v bodě 14 v záznamu o dopravní nehodě je potřeba u viníka napsat, že souhlasí se zaviněním dopravní nehody. Jestliže by se nedomluvili na místě, kdo je viníkem dopravní nehody, je potřeba na místo zavolat Policii ČR.

Jestliže by však nastaly podmínky, že mají účastníci dopravní nehody povinnost volat na místo Policii ČR. Tak operační důstojníci na lince 158 budou potřebovat od oznamovatele dopravní nehody tyto údaje:

- místo dopravní nehody
- zda a kolik je z účastníků dopravní nehody zraněno a případně zda je ve vozidle zaklíněná osoba
- kolik má dopravní nehoda účastníků
- jméno, příjmení oznamovatele
- zda došlo k úniku provozních kapalin
- jestli vozidla brání provozu a případně jakým způsobem

Po přijetí oznámení vysílá operační důstojník Policie ČR na místo dopravní nehody výjezdovou službu dopravní policie – skupinu dopravních nehod. Jestliže je skupina dopravních nehod vytížena, musí jet na místo dopravní nehody hlídka dopravní policie, která koná dohled na silniční provoz. Počet výjezdových nehodových skupin je závislý na počtu obyvatel a hustotě provozu v dané oblasti. V Uherském Hradišti je jedna výjezdová skupina, ale např. ve Zlíně jsou již dvě. V nočních hodinách a to tedy od 22:00 do 06:00 v okrese Uherském Hradiště zajišťuje výjezdovou skupinu dopravních nehod Policie ČR Dopravní inspektorát Zlín. Toto nové nařízení není úplně nejvhodnější, ale bylo zavedeno z důvodu, že v nočních hodinách se v okrese Uherském Hradišti nestávalo příliš dopravních nehod. Musí být však každému jasné, že se několikrát navýšily dojezdové časy Policie ČR na místo dopravní nehody a zvýšila se možnost, že pozdní příjezd může narušit vyšetřování dopravní nehody.

4 PŘÍČINY VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHODY NA POZEMNÍ KOMUNIKACI

Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny (v základu se jedná o filozofickou kategorii, která se v silničním provozu mnohdy jasně projevuje v určitém následku). Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou zpravidla výslednicí působení tří činitelů – člověka, vozidla a objektivních podmínek provozu, tj. dopravního provozu.

Trestná činnost páchaná v souvislosti s dopravními nehodami má, na rozdíl od jiných kriminálních deliktů, některá specifika. Jedná se především o osobu pachatele, s tím související jednání pachatele, otázky zavinění a také otázka příčin a podmínek, které k dopravní nehodě na pozemní komunikaci vedly nebo ke vzniku dopravní nehody napomohly.

K dopravním nehodám dochází ve velké míře kombinací několik příčin a podmínek, více či méně významných pro vznik dopravní nehody. Mnohdy je typické, že příčina, která vede ke spáchání trestného činu, existuje dřív, než pachatel začne uskutečňovat jednání, jehož důsledkem je spáchání trestného činu, teda příčina předchází vlastnímu jednání pachatele (například řidič předem ví, že usedá do technicky nezpůsobilého vozidla a s tím to se účastní provozu na pozemních komunikacích). Ze statistik dopravní nehodovosti jasně vyplývá že, že v systému člověk – dopravní prostředek – vymezené prostředí, nejvíce selhává lidský faktor, a přitom chování všech účastníků v provozu na pozemních komunikacích má podstatný vliv na bezpečnost silničního provozu.

Člověka jako účastníka provozu na pozemních komunikacích musíme vnímat jako veličinu dominantně proměnlivou. Na základě dlouhodobých statistických sledování lze konstatovat, že v naší zemi z celkového počtu dopravních nehod zaviní řidiči všech druhů motorových vozidel přes 90% všech dopravních nehod, zatímco technická závada silničního motorového vozidla se na těchto nehodách podílí pouze kolem 1% a závada pozemní komunikace jako příčina dopravní nehody zaznamenává výrazně méně než 0,5%.

4.1 Technický stav vozidla a dopravní prostředí jako objektivní příčina dopravní nehody na pozemní komunikaci

Dopravní nehody z hlediska technického charakteru ve velké části případech spočívají v zanedbání technického stavu vozidla vlastníkem, uživatelem, případně řidičem vozidla. Zákon o provozu na pozemních komunikacích však v § 5 odst.1 písm. a) dává povinnost řidiči užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem a dále v § 5 odst.1 písm. c) má řidič povinnost přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete a dále v § 5 odst.1písm. e) je uvedeno že řidič musí odstranit na místě závadu, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky uvedené v § 52, nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit.

Řidiči se však chovají velmi nezodpovědně, řídí vozidla, i když vědí, že jejich vozidlo není v přípustném technickém stavu. S vozidlem zajedou ke kontrole, až většinou je vozidlo ve velmi špatném technickém stavu a nebo až porucha přímo ovlivňuje jízdu. Prohlídky na stanicích technické kontroly se zpřísnily, avšak pořád zde funguje druh klientelismu a do provozu se dostanou i vozidla, která by se kvůli svému technickému stavu tam již dostat neměla.

Velmi zřídka za vznik dopravní nehody mohou zcela nezávisle na ostatních okolnostech i okamžité únavové vady materiálu. Samozřejmě musíme brát v potaz i stáří vozidla, kdy opotřebení a následné korozi všech částí vozidla mohou mít vliv na správnou funkčnost vozidla a tím i případně na vznik dopravní nehody.

Špatný stav pozemní komunikace, kde lze uvést například neoznačenou překážku silničního provozu, nedostatečné nebo naopak nadbytečné osazení dopravních značení ale také v zimním období špatnou údržbu pozemní komunikace, tak i situace v provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka provozu na pozemní komunikaci např. hustota provozu, povětrnostní podmínky či špatná viditelnost tak to jsou všechny situace, které negativně přispívají ke vzniku dopravních nehod.

Dalším příkladem jako příčinu dopravních nehod, na kterou má vliv dopravní prostředí je problém v umisťování velkých reklamních tabulí podél dálnic, silnic I. tříd, u křižovatek v obcích mohou u řidiče odvézt pozornost.

Další důležitou objektivní příčinou silničních dopravních nehod, zejména motorových vozidel, může být lesní nebo domácí zvířectvo, z pohledu statistiky se nejedná o zanedbatelné číslo. Nejčastěji dochází ke střetu v noční době a při těchto nehodách dochází většinou pouze ke škodě na vozidlech.

4.2 Selhání člověka jako subjektivní příčina dopravních nehod

V celém systému provozu na pozemních komunikacích je ze všech účastníků nejvíce selhávajícím a nejvíce problémovým činitelem řidič. Selhání člověka při řízení dopravního prostředku může mít fatální následky. K nejnebezpečnějším však patří právní selhání člověka v podobě porušení konkrétních podmínek v provozu na pozemních komunikacích, které je všeobecně považováno za základní příčinu dopravní nehody. Nejčastěji se podle statistik, které uvádějí důvod způsobení dopravní nehody, řidiči dopouští nesprávného způsoby jízdy, kdy se jedná především o nevěnování potřebné pozornosti při řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné otáčení nebo couvání, jízda po nesprávné straně pozemní komunikace, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění.

Nejčastější příčiny dopravních nehod se každý rok mění pouze danou výši procent, ale z hlediska nejčastějších příčin se nemění vůbec.

Z toho vyplývá, že řidiči nejen že nemají dostatečnou znalost právních předpisů, ale velká míra jejich vědomého nerespektování a ve velké míře přímo pohrdání právními předpisy, vedou ke zbytečnému hazardování, které můžou mít tragické následky. K hazardování neodmyslitelně patří jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových (psychotropních) látek. Této jedné nejzávažnějších porušení právních předpisů se však věnuji samostatně v kapitole.

Řidič, který se účastní provozu na pozemních komunikacích, si musí uvědomit, že může způsobit svou nepozorností, osobní nekázní či přecenění svých možností a zkušeností chybu, která může mít fatální následky, za které může nést následky (zdravotní komplikace, postihu z přestupku nebo trestního činu) až do konce svého života nebo to může být i jeho chyba poslední. Jeho selhání může ale pocítit nejen spolujezdci ale i jiní účastníci silničního provozu. (chodci, cyklisti, řidiči ostatních motorových vozidel atd.).

4.3 Ostatní subjektivní příčiny dopravních nehod

Jako ostatní subjektivní příčiny dopravních nehod se dají označit psycho – fyziologické faktory. Mezi ně patří zejména fyzické indispozice řidiče, ať jsou pouze somatického původu, vyvolané zcela nebo pouze zčásti vlivem jízdy na pozemních komunikacích (otřesy vlivem stavu vozovky nebo špatného stavu vozidla, teplo ve vozidle způsobené špatným větráním či případně dlouho jízdou v koloně vozidel). Indispozice duševního charakteru může mít několik příčin. Ty příčiny mohou být skrytou duševní poruchou, prožitým silným rozrušením, trvajícím stresem atd.

Typickou fyziologickou indispozicí je přicházející únava z dlouhé jízdy, která velmi ovlivňuje bdělost řidiče a tím i možnost přesně a včas reagovat na změny odehrávající se v provozu na pozemních komunikacích.

Touto indispozicí podléhá jak řidič začátečník tak i profesionál. Doba, za kterou se řidič unaví je u každého řidiče samozřejmě jiná avšak projevy jsou vždy stejné. Jsou to pocity strnulosti, pálení očí, ospalost, sedadlo řidiče začne být velmi nepohodlné. Speciální pozornost je věnována tzv. mikrospánku, který se projevuje několikavteřinovým spánkem. Problém mikrospánku je v mnoha případech oblíbeným argumentem obhájců, kterým se snaží dokázat absenci subjektivní stránky trestného činu (zavinění) jejich mandanta. Podle vědeckých poznatků je však mikrospánek vždy iniciován následkem nějakého onemocnění. Zdravý člověk je vždy schopen rozeznat blížící se spánek. Často tragicky dopadají nehody, kdy řidič přecenil své schopnosti a bez odpočinku se snaží ujet velikou vzdálenost, i když vyjel bez odpočinku a nemá zkušenosti s jízdou na delší vzdálenosti. Bohužel se tyto tragické nehody stávají i řidičům profesionálům, ať již řidičům nákladních automobilů či autobusů.Dalším významným psychologickým faktorem při nehodách na pozemních komunikacích je zkratové jednání nebo stres, který se projevuje vzdálením se pachatele od místa dopravní nehody či zcela neadekvátní reakci na danou situaci.

Okamžité stavy vyvolané radostí, rozčílením či vztekem, které rozptylují pozornost všech účastníků provozu na pozemních komunikacích ve vozidle a řidičům tak brání v pečlivém sledování dopravní situace a v jejím správném vyhodnocení může mít za následek vznik dopravní nehody.

Dále sem patří nedostatek potřebné zkušenosti a znalosti u začínajících řidičů, dále zdravotní stavy např. u řidičů kardiaků. Dopravní nehody vzniklé bezprostředně před odjezdem na dovolenou, při jízdě s nemocným dítětem k lékaři apod.

5 VYBRANÉ KOLIZNÍ SITUACE V PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A JEJICH TECHNICKÉ POSUZOVÁNÍ

Jestliže se stane dopravní nehoda na pozemní komunikaci, kromě pár případů dopravních nehod, kterou nejsou zaviněné řidičem, vždy řidič nebo jiný účastník silničního provozu poruší pravidla silničního provozu, který upravuje zákon č.361/2000 Sb.

5.1 Nedání přednosti v jízdě

Jedním z nejčastějších porušení pravidel silničního provozu je nedání přednosti v jízdě.

Účastník silničního provozu má povinnost dát přednost jízdě (ať již je tato přednost dána dopravní značkou, světelným zařízením nebo předností tzv. pravé ruky či případně jiným důvodem dle zákona o provozu na pozemních komunikacích) jiným účastníkům silničního provozu, kteří se nacházejí na hlavní pozemní komunikaci. Dát přednost v jízdě znamená počínat si tak, aby řidiče, který má přednost, nepřinutil náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Řidič tedy nesmí ohrozit, což znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí, ale také nesmět omezit a to znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.

Porušení povinnosti nedání přednosti v jízdě jinému účastníku silničního provozu má za následek velmi závažné dopravní nehody, které stály spoustu lidských životů a způsobily závažné škody na majetku. Spousta takových nehod se stala z nepozornosti řidičů, kteří přehlédli značení, přijíždějící vozidlo nebo ve výhledu jim bránilo ostré slunce, bohužel často se i jedná o hazardování řidičů, kteří projíždí na poslední chvíli anebo nerespektují např. výstražné a zvukové znamení na železničním přejezdu, kdy následky střetu automobilu s vlakem bývají nejtragičtější.

5.2 Rychlost jízdy

S přibývající technickou vyspělostí automobilů vzrůstá i rychlost, kterou se mohou pohybovat. V dnešní době není problém vyvinout rychlost jízdy přes 200 km/h. Bohužel lidské vjemy nejsou schopny dostatečně vnímat větší rychlost než je chůze a nedokážeme tedy včas reagovat při rychlé jízdě na následné změny.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 18 odst.1 hovoří takto: Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorie a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. [4]

Tento paragraf, který obsahuje spoustu nejednoznačných pojmů, které dávají celou škálu výkladových možností, avšak v praxi to vyznívá tak, že jestliže jste neměl na vozidle technickou závadu a nepřizpůsobil jste rychlost jízdy dle výše uvedeného paragrafu, jste vždy viníkem dopravní nehody. Řidiči často přeceňují své síly nebo se předvádějí před ostatními řidiči nebo spolujezdci, tento negativní jev je často vidět hlavně u mladých řidičů, kteří mají někdy řidičské oprávnění jen pár týdnů. V dnešní době není problém si zakoupit za pár desítek tisíc korun automobil o vysokém objemu a tím i výkonu nebo silný motocykl. Myslí si, že když mají zvládnuté základní ovládání vozidla, tak si můžou dovolit i rychlou jízdu, nedostatek zkušeností a mladické nerozvážnosti však stálo již spoustu mladých životů.

5.3 Nesprávný způsob jízdy

Tato kategorie zahrnuje širokou škálu porušení řidičů, kdy častým jevem je nedodržení bezpečné vzdálenosti před jedoucím vozidlem, jedna z nejčastějších dopravních nehod. Řidič zastavuje např. z důvodu dání přednosti chodcům na přechodu, ale řidič jedoucí za ním nedodrží bezpečnou vzdálenost a narazí do před ním jedoucího vozidla. Zákon o silničním provozu však v § 19 odst.1 hovoří, že : Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním. [4] Velmi podobná dopravní nehoda se stává, když se řidič plně nevěnuje řízení a narazí např. do stojícího vozidla čekajícího v křižovatce a tím způsobí dopravní nehodu. Zde se řidič dopustí porušení dle §5 odst. Písm. b) zákona o provozu, kde je dána povinnost řidiči, že se musí věnovat plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. [4] Další typickou dopravní nehodou spadající do nesprávného způsobu jízdy je, že řidiči nejezdí při pravém okraji vozovky a dojde tak ke střetu nejčastěji zrcátek míjejících se vozidel. Tím řidiči poruší §11 odst. 1 zákona o provozu, kde se hovoří že: Na pozemní komunikaci

se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. [4] Do této kategorie nesprávného způsob jízdy patří i povinnost řidiče zajistit si při přepravě dostatečně náklad atd.

5.4 Dopravní nehody za účasti chodců

Chodec je jedním z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Nejčastěji se jedná o srážku chodce s automobilem, které mají bohužel často tragické následky. Někteří chodci si bohužel neuvědomují, že mají také svá práva ale i povinnosti, které jim vyplývají ze zákona o provozu na pozemních komunikacích v silničním provozu. Chodec dle zákona o provozu na pozemních komunikacích udává v ustanovení § 2 písm. j), že chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční
vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomoci ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm3, psa a podobně. [4]
Jednou z v povinnosti řidičů vůči chodcům na přechodech pro chodce je ustanovení § 5 odst. 1 písm. h) zák. č.361/2000 sb. , který říká, že řidič je povinen: snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy
nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel, jedoucích stejným směrem.[4] Dále dle stejného zákona řidič nesmí dle ustanovení § 5 odst. 2 písm. f) ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahuji na řidiče tramvaje [4] a následně v ustanovení § 5 odst. 2 písm. g), který udává, že řidič nesmí ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmi ohrozit chodce při odbočováni na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjížděni na pozemní komunikaci a při otáčeni nebo couváni. [4] Zákon však ukládá povinnost i chodcům a to zejména v oddílu pátém v ustanovení § 53 – chůze.
V tomto paragrafu se uvádí, že chodec musí užít především chodníku nebo stezky pro chodce, kde není chodník, tak se chodí po levé krajnici a kde není krajnice nebo je-li neschůdná chodí se co nejblíže po levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nanejvýš dva vedle sebe a při snížené viditelnosti musí jít za sebou.

