

Organizace složek IZS u zásahu při dopravní nehodě

Renáta Divoká

Bakalářská práce
2014



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: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Renáta Divoká**
Osobní číslo: **L11194**
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Organizace složek IZS u zásahu při dopravní nehodě**

Zásady pro vypracování:

1. Provedte literární rešerše na zadané téma
2. Analyzujte činnost IZS v oblasti dopravní nehodovosti a vymezte pojem dopravní nehoda
3. Uvedte a analyzujte modelový případ
4. Vyhodnoťte organizaci složek IZS a jejich činnost při dopravní nehodě
5. Určete a charakterizujte možná rizika. Navrhněte opatření na snížení rizik v této oblasti.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

[1] BRÁZDA, Jan. Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy). Praha: Police History, 2008. ISBN 978-80-86477-44-2.

[2] SMETANA, Marek, KRATOCHVÍLOVÁ, Danuše. Integrovaný záchranný systém a jeho složky. Ostrava: Ostravská univerzita, 2007. ISBN 978-80-7368-337-5.

[3] BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.

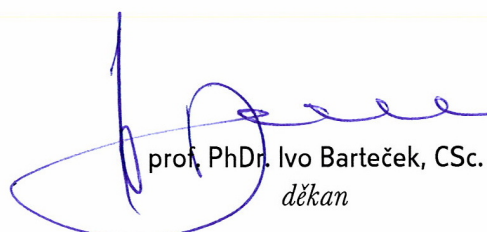
Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Zdeněk Šafařík, Ph.D.**
Ústav ochrany obyvatelstva

Datum zadání bakalářské práce: **21. února 2014**

Termín odevzdání bakalářské práce: **9. května 2014**

V Uherském Hradišti dne 21. února 2014


prof. PhDr. Ivo Barteček, CSc.
děkan




doc. PhDr. Ferdinand Mazal, 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 užit 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 22.4.2014


.....
podpis studenta/ky

ABSTRAKT

Předkládaná bakalářská práce na téma organizace složek IZS u zásahu při dopravní nehodě pojednává o problematice dopravních nehod a zabývá se dopravní nehodovostí, silniční dopravní nehodovostí, pozemními komunikacemi a v neposlední řadě místem dopravní nehody a vyšetřováním. Dále je v teoretické části zpracován bližší pohled na složky IZS. Praktická část bakalářské práce se zabývá analýzou dopravní nehodovosti na území ČR a detailněji ve Zlínském kraji. V modelovém příkladu je znázorněna vybraná dopravní nehoda ve Zlínském kraji a následný rozbor činností složek IZS na místě dopravní nehody. Jako závěr práce je uveden způsob minimalizace rizik v uvedené oblasti.

Klíčová slova: doprava, dopravní nehoda, IZS

ABSTRACT

Bachelor's thesis of the topic: An Organization of the IRS Components in an Intervention during the Traffic Accident is about problems of the traffic accidents and it deals with traffic accident rate, road accident rate, roads and also with the place of the traffic accident and investigation of it. Further the thesis gives the closer view on segments of IRS. Practical part of the thesis is interested in analysis of traffic accident rate in the Czech Republic, in detail in the Zlín region. The model example represents one concrete traffic accident in the Zlín region and result analysis of activities of segments of IRS. The end belongs to way how to minimize risks in the above mentioned sphere.

Keywords: traffic, traffic accident, IRS.

Děkuji RNDr. Zdeňku Šafaříkovi, Ph.D., za konzultace, rady a připomínky, které mi během psaní bakalářské práce poskytl.

Dále bych chtěla poděkovat npor. Mgr. Zdeňku Kašpaříkovi z dopravního inspektorátu Uherské hradiště za cenné rady a materiály, které mi poskytl ke zpracování praktické části bakalářské práce.

OBSAH

ÚVOD	9	
I	TEORETICKÁ ČÁST	11
1	SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA	12
1.1	DOPRAVA	12
1.2	SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA.....	13
1.3	POZEMNÍ KOMUNIKACE	15
1.3.1	Dálnice	15
1.3.2	Silnice.....	15
1.3.3	Místní komunikace.....	16
1.3.4	Účelová komunikace	16
1.4	MÍSTO NEHODY	17
1.4.1	Ohledání místa dopravní nehody	18
1.5	ČINNOST PO NÁVRATU VÝJEZDOVÉ SLUŽBY Z MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY	21
1.6	ZVLÁŠTNOSTI POSTUPU ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	22
2	INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM	23
2.1	ZÁKLADNÍ SLOŽKY IZS	24
2.1.1	Hasičský záchranný sbor a jednotky požární ochrany	24
2.1.2	Zdravotnická záchranná služba	25
2.1.3	Policie České republiky.....	27
2.2	OSTATNÍ SLOŽKY IZS.....	29
II	PRAKTICKÁ ČÁST	30
3	CÍLE A METODIKA	31
3.1	CÍL PRÁCE	31
3.2	METODY VYUŽÍVANÉ PŘI ZPRACOVÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	31
4	ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI	32
4.1	ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA ÚZEMÍ ČR	32
4.2	PŘEHLED DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA ÚZEMÍ ČR ZA POSLEDNÍCH 10 LET	33
4.3	DOPRAVNÍ NEHODY ZA ROK 2013.....	34
4.3.1	Přehled nehod zaviněných pod vlivem alkoholu za rok 2013.....	35
4.4	ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI VE ZLÍNSKÉM KRAJI	38
5	MODELOVÝ PŘÍKLAD	40
5.1	POPIS STOP POLICIÍ ČR.....	44
5.2	UČINĚNÁ OPATŘENÍ POLICIÍ ČR.....	47
6	HODNOCENÍ ORGANIZACE ČINNOSTI SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ	48

6.1	CHARAKTERISTIKA RIZIK PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH.....	53
6.2	NÁVRH OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ RIZIK V TÉTO OBLASTI.....	57
6.2.1	BESIP – Ministerstvo dopravy ČR a PČR.....	57
6.2.2	Dopravní výchova v předškolním věku	59
6.2.3	Dopravní výchova ve školním věku.....	60
	ZÁVĚR.....	62
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	64
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ	67

ÚVOD

Počátky dopravy můžeme zkoumat již od počátků vzniku lidské společnosti. Samotný počátek dopravy lze pozorovat již při pěší dopravě, při které člověk přenášel břemena z původního místa do předem určeného místa. Co se týká pozemní dopravy, její rozvoj velmi omezovaly stezky a neupravené polní cesty, proto postupem času a vývojem došlo k výstavbě prvních silnic a cest. Doprava byla a již od dávné historie je přirozenou součástí civilizačního rozvoje. K rozvoji dopravy velkou mírou přispěly především objevení kola, postroje pro zvířata, vynalezení parního stroje a vynález prvního spalovacího motoru. Po velkém zlomu, tzv. průmyslové revoluci, došlo k rozmachu modernizace dopravy. Velkou měrou se rozvinul vývoj dopravy, byly konstruovány nové typy dopravních prostředků, které čím dál více usnadňovaly veškerou dopravu.

V současné době doprava zažívá svůj vrchol, existují husté dopravní sítě a bez dopravních prostředků si lidé nedokážou představit svůj každodenní život. Skutečnost, že je v České republice registrováno necelých 4 800 000 osobních automobilů na 10 500 000 obyvatel republiky, vypovídá mnohé. Problematika dopravních silničních nehod se týká každého z nás, jelikož všichni dennodenně využíváme dopravu k přemísťování se do školy, zaměstnání či jiných námi vytyčených cílů. Pokrok ve vývoji automobilů má bohužel i své stinné stránky. V oblasti silničního provozu se automobily s vyšší rychlostí a výkonem stávají velkým nebezpečím.

Hlubková analýza dopravních nehod je nástroj sloužící k poznání příčin a důsledků dopravních nehod. Prostřednictvím analýzy získáváme důležité informace, které nám mohou pomoci při prevenci a snižování počtu dopravních nehod a jejich následků. Výsledky uvedených analýz jsou potřebným zdrojem informací pro odvětví automobilové techniky, přes zvyšování kvality až po formování osobnosti řidiče. Důležitým faktem je, že rostoucí mobilita obyvatelstva vyvolává řadu problémů a nejasností v oblasti životního prostředí, zdraví a života populace.

Kvalitní dopravní infrastruktura je základem k bezpečné dopravní situaci. Kvalitní stav vozovek, mostů a tunelů patří k neodmyslitelným bezpečnostním prvkům dopravních komunikací. Bohužel realita je v dnešní době jiná, což vede ke zhoršeným podmínkám a vyšší možnosti vzniku dopravních nehod. Nepřiměřená rychlost, nízký věk řidiče, málo naježděných kilometrů a rychlý automobil jsou v dnešní době nejrizikovější skupinou. Jenom správná prevence a ukázněnost řidičů mohou pomoci k eliminaci množství dopravních nehod.

Z výše uvedených důvodů se v praktické části bakalářské práce věnuji teoretické problematice silničních dopravních nehod, které mohou pomoci k bližšímu pochopení tohoto obsáhlého tématu.