Dále uvádí, že osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybaveni nesmi na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.
V § 54 je uvedeno je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačeny dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. [4]
Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejit, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smi přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhle změně směru nebo rychlosti jízdy.
Chodec nesmi vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmi vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dat přednost tramvaji. [4]
Všechny tyto povinnosti chodců, to jsou vybraná jen některá, musí bezpodmínečně chodci dodržovat, že se tak bohužel často nestává je jednak dáno neznalostí chodců svých povinností ale také často pohrdáním pravidel silničního provozu. Policie ČR nemá vždy lehkou úlohu při objasňování dopravních nehod, zda je chyba na straně chodce nebo řidiče. Často se stane že, chodec vběhne pod vozidlo, ať již na přechodu pro chodce, ale tak nešikovně, že řidič nemá možnost zareagovat a vozidlo zastavit, na druhou stranu velikým nešvarem u řidičů je, že na čtyřproudé silnici řidič ve vozidle jedoucí v pravém vnějším jízdním pruhu pouští chodce na přechodu pro chodce, ale řidič přijíždějící v levém vnitřním pruhu na tuto situaci nezareaguje a chodce poté srazí. Je proto potřeba ať již jako chodec, který se chystá přejít vozovku nebo řidič při přijíždění k přechodu pro chodce, či při objíždění chodce dbát zvýšené opatrnosti. Dbát zvýšené opatrnosti před přechody pro chodce u škol a jiných míst, kde se pohybují děti, ale také, když objíždíme chodce, který jde po pozemní komunikaci mimo obec. Musíme brát zřetel, že chodec může znenadání změnit směr, upadnout pod naše vozidlo atd.

5.5 Dopravní nehody zaviněné cyklisty

Stejně jako u chodců je největším problémem cyklistů neznalost pravidel silničního provozu. Spousta cyklistů si myslí, že pro ně pravidla neplatí a způsobují tím nemalé problémy ostatním řidičům. Cyklista je brán dle zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích jako řidič a tudíž má stejné povinnosti jako řidič motorového vozidla. Ovšem jízda pod vlivem alkoholu je u některých cyklistů na denním pořádku a cyklisté se tak stávají hazardéři se svým zdravím a bohužel často i s životem. Dalším stálým problémem u cyklistů je, že jezdí neosvětlení. I když v ustanovení § 58 odst. 5 jim dává povinnost že: cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem. [4]

Cyklisté se tak často za snížené viditelnosti bez povinného osvětlení a posilněni alkoholem při návratu z hospody stávají pro sebe a pro ostatní účastníky silničního velmi nebezpečným účastníkem silničního provozu.

V dnešní době se pohybuje cyklistů po pozemní komunikaci stále více a lze pozorovat, že cyklisté si již zvykli na užívání přilby, i když tuto povinnost mají pouze cyklisti do 18 let. Úraz hlavy je právě nejčastější problém při dopravních nehodách cyklistů.

Dalším pozitivem v této oblasti je výstavba cyklostezek, kdy cyklisté tak nemusejí jezdit po frekventovaných komunikacích.

5.6 Nebezpečné předjíždění

Nebezpečné předjíždění je jednou z nejčastějších dopravních nehod, které mají nejtragičtější následky. Řidič si musí uvědomit, že při předjíždění vyjíždí ze směru své jízdy a vjíždí do jízdního pruhu, který je určen pro opačný směr. Úkon předjíždění může řidič provádět pouze tehdy, pokud si je naprosto jistý, že v protisměru nejede žádné jiné vozidlo. Bohužel často řidiči si neuvědomují důsledky svého jednání anebo spoléhají, že v protisměru žádné jiné vozidlo nepojede. Z minulosti známe spoustu příkladů, že ne vždy spěch a risk byl pro řidiče zisk. Při střetu dvou vozidel se jejich rychlosti sčítají a dochází k obrovské energii, která má za následek obrovské destruktivní následky. V častých případech však za nezodpovědnost a riskantnost doplácí i řidiči, kteří dodržují pravidla silničního provozu a v danou chvíli neporušili svoji povinnost ale nezodpovědný řidič jim a spolujedoucím mů-

že způsobit vážné zranění a tím zasáhnout do života obrovskou ranou, kterou si ponesou do konce života. Bohužel často tyto nehody končí nejtragičtěji a to smrtí.

Zákon o silničním provozu v §17, udává za jakých podmínek je možné provézt předjíždění. V odst.1 udává, že: Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu.

V odst.2 Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty. [4]

V odst. 3 Řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.

V odst. 4 Řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění. [4]

V odst. 5 zákon jasně dává podmínky, za kterých je možné předjíždět, bohužel často řidiči tyto podmínky nedodržují**.**

Řidič nesmí předjíždět:

a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,

b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,

c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,

d) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi,

e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy, [4]

Na silnicích se často objevuje negativní jev, spojený s vyprovokováním od ostatního řidiče, který předjel vozidlo a řidič má pocit, že takové vozidlo jej přece nemůže předjet a začnou mezi sebou závodit. V místech kde by jindy nepředjížděli, však zaplaveni emocemi jsou schopni udělat několik chyb a porušení pravidel silničního provozu. Často toto závodění končí velmi tragicky. Na pozemních komunikacích jsou místa, kde je zakázáno předjíždění, které upravuje jak vodorovné dopravní značení tak i svislé.

5.7 Technická závada jako příčina dopravní nehody

Řidiči, kteří jsou podezřelí ze spáchání dopravní nehody, se často snaží obhájit, že za dopravní nehodu může technická závada na jejich vozidle. Posouzení zda se jedná o technickou závadu na vozidle je velmi obtížný úkol. Je zde potřeba na místo zavolat soudního znalce, který musí posoudit technický stav vozidla, posoudit zda technická závada vznikla před nehodou nebo až po ní. Musí znát detailní rozbor nehodového děje. Musí posoudit, zda šlo o trvající technickou závadu, kterou mohl řidič při běžné údržbě a provozu zjistit. Dále jakého charakteru byla technická závada a zda vznikla zanedbáním technické údržby vozidla a v případě existence technické závady jaký měla vliv na vznik dopravní nehody.
V praxi to probíhá tak, že vozidlo je z místa dopravní nehody odtaženo a poté si správní orgán nebo soud na své náklady přivolá soudního znalce, který určí, zda se jedná o dopravní nehodu zaviněnou technickou závadou nebo nikoliv.

6 PRÁVNÍ KVALIFIKACE SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Porušení důležité povinnosti je příčinou podstatné části dopravních nehod. Nejčastěji se jedná se o přestupky ale také o ty nejzávaznější (i když se jedná o nedbalostní) trestné činy v dopravě, které zároveň patří mezi ty, jež jsou pro tuto trestnou činnost nejvíc charakteristické.

Trestní odpovědnost účastníků silničního provozu, jejímž jednáním vznikla dopravní nehoda s konkrétním ohrnovacím nebo poruchovým následkem.

Policie ČR, která je primárně kompetentní k šetření dopravních nehod musí určit, kdo je viníkem dopravní nehody a také kvalifikovat, zda se viník svým jednáním dopustil přestupku nebo trestného činu.

Přestupek je méně závažné porušení, které má pro společnost nižší škodlivost než trestný čin, který má závažné následky pro společnost.[1]

Jestliže se jedná o přestupek, o kterém bude rozhodovat správní řízení (u závažnějších případů projednáván soudem) je podkladem pro rozhodování o vině policejní šetření.

Policejní šetření začíná již na místě a podle povahy nehody a její jednoznačnosti a závažnosti je určení viníka rozhodnuto buď hned na místě anebo v dalším řízení. U dopravních nehod, kde je vina jednoznačná a hlavně viník souhlasí se zaviněním a jsou splněny podmínky, aby přestupek mohl být vyřešen v blokovém řízení. Policista uloží viníku dopravní nehody blokovou pokutu. Toto rozhodnutí je nejrychlejší, nejhospodárnější a pro poškozeného nejlepší, protože nemusí čekat na projednání správního orgánu nebo soudu.

Jestliže se jedná o závažnou dopravní nehodu, u které Policie ČR určí, že se jedná o trestný čin, soud uzná za vhodné, že je potřeba přibrat soudního znalce, který zpracovává znalecké posudky nehodového děje tak, aby se jednoznačně určilo zavinění na dopravní nehodě. Toto šetření se může často protáhnout i na několik měsíců.

[1] §2 zák.č.200/1990 Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

7 ALKOHOL A NÁVYKOVÉ LÁTKY JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍCH NEHOD

S velkým problémem, se kterým bojuje Policie ČR a společnost celkově, je jízda řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. V ČR je u řidičů zákonem dána nulová tolerance alkoholu v krvi. Řidičům vozidel je zakázáno požít alkoholický nápoj během jízdy, řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem. Kromě řidičů motorových a nemotorových vozidel se tato ustanovení vztahují také na jezdce na zvířeti. Tato zakazující ustanovení se netýkají jen alkoholických nápojů, ale také návykových látek.

V roce 2012 způsobili řidiči pod vlivem alkoholu 4974 dopravních nehod, při kterých 45 lidí přišlo o život. Samozřejmě je příznivé, že počet havárií způsobených podnapilými řidiči v loňském roce proti předchozímu roku klesl. A to o 268, tedy o 5,1 %. Ještě významnější je zásadní pokles usmrcených, a to o 49,4 %, což znamená, že jde o 44 lidských životů, které nebyly zmařeny. Rovněž počet zraněných poklesl (o 6,5 %), tedy o 176 lidí. [16]

Z druhé strany je varující, že nejvyšší počet usmrcených (bezmála polovinu) mají na svědomí řidiči, kteří měli při nehodě v krvi více než 1,5 promile a více. Dá se tedy mluvit o značné opilosti. Takhle „pod obraz“ zřízení motoristé zavinili celkem 2770 nehod.

Na pomyslném druhém místě pak jsou ti, kteří měli v krvi mezi 1,1 až 1,5 promile (763 havárií). Z toho jasně vyplývá, že čím je vyšší hladina alkoholu v krvi řidiče, tím se stává pro sebe i okolí větším nebezpečím, a takoví motoristé způsobují více nehod s katastrofálními následky.

Při řízení motorového vozidla se vyžaduje od každého účastníka provozu velká míra odpovědnosti, ničím nerozptylovanou pozornost a velkou soustředěnost, protože chyby řidiče na silnicích mívají velmi tragické následky. Je vědecky prokázané, že alkohol silně ovlivňuje vnímání a pozornost řidiče. Řidič nedokáže správně reagovat na situaci v provozu, neodhadne vzdálenost ani rychlost vozidla. Jeho vnímání prostoru a zrak se zhorší na tolik, že má problémy s chůzí, ale někteří se i v takových těžkých stavech opilosti snaží řídit motorová vozidla.

Hladina alkoholu v krvi a řízení motorového vozidla	
Hladina alkoholu v krvi	**Projevy ovlivnění při řízení motorového vozidla**
0,2 až 0,5 promile	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Tendence riskovat, nepřiměřená sebedůvěra, zhoršená schopnost rozeznat pohybující se světla. Horší odhad vzdálenosti. Velmi nebezpečné je to, že si takto alkoholem ovlivněný řidič neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat.
0,5až 0,8 promile	Viz výše, navíc pronikavě prodloužený reakční čas (zhoršený postřeh). Dále roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší vnímání barev (červená!). Zhoršená schopnost soustředění. Poruchy rovnováhy (motocyklisté a cyklisté!). Dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.
0,8 až 1,2 promile	Viz výše, navíc se zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), další zhoršování soustředění, je ještě více prodloužen reakční čas, roste bezohlednost při řízení.
Přes 1,2 promile	Viz výše. Takový řidič představuje pro sebe i okolí obrovské riziko. Nadále se zhoršují poruchy soustředění, reakční čas, rovnováha i nekritickost. Často i špatná orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb jako je zašlápnutí plynu místo brzdy.
Kocovina, kdy alkohol už z krve vymizel	Vyšší riziko spánku, nevolnosti a dalších tělesných a duševních obtíží, které odvádějí pozornost řidiče, krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (poklesu krevního cukru). Zhoršení některých nemocí, což může ovlivnit schopnost bezpečně řídit (např. vysoký krevní tlak, cukrovka, nemoci trávicího systému, epilepsie).

V dnešní době, kdy již není problém si zakoupit rychlé auto i za pár tisíc korun a kombinace mladické nerozvážnosti, alkoholu a vytahování se před kamarády a pocitu že se jim nemůže nic stát, stála nejeden mladý život.

Návraty z víkendových zábav, tancovaček, technopárty a diskoték se stále častěji zapisují do statistik dopravních nehod. Většina účastníků sem přijela autem a většina chce také autem odjet. Málokdo z nich si odpustí skleničku něčeho ostřejšího. Výjimečně se parta domluví tak, aby se jeden obětoval a odvezl ostatní domů. Zpátky pojedou v noci, pojedou v přeplněných autech, pojedou rychle, budou nepřipoutaní a budou pod vlivem alkoholu. Včetně řidiče. Ten se navíc bude v opilosti předvádět, jaký je skvělý řidič. Někteří nedojedou, následky těchto nehod bývají ve srovnání s jinými nehodami velmi vážné. Za volantem totiž neplatí, že opilí mají štěstí.

Velmi nebezpečné je i tzv. zbytkový alkohol, který má řidič stále v krvi po pití alkoholu před určitou dobou. I když přestal s konzumací alkoholu před několika hodinami a cítí se vyspaný a již neovlivněný alkoholem. Alkohol velmi zatěžuje organismus, který alkohol vnímá jako jed a snaží se jej co nejdříve dostat z těla, ale odbouráváním alkoholu tělo přichází o důležité živiny a minerály, které pak tělo oslabují. Je pro to velmi důležité než sednete ráno po požití alkoholu do automobilu si uvědomit, jestli už opravdu nemáte v krvi alkohol a zda nemůžete se tak stát pro sebe a ostatní účastníky silničního provozu velmi nebezpečný. A už se vůbec nedoporučuje konzumace alkoholu večer den před jízdou, kdy vás čeká dlouhá cesta např. do zahraničí, kdy únava se může objevit u řidiče daleko dřív.

Lidé, kteří řídí pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, si musí uvědomit, že jsou velmi nebezpeční jak pro sebe tak i pro ostatní účastníky silničního provozu. Bohužel alkohol spojený s mladickou nerozvážností při večerních návratech z diskotéky stál nejeden mladý život. Policie ČR s touto problematikou zatím neúspěšně bojuje, ale dokud sami řidiči si neuvědomí, že řízení pod vlivem alkoholu je veliký hazard se životem, těžko tento boj může vyhrát.

Policie pro zjišťování alkoholu používá v dnešní době nejčastěji elektronické analyzátory od firmy Dräger. Tyto analyzátory přítomnosti alkoholu v dechu jsou velmi přesné a pravidelně kalibrované. (viz příloha č.1)

V některých případech ještě Policie používá i trubičky Altest, kdy tato zkouška je ale pouze orientační, kdy na základě chemické reakce dojde k zabarvení trubičky podle množství alkoholu obsaženého v dechu. Aby byla zjištěna přesná hodnota alkoholu v krvi, musí se řidič podrobit lékařskému vyšetření spojené s odebráním žilní krve, kdy rozborem bude zjištěna přesná hodnota. (viz příloha č.2)

Před rokem 2009 Police jen těžko mohla usvědčit řidiče, že je ovlivněn návykovou látkou při řízení motorového vozidla. V roce 2009 byla Policie vybavena přístroji – analyzátory jako Dräger DrugTest 5000 System a častěji pak jednorázovými testy Drugwipe 5 a Drugwipe 5+.

Jedná o jednorázové testy, kdy se ze slin a potu řidiče dá orientačně zjistit jakou látkou je řidič ovlivněn. Rozezná 5 druhů drog – marihuanu, amfetaminy, kokain, opiáty, metamfetamin. (viz příloha č.3)

Lze jen těžko určit, zda je více nebezpečný alkohol nebo návykové látky, mezi které nejvíce užívané patří marihuana, Pervitin, extáze atd. Každá látka má jiný vliv na vnímání řidiče ale vždy se jedná o zhoršení vnímání okolního světa.

Alkohol i návykové látky jsou velkým problém pro bezpečnost na našich silnicích. Je třeba se zamyslet, zda by pro řidiče neměly platit tvrdší postihy za jízdu pod ovlivněním alkoholu nebo návykových látek. Mým názorem je, že česká legislativa není úplně správně nastavena ani pro policisty tak ani pro správní orgány případně pro soudy, kteří jsou příslušní pro projednání těchto přestupků respektive trestných činů. Měla by platit sankce tzv. dvakrát a dost, kdy řidič při prvním pohřešku ještě by dostal možnost si po určité době zažádat o navrácení řidičského oprávnění ale po druhém pohřešku již by tuto možnost mít neměl.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

8 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“) vymezuje zákon č. 239/2000 Sb. Jeho základy však byly položeny již v roce 1993. Integrovaný záchranný systém vznikl jako potřeba každodenní spolupráce hasičů, zdravotníků, policie a dalších složek při řešení mimořádných událostí (požárů, havárií, dopravních nehod, atd.). Vždy, když bylo nutné spolupracovat při řešení větší události, byl zájem spolupracovat a využívat to, s kým se spolupracuje, pro dosažení rychlé a účinné záchrany nebo likvidace mimořádné události. Spolupráce na místě zásahu uvedených složek v nějaké formě existovala vždy. Avšak odlišná pracovní náplň i pravomoci jednotlivých složek zakládaly a zakládají nutnost určité koordinace postupů. [8]

8.1 Složky IZS

Základní složky IZS

Základní složkami IZS podle zákona jsou Hasičský záchranný sbor ČR, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, Zdravotnická záchranná služba a Policie ČR Jsou schopné rychlého a nepřetržitého zásahu s celoplošnou působností na území státu. Každá z těchto složek má své specifické úkoly.