V teoretické části bakalářské práce vymezuji základní pojmy, především se jedná o dopravu, dopravní komunikace a silniční dopravní nehody. Jedná se o obecný úvod do problematiky, která je podrobněji popsána a analyzována v praktické části. Získání kvalitních obecných informací a správné pochopení teoretického úvodu je základem pro detailnější náhled do problematiky a následné praktické využití nabytých poznatků v praxi.

V praktické části bakalářské práce se zabývám konkrétní analýzou dopravní nehodovosti v České republice za posledních deset let. Jedná se o analýzu vývoje počtu dopravních nehod, počtu usmrčených a zraněných osob při nehodách. Bohužel uvedené statistiky nejsou moc příznivé. I přes snižující se počet dopravních nehod je Česká republika velmi rizikovou lokalitou v uvedeném směru, ve kterém se i negativně vyvíjí. V evropském srovnání se naše země drží na nejvyšších příčkách dopravní nehodovosti a počtu usmrčených osob v přepočtu na jeden milion obyvatel. Abychom snížili počet dopravních nehod na evropskou úroveň, je před naší zemí ještě velký kus práce spočívající v prevenci a minimalizaci silničních dopravních nehod.

Na modelovém příkladu detailně znázorňuji a popisuji skutečnou dopravní nehodu a na uvedeném příkladu se snažím blíže vysvětlit podstatu a závažnost dopravních nehod. Ve velkém počtu případů se jedná o mimořádné události, které ohrožují zdraví, životy či bezpečnost zúčastněných osob. K činnostem směřujícím ke snížení následků dopravních nehod a eliminaci jejich následků je určen systém složek IZS. Ne každý z nás si totiž dokáže představit všechny úkony a činnosti všech zúčastněných složek při zásahu u dopravní nehody. I přes skutečnost, že v dnešní době má snad každý z nás zkušenost s dopravní nehodou, tak povědomí o všech skutečnostech a možnostech si může každý z nás rozšířit a zdokonalit. Praktická část práce dále zahrnuje i následné řešení, možnosti eliminace a snižování počtu dopravních nehod. Část práce se věnuje prevenci a eliminaci rizik již od výchovy dětí v mateřské škole přes kampaně, projekty a výstupy činností pověřených institucí.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA

Lidstvo cestuje odedávna. Cílem cestování je vždy nějaký praktický důvod. Jedni cestují za prací, jiní cestují za učením. Avšak všichni lidé cestují za poznáním. Člověk je od přírody zvědavý a rád poznává nové prostředí, lidi, kultury, a k tomu, aby dosáhl nových zkušeností, mu slouží dopravní prostředky, bez kterých se v současné době neobejde.

1.1 Doprava

Jedna z mnoha definic dopravy zní: „Doprava může být charakterizována jako záměrné a organizované přemísťování osob a věcí prostřednictvím dopravních prostředků po předem určených dopravních cestách.“ [2] Odvětví dopravy představuje nezanedbatelnou část ekonomiky a na základě rozsahu a podstaty v národním hospodářství je považováno za rovnocenné průmyslu a zemědělství.

Základními složkami dopravy jsou:

- dopravní prostředky
- dopravní cesty
- dopravní zařízení

Doprava se člení na šest základních odvětví:

- železniční
- automobilová
- námořní
- vnitrozemská vodní
- letecká
- potrubní

Podle kapacity dopravních prostředků je dělení dopravy následovné:

- individuální
- hromadná

Dále můžeme dopravu dělit takto:

- mezinárodní
- vnitrostátní

Během cestování však dochází i k nehodám, o čemž bude pojednávat následující kapitola.

1.2 Silniční dopravní nehoda

Za dopravní nehodu se nepovažují nehody, během kterých dojde k poškození nebo škodě na vozidle, zranění nebo usmrcení osoby bez přímé souvislosti s provozem vozidla na pozemní komunikaci. Pouze naplnění všech skutkových podstat definice dopravní nehody znamená, že se jedná opravdu o dopravní nehodu. Nejčastějším druhem dopravních nehod je silniční dopravní nehoda. Přičemž tato bakalářská práce bude věnována především tomuto typu dopravních nehod.

Publikace *Fenomén silniční dopravní nehody*, jejímž autorem je policejní expert Jan Brázda, definuje silniční dopravní nehodu jako: Silniční dopravní nehoda je událost v provozu na pozemní komunikaci, např. 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. [1]

Dále můžeme silniční dopravní nehodu charakterizovat jako výsledek střetu dopravních prostředků bez ohledu na skutečnost, zda je uvedený druh prostředku poháněn motorem či nikoli.

Kromě toho můžeme tvrdit, že silniční dopravní nehoda:

- vznikla v silničním provozu na veřejné komunikaci,
- je událostí nezamýšlenou a nepředvídanou, avšak předvídatelnou,
- způsobila škodlivé následky na životech a zdraví účastníků události,
- způsobila majetkovou újmu fyzické nebo právnické osobě bez rozdílu zda v soukromém nebo veřejném sektoru.

Na základě výše uvedeného vyplývá tato definice silniční dopravní nehody: Jedná se o neúmyslnou a společensky škodlivou událost, nezaviněnou nebo zaviněnou nedbalostním jednáním; událost, ke které dojde při provozu na veřejných komunikacích, a je událostí

nezamýšlenou, nepředvídanou avšak předvídatelnou, která má za následek smrt osoby, zranění nebo hmotnou škodu. [2]

Stupeň a závažnost nebezpečí silniční dopravní nehody lze dokumentovat prostřednictvím statistik, které se rok od roku zvyšují a to jak v oblasti usmrcených osob, tak v oblasti zraněných osob. Podle statistik tvoří největší skupinu řidiči osobních automobilů. Je známo, že přibližně 98 % řidičů během svého života způsobí minimálně jednu dopravní nehodu. Rovněž je známá i skutečnost, že 1 % řidičů během své řidičské praxe zavíní více než 3 dopravní nehody. Silniční dopravní nehoda se z důvodu zásadních dopadů většinou na všechny účastníky nehody a z důvodů časté existence hmotných škod na soukromém i veřejném majetku řadí mezi události velmi závažné.

Je zřejmé, že dopravní nehoda je výsledkem celé řady zřejmých či skrytých příčin, které se v určitém okamžiku vzájemně protnou. Pokud by jediná z příčin v určitém časovém úseku nenastala, s největší pravděpodobností by k dopravní nehodě nedošlo. Každá silniční dopravní nehoda má svou logiku, nelogická dopravní nehoda nemůže nastat.

Silniční dopravní nehody můžeme rozdělit takto:

- havárie – jedná se o událost, kdy se dopravní nehody zúčastnilo pouze jedno vozidlo (např. situace, kdy řidič automobilu dostane smyk na vozovce, vjede do příkopu a převrátí se na střechnu),
- srážky – střet vozidla s jedním nebo více vozidly, které jsou účastníky dopravního provozu (např. srážka čelní, boční nebo zadní),
- jiné nehody – nejedná se o nehodu v pravém slova smyslu. Mluvíme o vzniku škody na majetku, ke které došlo nezaviněným jednáním účastníka silničního provozu (např. zranění při prudkém brzdění vozidla).

V publikaci *Dopravně bezpečnostní činnost* je dělení silniční dopravní nehody podle způsobu řešení následovné:

- dopravní nehody ukončené blokovým řízením, které splňují podmínky umožňující jejich následného řešení na místě jako dopravních přestupků,
- dopravní nehody, které na základě jejich závažnosti nelze projednat na místě. [4]

Silniční dopravní nehody se odehrávají na pozemních komunikacích.

1.3 Pozemní komunikace

Členění, typologii a charakteristiku pozemních komunikací upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. [4]

Pozemní komunikace je úsek nebo cesta určená k užití vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí následovně:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace.

O skutečnosti, do které kategorie je zařazena příslušná pozemní komunikace rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího dopravního významu, stavebně technického vybavení a mnoha dalších okolností. Silniční správní úřad taktéž rozhoduje o změně kategorie.

1.3.1 Dálnice

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích § 4 udává, že:

(1) Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

(2) Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. [9]

1.3.2 Silnice

(1) Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

(2) Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

(3) Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. [9]

1.3.3 Místní komunikace

Dle § 6 téhož zákona je pro místní komunikaci charakteristické:

(1) Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

(2) Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní místní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

(3) Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- a) místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace,
- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

(4) Prováděcí předpis blíže vymeze znaky pro rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd. [9]

1.3.4 Účelová komunikace

(1) Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí

s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky (dále jen PČR) upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy tím není dotčena.

(2) Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad. [9]

V případě, že dojde k silniční dopravní nehodě, musí poté proběhnout patřičné ohledání.

1.4 Místo nehody

Na ohledání a zkoumání místa nehody se podílejí skupiny dopravních inspektorátů PČR okresních ředitelství, oddělení dopravních nehod dopravních inspektorátů PČR městských ředitelství a oddělení dopravních nehod Dopravního inspektorátu hlavního města Prahy. V neposlední řadě taktéž dálniční oddělení PČR správ krajů.