- Hasičský záchranný sbor České republiky, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- Zdravotnická záchranná služba,
- Policie České republiky. [9]

Ostatní složky IZS

Ostatní složky IZS jsou vyčleněné síly a prostředky Armády ČR, ostatní záchranné a bezpečnostní sbory (např. vodní záchranná služba, letecká záchranná služba, městská nebo obecní policie), zařízení civilní ochrany, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby (např. plynárenské služby, vodárenské služby apod.), neziskové organizace a sdružení občanů (např. Český červený kříž, Svaz záchranných brigád kynologů ČR atd.), které lze využít k záchranným a likvidačním pracím.

- obecní/městské policie
- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil
- ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory
- ostatní záchranné sbory
- orgány ochrany veřejného zdraví
- havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby
- Záchranný tým Českého červeného kříže
- zařízení civilní ochrany
- neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. [9]

8.2 Hasičský záchranný sbor ČR

Základním posláním Hasičského záchranného sboru ČR je chránit životy, zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech, ať již se jedná o živelné pohromy, průmyslové havárie či teroristické útoky. Hasičský záchranný sbor ČR je základní složkou Integrovaného záchranného systému (IZS), který zabezpečuje koordinovaný postup při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. Hasičský záchranný sbor ČR při plnění svých úkolů spolupracuje s ostatními složkami IZS i se správními úřady a jinými státními orgány, orgány samosprávy, právnickými a fyzickými osobami, neziskovými organizacemi a sdruženími občanů.
Hasičský záchranný sbor ČR v současnosti hraje stěžejní roli i v přípravách státu na mimořádné události. Od roku 2001, kdy došlo ke sloučení Hasičského záchranného sboru ČR (HZS ČR) s Hlavním úřadem civilní ochrany, má HZS ČR ve své působnosti i ochrany obyvatelstva – podobně tomu je i v některých dalších evropských státech.

Hasičský záchranný sbor ČR (HZS ČR) tvoří generální ředitelství HZS ČR, které je organizační součástí Ministerstva vnitra, 14 hasičských záchranných sborů krajů, Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku-Místku a Záchranný útvar HZS ČR v Hlučíně. Součástí Generálního ředitelství Hasičského záchran-

ného sboru ČR jsou také vzdělávací, technická a účelová zařízení: Odborná učiliště požární ochrany (ve Frýdku-Místku, Brně, Chomutově a Borovanech), Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč, Technický ústav požární ochrany Praha, Opravárenský závod Olomouc a Základna logistiky Olomouc. [17]

8.3 HZS v Uherském Hradišti

Hasičský záchranný sbor v Uherském Hradišti sídlí na ulici Boženy Němcové 834. Velitelem stanice je Ing. Libor Bednařík. Pro výjezd k dopravní nehodě jsou určena hasičská vozidla Dennis a Renault, které jsou vybavena a určena pro záchranné a likvidační práce na místě DN. Při výjezdu, který určuje informační středisko KOPIS vyjíždí šestičlenná posádka, kterou tvoří strojník – řidič, velitel zásahu a 4 hasiči.

8.3.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANÝ SBOR ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

Po příjezdu na místo události je potřeba se zaměřit zejména na zjištění počtu havarovaných vozidel, počtu osob, jejich zranění a ohrožení.

Na základě průzkumu a možnosti složek IZS je nutné stanovit priority v postupu záchranných prací dle závažnosti jednotlivých prostorů, okolností dopravní nehody a předpokládané náročnosti záchranných prací. Je vhodné rozdělit místo zásahu na úseky.

Pro zajištění vyprošťovacích prací se vyčleňují samostatné pracovní skupiny se zaměřením zejména na:
a) stanovení pořadí vyprošťování zachraňovaných (skupina s účastí zdravotníka),
b) provádění vyprošťovacích prací,
c) vyvádění a vynášení zachraňovaných.

Spolupráce se Zdravotnickou záchrannou službou při organizaci místa zásahu, zejména s ohledem na vytvoření vhodných podmínek pro předání zachraňovaných, jejich rychlý odvoz, popřípadě třídění raněných na místě.

Vytvoření dočasných podmínek pro nouzové přežití účastníků dopravní nehody (povětrnostními vlivy, psychosociální pomoc).

Práce Hasičského záchranného sboru na místě dopravní nehody se dá rozdělit do dvou skupin a to na záchranné práce a likvidační práce:

Záchranné práce – veškeré činnosti na místě dopravní nehody spočívající nebo směřující zejména k

a) zajištění ochrany záchranářů a osob zdržujících se v místě dopravní nehody proti vnějším faktorům, zejména před ohrožením přijíždějícími vozidly,

b) uhašení požárů havarovaných vozidel,

c) provedení nezbytných technických opatření k zajištění ochrany záchranářů a dalších osob (odpojení baterie, vypnutí samostatných topení, zajištění stability havarovaného vozidla apod.),

d) vynesení nebo vyproštění raněných osob z vozidel,

e) poskytování první pomoci raněným osobám,

f) poskytování přednemocniční neodkladné zdravotní péče,

g) umožnění transportu zraněných sanitkami nebo vrtulníky (přenosy raněných, zřízení stanoviště raněných, provizorního heliportu),

h) zabránění úniku nebezpečných látek do životního prostředí,

i) další bezprostředně nutné práce k zajištění ochrany života zdraví, majetku a životního prostředí.

Likvidační práce – veškeré činnosti na místě dopravní nehody spočívající nebo směřující zejména k:

a) transportu raněných do lůžkových zdravotnických zařízení a poskytování neodkladné a přednemocniční neodkladné péče během transportu,

b) poskytování psychologické a posttraumatické intervenční péče raněným i dalším účastníkům nehody,

c) dokumentaci a ochraně stop pro vyšetřování nehody (fotografie, šetrnost vůči stopám apod.),

d) některé vyšetřovací úkony (např. zjištění totožnosti účastníků nehody) na místě nehody,

e) řízení dopravy, uzavírce komunikace a vytýčení objížděk a postupnému obnovování plynulosti a bezpečnosti silničního provozu,

f) provedení potřebných procedur a úkonů k předání obětí dopravní nehody pohřebním službám nebo k provedení pitvy,

g) odstranění krve a tkání obětí dopravní nehody,

h) přečerpání nebezpečných látek z nepojízdných cisteren,
i) neutralizaci vyteklých nebezpečných látek a odstranění nebezpečných látek z havarovaných vozidel,
j) vyčištění komunikace od olejových skvrn nebo látek snižujících přilnavost pneumatik, nebo jejich zásyp,
k) úklidu komunikace od trosek, střepů, posypů použitých k neutralizaci vyteklých kapalin, padlých stromů a větví,
l) odtahu nebo přemístění nepojízdných vozidel do nejbližšího místa, kde netvoří překážku silničního provozu,
m) zajištění dopravního značení, pokud dojde k takovému poškození silniční komunikace, že nelze obnovit zcela plynulý a bezpečný provoz bez omezení nebo varování,
n) statické posouzení a případné provizorní zajištění objektů a zařízení poškozených havarovanými vozidly,
o) další práce, které je vhodné bez dlouhého odkladu vykonat.

8.4 Zdravotnická záchranná služba

Poskytování zdravotnické záchranné služby, práva a povinnosti poskytovatele zdravotnické záchranné služby, povinnosti poskytovatelů akutní lůžkové péče a poskytování zdravotních služeb, podmínky pro zajištění připravenosti poskytovatele zdravotnické záchranné služby na řešení mimořádných událostí a krizových situací a výkon veřejné správy v oblasti zdravotnické záchranné služby upravuje zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě.

Zdravotnická záchranná služba zahrnuje tyto činnosti:

- nepřetržitý kvalifikovaný bezodkladný příjem volání na národní číslo tísňového volání 155 a výzev předaných operačním střediskem jiné složky IZS (dále jen „tísňové volání“),
- vyhodnocování stupně naléhavosti tísňového volání, rozhodování o nejvhodnějším okamžitém řešení tísňové výzvy podle zdravotního stavu pacienta, rozhodování o

vyslání výjezdové skupiny, rozhodování o přesměrování výjezdové skupiny a operační řízení výjezdových skupin,

- řízení a organizaci přednemocniční neodkladné péče na místě události a spolupráci s velitelem zásahu složek integrovaného záchranného systému,
- poskytování instrukcí k zajištění první pomoci prostřednictvím sítě elektronických komunikací,
- vyšetření pacienta a poskytnutí zdravotní péče, včetně případných neodkladných výkonů k záchraně života,
- soustavnou zdravotní péči a nepřetržité sledování ukazatelů základních životních funkcí pacienta během jeho přepravy k cílovému poskytovateli akutní lůžkové péče,
- třídění osob postižených na zdraví podle odborných hledisek urgentní medicíny při hromadném postižení osob v důsledku mimořádných událostí nebo krizových situací.

8.5 ZZS v Uherském Hradišti

V Uherském Hradišti sídlí Záchranná zdravotnická služba v nové budově na ulici J.E.Purkyně 1512. Vedoucím lékařem je MUDR. Anton Vaňo.

Na základě zhodnocení tísňové výzvy, operátor ZOS vysílá dle povahy a závažnosti stavu výjezdovou skupinu, která má povahu:
• **Rychlé lékařské pomoci (RLP),** s nejméně tříčlennou posádkou. Členy posádky jsou řidič-záchranář, zdravotnický záchranář a lékař.
• **Rychlé zdravotnické pomoci (RZP),** v níž je nejméně dvoučlenná posádka složená z řidiče-záchranáře a zdravotnického záchranáře.
• **Rendez-Vous systém (RV**), nebo také víceúrovňový setkávací systém funguje na principu setkávání dvou typu výjezdových posádek na místě zásahu. Jednu posádku tvoří skupina RV (lékař, řidič záchranář) ve vybaveném terénním nebo osobním vozidle. Druhou posádkou je RZP ve vybaveném sanitním vozidle, které je uzpůsobeno pro převoz postiženého. Na místo události vyjíždí obvykle obě posádky současně z různých míst. Setkávají se na místě události. Tento systém se uplatňuje především v městských aglomeracích, kde

je velký počet výjezdů nebo naopak v oblastech, kde je dostupnost zdravotnického zařízení časově náročná a odjezd lékaře z dané oblasti by ohrozil dostupnost PNP. Je-li to možné, lékař po ošetření odjíždí k dalšímu pacientovi, zatímco první pacient je po ošetření lékařem transportován posádkou RZP k hospitalizaci.

• **Letecké záchranné služby (LZS),** v níž je zdravotnická část posádky nejméně dvoučlenná ve složení zdravotnický záchranář a lékař. ZZS ZK neprovozuje vlastní LZS. V případě potřeby spolupracuje operační středisko s LZS, které jsou v okolí našeho regionu (LZS Brno, LZS Olomouc a LZS Ostrava).

Přes den slouží v ZZS uherské Hradiště dva lékaři. V noci a o víkendech slouží lékař jeden. Jeden lékař však vždy drží pohotovost v případu mimořádné události. K dispozici mají 1x Volkswagen Transporter T5 s kufrovou nástavbou kdy vozidlo je určeno především pro výjezdy v režimu RLP, sekundární transporty a přepravu novorozenců**,** 2x Volkswagen T 5 4 Motion pro výjezdy v režimu RLP a RZP a 1 x Škoda Yeti 4x4 pro výjezdy v režimu RV a akutní převoz krve a krevních derivátů a 1 x Mercedes – Benz pro mimořádné události.

8.5.1 ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANÁ SLUŽBA ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

Úkoly a činnosti sil a prostředků zdravotnické záchranné služby (ZZS) při dopravní nehodě jsou shodné s posláním a činností ZZS při všech zásazích ZZS u všech typů mimořádných událostí – poskytnout postiženým odbornou přednemocniční neodkladnou péči a v případě potřeby je urychleně transportovat do vhodných lůžkových zdravotnických zařízení poskytujících specializovanou, urgentní nemocniční péči podle závažnosti a charakteru zranění. [13]

Postup posádky ZZS a jejího vedoucího (vedoucí lékař) u dopravní nehody se ale v zásadě odlišuje podle toho, zda:

1. dojede na místo dopravní nehody jako první složka integrovaného záchranného systému (IZS)

a) posoudí rizika pro zasahující zdravotníky na základě svých zkušeností v případě potřeby ochrany posádky před účinky mimořádné události nebo při potřebě technického zásahu

(vyprošťování apod.) přitom neprodleně vyžaduje cestou operačního střediska ZZS pomoc od jiných složek IZS, zejména jednotek požární ochrany;
b) zastaví s vozidlem se zapnutými světelnými signály tak, aby minimalizoval ohrožení posádky, případně zajistí umístění výstražného trojúhelníku;
c) upřesní tísňovou výzvu pro zdravotnické operační středisko z pohledu rozsahu, typu a závažnosti zdravotnických následků (spuštění traumatologického plánu ZZS odpovídajícího stupně, případné u dopravní nehody prostředku hromadné dopravy povolání záložních sil dle odpovídajícího stupně traumatologického plánu ZZS); v případě, že je vozidlo k tomu technicky vybaveno, předává svou polohu do Národního dopravního informačního centra;
d) zahájí záchranné práce -zajišťování odborné přednemocniční neodkladné péče v rozsahu podle podmínek a okolností na místě zásahu, posoudí potřebu použití roušky jako ochrany dýchacích cest a dalších osobních ochranných prostředků;
e) provádí transport pacientů do lůžkových zdravotnických zařízení poskytujících specializovanou, urgentní nemocniční péči podle závažnosti a charakteru zranění, nebo
· konstatuje smrt osob**,** přičemž může provést výkony spojené s ohledáním těla zemřelého a vyplněním Listu o prohlídce mrtvého,
· informuje Policii ČR prostřednictvím zdravotnického operačního střediska o pacientech zemřelých během transportu do cílového zařízení,
f) vyžaduje vrtulníky letecké záchranné služby (LZS) pro transport do zdravotnického zařízení vyššího typu u pacientů vyžadujících specializovanou péči,
g) zajišťuje podle potřeby nebo vyžádání součinnost s dalšími základními složkami IZS a ostatními složkami IZS prostřednictvím operačních a informačních středisek složek IZS. [10]

2. posádka ZZS se dostaví na místo dopravní nehody, kde
· již zasahuje jednotka požární ochrany,
· jednotka požární ochrany přijíždí současně nebo bezprostředně poté a její velitel se ujímá velení zásahu IZS,
· velitel jednotky požární ochrany převezme velení v průběhu zásahu.
V takovém případě plní posádka úkoly podle bodu 1c) až g), přičemž platí, že úkoly 1a) a 1 b)

organizuje velitel zásahu, který je oprávněn svými pokyny stanovit podmínky provedení dalších činností a úkolů ZZS, např. používání ochranných prostředků. V případech, že jsou prováděny úkony vyprošťování osob, zdravotníci se souhlasem velitele zásahu (pokud není ohrožena jejich bezpečnost nebo nebrání v práci hasičům) provádí v rámci možností (např. oknem vozu) některé postupy přednemocniční neodkladné péče, zejména zástavu krvácení, zajištění vitálních funkcí a tišení bolesti.
Zdravotnické operační středisko (ZOS) ZZS v součinnosti s KOPIS HZS kraje rovněž v případě potřeby zajišťují posttraumatickou péči účastníkům nehody, pozůstalým apod. [10]

K plnění zdravotnických úkolů u dopravních nehod je obvykle využito:
a) ZOS (KOS) ZZS,
b) výjezdových skupin ZZS včetně letecké záchranné služby (LZS):
(c) vozidla rychlé lékařské pomoci (RLP),
(d) vozidla rychlé zdravotnické pomoci (RZP),
(e) vrtulníky letecké záchranné služby (LZS),
(f) vozidla v setkávacím systému (RV).

8.6 Policie ČR

Policie České republiky (dále jen „policie“) je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor. 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. Policie je podřízena ministerstvu. Policejní prezident odpovídá za činnost policie ministrovi.
Policii tvoří útvary, jimiž jsou:

- policejní prezidium České republiky (dále jen „policejní prezidium“) v čele s policejním prezidentem,
- útvary policie s celostátní působností,
- krajská ředitelství policie (dále jen „krajské ředitelství“),
- útvary zřízené v rámci krajského ředitelství.

Úkoly policie vykonávají příslušníci policie a zaměstnanci zařazení v policii. Policie při plnění svých úkolů spolupracuje s ozbrojenými silami, bezpečnostními sbory a dalšími

orgány veřejné správy, jakož i s právnickými a fyzickými osobami. Policie jako základní složka integrovaného záchranného systému vykonává v místě provádění záchranných a likvidačních prací úkoly dle zákona. Policista nebo útvar policie se podílejí na provádění záchranných a likvidačních prací včetně letecké podpory integrovaného záchranného systému a letecké podpory v krizových situacích.

8.7 PČR v Uherském Hradišti

Dopravní policie, která je primárně určena k šetření dopravních nehod sídlí v budově územního odboru Policie ČR na Velehradské třídě 1217. Vedoucím je npor.bc.Robert Rampáček. Dopravní inspektorát je rozdělen na skupinu dopravních nehod a skupinu silničního dohledu. Na skupině dopravních nehod slouží 7 příslušníků, kdy jejich hlavní zaměření jsou dopravní nehody v silničním provozu. Na skupině dohledu slouží 15 příslušníků, kteří kromě dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, šetří i malé dopravní nehody.
Skupina dopravních nehod využívá Volkswagen Transporter, který je vybaven pro vyšetřování dopravních nehod.