Typické znaky místa dopravní nehody:

- jedná se především o nedbalostní delikty,
- typickým místem pro dopravní nehodu je místo s hustým provozem,
- na místě se většinou nacházejí osoby, kterým je potřeba poskytnout první pomoc,
- pachatel obvykle zůstává na místě nehody,
- na prvním místě při ohledávání místa dopravní nehody je nutno zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemní komunikaci,
- důležité je i důkladné a včasné zajištění stop silničních dopravních nehod; tyto stopy a důkazy mohou být neúmyslně znehodnoceny činností složek IZS při zásahu u nehody,

- pachatel se může pokusit ovlivňovat svědky,
- prostředkem páčání úmyslného či neúmyslného trestného činu je nejčastěji motorové vozidlo.

1.4.1 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody můžeme charakterizovat jako nejdůležitější úkon, neboť se jím zajišťují veškeré důkazy vztahující se k nehodě. Prostřednictvím těchto důkazů poté třetí osoby (např. soudci) rozhodují o zavinění či nezavinění dopravní nehody a výsledku rozhodnutí. Důkladné ohledání místa, následné zjišťování, zajišťování a vyhodnocování stop může velmi výrazně pomoci v průběhu vyšetřování. Zajišťují se především stopy, jako příčiny vzniku dopravní nehody, podíl jednotlivých účastníků na zavinění dopravní nehody a způsobnost vozidel a řidičů k provozu na pozemních komunikacích.

Cílem ohledání je:

- zajištění stop a ostatních důkazů,
- objasnění vzniku a průběhu události,
- určení a odhalení pachatele,
- získání informací a poznatků od účastníků a svědků dopravní nehody.

Fáze ohledání:

Ohledání místa dopravní nehody probíhá většinou ve více fázích, které budou v této části práce podrobněji definovány.

Nejdříve probíhá orientační ohledání. Orientační ohledání se provádí především pohledem, pozorováním a zásadně se s ničím nesmí pohybovat. Vyhledávají se především předměty a stopy, které se označí čísly a následně se provede fotografická dokumentace a video dokumentace. Dále se poté provádí detailní ohledání.

Detailní ohledání navazuje na orientační ohledání. Při detailním ohledání pověřené osoby detailně ohledávají a zkoumají stopy a předměty, se kterými už mohou manipulovat a přemísťovat je. Je nutné určit rozsah a způsob ohledání. V této části mohou pověřené osoby např. odebírat vzorky z biologických materiálů apod.

Jako poslední část je zařazena závěrečná fáze ohledání. Prostřednictvím této fáze vyhodnocujeme postupy a výsledky ohledání místa činu. Příslušný pracovník sepisuje protokol o ohledání, seznam zajištěných věcí a vypracování plánek. Závěrem se provede kontrola, zda ohledání proběhlo kompletně a nebylo nic opomenuto.

Nejdůležitější zásadou pro práci na místě je dodržování zákonnosti a objektivita. Důkladné zajištění stop a důkazů, které usvědčují viníka nehody a svědčí ve prospěch ostatních bezúhonných účastníků dopravní nehody. [5] Osoba pověřená ohledáním místa dopravní nehody, tedy policista, musí být aktivním řidičem, aby znal jednotlivé funkce automobilu, a především musí detailně znát pravidla silničního provozu. Navíc by měl umět zpracovat náčrt dopravní nehody a fotodokumentaci. Dále jsou u policisty nezbytné znalosti zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Místo dopravní nehody zahrnuje především místo, kde se stala dopravní nehoda, ale i přilehlé okolí, kde např. mohou být střepy, části automobilů apod. U velkých dopravních nehod je důležitá organizační schopnost policisty.

Po provedení prvotních a neodkladných úkonů se místo dopravní nehody, věci, zúčastněné osoby a vozidla podrobně ohledají.

Účelem ohledání je:

- zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody,
- zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky dopravní nehody. [4]

K nejdůležitějším skutečnostem při ohledání místa dopravní nehody patří níže uvedené skutečnosti:

- dopravní situace na místě dopravní nehody (např. okolí místa dopravní nehody, přehlednost, umístění dopravních značek, jejich viditelnost čitelnost aj.),
- povětrnostní podmínky a jiné okolnosti na místě dopravní nehody (např. viditelnost, déšť, stíny, oslnění, směr větru aj.),
- stopy na místě a v okolí dopravní nehody, poloha vozidel, předmětů, usmrcených osob,

- technický stav dopravních vozidel na místě dopravní nehody včetně jejich konečného stavu po dopravní nehodě (poloha vozidla a jeho prvků, charakter poškození),
- stav účastníků dopravní nehody.

Po skončení procesu ohledání místa dopravní nehody musí výjezdová služba uskutečnit taková opatření, která zabezpečí plynulost a bezpečnost silničního provozu. Je nepřijatelné, aby došlo k ohrožení bezpečnosti dopravy v blízkosti silniční dopravní nehody, jedná se o zajištění a odstranění překážek, částí automobilů a dopravních prostředků, poškození vozovky a dopravního značení, které by ohrožovalo dopravu. O ukončení šetření dopravní nehody informuje výjezdová služba příslušné oddělení PČR.

Následně je proveden náčrt dopravní nehody. V něm jsou především znázorněny polohy vozidel, těl, stop a předmětů na vozovce. Na místě dopravní nehody musí být vždy provedena fotodokumentace nebo videozáznam. Policista provede potřebné šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání dopravní nehody a učiní veškeré úkony a skutečnosti k zajištění důkazů nezbytných pro pozdější šetření dopravní nehody a prokazování viny příslušnými orgány.

Ohledáním místa dopravní nehody šetření nekončí. Po návratu z místa dopravní nehody musí proběhnout činnosti, které budou popsány v následující kapitole.

1.5 Činnost po návratu výjezdové služby z místa dopravní nehody

Bezprostředně po příjezdu je výjezdová služba povinna zdokumentovat dopravní nehodu na místě nehody. Po návratu z místa dopravní nehody musí výjezdová služba:

- nahlásit dopravní nehodu na operační středisko policie,
- zaevidovat dopravní nehodu do Knihy dopravních nehod,
- zabezpečit vyrozumění pozůstalých nebo příbuzných o tom, kde se nacházejí usmrčené nebo zraněné osoby,
- vyplnit Protokol o nehodě v silničním provozu,
- vyplnit Formulář evidence nehod v silničním provozu,
- na základě náčrtu z místa dopravní nehody vyhotovit plánec místa dopravní nehody. Následně se náčrt založí do opisu spisu; k Protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním, k Záznamu o dopravní nehodě v silničním provozu s projednáním, k Záznamu o dopravní nehodě zaviněné zvěří nebo k Záznamu o poškození čelního skla stačí přiložit negativ,
- založit fotodokumentaci,
- zpracovat upozornění na nedostatky zjištěné při dopravní nehodě,
- zaslat oznámení pojišťovnám,
- v případě nepředložení dokladu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla postupuje policie podle právního předpisu,
- vyrozumět správce komunikace o případném poškození vozovky, dopravního zařízení nebo dopravního značení následkem dopravní nehody a provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost silničního provozu,
- zaznamenat účinná opatření do Protokolu o nehodě v silničním provozu.

Zabezpečené vozidla, náklad nebo jiné věci na místě dopravní nehody výjezdová služba nebo policista předá majiteli nebo jiné oprávněné osobě. O předání je sepsán na místě dopravní nehody protokol. Přebírající osoba musí protokol při převzetí vozidla či jiné věci podepsat, jinak mu nemůže být věc předána. Záznam o předání vozidla obsahuje povinné údaje – jméno a příjmení a adresa přebírající osoby. Pokud osoba, která by automobil či jinou věc převzala, není přítomna na místě dopravní nehody, je písemně obeznámena o místu uložení a možnostech převzetí automobilu, popřípadě jiných věcí. Další postup je určen podle skutečností dle trestní odpovědnosti.

Některé dopravní nehody jsou specifické různými zvláštnostmi, které je odlišují od jiných dopravních nehod.

1.6 Zvláštnosti postupu šetření dopravních nehod

Při řešení určitých dopravních nehod se většinou s ohledem na vzniklou škodu a míru zavinění rozlišují zvláštní dopravní nehody. Mezi dopravní nehody se zvláštním postupem se řadí následující dopravní nehody:

- ukončené blokovým řízením,
- střet vozidla se zvířím,
- škodní událost,
- vozidel přepravujících nebezpečné věci v souladu s Evropskou dohodou (ADR),
- s účastí policisty, příslušníka Vězeňské služby nebo příslušníka Bezpečnostní informační služby,
- s účastí policisty povolaného ministrem vnitra k plnění úkolů v Úřadu pro zahraniční styk a informace,
- s účastí příslušníka ozbrojených sil,
- s účastí soudce,
- s účastí osoby požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva,
- s účastí poslance Parlamentu České republiky,
- s účastí cizince. [4]

2 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

Obecně platná definice charakterizuje integrovaný záchranný systém takto: „Integrovaným záchranným systémem (dále jen IZS) se podle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, rozumí koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací.“ [4]

Záchranné práce jsou popisovány jako činnosti uskutečňované k odvrácení nebo omezení přímého působení rizik vzniklých prostřednictvím mimořádné situace, zejména se jedná o ohrožení života, zdraví, majetku či životního prostředí. A dále pak činnosti vedoucí k přerušení jejich příčin, likvidační práce a činnosti k odstranění či zmírnění následků způsobených mimořádnou událostí.

Orgány pro koordinaci činností složek IZS jsou operační střediska a informační střediska, kterými jsou operační střediska hasičského záchranného sboru kraje a operační informační středisko generálního ředitelství hasičského záchranného sboru.

Operační a informační střediska IZS jsou povinna:

- přijímat a vyhodnocovat informace o mimořádné události,
- zprostředkovávat organizaci plnění úkolů ukládaných velitelem zásahu podle § 19, zákona 239/2000 Sb. odst. 3,
- plnit úkoly uložené orgány oprávněnými koordinovat záchranné a likvidační práce,
- zabezpečovat v případě potřeby vyrozumění základních i ostatních složek IZS a vyrozumění státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků podle dokumentace IZS. [6]

Integrovaný záchranný systém tvoří *základní složky IZS* a *ostatní složky IZS*, jejichž definice a prvky budou popsány v následujících dvou částech bakalářské práce.

Činnosti složek IZS jsou určeny prostřednictvím zvláštních správních předpisů. Koordinací složek IZS při společném zásahu se rozumí spolupráce všech nasazených složek při konání záchranných a likvidačních prací. Koordinace spočívá v základních činnostech všech složek dle předpisů.

2.1 Základní složky IZS

Každá složka IZS má své specifické úkoly a nasazení. Tyto složky zajišťují nepřetržitou pohotovost pro eventuální příjem ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a okamžitý výjezd k místu mimořádné události.

Mezi základní složky IZS dle § 4 Zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), řadíme následující složky:

- Hasičský záchranný sbor České republiky,
- jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- zdravotnická záchranná služba,
- Policie České republiky. [6]

2.1.1 Hasičský záchranný sbor a jednotky požární ochrany

Základním posláním Hasičského záchranného sboru ČR je chránit životy, zdraví obyvatel a majetek před požáry a mimořádnými událostmi a dále poskytovat pomoc při mimořádných událostech, ať se jedná o živelní pohromy, průmyslové havárie nebo teroristické útoky.

Hasičský záchranný sbor (dále jen HZS) byl vytvořen v roce 1995 podle zákona č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. [6]

Práce a název hasičů se dynamicky vyvíjely. Původně se jednalo o pojmenování – hasiči, následně požárníci a v dnešní době opět hasiči – záchranáři. Slovo hasič plně nevystihuje skutečnou činnost, jelikož hašení je pouze jedna část zásahové činnosti, přibližně tedy jedna třetina. K činnosti hašení požárů přibyly výjezdy k dopravním nehodám, haváriím s možností nebo únikem nebezpečných chemických látek, ekologickým haváriím, živelním pohromám (vichřice, sněhové kalamity, povodně, sesuvy půdy, zemětřesení apod.), práce na vodní hladině (profesionální potápěči PČR), práce ve výšce včetně leteckých záchranářů využívající vrtulníky, i nebezpečné mimořádné události zapříčiněné člověkem (úmyslně či neúmyslně).

HZS při své činnosti spolupracuje se správními úřady, jinými správními orgány, orgány samosprávy, fyzickými a právníckými osobami, mezinárodními organizacemi a zahraničními subjekty. Základem spolupráce je rozdělení práv a povinností při

součinnosti během provádění záchranných a likvidačních prací během mimořádné události. Se všemi subjekty je HZS oprávněn uzavírat jménem České republiky dohody upravující způsob vzájemné spolupráce a dohody bližších podmínek pro jejich činnost.

Hasičský záchranný sbor ČR v současnosti hraje hlavní roli i v přípravách státu na mimořádné události. V roce 2001 došlo ke sloučení Hasičského záchranného sboru ČR s Hlavním úřadem civilní ochrany. Od té doby má HZS ČR na starost i ochranu obyvatelstva – podobně tomu je i v některých dalších evropských státech.

Hasičský záchranný sbor tvoří:

- generální ředitelství HZS (dále jen GR HZS), které je součástí ministerstva vnitra,
- hasičské záchranné sbory krajů (celkem 14),
- Střední odborná škola PO a Vyšší odborná škola PO ve Frýdku-Místku,
- čtyři Odborná učiliště PO, a to ve Frýdku-Místku, Brně, Chomutově a Borovanech,
- Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč,
- Technický ústav PO Praha,
- Opravárenský závod Olomouc,
- Základna logistiky Olomouc. [6]

Činnosti HZS plní státní zaměstnanci v HZS, příslušníci ve služebním poměru dle zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a v neposlední řadě dobrovolní hasiči.

2.1.2 Zdravotnická záchranná služba

Záchranná služba poskytuje především odbornou přednemocniční neodkladnou péči. 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 definuje zákon č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě.

Zdravotnická záchranná služba (dále jen ZZS) zajišťuje péči o postížené na místě vzniku jejich náhlého onemocnění či úrazu a během jejich přepravy k následnému

odbornému ošetření a při jejich předání do příslušného zdravotnického zařízení.

ZZS zabezpečuje následující činnosti:

- odborný příjem, zpracování a vyhodnocování výzev a určení poskytnutí první neodkladné pomoci,
- zajištění první neodkladné pomoci na místě zásahu, při dopravě zraněného a při jeho předávání zdravotnickému zařízení k poskytnutí potřebné péče,
- přepravu raněných, nemocných či rodiček mezi zdravotnickými zařízeními,
- dopravu související s plněním úkolů transplantačního programu,
- dopravu související s předáváním raněných v zahraničí zpět do ČR,
- koordinaci spolupráce mezi praktickými lékaři a lékařskou službou první pomoci,
- bezprostřední přepravu odborníků k zabezpečení neodkladné péče do zdravotnických zařízení, popřípadě léků, krve a jejich derivátů a biologických materiálů nutných k dalšímu poskytování již zahájené neodkladné péče,
- spolupráce s operačními a informačními složkami IZS.

K zabezpečení svých základních funkcí ZZS zajišťuje neustálou pohotovost pro příjem tísňového volání, jeho vyhodnocování a zdravotnický zásah v místě nutnosti. Síť ZZS je organizována tak, aby byla pokryta celá oblast území státu. Musí být poskytnuta dostupnost přednemocniční neodkladné péče. Její poskytnutí musí být zajištěno do 15 minut od přijetí tísňového volání. Zdravotnické operační středisko řídí činnost výjezdových skupin a integruje činnost všech skupin první nepřetržité pomoci na celém spádovém území. Kromě toho zabezpečuje činnosti určených pracovníků, udržuje spojení, organizuje rychlý výjezd potřebných sil a prostředků na místo potřeby. Operátoři – zdravotničtí pracovníci jsou vždy připraveni na základě popisu události odborně rozhodnout

o naléhavosti vyslání posádky vozu ZZS a instruovat volajícího o dalším postupu.

Rychlá zdravotnická pomoc a rychlá lékařská pomoc jsou výjezdové skupiny, které disponují sanitními vozidly k ošetření širokého spektra všech úrazů a onemocnění. Vybavení těchto vozidel určuje vyhláška č. 49/1993 Sb. v platném znění o technických a věcných požadavcích na vybavení zdravotnických zařízení. Povinnou výbavou u vozidel rychlé lékařské pomoci je například přístroj k monitoraci EKG, přístroj pro umělou plicní

ventilaci, pulsní oximetr, široký sortiment léčiv a infuzních roztoků, kyslíkové láhve, obvazový materiál, fixační materiál atd.

Neodmyslitelnou složkou zdravotnictví je i letecká zdravotnická záchranná služba. Záchranné lety vrtulníku jsou nezbytnou součástí přednemocniční neodkladné péče. Vrtulníky mají vyšší rychlost zásahu a navíc možnost letět s pacientem přímo na specializované pracoviště, které je nejvhodnější pro přepravovanou osobu. Výhodou je vysoká rychlost, ale bohužel mezi nevýhody patří limitování povětrnostními podmínkami. Letecká záchranná služba se využívá především v případě nevhodnosti zásahu prostřednictvím dopravních prostředků z důvodu nepříhodnosti terénu u zásahu u mimořádné události. Posádka vrtulníku je v trvalém radiovém spojení s operačním střediskem a službami řízení letového provozu. Rádus vrtulníku je od střediska 70 km, ale většina primárních zásahů se uskutečňuje do vzdálenosti 30 - 40 km od základny.

Možnosti nasazení vrtulníků pro zásahy:

- obecně lze nasadit vrtulník tam, kde nelze provést zásah běžnými prostředky nebo kde je jeho nasazení bezpečnější, efektivnější nebo méně namáhavé pro evakuaci osob nebo materiálu z ohrožených míst,
- lze jím provádět vzdušný průzkum místa mimořádné události, dopravit záchranné jednotky, tým odborníků a specialistů na místo zásahu.