8.7.1 POLICIE ČR NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

Policie ČR je primárně kompetentní k šetření dopravních nehod na území České republiky. Jmenovitě je to její kompetence a povinnost dle §124 odst.8 písm. b) zákona o silničním provozu.

Dopravní nehody vyšetřují dopravní policisté z dopravních inspektorátů ze skupiny Dopravních nehod. Jedná se většinou o dvojčlennou hlídku, která se skládá z dozorčího služby, který je zároveň velitelem hlídky a z pomocníka dozorčího služby. Jako vozidlo mají po celé ČR vybavené Volkswageny Transportery. Záleží na zvyklostech tamního Dopravního inspektorátu, ale v Uherském Hradišti je zvyklost, že dozorčí služby si přijímá a zpracovává nehodu do programu Lotus a pomocník dozorčího provádí fotodokumentaci nehody, náčrtek a vykonává úkoly, které mu nařídí dozorčí služby.

Policie ČR uplatňuje ve stadiu zjišťování, zajišťování a prověřování prvotních informací počáteční etapy objasňování konkrétní dopravní nehody v provozu na pozemních komunikacích celou řadu opatření, která má za cíl vytvářet podmínky pro realizaci operativně pát-

racích a procesních úkonů. Vždy rozsah a druh počátečních neodkladných opatření a úkonů závisí na charakteru dopravní nehody, časové tísni při záchraně života a zdraví a nutnosti přijímat opatření zabraňující další materiální škody. Zabránit maření vyšetřování, prověřování a objasňování příčin dopravní nehody.

Dopravní nehody často policisté objasňují ve velké časové tísni a s vysokými nároky na policejní orgány jak po profesionální tak i po psychické stránce.

Vyšetřování dopravních nehod někteří vyšetřovatelé a policejní orgány hodnotí zpravidla jako méně náročné. Ovšem toto podceňování vychází z domněnky, že je potřeba provézt méně vyšetřovacích úkonů než je to obvyklé u jiných druhů trestné činnosti. Rozsah vyšetřování dopravních nehod nelze obvykle srovnávat s jinými druhy trestných činností, co do množství procesních úkonů, ale je srovnatelný s náročností na kvalitu provedení úkonů zejména na místě dopravní nehody.

Při příjezdu musí policisté provést prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody.

Kdy za prvotní a neodkladné opatření na místě dopravní nehody považujeme soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a po zjištěném stavu na místě dopravní nehody. Jejich posloupnost je třeba vždy přizpůsobit konkrétní situaci na místě dopravní nehody. Nejdůležitější a prioritou je poskytnutí první pomoci ale i odvrácení hrozícího nebezpečí poškozeným např. požár, výbuch, ekologická katastrofa apod.

1. Okamžitě při příjezdu dají hlásnou službu operačnímu středisku o příjezdu na místo DN

2. Jako první musí policisté poskytnout první pomoc a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám a vyprostit osoby z havarovaného vozidla.

3. Zajistit odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při DN: - překážky na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky apod.

4. Předběžná informace operačnímu středisku o situaci na místě DN

5. označení místa DN v případech kdy tak nemůžou učinit účastníci DN

6. zjištění totožnosti účastníků DN

7. zjištění totožnosti svědků DN

8. u zraněných osob zjistit zdravotní pojišťovnu

9. obnovení bezpečnosti plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení uzávěry místa DN a odklonu silničního provozu

10. po předchozí výzvě provedení dechové zkoušky k zjištění alkoholu u účastníků DN a případně také provedení zkoušky na ovlivnění návykovou látkou a zajištění odběru krve u účastníků, kteří kvůli zdravotnímu stavu se nemohli podrobit dechové zkoušce.

11. Zadokumentování přestupku, pořízení fotodokumentace místa DN, náčrtek DN a provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu DN.

12. Prostřednictvím operačního střediska policie provedení lustrace účastníků dopravní nehody (pomocí PATROS) a provedení lustrace zúčastněných vozidel (pomocí PATRMV)

13. Při postupu ve zkráceném přípravném řízení poučit podezřelého o možnosti zvolit si obhájce

Účelem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele.

I u dopravních nehod platí zásada systematického a důsledného ohledání místa činu protože je nositelem informací - důkazu pro objasnění dopravní nehody. Postup při ohledání místa dopravní nehody není ničím zvláštním od postupu používaného při ohledání míst jiných druhů kriminality.

Při ohledání místa dopravní nehody je zapotřebí dodržet tyto zásady:

- důsledně číselně označit stopy na místě DN a přesně popsat
- fotodokumentace místa DN, případně použít i videozáznam
- zvolit výchozí místo ohledání, od kterého bude zahájeno ohledání místa
- stanovení si výchozího bodu měření (VBM). VBM musí být relativně stálý a neměnný objekt. K tomu účelu se používají označníky km, sloupy el. vedení, rohy domů apod.
- ohledaní pozemní komunikace – zda se jedná o sil.I.,II.,III. Třídy, místní komunikace, přímý úsek, zatáčka, počet jízdních pruhů apod. o jaký se jedná povrch vozovky, stav vozovky, dopravní značení, jejich rozmístění, způsob řízení dopravy,

povětrnostní podmínky v době ohledání, hustota provozu a další charakteristické zvláštnosti.

Základní dělení stop (podle charakteru nositele informace) ve vztahu k dopravním nehodám můžeme rozdělit do tří skupin:

stopy materiální – hmotné, vznikají odrazem události v materiálním prostředí, u dopravních nehod je vznik těchto stop logický, vzhledem k jejich podstatě. V důsledku činnosti ABS a podpůrných systémů dochází na pozemní komunikaci principiálně k zamezení vzniku blokovacích brzdných stop. I když lze viditelné brzdné stopy většinou na vozovce komunikace nalézt, spíše ovšem jako přerušované nebo v některých případech i nezřetelné stopy, které je možné zjistit pomocí optických metod detekce těchto stop

stopy ve vědomí – psychické (v myšlení, představové), vznikají odrazem události ve vědomí člověka. Odraz některých subjektivních faktorů spáchání dopravních nehod při provozu na pozemních komunikacích je často zřejmý z odrazu v paměťových stopách účastníků dopravních nehod a svědků. Jeho symptomy jsou např. riskantní jízda, předjíždění souvislé kolony vozidel v nepřehledné zatáčce, bezohlednost v blízkosti označeného přechodu pro chodce, požívání alkoholických nápojů řidičem před jízdou nebo během jízdy, telefonování mobilním telefonem při jízdě apod., ale také chování poškozených osob (chodců, cyklistů).

materiální stopy a paměťové stopy (komplexní stopy) jsou novým, specifickým druhem stop. Vznikají jako důsledek stále technicky dokonalejších dopravních prostředků, které jsou vybavovány elektronickými systémy řízení motorové jednotky a přístrojové desky, které optimalizují chod jednotlivých agregátů a systémů vozidla, optimalizují a také průběžně kontrolují nastavení jednotlivých agregátů a systémů ovládání vozidla. Informace o optimálním nastavení jsou naprogramovány v řídící jednotce motoru, případně řídící jednotce přístrojové desky, a tyto jsou průběžně porovnávány v jednotlivých režimech jízdy. Při poruše některého agregátu či systému porovná řídící jednotka nerovnovážný stav, popřípadě jej uvede do původního stavu, nebo vyšle varovný signál na příslušný emblém v přístrojové desce, a změna hodnot se uloží na příslušnou adresu v řídící jednotce. Při poruše systému je hlášena na příslušnou adresu taková závada, která znemožňuje pokračovat

v jízdě. Řídící jednotka pohonný agregát vypne, do odstranění závady nebo opravy nelze příslušnou adresu odblokovat.

Materiální stopy dělíme:

1) stopy na pozemní komunikaci,

2) stopy na dopravních prostředcích,

3) stopy zanechané na objektech mimo komunikaci,

4) stopy na tělech usmrcených nebo zraněných osob a oděvních svrškách

Ad 1/ **Stopy na pozemní komunikaci** jsou tvořeny volně se otáčejícími nebrzděnými či neblokujícími koly dopravních prostředků - jedná se o stopy jízdy dopravního prostředku. Stopy mají různou vypovídací hodnotu, závisí na povrchu pozemní komunikace, na konstrukci a hmotnosti dopravního prostředku, na stavu a huštění pneumatik (podhuštěné pneumatiky mají za následek tzv. plavání na komunikaci, někdy dochází např. i vlivem hmotnosti nákladu k drhnutí ráfku kola o povrch komunikace. Velkou vypovídací hodnotu mají na zasněžených, zablácených, vlivem horka měkkých površích komunikací, naopak fakticky nezjistitelné jsou na komunikacích tvořených dlažebními či betonovými kostkami. Podle rozchodu kol, markantů pneumatik, poškození ráfků lze určit konkrétní vozidlo.

Brzdné stopy jsou tvořeny pohybem dopravního prostředku na komunikaci, který je brzděn, ale kola se ještě setrvačností otáčejí. Vlivem gravitace, odstředivých sil a hmotnosti dopravního prostředku dochází k deformacím pneumatiky a dezénu, otisk dezénu je zkreslený.

Blokovací stopy jsou vytvářeny koly, která se již neotáčí. Na komunikaci je snadno určíme podle výrazného souvislého pruhu způsobeného extrémním otěrem pneumatiky nebo pohybem po zasněžené, namrzlé pozemní komunikaci, nebo výraznými hlubokými stopami v měkkém povrchu komunikace. Tyto stopy mají významnou vypovídací hodnotu pro zpětný výpočet rychlosti vozidla, přičemž musíme ještě připočítat další faktory (stav, povrch, sklon komunikace, stav pneumatik, účinnost brzd, hmotnost nákladu)

Stopy smyku vozidla vznikají vychýlením vozidla do strany při nepřiměřeně rychlé jízdě vpřed. Dochází k nim při jízdě v zatáčkách, při prudkém otočení volantu, při prudkém brz-

dění na kluzkém povrchu, najetím na olejovou skvrnu na komunikaci, při sjetém dezénu pneumatiky, u podhuštěných nebo přehuštěných pneumatik.

Stopy dření, vlečení, rýhy jsou vytvářeny pohybujícími se tvrdými masivními předměty nebo částmi různých předmětů s větší kinetickou energií při kontaktu s pozemní komunikací, jinými předměty či pevnými překážkami, což je u dopravních nehod dosti časté.

Stopy provozních kapalin (např. chladící, brzdové kapaliny)mohou identifikovat průběh drah jednotlivých vozidel po nárazu nebo zjistit příčinu dopravní nehody (únik brzdové kapaliny z poškozené pryžové hadičky).

Stopy biologické, stopy obuvi, stopy oblečení se vyskytují při střetech s chodcem nebo cyklistou a mohou zjistit přesné místo střetu nebo místo nárazu chodce do vozidla.

Ad 2/ **Stopy na zúčastněných dopravních prostředcích.** Mohou se vyskytovat z vnějšku podle intenzity střetu a druhu jako škrábance, odřeniny, deformace až destrukce části nebo i celého dopravního prostředku, uvnitř vozidel mohou vzniknout stopy po utržení sedaček, po deformaci přístrojové desky, volantu, užitím bezpečnostních pasů a aktivaci airbagů, biologické stopy (při zraněných či usmrcených osobách).

Ad 3/ **Stopy na objektech mimo komunikaci** se vyskytují při sjetí či odmrštění dopravního prostředku mimo vozovku. Jedná se o stopy na domech, plotech, stromech, zábradlích, billboardech, sloupech, polích ap. Vedle vozidlem zanechaných stop (barva, škrábance, části karoserie, části nákladu, části krycích plachet, oděvní svršky atd.) mohou také vzniknout nové stopy na samotném dopravním prostředku, které získal střetem (omítka domu, otěry barvy z plotu, části výpěstků ze zahrad, nebo z polí atd.).

Ad 4/ **Stopy na tělech usmrcených nebo zraněných osob a jejich oděvních svršků** jsou charakteristickými stopami, které mohou často spolupůsobit při objasnění příčiny dopravní nehody nebo mechanizmu zranění. Může se jednat o viditelná vnější zranění i závažná vnitřní poranění (která určí lékař), u usmrcených se přesná příčina smrti určí soudní pitvou.

2. **Paměťové stopy** účastníků dopravních nehod na pozemních komunikacích a dalších osob (náhodných svědků) jsou velmi významné jak pro určení mechanizmu vzniku dopravní nehody, tak i pro posouzení otázky zavinění. Jsou důležité pro zjištění existence vlastní nehody, ale také často i pro zjištění dějů těsně před nehodou a po nehodě (např. požívání alkoholických nápojů před jízdou nebo během jízdy, nevěnování se v potřebné

míře řízení vozidla, jízda s technicky nezpůsobilým vozidlem - prošlapávání pedálu brzdy, rychlost jízdy, chování cyklisty před dopravní nehodou, požívání alkoholických nápojů po dopravní nehodě, převlékání se po dopravní nehodě, snaha účastníka dopravní nehody utíkat z místa ap.).

9 DOKUMENTACE DOPRAVNÍCH NEHOD V SILNIČNÍM PROVOZU

Policie dokumentuje dopravní nehody pomocí programu Lotus nebo také pomocí programu ETŘ. Kdy Policie ČR využívá pro malé dopravní nehody Úřední záznam o dopravní nehodě v silničním provozu a pro velké dopravní nehody se využívá formulář Protokol o nehodě v silničním provozu.

Policisté na místě dopravní nehody v rámci zaevidování dopravní nehody provádějí fotodokumentaci a náčrtek místa dopravní nehody. Po té na základě náčrtku vytváří plánek.

Náčrtek a plánek musí být velmi přehledný, je zapotřebí používat ověřené a osvědčené symboly a smluvní značky pro označení různých předmětů na místě DN. Platí zásada, že každý objekt na místě dopravní nehody, každá stopa, postavení objektů, vozidel apod., které jsou důležité pro trestní řízení, musí být v náčrtku a plánku dopravní nehody označeno a nesmí byt vzájemně zaměnitelné.

Fotodokumentace musí udávat ucelený a věrný obraz místa DN. Fotografie je potřeba zaměřit na celkové záběry z místa dopravní nehody, charakteristické zvláštnosti vozovky a jejího okolí, snímky místa střetu vozidel, stopy a různé předměty související s DN, postavení vozidel, místo nálezu poškozených osob, jejich polohu a viditelná zranění, rozsah poškození vozidel a případně jiných objektů, technický stav vozidel a viditelné technické závady, postavení svědků, výhledové poměry řidičů apod.

Náčrtek se může provádět třemi způsoby a to:

- metoda pravoúhlého měření
- metoda průsečnou metodou
- měření trojúhelníkovou metodou

V současné době se při zaměřování místa dopravní nehody využívá metoda pravoúhlého měření. Kdy metoda pravoúhlého měření spočívá ve vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům. Měřený prostor se označí nejméně dvěma, podle jeho členitosti a rozsahu i více body, které se propojují přímkou. Jednotlivé body – stopy na místě dopravní nehody, body charakterizují postavení vozidel nebo samostatné místo dopravní nehody jsou pak na kolmici spuštěné k vzniklým úsečkám měřeny. Jde o metodu prostorově velmi

náročnou. Tato metoda není např. vhodná při měření členitých vozovek – zatáčky apod. Pravoúhlé měření je vhodné u krátkých, rovných úseků míst dopravních nehod. Špatné provedené ohledání dopravní nehody nebo nedbalé provedená dokumentace z místa dopravní nehody jsou v trestním řízení vážné chyby, které zpravidla nelze odstranit jinými důkazními prostředky. [1]

10 SPOLUPRÁCE SLOŽEK IZS NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

Spolupráce složek IZS se nevztahuje na problematiku dopravních nehod, kterou mohou na místě vyřešit účastníci nehody sami a není zapotřebí součinnost složek IZS.

Společný zásah složek IZS je zejména v souvislosti s dopravními nehodami:

- při kterých je nezbytné provést záchranné a likvidační práce a pro jejich provedení je nutná spolupráce složek integrovaného záchranného systému (IZS) a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem např. řízení dopravy, odstranění překážky silničního provozu, sjízdnost vozovky apod.,
- u kterých je důvodné podezření na spáchání trestného činu v souvislosti s provozem vozidel na komunikacích a vyšetřování probíhá souběžně s prováděnými záchrannými a likvidačními pracemi,
- u kterých je prováděno šetření příčin dopravní nehody Policií České republiky nebo jiným k tomu příslušným orgánem a šetření probíhá souběžně s prováděnými záchrannými a likvidačními pracemi.

Ustanovení této typové činnosti se přiměřeným způsobem vztahují i na dopravní nehody v uzavřených areálech.

Cílem činnosti složek IZS při zásahu u dopravních nehod na pozemních komunikacích je zejména:

a) zajištění místa a okolí dopravní nehody,

b) poskytnutí první pomoci raněným,

c) provedení protipožárních opatření,

d) vyproštění raněných a ohrožených osob,

e) zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících,

f) poskytnutí nezbytné humanitární pomoci postiženým osobám.