2.1.3 Policie České republiky

Policie České republiky (dále jen policie či PČR) je ozbrojený bezpečnostní sbor sloužící veřejnosti a je zřízen zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Mezi její hlavní úkoly patří ochrana bezpečnosti osob a majetku, ochrana veřejného majetku, zajištění předcházení trestní činnosti, plnění úkolů podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti. Ačkoliv je PČR jednou ze základních složek IZS, neúčastní se záchranných a likvidačních prací. Podílí se především na ochraně života, zdraví a majetku, odhalování a prevence trestných činů, zajišťování veřejného pořádku, boji proti terorismu a organizovaném zločinu. Dále provádí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Úkoly Policie České republiky plní 47 000 policistů a 11 000 zaměstnanců policie.

Policie se vnitřně dělí následně:

- Policejní prezidium České republiky,
- útvary s celostátní působností,
- krajská ředitelství policie,
- útvary zřízené v rámci krajského ředitelství.

Složky vnitřní policie můžeme z hlediska organizačního dělit následovně na Policejní prezidium ČR, útvary s celorepublikovou působností, útvary s územně vymezenou působností.

Podle struktury věcného zaměření činnosti složek PČR rozeznáváme tyto skupiny:

- službu pořádkové policie,
- útvar rychlého nasazení,
- službu kriminální policie a vyšetřování,
- službu dopravní policie,
- službu správních činností,
- ochrannou službu (útvar na ochranu prezidenta ČR, útvar pro ochranu ústavních činitelů),
- službu cizinecké a pohraniční policie,
- službu železniční policie (začleněná do služby pořádkové policie),
- leteckou službu. [6]

Útvary PČR mají krajově vymezenou působnost. Krajské působnosti se nepřekrývají se současnými vyššími územně samosprávnými celky (14 krajů). Na nejnižší úroveň řadíme obvodní oddělení PČR, následují okresní oddělení, osm policejních správ krajů a hlavní město Praha. V oblasti správních činností územní útvary policie zabezpečují v součinnosti s útvary s celostátní působností dozor především v oblasti zbraní a střeliva.

Policie klade důraz na prevenci kriminality, dopravní nehodovosti a dalších souvisejících jevů jako je závislost na alkoholu a drogách, šikana ve škole či na pracovišti, nebo domácí násilí. Preventivní činnost je každodenní součástí práce každého zaměstnance policie. S činností policie se každý z nás setkáváme každý den.

2.2 Ostatní složky IZS

Ostatní složky IZS jsou povolávány k záchranným a likvidačním pracím podle druhu mimořádné události na základě jejich možnosti zasáhnout a pravomocí, které jim poskytují právní předpisy.

Mezi ostatní složky IZS podle § 4 odst. 2 zákona o IZS řadíme následující útvary:

- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil (např. Armáda ČR),
- 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,
- ostatní složky [6]

Operační a informační střediska IZS kraje povolávají ostatní složky IZS k zásahu u mimořádné události k záchranným a likvidačním pracím podle poplachového plánu IZS na příkaz velitele zásahu události. Uvedené složky se nasazují v závislosti na rozsahu a druhu mimořádné události.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 CÍLE A METODIKA

3.1 Cíl práce

Cílem práce je analyzovat dopravní nehodovost na území ČR se zaměřením na zraněné a usmrčené osoby vč. analýzy nejčastějších důvodů vzniku dopravních nehod. Cílem práce je taktéž uvedení zvoleného modelového příkladu a zobrazení možných následků dopravní nehody. Dále je dílčím cílem práce návrh opatření na snížení či eliminaci možných rizik.

3.2 Metody využívané při zpracování bakalářské práce

Ve své práci využívám metody:

1. Sběr dat
2. Rozbor a prezentace dat
3. Analýza
4. Modelování – modelový příklad
5. Statistické a kvantitativní zkoumání

4 ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Cílem této kapitoly je rozbor výzkumných činností, prostřednictvím kterých je zkoumán nehodový děj, jeho příčiny a následky. Jedná se o anonymní metodu, která se zaměřuje na okolnosti nehody, účastníky nehody, dopravní situaci, dopravní infrastrukturu a především na automobilovou techniku. Výsledky analýzy slouží ke zlepšení prevence dopravní nehodovosti, bezpečnosti silničního provozu a snížení následků dopravních nehod.

4.1 Analýza dopravní nehodovosti na území ČR

Tato bakalářská práce je v hlavní roli zaměřena na nejčastější příčiny dopravních nehod a jejich následky. Precizní analýza je nejdůležitějším východiskem. Statistické údaje o dopravní nehodovosti povinně zveřejňuje PČR v pravidelných intervalech za uplynulá období. Další data jsou uvedena v systému zvaném *Celostátní dopravní informační servis*. Tento systém obsahuje aktuální informace o situaci a provozu na pozemních komunikacích, které mají vliv na bezpečnost a současně plynulost provozu.

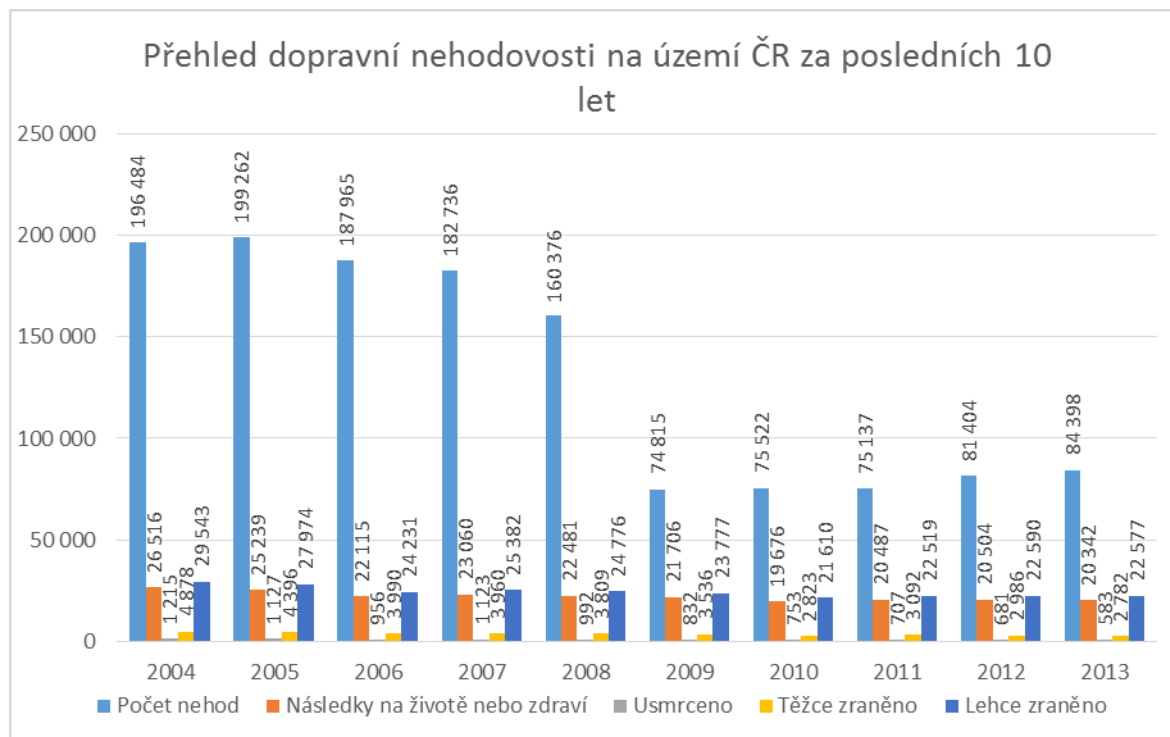
Každodenně řeší policisté a složky IZS desítky dopravních nehod, ať už se jedná o lehké dopravní nehody typické pro provoz ve městech, při kterých dochází k tzv. „pomačkání plechů“, až po nehody, při kterých umírají lidé. Dopravní nehody způsobují především značné škody na zdraví, lidských životech, majetku a životním prostředí, což má zásadní dopad na stát a státní rozpočet. Každoročně ve statistikách dochází k zúčtování a vyčíslení finančních nákladů dopravních nehod a tím zatížení státního rozpočtu.

Experti spočítali, že s každým usmrceným člověkem se pojí ztráty vyšší než 18,6 milionu korun. Jedno těžké zranění s sebou nese náklady přesahující 5 milionů korun, nehoda s lehkým zraněním vyjde na 413 tisíc korun. Pouze hmotná škoda činí u nehody přibližně 226 tisíc korun.

Počet a závažnost dopravních nehod nejlépe vystihne uvedený přehled.