10.1 Druhy dopravních nehod podle míry ohrožení složek IZS

Rozdělují se podle míry ohrožení na tři skupiny:

A) Dopravní nehody, u kterých podmínky na místě zásahu umožňují, aby záchranné a likvidační práce na místě prováděli záchranáři bez zjevného vlastního ohrožení (významná

část dopravních nehod). Likvidační práce po dohodě se správcem komunikace provádí složky samostatně, nebo k jejich provedení vyžadují specializované ostatní složky IZS, případně jejich zajištění řeší v rámci věcné a osobní pomoci. Velitel zásahu zpravidla nepřetržitě nekoordinuje činnost složek IZS a není vytýčena nebezpečná zóna.

B. Dopravní nehody, při kterých je nezbytné raněné osoby vyprostit a transportovat do bezpečné vzdálenosti. Záchranáři a účastníci nehody jsou ohroženi trvajícími nebo hrozícími účinky vyvolanými dopravní nehodou (např. požár vozidla), k jejichž odstranění je nezbytné provést neprodleně záchranné a likvidační práce, případně nepříznivým stavem nebo druhem terénu, kdy pohyb na místě zásahu vyžaduje speciální vybavení nebo výcvik. Je vytyčena nebezpečná zóna.

C. Dopravní nehody, u kterých je důvodné podezření nebo je prokázaná přítomnost nebezpečných látek (např. přeprava dle ADR) a záchranáři musí používat nejvyšší stupeň ochrany. V takovém případě je na hranici nebezpečné zóny nutné zabezpečit dekontaminaci nebo dezaktivaci záchranářů a raněných či kontaminovaných osob.
Velitel zásahu přijme nezbytné opatření pro ochranu životů a zdraví osob ve složkách IZS a nařídí vytýčit nebezpečnou zónu. Způsoby a postupy při dekontaminaci a dezaktivaci záchranářů a raněných či kontaminovaných osob (od odstranění oděvu a opláchnutí pod sprchou až po dekontaminaci s využitím dekontaminačních činidel) nejsou v této typové činnosti popisovány. Orientační doporučení velikosti nebezpečných zón do převzetí velení příslušníkem Hasičského záchranného sboru (HZS ČR):

· hořlavé kapaliny, louhy, kyseliny - 5m ,

· jedovaté plyny, páry, prachy - 15m,

· látky schopné výbuchu - 30m,

· radioaktivní látky - 50m,

· třaskaviny, rozsáhlá oblaka par - 100 až 1000m.

Stanovení velitele zásahu podle druhu dopravní nehody

Při zásazích je zpravidla řídící a koordinační složkou HZS ČR a velitelem zásahu velitel jednotky požární ochrany (pokud zasahují síly a prostředky jednotek požární ochrany).

V případě, že na místě dopravní nehody nezasahují, je velitelem zásahu velitel nebo vedoucí té složky, které přísluší provádění převažujících záchranných a likvidačních prací podle zvláštního právního předpisu. Do příjezdu první jednotky požární ochrany, nebo do příjezdu příslušníka k řízení příslušné složky, řídí součinnost na místě dopravní nehody velitel nebo vedoucí té složky, která se na místo dostavila jako první.

Souběžně se zásahem u dopravní nehody může probíhat samostatné řízení o trestných činech prováděné orgány činnými v trestním řízení nebo šetření policejního orgánu pověřeného dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ve věci přestupků nebo jiných správních deliktů.

Ve věcech spolupráce s orgány činnými v trestním řízení velitel zásahu:

- vyhoví dožádání orgánů činných v trestním řízení ve věci provedení úkonů v přípravném řízení nebo provedení neodkladných a neopakovatelných úkonů, které mu bezprostředně předcházejí. Tyto činnosti s tím spojené zabezpečují zejména síly a prostředky Policie ČR.
- řídí provedení záchranných a likvidačních prací na místě události takovým způsobem, aby byly co nejvíce zachovány věcné důkazy a stopy sloužící pro potřeby trestního řízení
- postupuje po ukončení záchranných prací s ohledem na činnost přítomných orgánů činných v trestním řízení, vyhoví jejich dožádání a konzultuje s nimi další likvidační práce
- postupuje obdobným způsobem i při šetření policejního orgánu pověřeného dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. [10]

Ve věcech podávání informací z místa zásahu velitel zásahu:

- stanoví místo pro podávání informací; určí příslušné osoby, které podávají informace
- odpovídá za informování sdělovacích prostředků o záchranných a likvidačních pracích a opatřeních na ochranu obyvatelstva;

- může využít tisková pracoviště a mluvčí jednotlivých složek IZS a dotčených orgánů, kteří čerpají informace z místa MU s cílem sjednotit skutečné informace vůči všem veřejným a jiným sdělovacím prostředkům.
- Je-li prováděno vyšetřování, je na místě přítomný zástupce orgánu činného v trestním řízení oprávněn sám nebo prostřednictvím velitele složky IZS (zpravidla Policie ČR) požadovat selekci poskytovaných informací, samozřejmě s výjimkou tísňových informací a informací potřebných k vedení zásahu. Velitel zásahu nebo osoba jím pověřená v tomto případě obsah a rozsah informací konzultují s tímto orgánem, který není povinný selekci zdůvodňovat. Současně je také oprávněn poskytovat informace o průběhu vyšetřování z místa zásahu samostatně);
- vydává souhlas k pořízení fotodokumentace a natáčení filmových záběrů z místa MU

Časové vymezení společného zásahu

A. Za začátek zásahu se považuje okamžik, kdy došlo na základě oznámení a jeho vyhodnocení příslušným operačním střediskem nebo na žádost příslušníka z místa dopravní nehody k aktivaci jiné složky IZS.

B. O ukončení zásahu rozhoduje velitel zásahu v těchto případech:

a. oznámení se ukázalo být plané,

b. jsou ukončeny záchranné a likvidační práce,

c. další činnosti na místě dopravní nehody mají charakter obnovovacích prací a jsou řízené nebo objednané správcem komunikace nebo orgány veřejné správy. [10]

Využitelné síly a prostředky

A. Policie ČR

a) zejména příslušníci služby dopravní policie místně příslušných dopravních inspektorátů Policie ČR a dálničních oddělení Policie ČR,

b) Letecká služba Policie ČR.

B. Strážníci obecních, resp. městských policií na základě součinnostní dohody s místně příslušným územním odborem, městským či obvodním ředitelstvím Policie ČR nebo na základě začlenění obecní, resp. městské policie do IZS kraje nebo na základě veřejnoprávní dohody obcí v teritoriu, v němž probíhá řešení dopravní nehody).

C. Zdravotnická záchranná služba kraje (ZZS) včetně Letecké záchranné služby.

D. Jednotky požární ochrany zejména

a) jednotky HZS krajů,

b) jednotky sboru dobrovolných hasičů (SDH) obcí,

c) jednotky HZS podniků.

E. Právnické a podnikající fyzické osoby poskytující věcnou nebo osobní pomoc podle zákona o IZS, které byly k jejímu poskytnutí vyzvány na základě jejich specializace (nebezpečné látky, jeřáby apod.) nebo byly povolány na základě předplacených asistenčních služeb. Odtahové služby zajišťované správci komunikací na výzvu Policie ČR.

F. Správci komunikací.

Řízení a koordinace u zvlášť závažných dopravních nehod

A. Zřizování štábu velitele zásahu

U běžné dopravní nehody velitel zásahu obvykle štáb nezřizuje. U závažných dopravních nehod v závislosti na vyhodnocení druhu a závažnosti následků dopravní nehody zřídí velitel zásahu štáb velitele zásahu jako svůj výkonný orgán.

B. Specifické řídící činnosti u dopravních nehod hromadných dopravních prostředků s velkým počtem postižených osob

U dopravních nehod s velkým počtem raněných a obětí je doporučeno využívat strategické koordinace záchranných a likvidačních prací, tedy požádat starostu místně příslušné obce s rozšířenou působností nebo hejtmana kraje o koordinování záchranných a likvidačních prací na strategické úrovni řízení.

Složky IZS v rámci záchranných a likvidačních prací zabezpečují:

a) třídění raněných na místě a monitorování jejich zdravotního stavu vedoucím lékařem,

b) využívání traumatologického plánu kraje pro rozvoz zraněných do příjmových zdravotnických zařízení,

c) rychlou a spolehlivou identifikaci raněných a obětí a zabezpečení včasné informovanosti dotčených blízkých osob,

d) zajištění profesionálního styku s hromadnými sdělovacími prostředky,

e) organizování poskytování posttraumatické péče nejen účastníkům nehody, ale i blízkým osobám postižených (místnosti, psychologové, informační servis atd.).

Zejména pro činnosti uvedené v bodech c) až e) je vhodné využívat možností strategické koordinace záchranných a likvidačních prací; pokud to není možné, je třeba tyto činnosti koordinovat na operačním stupni řízení. [10]

11 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD

V první tabulce můžete vidět porovnání všech krajů v České republice za rok 2011 a 2012. V tabulce naleznete počet všech dopravních nehod, počet úmrtí, těžkých zranění, počet lehkých zranění a počet dopravních nehod, ve kterém hrál roli alkohol. V prvním sloupku je znázorněn rok 2012 ve druhém 2011 a ve třetím porovnání mezi těmito roky.

Zvýraznil jsem Zlínský kraj, ve kterém se stalo v roce 2012: 3003 dopravních nehod, při kterých bylo 32 lidí usmrceno, 206 těžce zraněno a 1151 zraněno lehce. Ve 400 dopravních nehodách hrál roli alkohol. Ve třetím sloupku je vidět, že došlo k navýšení dopravních nehod, ubylo úmrtí o 10, ale přibyla těžká zranění o 9 a lehká o 63 a řidičů pod vlivem alkoholu, kteří způsobili dopravní nehodu, se zvýšil o 62.

Obrázek č.1 Nehodovost v ČR za roky 2011 a 2012– zdroj vlastní

Útvar	2012					2011					Porovnání 2012 - 2011				
	DN	Následky			ALK	DN	Následky			ALK	DN	Následky			ALK
		U	T	L			U	T	L			U	T	L	
Praha	17 816	26	234	2 074	587	16 544	44	311	2 106	597	1 272	-18	-77	-32	-10
Středočeský kraj	10 561	122	541	2 870	689	9 903	97	593	2 885	784	658	25	-52	-15	-95
Jihočeský kraj	3 200	81	277	1 751	415	3 005	74	307	1 701	397	195	7	-30	50	18
Plzeňský kraj	3 454	56	168	1 548	328	3 101	52	159	1 498	434	353	4	9	50	-106
Karlovarský kraj	1 395	11	65	618	157	1 481	24	105	630	452	-86	-13	-40	-12	-295
Ústecký kraj	7 476	62	233	1 549	455	7 053	56	290	1 461	989	423	6	-57	88	-534
Liberecký kraj	3 851	26	149	1 140	320	3 612	33	172	1 145	458	239	-7	-23	-5	-138
Královéhradecký kraj	4 331	58	225	1 146	346	3 870	58	254	1 182	552	461	0	-29	-36	-206
Pardubický kraj	3 677	42	173	1 202	364	3 553	48	191	1 218	362	124	-6	-18	-16	2
Jihomoravský kraj	6 684	57	319	2 331	581	5 965	85	315	2 467	968	719	-28	4	-136	-387
Kraj Vysočina	3 291	45	186	1 326	202	2 594	36	191	1 249	274	697	9	-5	77	-72
Zlínský kraj	3 003	32	206	1 151	400	1 996	42	197	1 088	338	1 007	-10	9	63	62
Olomoucký kraj	4 363	46	182	1 351	400	4 225	49	185	1 360	508	138	-3	-3	-9	-108
Moravskoslezský kraj	8 126	78	390	2 072	745	8 063	79	421	2 122	1 282	63	-1	-31	-50	-537
CELKEM	81 228	742	3 348	22 129	5 989	74 965	777	3 691	22 112	8 395	6 263	-35	-343	17	-2 406

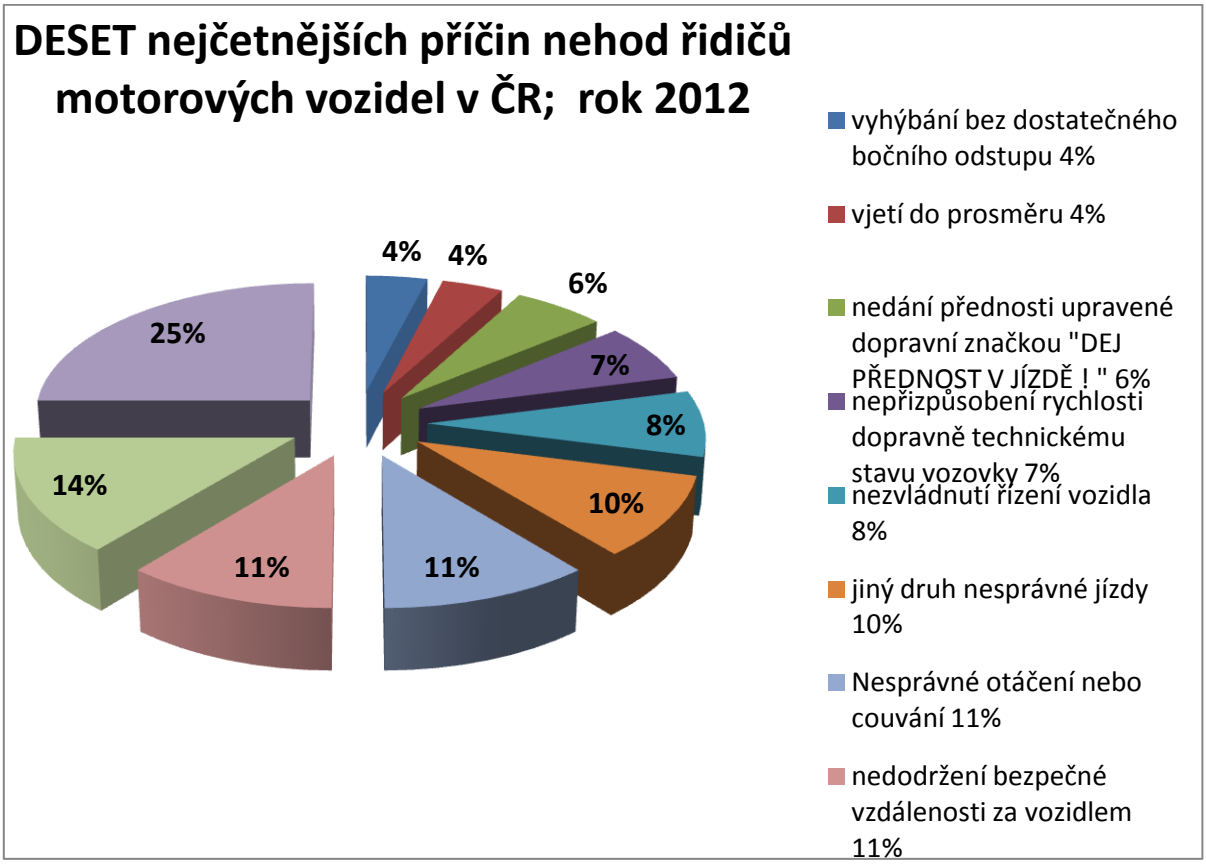
V další tabulce je zaměřeno na bývalé okresy Zlínského kraje. Opět jsou zde k porovnání rok 2011 a rok 2012. V roce 2012 došlo k nárustu dopravních nehod a to nejvíce v okrese Zlín, kdy jich přibylo o 409 oproti minulému roku. Celkově úmrtí při dopravních nehodách ve zlínském kraji ubylo, jen v Uherském Hradišti v roce 2012 jich bylo o 4 více než v roce 2011. S celkovým počtem dopravních nehod logicky narostl i počet těžce zraněných a lehce zraněných osob a také řidičů pod vlivem alkoholu.

Obrázek č.2 Nehodovost ve Zlínském kraji za roky 2011 a 2012– zdroj vlastní

Územní odbory	2012					2011					Porovnání 2012 - 2011				
	DN	Následky			ALK	DN	Následky			ALK	DN	Následky			ALK
		U	T	L			U	T	L			U	T	L	
Kroměříž	519	6	31	192	68	408	11	41	206	60	111	-5	-10	-14	8
Uherské Hradiště	702	13	50	291	97	426	9	53	246	63	276	4	-3	45	34
Zlín	1 107	8	82	366	130	698	12	72	426	121	409	-4	10	-60	9
Vsetín	675	5	43	302	105	464	10	31	210	94	211	-5	12	92	11
CELKEM	3 003	32	206	1 151	400	1 996	42	197	1 088	338	1 007	-10	9	63	62

V této tabulce je vidět deset nejčastějších příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel za rok 2012. Největší problémem u řidičů je, že se plně nevěnují řízení (25%), nepřizpůsobení stavu vozovky (14%) a následují další stejná porušení u řidičů, kdy největším problémem u řidičů je způsob jízdy a rychlost jízdy.

Obrázek č.3 Deset nejčastějších příčin Dopravních nehod v ČR– zdroj vlastní



V obrázku č.4 je vidět porovnání čtyř okresů, kde je vidět počet zaviněných dopravních nehod řidičem motorového vozidla, řidičem nemotorového vozidla a chodce. Jak je vidět nejvíce dopravních nehod zaviněné řidičem se stalo ve Zlíně, kde je to dáno největším počtem obyvatel a nejvíce vozidly. Ale dopravní nehody zaviněné řidiči nemotorového vozidla jsou poměrně vyrovnané a zavinění chodců u řidičů ve Zlíně ubylo o 8 nehod.