4.2 Přehled dopravní nehodovosti na území ČR za posledních 10 let

Obr. 1. Dopravní nehody za posledních 10 let - Zdroj: PČR [12]

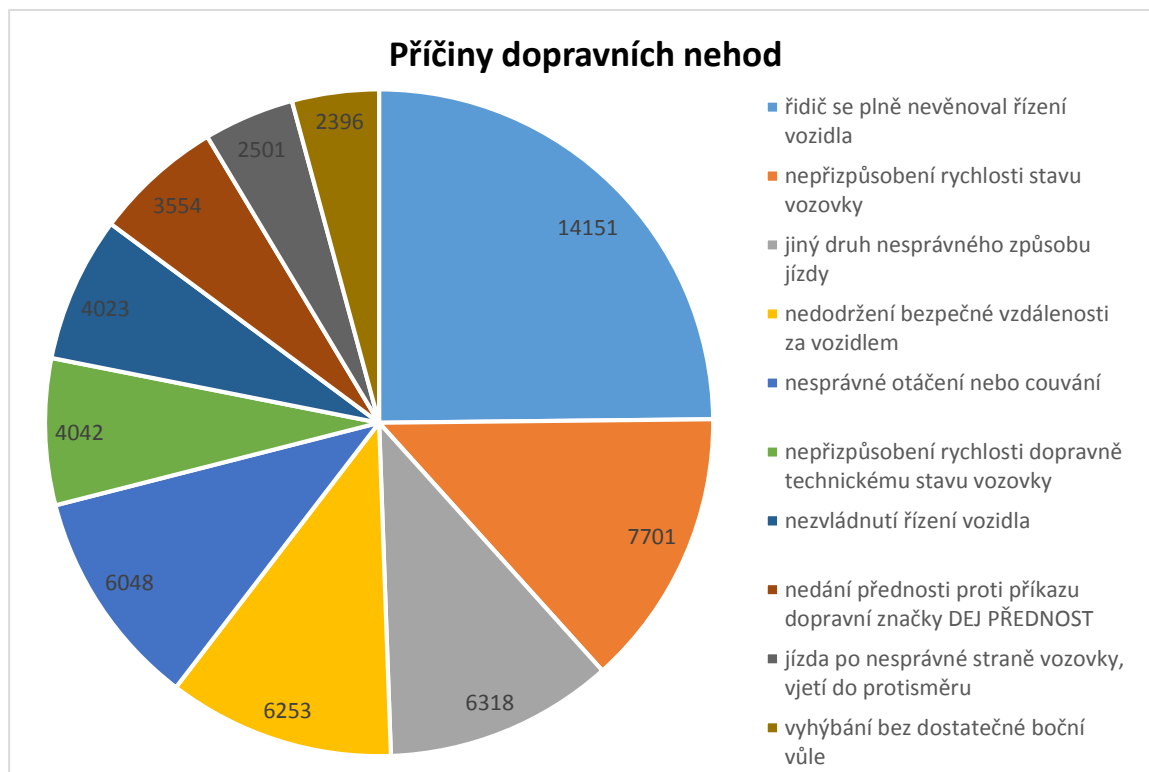


Uvedená statistika ukazuje, že od roku 2004 došlo k výraznému snížení počtu dopravních nehod, přičemž snížení počtu dopravních nehod o více než polovinu je velkým úspěchem. Při porovnávání počtu nehod v tomto období je nutné brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR.

Dopravní nehody jsou globálním problémem. Ročně při nich zemře více lidí než ve všech válečných konfliktech dohromady, konkrétně o život přijde 1,25 milionu lidí. Dalších zhruba 50 milionů lidí utrpí zranění, ať už lehké, středně těžké či těžké. Celosvětové náklady spojené s dopravními nehodami jsou odhadovány na 518 miliard dolarů ročně.

4.3 Dopravní nehody za rok 2013

Obr. 2. Příčiny nehod řidičů motorových vozidel - Zdroj: PČR [12]



Hlavní příčinou nehod stále zůstává nesprávný způsob jízdy. Tyto nehody vyvolané nesprávným způsobem jízdy tvoří téměř 1/5 všech dopravních nehod řidičů, a v roce 2013 při takových nehodách zahynulo nejvíce lidí, a tak jim po právu náleží první místo v počtu usmrcených osob. Ve srovnání s rokem 2012 je nižší jen počet nehod zaviněných z důvodu nesprávného předjíždění, celkem o 2,5 %. Avšak zejména u nesprávného způsobu jízdy byl zaznamenán nárůst počtu dopravních nehod, a to rovnou o 4,2 %. Počet usmrcených osob se snížil za uplynulý rok u všech hlavních příčin a největší pokles byl zaznamenán u nepřiměřené rychlosti jízdy.

Při dopravních nehodách v roce 2013 zemřelo na silnicích nejméně lidí od roku 1961. Pozvolna od roku 2007 počet usmrcených osob při dopravních nehodách klesá, ale i přesto je nehodovost vyšší, než je tomu v jiných vyspělých evropských zemích. Policie ČR v roce 2013 šetřila 84 398 nehod, při kterých přišlo o život 583 lidí, těžce zraněno bylo 2 782 osob a 22 577 osob bylo zraněno lehce. Předpokládaná hmotná škoda na místě dopravních nehod policie odhaduje na necelých 62 milionů korun, tj. o 1,3 % více než tomu bylo v roce 2012. Ze statistik dále vyplývá, že počet dopravních nehod se mírně zvýšil

ve srovnání s uplynulým rokem 2012, a to o 3,7 %. Taktéž je zaznamenán pokles v kategorii počtu usmrcených osob o 14,4 %, počet těžce zraněných se snížil o 6,8 % a počet lehce zraněných je nižší o 0,1 %.

Nízký počet dopravních nehod výrazně ovlivnilo i špatné počasí, jelikož motocyklisté vyjeli kvůli dlouhé zimě na silnice později než obvykle. Dalším významným faktorem pro snížení počtu dopravních nehod byly letní povodně, které výrazně omezily frekvenci dopravy.

Nejtragičtějším měsícem na silnicích v uplynulém roce byl červenec, během kterého si dopravní nehody vyžádaly 71 lidských životů. Na druhou stranu v únoru zemřelo na českých silnicích „pouhých“ 33 lidí. Jako nejtragičtější den na českých silnicích v roce 2013 můžeme označit 19. červenec, kdy si nehody vyžádaly 7 lidských životů. V loňském roce havarovalo nejvíc řidičů kvůli nesprávnému způsobu jízdy, v počtu obětí přesto na pomyslném prvním místě žebříčku vede nepřiměřená rychlost.

Z uvedených statistik je tedy zřejmé, že dopravní situace na našich silnicích není příliš radostná a úkolem každého z nás by měla být snaha o bezpečnou dopravní cestu a měl by být kladen velký důraz na dodržování bezpečnosti silničního provozu. Bohužel realita je zcela jiná především z důvodu stresových faktorů a mladické nerozváženosti za volantem automobilu, především z těch důvodů denně slyšíme z hromadných sdělovacích prostředků, kolik dopravních nehod se opět stalo a mělo pro jejich účastníky velmi tragické dopady, jak po stránce materiální, tak i po zdravotní stránce.

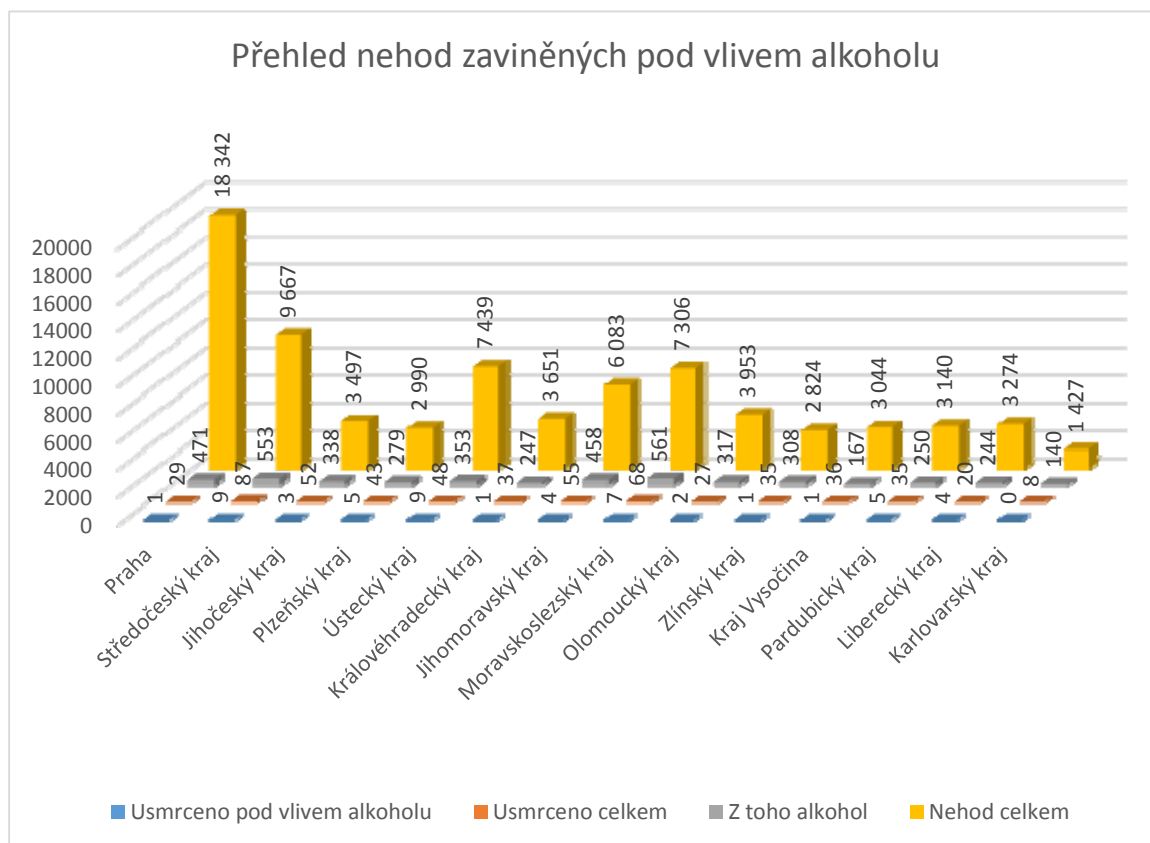
4.3.1 Přehled nehod zaviněných pod vlivem alkoholu za rok 2013

Velmi důležitou a samostatnou skupinu údajů tvoří dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu. Na jednu stranu se jedná o jednu z nejdůležitějších statistik, na druhou stranu je to jedna z nejzávažnějších alarmujících statistik PČR.

V roce 2013 PČR vyšetřovala 4 686 dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, tj. 6,1 % z celkového počtu nehod. Bohužel při uvedených nehodách přišlo o život 52 osob a dalších 2 306 bylo lehce či těžce zraněno. Pokud porovnáme tyto statistiky s rokem 2012, tak v uvedeném roce 2012 byl počet nehod zaviněných v důsledku požití alkoholu i počet usmrcených výrazně nižší. Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Zlínského a Karlovarského kraje cca 10 %. Nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo zaznamenáno na území krajů Středočeského, Královéhradeckého

a Moravskoslezského, celkově 25 osob. Například v Libereckém kraji měl podíl usmrcených osob při dopravních nehodách celkem 20 %. Naopak žádnou usmrcenou osobu při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu v roce 2013 neviduje Karlovarský kraj. Míru dopravní nehodovosti v uvedené problematice nejlépe vystihuje následující tabulka.

Obr. 3. Přehled nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu - Zdroj: PČR [12]



Z dlouhodobého pohledu byla více než polovina usmrcených osob na pozemních komunikacích v České republice usmrcena v osobním automobilu, celkem 73 %, dalších 5 % usmrcených bylo chodců a 3 % cyklistů. Další skupinu obětí tvoří cca 8 % osob, které byly usmrceny na motocyklech, skútrech a mopedech. Přestože počet mrtvých při nehodách v posledních letech klesá, v přepočtu na 1 milion obyvatel u nás ročně zemře 71 lidí.

Ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi patří Česká republika stále mezi čtyři nejhorší země v uvedených statistikách. V některých obdobích ČR zaujímala v pomyslném žebříčku dokonce poslední místo v počtu dopravních nehod a počtu usmrcených osob. Tyto skutečnosti jsou dány především počtem usmrcených osob na komunikacích ČR.

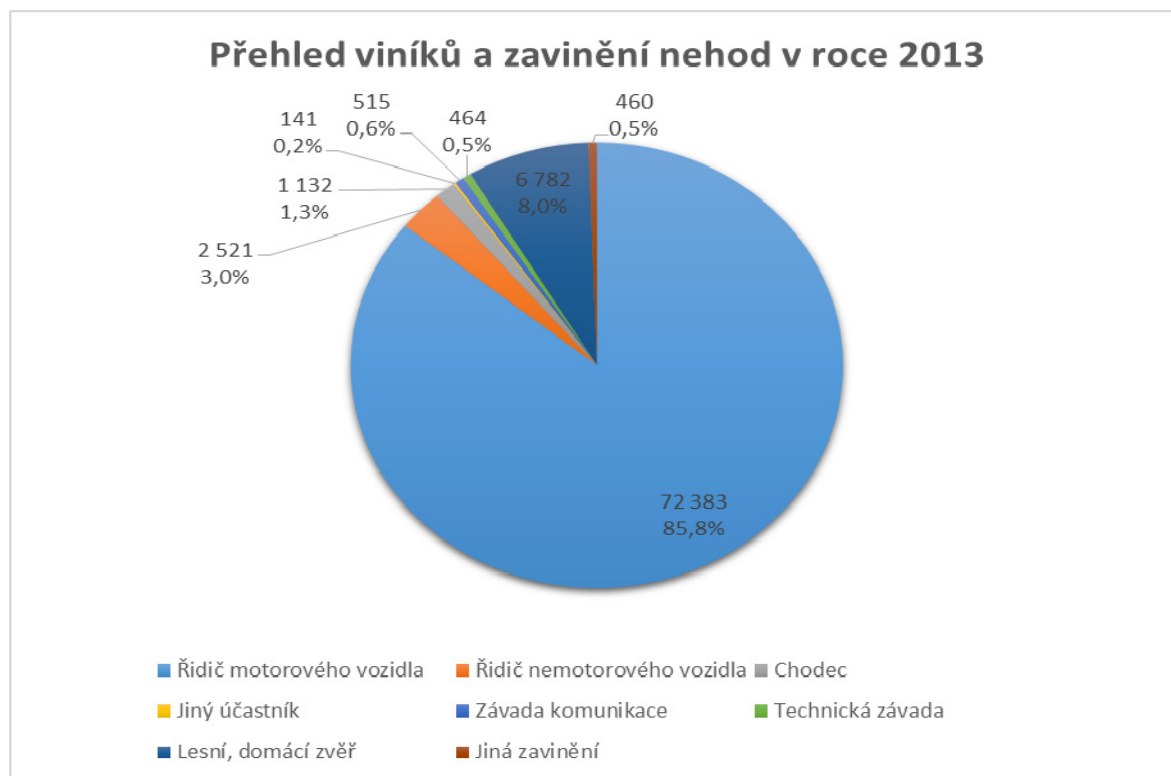
Podle loňských statistik se Česko v počtu smrtelných nehod v EU dělí o 19. a 20. místo s Portugalskem. Průměr EU je 44 usmrcených lidí při dopravních nehodách přepočtených na 1 milion lidí. Bezpečnost silniční dopravy se v motoristicky vyspělých státech Evropy stala jedním ze základních ukazatelů vyspělosti společnosti.

Významnou kategorií při analýze dopravních nehod jsou nehody zaviněné řidiči cizí státní příslušnosti. Tito řidiči zavinili v roce 2013 na území ČR 5 147 nehod (tj. 7,1 % z počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel). Při těchto nehodách přišlo o život 44 osob (tj. 8,3 % z celkového počtu) a dalších 1 271 bylo zraněno. V porovnání s rokem 2012 zavinili cizinci o 297 nehod více, počet usmrcených byl o 2 osoby nižší a počet zraněných se snížil o 31 osob v porovnávaném období.

Současně je důležité analyzovat viníky a způsoby, kterými byly dopravní nehody zaviněny. Tyto skutečnosti jsou podrobněji popsány v následném přehledu.

Přehled viníků a zavinění dopravních nehod za rok 2013

Obr. 4. Přehled viníků nehod - Zdroj: PČR [12]



Uvedená statistika ukazuje, že více než $\frac{3}{4}$ dopravních nehod zaviní řidiči motorových vozidel. Vysoký počet nehod je zapříčiněn především skutečností, že motorové dopravní

prostředky jsou i přes obrovský technický pokrok velmi nebezpečné jak pro řidiče, tak pro ostatní účastníky dopravního provozu. Současně na počtu dopravních nehod mají velký podíl dopravní nehody s účastí zvířat. Překvapivě vysoké číslo, vyplývající z uvedených statistik, by mělo varovat před neopatrnými jízdami v terénech, ve kterých hrozí nebezpečí střetu s lesní či domácí zvěří. V každém případě se jedná o důležitou a vypovídající statistiku, prostřednictvím které má veřejnost bližší povědomí o uvedených skutečnostech a faktech.

4.4 Analýza dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji

V praktické části bakalářské práce bych se dále chtěla zaměřit na dopravní nehodovost ve Zlínském kraji především z toho důvodu, že jsem se v tomto kraji narodila a vyrůstala, tudíž byl pro mne výběr kraje ČR pro podrobnější analýzu dopravní nehodovosti jasný.

Zlínský kraj se nachází na východě České republiky, jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem, na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části hraničí s krajem Moravskoslezským. Svou rozlohou 3 963 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. Na území Zlínského kraje se nachází 305 obcí, z nichž má 30 statut města. Ve Zlínském kraji je vystaveno celkem 2 140 kilometrů silnic a dálnic. Z toho 17 kilometrů dálnic, 359 kilometrů silnic I. třídy, dále 512 kilometrů silnic II. třídy a 1 253 kilometrů silnic II. třídy.

Vývoj dopravní nehodovosti ve Zlínském kraji měl do roku 2008 mírně klesající tendenci. Rok 2009 měl zásadní vliv na evidenci dopravních nehod vzhledem k novým pravidlům upravujícím povinnost hlášení dopravních nehod, jelikož zákon ukládá povinnost hlásit policii dopravní nehody, při kterých byla způsobena škoda vyšší než 100 000,- Kč. Od roku 2011 počet dopravních nehod po klesajícím vývoji nehod opětovně narostl a v roce 2012 dokonce došlo k 30 % nárůstu dopravních nehod ve srovnání s předchozím rokem.