Co se týká příčiny dopravní nehody, tak jak již bylo uvedeno v předchozím celorepublikovém grafu, tak nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost poté nedání přednosti jízdy a nakonec nesprávné předjíždění.

Obrázek č.4 Zavinění a příčiny dopravních nehod ve Zlínském kraji v roce 2012 a v porovnání s rokem 2011– zdroj vlastní

Zavinění dopravních nehod	Zlín	Kroměříž	Uh. Hradiště	Vsetín	Zl kraj
Řidičem motorového vozidla	811	394	529	531	2265
Rozdil	265	49	156	145	615
Tj %	73,33	72,96	75,25	78,55	0
Řidičem nemotor. vozidla	62	48	67	66	243
Rozdil	0	8	31	12	51
Tj %	5,61	8,89	9,53	9,76	0
Chodcem	14	7	12	18	51
Rozdil	-8	1	2	5	0
Tj %	1,27	1,3	1,71	2,66	0
Hlavní příčina dn u řidičů motorových vozidel	**Zlín**	**Kroměříž**	**Uh. Hradiště**	**Vsetín**	**Zl kraj**
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	174	82	129	69	454
Rozdil	42	-17	14	16	55
Tj %	21,45	20,81	24,39	12,99	20,04
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	6	17	9	18	50
Rozdil	-8	11	5	8	16
Tj %	0,74	4,31	1,7	3,39	2,21
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	98	61	79	66	304
Rozdil	-6	3	3	17	17
Tj %	12,08	15,48	14,93	12,43	13,42
NESPRÁVNÝ ZPUSOB	533	234	312	378	1457
Rozdil	237	52	134	104	527
Tj %	65,72	59,39	58,98	71,19	64,33

Zajímavým statistickým údajem je porovnání účastníků dopravních nehod dle druhu vozidla. Je zřejmé, že největší podíl budou mít osobní automobily, protože těchto vozidel je u nás prostě nejvíce zaregistrováno a po silnicích jich jezdí logicky nejvíce. Velmi smutným ukazatelem je počet vozidel, která ujela od místa dopravní nehody. 458 vozidel ujelo od místa dopravní nehody, aniž by ji nahlásili Policii ČR.

Obrázek č.5 Účastníci dopravních nehod ve Zlínském kraji v roce 2012- dle druhu vozidla – zdroj vlastní

	Podle druhu vozidla													
Útvar	Bus	jízdní kolo	Moto	Nákladní	Návěs	Přívěs	Osobní	Povoz	Traktory	Trolejbus	Vlak	Jiné	Voz.ujelo	Ostatní
Kroměříž	10	68	22	91	21	10	497	0	2	0	0	3	68	1
Uherské Hradišt	6	93	35	165	42	22	679	0	1	0	0	0	96	0
Zlín	19	88	43	252	42	22	1 100	1	4	13	1	3	163	0
Vsetín	12	105	39	101	33	13	667	2	5	0	3	1	131	0
CELKEM	47	354	139	609	138	67	2 943	3	12	13	4	7	458	1

Dále velmi zajímavým ukazatelem jsou účastníci dopravní nehody dle věku pachatele. Nejvíce dopravních nehod způsobili účastníci dopravních nehod ve věku 20-25 let. Tato věková kategorie způsobuje nejvíce dopravních nehod a to jednak z důvodu nedostatku zkušeností a nedospění člověka do úrovně, kdy si uvědomuje následky svého jednání, vytahování se před kamarády, přeceňování svých sil apod.

Obrázek č.6 Účastníci dopravních nehod ve Zlínském kraji v roce 2012- dle věku pachatele – zdroj vlastní

				Věk od - do											
Útvar	Počet všech	Pach DN	Počet ALK	< 15	15-20	20-25	25-30	30-35	35-40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	> 65
Kroměříž	932	362	68	4	10	65	40	40	39	39	32	20	24	20	29
Uherské Hradiště	1 385	511	97	13	14	78	56	44	67	53	33	39	41	25	48
Zlín	2 120	722	130	9	19	115	92	74	80	61	62	48	58	43	61
Vsetín	1 208	508	105	15	23	78	55	47	51	60	45	32	26	29	47
CELKEM	5 645	2 103	400	41	66	336	243	205	237	213	172	139	149	117	185

Chodci ať již jako viníci nebo poškození jsou nejzranitelnější účastníci silničního provozu, při přecházení po přechodu nebo po vozovce musí dávat velký pozor. Protože často střet s vozidlem může způsobit těžká zranění a v nejhorších případech i smrt. Bohužel nekázeň některých chodců spojených s alkoholem, jak je vidět v obrázku č.7, k těmto statistikám příliš nepomáhá.

Obrázek č.7 Dopravní nehody s účastí chodců ve Zlínském kraji v roce 2012 - zdroj vlastní

Útvar	Počet chodců	Z toho zaviněno chodcem	DN na přechodu pro chodce	DN u přechodu - do 20m
Kroměříž	35	8	17	9
Uherské Hradiště	48	12	49	26
Zlín	66	13	54	27
Vsetín	49	18	39	22
CELKEM	198	51	159	84

			Následky				Alkohol		Počet	
Útvar	Celkem	Pach DN	Úmrtí	Těžké	Lehké	Bez zranění	Počet	Pach.	mužů	žen
Kroměříž	35	10	0	9	22	4	8	3	13	22
Uherské Hradiště	48	16	1	13	27	7	10	4	25	23
Zlín	66	14	3	14	36	13	15	2	38	27
Vsetín	49	24	0	14	32	3	8	4	26	22
CELKEM	198	64	4	50	117	27	41	13	102	94

Obrázek č.8 Dopravní nehody a následky u cyklistů ve Zlínském kraji v roce 2012– zdroj vlastní

			Následky				Alkohol		Počet	
Útvar	Celkem	Pach DN	Úmrtí	Těžké	Lehké	Bez zranění	Počet	Pach.	mužů	žen
Kroměříž	65	41	0	2	53	10	27	26	42	23
Uherské Hradiště	91	62	2	14	63	12	27	24	58	31
Zlín	87	58	0	19	60	8	30	27	63	23
Vsetín	105	72	1	11	85	8	33	30	75	30
CELKEM	348	233	3	46	261	38	117	107	238	107

Dopravních nehod za účasti cyklistů se stává každý rok čím dál víc, bohužel tři cyklisté se ve Zlínském kraji již ze své cesty nevrátily. Srážka s automobilem nebo pád z jízdního kola má často za následek zranění u cyklisty.

Obrázek č.9 Kategorie osoby, které přišly o život při dopravní nehodě– zdroj vlastní

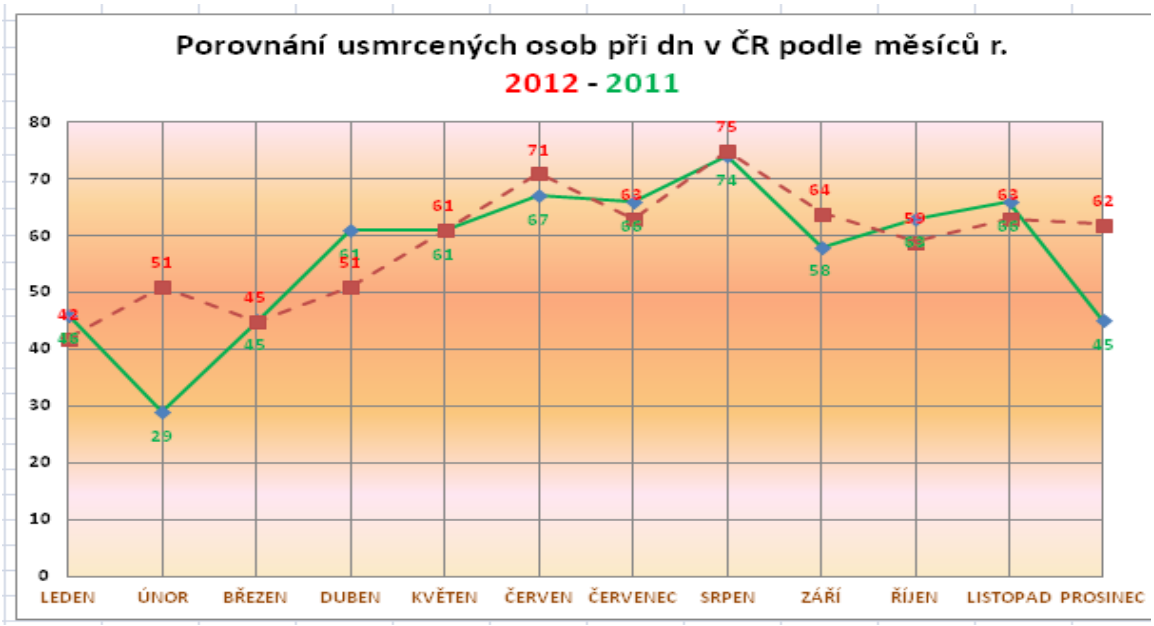
V další tabulce č.9 je dáno kolik z **celkového počtu 680 osob,** které přišly o život v době do 24 hod. po dopravní nehodě v silničním provozu v ČR v roce 2012, bylo:

počet	kategorie osoby	
238	Řidičů osobních automobilů	-28
146	chodců	-10
106	Spolujezdců v osobních automobilech	-7
79	Řidiči motocyklů	+14
64	cyklistů	+14
26	Řidičů nákladních automobilů	-1
6	spolujezdců v nákladních automobilech	-3
6	Řidičů malých motocyklů	-2
5	spolujezdců na motocyklech	+1
3	řidičů traktorů	+1
1	Cestujících v autobuse	0
680	celkem	-21

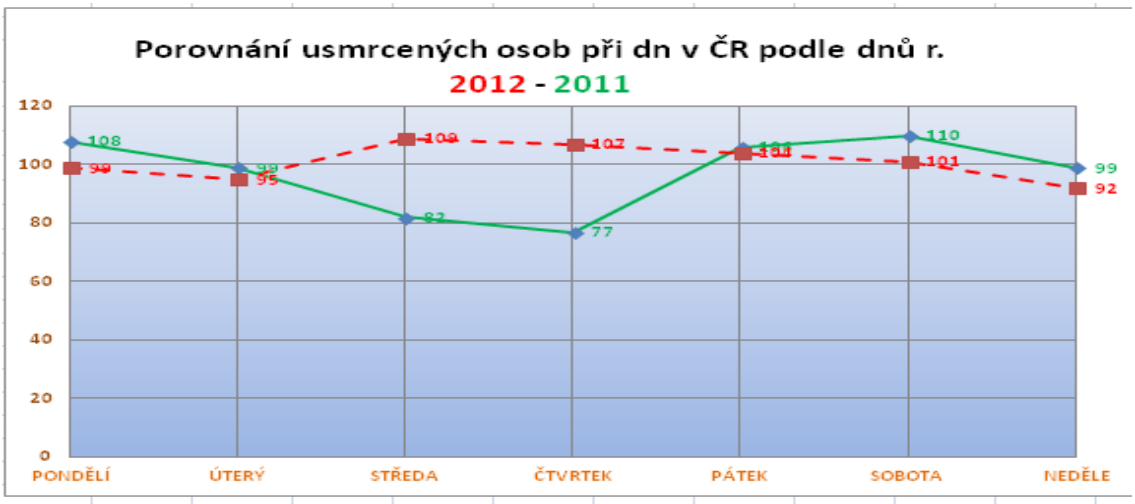
Červeně jsem vyznačil počet řidičů osobních automobilů, chodců a spolujezdců, protože tyto čísla jsou opravdu obrovská, ve třetím sloupci je dáno porovnání s loňským rokem. Hlavně počet chodců (146) je velmi alarmující. Policie ČR a další orgány zaměřené na bezpečnost na silnicích (Besip atd.) se začínají zaměřovat na snížení počtu usmrcených chodců na našich silnicích. Bohužel dalším vysokým číslem jsou řidiči motocyklů a také cyklisti, u kterých se zvýšil počet shodně o 14.

V dalším grafu je znázorněno porovnání usmrcených osob při DN v ČR podle dnů. Jak je z grafu vidět, dny při kterých umírají lidí při dopravních nehodách, se mění. V roce 2011 bylo nejvíce usmrceno v sobotu a v roce 2012 to bylo ve středu. Tabulka pod ní ukazuje porovnání usmrcených osob v ČR podle měsíců v roce. V roce 2011 bylo nejvíce usmrceno osob při DN v měsíci srpnu a nejméně v únoru. V roce 2012 bylo nejméně usmrceno osob při DN v měsíci lednu a nejvíce opět v srpnu. Jak je tedy patrné i v roce 2011 tak i v roce 2012 byl nejtragičtějším měsícem srpen. Dá se to zřejmě odůvodnit tím, že v srpnu jezdí nejvíce osob na dovolenou a v plném proudu je i motorkářská sezóna.

Obrázek č.10 Porovnání usmrcených osob dle měsíce– zdroj vlastní



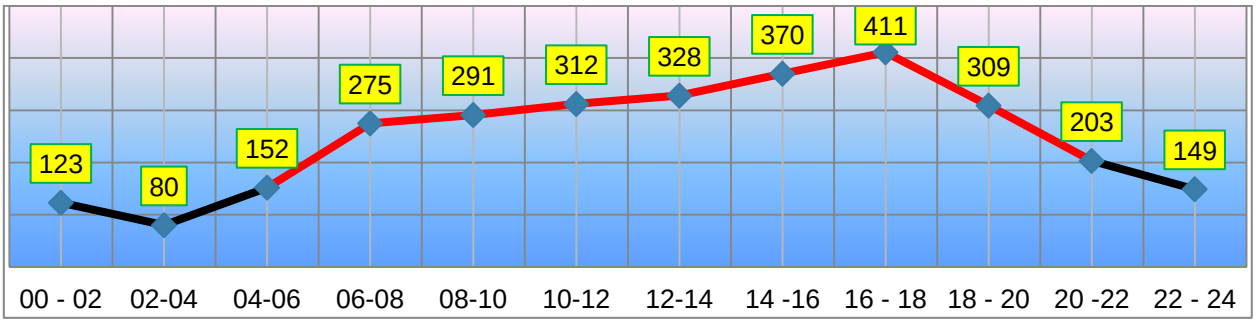
Obrázek č.11 Porovnání usmrcených osob dle dnů v roce– zdroj vlastní



V další tabulce poté můžete porovnat rozbor dopravních nehod ve Zlínském kraji dle času jejich spáchání, nejvíce dopravních nehod se stalo v období mezi 16-18 hodinou a nejméně logicky v noci mezi 2-4 hodinou, kdy je provoz v danou dobu nejmenší.

Obrázek č.12 Rozbor dopravních nehod ve Zlínském kraji dle času v roce 2012 – zdroj vlastní

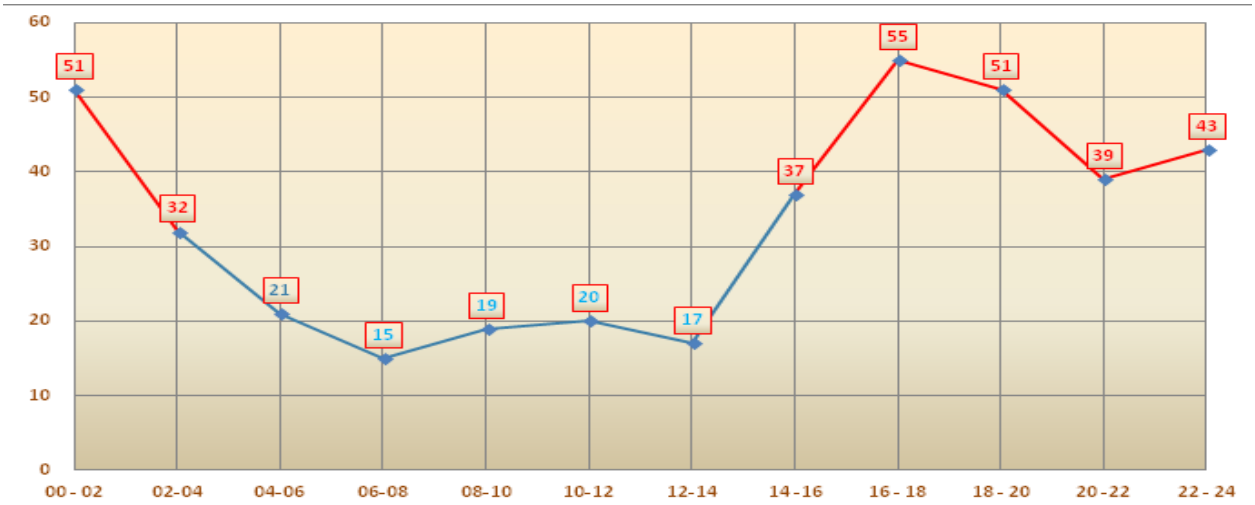
		době od - do hodin											
Útvar	Počet dn	00 - 02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14 -16	16 - 18	18 - 20	20 -22	22 - 24
Kroměříž	519	27	13	26	39	52	48	53	79	64	54	35	29
Uherské Hradiště	702	26	23	32	79	60	65	90	81	103	71	40	32
Zlín	1 105	44	20	55	105	110	110	112	125	162	122	77	63
Vsetín	675	26	24	39	52	68	89	73	85	81	62	51	25
Celkem	3 001	123	80	152	275	290	312	328	370	410	309	203	149



Obrázek č.13 Požití alkoholu při dopravních nehodách ve Zlínském kraji v roce 2012 dle času – zdroj vlastní

													Hodnota alkoholu		
													=< 0,24 ‰	=> 0,25	
Útvar	alkohol při dn	00 - 02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14 -16	16 - 18	18 - 20	20 -22	22 - 24		=< 1 ‰	> 1 ‰
Kroměříž	68	4	7	3	2	2	2	3	9	16	8	6	6	4	7	57
Uherské Hradiště	97	7	5	5	9	6	4	9	5	20	10	10	7	1	18	77
Zlín	130	27	9	8	3	4	4	1	10	9	22	9	24	5	26	97
Vsetín	105	13	11	5	1	7	10	4	13	10	11	14	6	4	10	91
Celkem	400	51	32	21	15	19	20	17	37	55	51	39	43	14	61	322

Obrázek č.14 Časový úsek ve kterých se stávají ve Zlínském kraji dopravní nehody – zdroj vlastní



V poslední tabulce je znázorněn časový úsek, při kterých se stávají dopravní nehody ve Zlínském kraji a při kterém byla u řidiče pozitivní dechová zkouška na alkohol.

Jak je patrné, tak nejvíce řidičů způsobilo dopravní nehodu s hodnotou alkoholu vyšší jak jedno promile. Ze 400 dopravních nehod, které způsobili řidiči pod vlivem alkoholu, jich 322 nadýchalo nad jedno promile. Nejvíce těchto dopravních nehod (55) se stalo v časovém období od 16-18 hodin a po té v nočních hodinách a to 51 od 00-02 a stejný počet v 18-20 hodin. Nejméně dopravních nehod s alkoholem se stalo mezi 06-08 hodinou ranní.

12 PRAKTICKÁ UKÁZKA KOORDINOVANÉHO POSTUPU SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ V SILNIČNÍM PROVOZU

Dne 16.6.2012 v 17:00 na sil.I/50 v katastru obce Buchlovice za odbočkou k hradu Buchlovu se stala vážná dopravní nehoda, kdy došlo k čelnímu střetu motocyklu a osobního automobilu.

Na místo dopravní nehody jako první přijela hlídka DI Uherské hradiště, která právě v Buchlovských horách prováděla dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Po příjezdu hlídka DI společně s okolo náhodně jedoucím řidičem, který se prokázal jako lékař, začala provádět první pomoc řidiči motocyklu, který ležel v bezvědomí vedle auta. Hlídka dále zjistila, že v osobním automobilu, do kterého motocykl narazil, jsou tři lehce zraněné osoby. Po té jeden člen hlídky prováděl společně s lékařem masáž srdce a druhý člen informoval OD Zlín o situaci na místě a nutnosti přivolání rychlé záchranné služby a HZS. Po té na místo přijela i druhá hlídka DI a prováděli na místě prvotní a neodkladné úkony na místě DN. Při dalším ohledání místa dopravní nehody bylo zjištěno, že v travnatém silničním příkopu leží zraněná druhá osoba a že se jedná o spolujedoucí z motocyklu. Této osobě byla poskytnuta první pomoc, kdy spolujezdkyně komunikovala a ztěžovala si na bolest zad. Po poměrně krátké době přijíždí na místo DN všechny tři základní složky IZS a to tedy Hasičský záchranný sbor z Uherského Hradiště, Záchranná zdravotnická služba z Uherskohradišťské nemocnice a z nemocnice v Bučovicích a PČR, tedy konkrétně výjezdová skupina Dopravních nehod, z DI Uherské Hradiště. Okamžitě po příjezdu všechny složky začínají plnit své úkoly. Lékaři ze ZZS společně s hasičem, který je pravidelně proškolen a určen pro poskytnutí první pomoci střídá policisty u masáže srdce řidiče motocyklu, který nejeví známky života a snaží se jej po té pomocí defibrilátoru oživit. Další lékař poskytuje odbornou lékařskou péči pro spolujezdkyni, která je stále na dně travnatého silničního příkopu. Zde zjišťuje, že spolujezdkyně může mít poraněnou páteř a proto po té společně se zakročujícími hasiči ženu pomocí speciálních nosítek dostávají z travnatého příkopu do sanitky, která po té spolujezdkyni odváží k motorestu Samota, odkud ji vrtulník převáží do Fakultní nemocnice Brno. Bohužel jejímu příteli i přes poskytnutou rychlou první pomoc není již pomoci, kdy při nárazu motocyklu do osobního automobilu při vysoké rychlosti si způsobil četná vnitřní poranění.

Hasiči zasypali sorbentem vyteklé kapaliny a Policisté ze silničního dohledu zastavili provoz v obou směrech a odkláněli dopravu. Skupina dopravních nehod začala s ohledáním místa dopravní nehody a dokumentací dopravní nehody.

Zde je text, který napsal policista na místě dopravní nehody do Protokolu o silniční nehodě, kdy musí do protokolu uvézt všechny důležité údaje. Dopravní nehodu popsal takto:

De 16.6.2012 v 17:00 došlo na sil.I/50 v katastru obce Buchlovice za odbočkou k hradu Buchlovu k vážné dopravní nehodě z jejíž zavinění je podezřelý řidič motocyklu zn. Suzuki GSX R 600 Jan B. Tím, že při jízdě ve směru od Uherského Hradiště na Brno nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména dopravně technickému stavu pozemní komunikace, svým schopnostem a vlastnostem vozidla, v důsledku čehož přejel do protisměrného jízdního pruhu, ve kterém ohrozil osobní automobil Mudr. Pavla O. jedoucí ve směru od Brna na Uherské Hradiště. Tento řidič se střetu vyhnul. Po té řidič pokračoval v protisměrné části komunikace, kde se čelně střetl s osobním automobilem Opel Zafira. Po nárazu motocyklu do osobního automobilu řidič motocyklu přeletěl přes řídítka a zůstal ležet vlevo od vozidla Opel Zafira. Spolujedoucí na motocyklu zn. Suzuki Lucie V. po střetu dopadla do travnatého silničního příkopu. Při dopravní nehodě došlo k úmrtí řidiče motocyklu, těžkému zranění spolujedoucímu na motocyklu, která byla letecky transportována do fakultní nemocnice v Brně. Dále při dopravní nehodě utrpěl lehké zranění řidič a spolujedoucí v osobním automobilu Opel Zafira. Škoda na motocyklu Suzuki vznikla ve výši 120 000 Kč a na osobním automobilu vznikla škoda 150 000 Kč. Jiná škoda nevznikla. Provedené odborné měření na alkohol bylo provedeno pomocí přístroje Dräger bylo provedeno pouze u řidiče OA Opel Zafira jako negativní. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě zjištěna ani uplatněna. Na místě byl přítomen poručík SKPV, který si dopravní nehodu převzal. Dalším šetřením dopravní nehody bylo zjištěno, že na motocyklu byla zadní pneu sjetá pod stanovenou mez.

Obrázek č.15

Obrázek č.16

Obrázek č. 17

Obrázek č.18

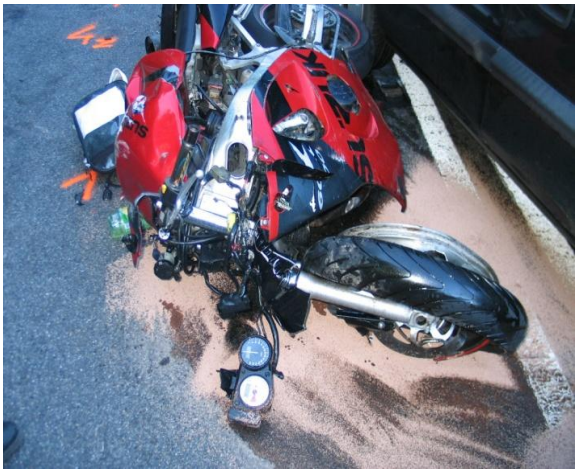
Obrázek č. 19

Obrázek č. 20

Obrázek č.21

Obrázek č. 22

Obrázek č. 23



Obrázek č. 24

Policista v rámci zadokumentování dopravní nehody provádí fotodokumentaci, kdy musí u každé fotografie uvézt popis daného snímku. Na místě DN bylo provedeno 140 snímků, já jsem vybral 10 z nich, které aspoň částečně poskytnout představu, jak to na místě vypadalo.

Obrázek č.14: Pohled ve směru jízdy řidiče motocyklu od Uherského Hradiště na Brno.

Obrázek č.15: Pohled ve směru jízdy řidiče motocyklu od Uherského Hradiště na Brno.

Obrázek č.16: Pohled na místo dopravní nehody ve směru jízdy od Uherského Hradiště na Brno.

Obrázek č.17: Pohled na místo dopravní nehody, na vozidlo Opel Zafira a dřecí stopu označenou č.3

Obrázek č.18: Pohled na místo dopravní nehody, na vozidlo Opel Zafira motocykl Suzuki a tělo mrtvého řidiče motocyklu.

Obrázek k č.19: Pohled na přední stranu a poškození Opel Zafira označeno č.2.

Obrázek č.20: Pohled na místo, kde spolujezdkyně motocyklu po nárazu byla odmrštěna do travnatého příkopu.

Obrázek č.21: Místo, kde skončila po nárazu spolujezdkyně motocyklu.

Obrázek č.22: Pohled na nehodové postavení Opel Zafira a motocyklu Suzuki a na dřecí stopu označenou č.4

Obrázek č.23: Pohled na motocykl Suzuki a jeho poškození.

Dále byl na místě proveden náčrtek DN, který provedl policista na místě (viz příloha č.5) a plánek, který provedl na základě náčrtku policista na Dopravním inspektorátu (viz příloha č.6.)

Při vyšetřování dopravní nehody byla určena jako příčina vzniku dopravní nehody nepřiměřená rychlost, kdy řidič motocyklu nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména dopravně technickému stavu pozemní komunikace, svým schopnostem a vlastnostem vozidla. Bohužel u motorkářů se nejedná o neobvyklý jev a právě často v Buchlovských horách, které jsou pro ně velkým lákadlem, kde si pletou silnici I.třídy se závodní dráhou. Široké silnice a časté zatáčky a stoupání je láká k závodění i mezi sebou. Bohužel každý rok zemře v Buchlovských horách nejeden motocyklista.

Při této dopravní nehodě zemřel mladý motocyklista, který i když neznal zrádné buchlvoské kopce tak přesto jel na hranici svých možností i se svou přítelkyní a tento hazard se mu stal osudným. Dopravní nehoda ukázala, že dopravní policisté by měli být lépe proškolování pro provedení první pomocí. V současné době jsou policisté školení cca 1,5-2 hodinami za rok což je absolutně nedostatečné.

Při zásahu u této dopravní nehody si všichni členové IZS splnily své povinnosti kdy ZZS provedla lékařskou péči a zajistila transport spolujezdkyně vrtulníkem do fakultní nemocnice Brno a odvoz pro lehce zraněné do Uherskohradišťské nemocnice, HZS po té spolu-

pracovala při oživovacích pokusech u řidiče motocyklu a provedla vyproštění spolujedoucí z příkopu do sanitky tak, aby poraněná spolujedoucí při vyprošťování měla zafixovanou páteř. Dále HZS odpojila baterku v automobilu a provozní kapaliny, které se dostaly na komunikaci, byly zasypány sorbentem. Policie ČR byla na místě jako první a provedla prvotní a neodkladní úkony při DN a skupina dopravních nehod po té zadokumentovala dopravní nehodu.

Jako policista, který se osobně účastnil poskytování první pomoci a dalších prvotních úkonů na místě dopravní nehody musím konstatovat, že policisté nejsou vůbec dobře připravování na tyto situace, co se týká poskytnutí první pomoci, i když je náplň dopravního policisty velmi zaměřená na dopravní nehody, tak lekce první pomoci policisté dostávají pouze půlhodinovou přednáškou za rok sestrou z místního územního odboru. Tato příprava je velmi nedostatečná. I přes snahu řadových policistů o zlepšení dané situace, je zřejmě z důvodu nedostatku finančních možností tato situace nadále velmi špatná.

Další zlepšení, ve kterém vidím možnost zkvalitnění postupu složek IZS u DN je v častějších společných cvičení. Cvičení jsou prováděna jen velmi zřídka. Každé takové cvičení může ukázat na nedostatky, na které by složky IZS byly již při reálné dopravní nehody připraveny.

Práce Hasičů, Záchranářů ani Policistů není vůbec jednoduchá, při zásahu u DN jsou pod velkým psychickým tlakem. Bohužel se stávají dopravní nehody, při kterých zranění velmi naříkají, hledají své blízké, kteří jsou již třeba i po smrti a co je nejhorší, při dopravních nehodách přicházejí o život i děti. I přes všechnu tuto velmi silnou psychickou zátěž musí zůstat stále profesionály, musí se velmi přesně a rychle rozhodovat a nesmí se dopouštět i přes tento velký tlak dopouštět žádných chyb.

ZÁVĚR

Silniční doprava se stala fenoménem dneška, jen málo lidí dnes již není držitelem řidičského oprávnění a neúčastní se silniční dopravy jako řidič. Automobil se dá pořídit již za pár tisíc korun a tak se silniční automobilová doprava stala nejvyužívanější ze všech dostupných. S růstem dopravy je však spojen i nárůst dopravních nehod. Legislativně ukotvená pravidla silničního provozu jsou zaměřena především na ochranu účastníků silničního provozu, avšak pro řadu řidičů jsou pouhou literou a nedodržují je.

Bohužel tato nekázeň řidičů má negativní výstupy v podobě dopravních nehod, které mají fatální následky jak na materiálních škodách, tak na zdraví osob a lidských životech.

Integrovaný záchranný systém ČR se v praxi ukazuje jako nenahraditelný prostředek při záchranných a likvidačních pracích. Hasičský záchranný sbor, který je hlavním pilířem integrovaného záchranného systému, plní při dopravní nehodě důležitou roli od vyprošťovacích prací, hašení hořících vozidel, zabránění úniku nebezpečných látek až po práce likvidační. Zdravotní záchranná služba provádí velmi důležitou a kvalifikovanou práci a to je přednemocniční péče a převoz zraněných do nemocničních zařízení. Policie ČR při dopravní nehodě v silničním provozu má za úkol důkladné vyšetření dopravní nehody, určení viníka a zadokumentování dopravní nehody.

Dopravní nehody v silničním provozu mají tragické následky, které velmi zasahují do života jejich účastníků Všechny tři základní složky IZS jsou pro záchranu lidského života a zdraví při dopravní nehodě nenahraditelné, bez koordinovaného postupu těchto složek by následky dopravních nehod byly ještě tragičtější.

.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

[1] Jan Chmelík a kolektiv. *Dopravní nehody.* Plzeň,Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0

[2] Judr. Tomáš Beran. *Dopravní nehody – Právní rádce pro každého řidiče*. Brno, Nakladatelství Computer Press,a.s. 2007. 177 s.ISBN 978-80-251-1791-0

[3] Judr. Jan Chmelík. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*.Praha, Ministerstvo vnitra ČR, odbor person. práce a vzdělávání PČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku 1998. 88 s.

[4] Zákon č.361/2000 Sb. *O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*

[5] Zákon č. 239/2000 Sb., *o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů,* v platném znění

[6] Zákon č. 273/2008 Sb., *o policii České republiky*, v platném znění

[7] Zákon č. 238/2000 Sb., *o hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů*, v platném znění

[8] Zákon č. 374/2011 Sb., o *zdravotnické záchranné službě*, v platném znění

[9] Zákon č. 200/1900 Sb. *o přestupcích*

[10] Katalog typových činností integrovaného záchranného systému - Typová činnost složek IZS STČ – 08/IZS při společném zásahu u dopravní nehody

[11] Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu – Dopravní nehody s velkým počtem zraněných osob

[12] Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu – Odstraňování následků dopravních nehod na pozemních komunikacích

[13] http://www.hzscr.cz/clanek/moduly-vzdelavaci-texty.aspx - Modul I

[14] Miroslav Hirt, Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství, Praha, Grada, 2012, 160s, ISBN 978-80-247-4308-0

[15] www.ibesip.cz

[16] http://www.uamk.cz/eurorap/item/1337-alkohol-4974-nehod.

[17] http://www.hzscr.cz/clanek/zakladni-poslani-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr-224110.aspx

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČR Česká republika

IZS Integrovaný záchranný systém

HZS Hasičský záchranný sbor

ZZS Zdravotnická záchranná služba

PČR Policie ČR

DI Dopravní inspektorát

DN Dopravní nehoda

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č.1: *Nehodovost v ČR za roky 2011 a 2012* [Zdroj: vlastní]……. 59

Obrázek č.2: *Nehodovost ve Zlínském kraji za roky 2011 a 2012* [Zdroj: vlastní……. 60

Obrázek č.3: *Deset nejčastějších příčin Dopravních nehod v ČR* [Zdroj: vlastní]……..60

Obrázek č.4: *Zavinění a příčiny dopravních nehod ve Zlínském kraji v roce 2012 a v porovnání s rokem 2011* [Zdroj: vlastní]……..61

Obrázek č.5: *Účastníci dopravních nehod ve Zlínském kraji v roce 2012- dle druhu vozidla* [Zdroj: vlastní]……..62

Obrázek č.6: *Účastníci dopravních nehod ve Zlínském kraji v roce 2012- dle věku pachatele* [Zdroj: vlastní]……..62

Obrázek č.7: *Dopravní nehody s účastí chodců ve Zlínském kraji v roce 2012* [Zdroj: vlastní]…….....63

Obrázek č.8: *Dopravní nehody a následky u cyklistů ve Zlínském kraji v roce 2012* [Zdroj: vlastní]……..63

Obrázek č.9: *Kategorie osoby,které přišly o život při dopravní nehodě* [Zdroj: vlastní]….64

Obrázek č.10: *Porovnání usmrcených osob dle měsíce* [Zdroj: vlastní]……..65

Obrázek č.11: *Porovnání usmrcených osob dle dnů v* roce [Zdroj: vlastní]…… 65

Obrázek č.12: *Rozbor dopravních nehod ve Zlínském kraji dle času v roce 2012* [Zdroj: vlastní]…….. …….. 66

Obrázek č.13: *Požití alkoholu při dopravních nehodách ve Zlínském kraji v roce 2012 dle času* [Zdroj: vlastní]……. 66

Obrázek č.14: *Časový úsek ve kterých se stávají ve Zlínském kraji dopravní nehody* [Zdroj: vlastní]…….67

Obrázek č.15: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR]……. 70

Obrázek č.16: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] …….70

Obrázek č.17: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] …….70

Obrázek č.18: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] …….70

Obrázek č.19: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] …….70

Obrázek č.20: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] …….70

Obrázek č.21: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] 71

Obrázek č.22: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] 71

Obrázek č.23: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] 71

Obrázek č.24: *Fotodokumentace DN* [Zdroj: PČR] 71

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č.1 - Alkoholový tester Dräger Alcotest 7510

Příloha č.2 - Detekční trubičky Altest

Příloha č.3 - Drugwipe 5+

Příloha č.4 - Záznam o dopravní nehodě sepsaný řidiči na místě.

Příloha č.5 – Náčrtek provedený na místě dopravní nehody

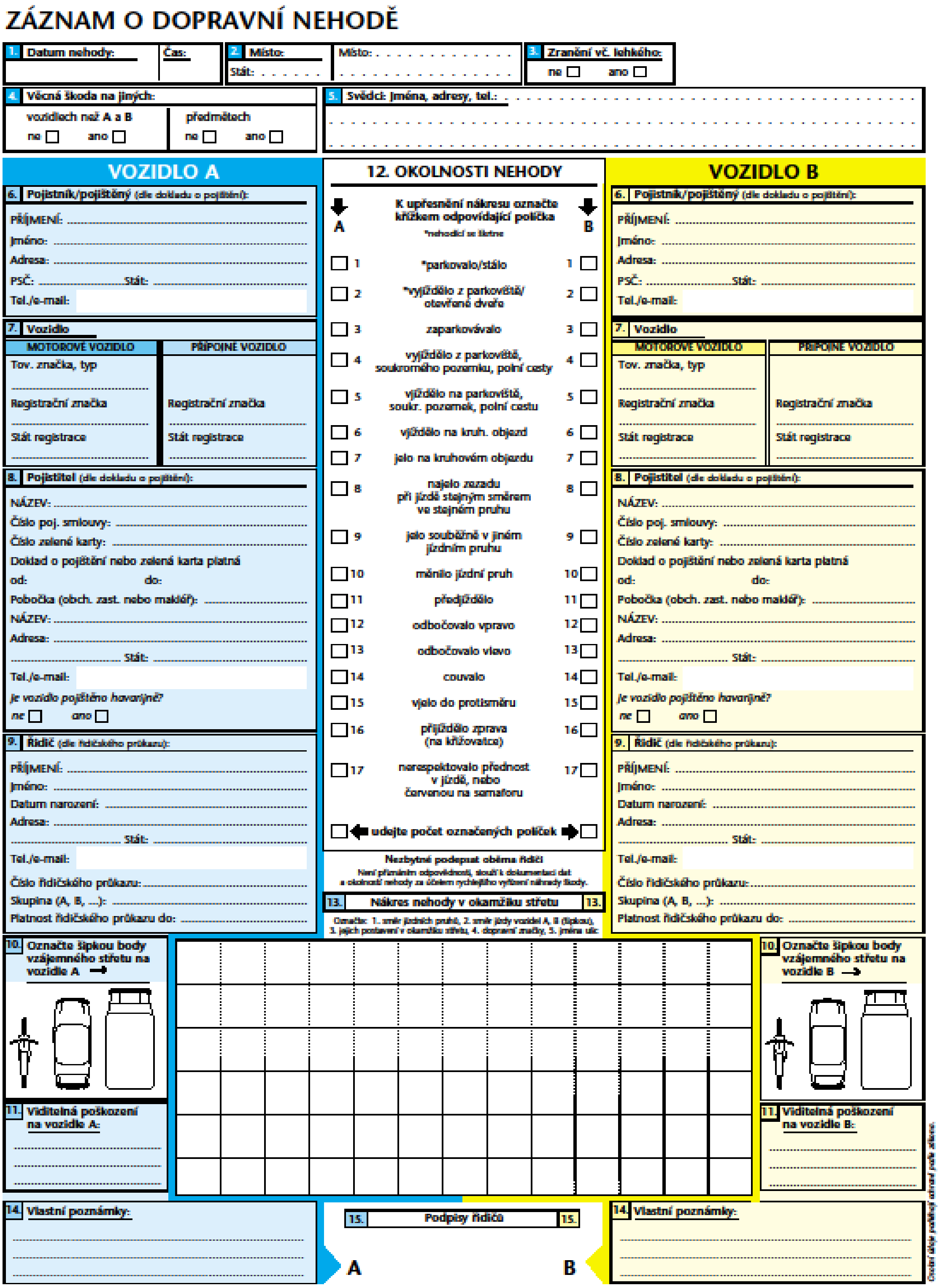
Příloha č.6 – Plánek dopravní nehody

PŘÍLOHA Č. I: ALKOHOLOVÝ TESTER DRÄGER ALCOTEST 7510

PŘÍLOHA Č. II: DETEKČNÍ TRUBIČKY ALTEST

PŘÍLOHA Č. III: DRUGWIPE 5+

PŘÍLOHA Č. IV: ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ SEPSANÝ ŘIDIČI NA MÍSTĚ.



ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

1. Datum nehody: Čas:
2. Místo: Stát: Místo:
3. Zranění vč. lehkého: ne ☐ ano ☐
4. Věcná škoda na jiných: vozidlech než A a B ne ☐ ano ☐ předmětech ne ☐ ano ☐
5. Svědci: jména, adresy, tel.:

VOZIDLO A

6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: Jméno: Adresa: PSČ: Stát: Tel./e-mail:
7. Vozidlo – MOTOROVÉ VOZIDLO: Tov. značka, typ; Registrační značka; Stát registrace – PŘÍPOJNÉ VOZIDLO: Registrační značka; Stát registrace
8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: Číslo poj. smlouvy: Číslo zelené karty: Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: do: Pobočka (obch. zast. nebo makléř): NÁZEV: Adresa: Stát: Tel./e-mail: Je vozidlo pojištěno havarijně? ne ☐ ano ☐
9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: Jméno: Datum narození: Adresa: Stát: Tel./e-mail: Číslo řidičského průkazu: Skupina (A, B, …): Platnost řidičského průkazu do:
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A →
11. Viditelná poškození na vozidle A:
14. Vlastní poznámky:

12. OKOLNOSTI NEHODY

K upřesnění nákresu označte křížkem odpovídající políčka (*nehodící se škrtne)

A		B
☐ 1	*parkovalo/stálo	1 ☐
☐ 2	*vyjíždělo z parkoviště/ otevřené dvoře	2 ☐
☐ 3	zaparkovávalo	3 ☐
☐ 4	vyjíždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty	4 ☐
☐ 5	vjíždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní cestu	5 ☐
☐ 6	vjíždělo na kruh. objezd	6 ☐
☐ 7	jelo na kruhovém objezdu	7 ☐
☐ 8	najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	8 ☐
☐ 9	jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	9 ☐
☐ 10	měnilo jízdní pruh	10 ☐
☐ 11	předjíždělo	11 ☐
☐ 12	odbočovalo vpravo	12 ☐
☐ 13	odbočovalo vlevo	13 ☐
☐ 14	couvalo	14 ☐
☐ 15	vjelo do protisměru	15 ☐
☐ 16	přijíždělo zprava (na křižovatce)	16 ☐
☐ 17	nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu	17 ☐
☐	udejte počet označených políček	☐

Nezbytné podepsat oběma řidiči
Není přiznáním odpovědnosti, slouží k dokumentaci dat a okolností nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

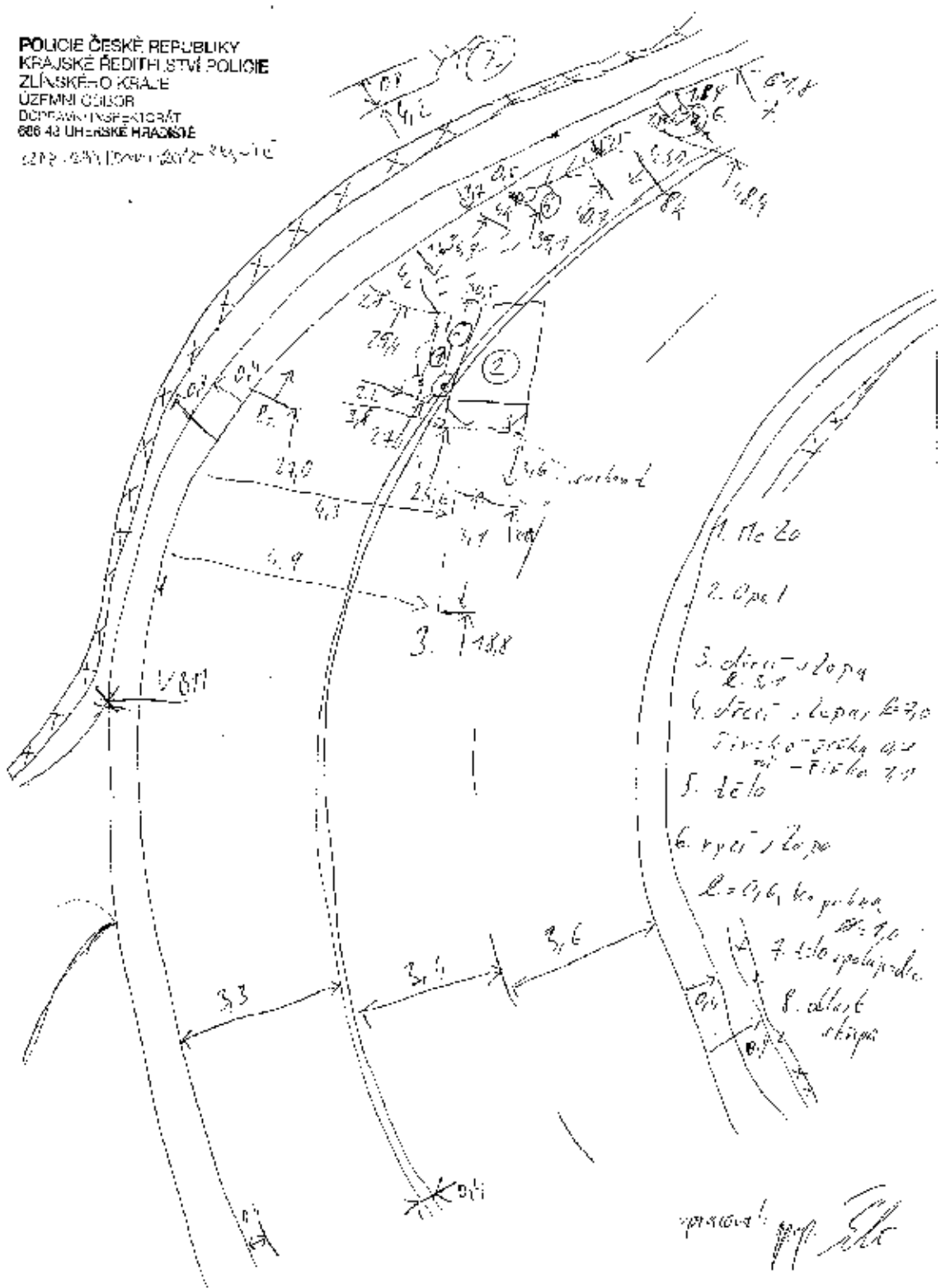
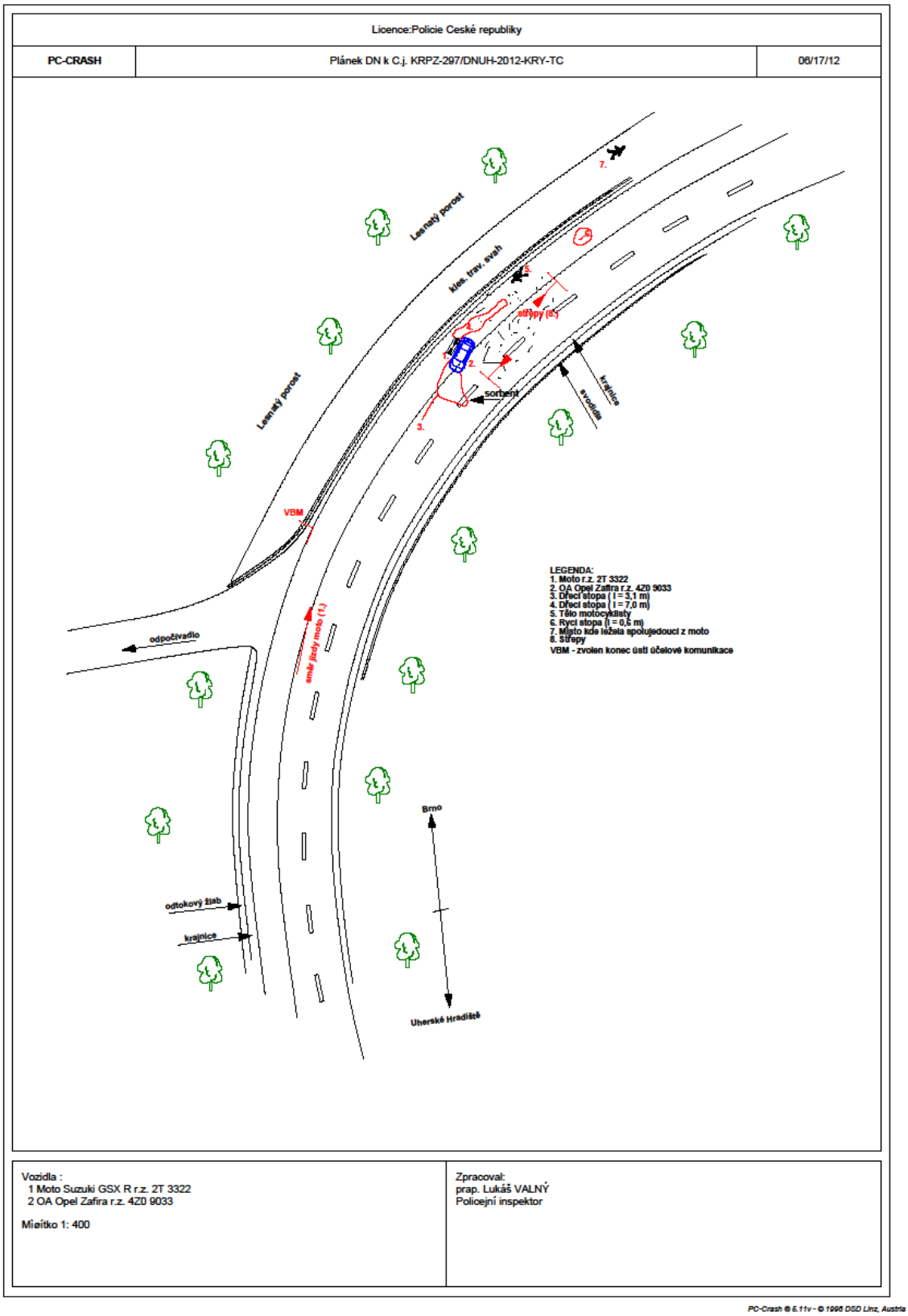
13. Nákres nehody v okamžiku střetu
Označte: 1. směr jízdních pruhů, 2. směr jízdy vozidel A, B (šipkou), 3. jejich postavení v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic

15. Podpisy řidičů
A B

VOZIDLO B

6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: Jméno: Adresa: PSČ: Stát: Tel./e-mail:
7. Vozidlo – MOTOROVÉ VOZIDLO: Tov. značka, typ; Registrační značka; Stát registrace – PŘÍPOJNÉ VOZIDLO: Registrační značka; Stát registrace
8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: Číslo poj. smlouvy: Číslo zelené karty: Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: do: Pobočka (obch. zast. nebo makléř): NÁZEV: Adresa: Stát: Tel./e-mail: Je vozidlo pojištěno havarijně? ne ☐ ano ☐
9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: Jméno: Datum narození: Adresa: Stát: Tel./e-mail: Číslo řidičského průkazu: Skupina (A, B, …): Platnost řidičského průkazu do:
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B →
11. Viditelná poškození na vozidle B:
14. Vlastní poznámky:

PŘÍLOHA Č. V: NÁČRTEK PROVEDENÝ NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY



PŘÍLOHA Č. VI: PLÁNEK DOPRAVNÍ NEHODY