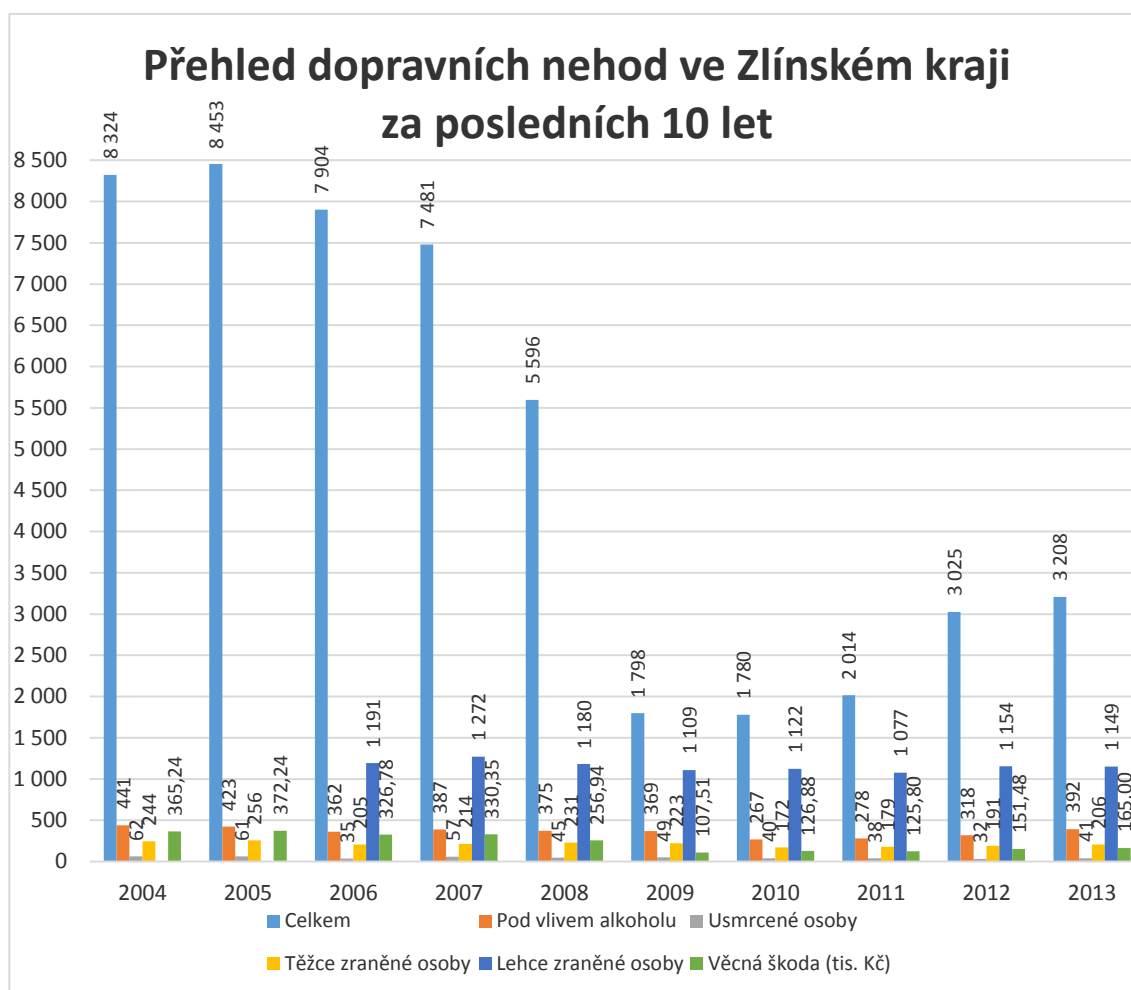
Ve Zlínském kraji se v loňském roce stalo celkem 3 280 evidovaných dopravních nehod (Zlín 1 181, Kroměříž 566, Uherské Hradiště 862, Vsetín 671). Celkový počet nehod se na rozdíl od předchozího roku zvýšil o 277 událostí. V roce 2013 zemřelo na silnicích Zlínského kraje 41 osob, což je bohužel o 9 více než v roce 2012. Nejsmutnější částí statistiky je část vztahující se k úmrtí osob při dopravních nehodách. V loňském roce

zemřelo 12 řidičů osobních a nákladních vozidel, 11 chodců, 9 cyklistů, 6 spolucestujících a 3 motocyklisté.

Nejčastější příčinou nehod na sledovaném území je tzv. způsob jízdy (například nepozornost). Druhou nejčastější příčinou je jízda příliš vysokou rychlostí, potažmo nepřizpůsobení rychlosti jízdy. Rozdělíme-li nehody do věkových kategorií, nejčastěji bourají lidé ve věku 20 – 25 let, následovány kategorií 25 – 30 let. U 203 nehod byli za volantem řidiči ve věku nad pětadesát let. Nejvíce nehod se stává denně mezi 16. až 18. hodinou. Stále velkým úskalím je počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu, kterých se v loňském roce stalo 392, což je alarmující číslo. Přehled dopravních nehod v posledních deseti letech vystihuje následující přehled.

Přehled dopravních nehod ve Zlínském kraji za posledních 10 let

Obr. 5. Přehled dopr. nehod ve Zlínském kr. za posledních 10 let - Zdroj: PČR [12]

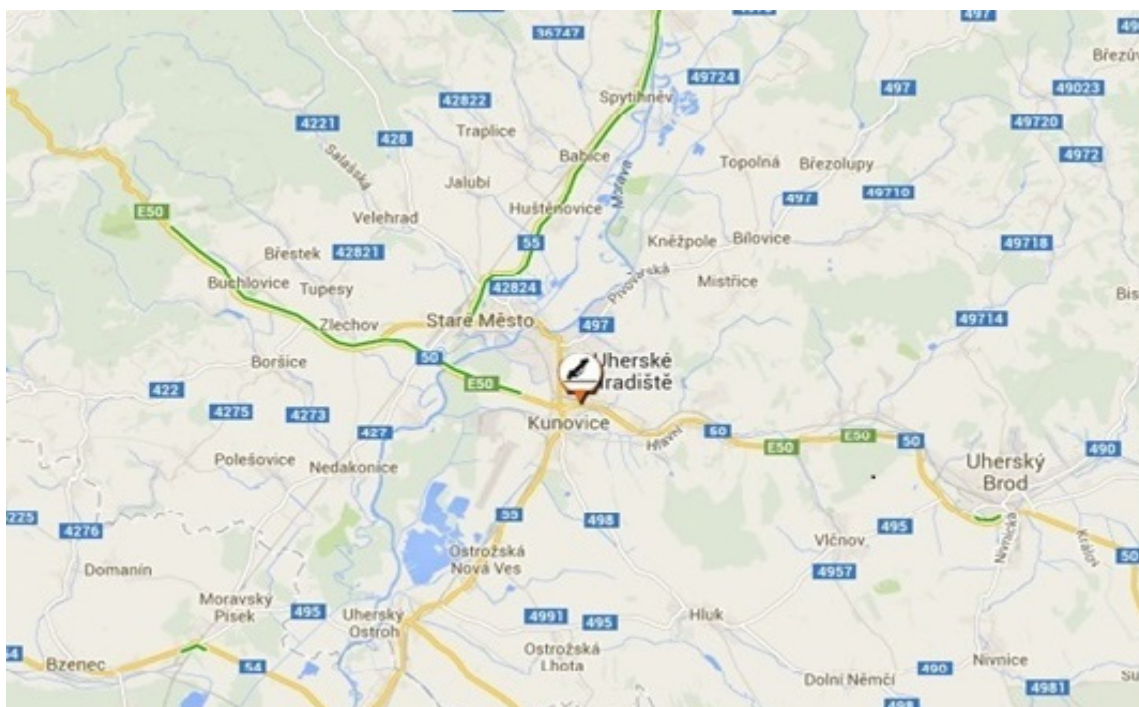


5 MODELOVÝ PŘÍKLAD

Dne 26. 8. 2013 v 12:52 hodin oznámil svědek na tísňovou linku 150 krajského operačního střediska hasičů skutečnost, že na silničním obchvatu mezi obcemi Kunovice a Uherské Hradiště – část Vésky došlo k dopravní nehodě osobního automobilu a kamionu, která zatarasila průjezd komunikací. Dále svědek sdělil, že kamion skončil po nehodě mimo silnici a současně uvedl podezření, na těžké zranění jedné osoby v osobním automobilu.

Po získání veškerých důležitých informací předává pracovnice tísňové linky uvedené informace složkám IZS, které ihned vyrazili na místo dopravní nehody. Na místo dopravní nehody byla obratem vyslána jednotka profesionálních hasičů ze stanice Uherské Hradiště, dále pomoc posílilo vozidlo rychlé lékařské pomoci (dále jen RLP) a tři vozidla PČR (celkem 6 policistů).

Obr. 6. Místo dopravní nehody – Zdroj: vlastní

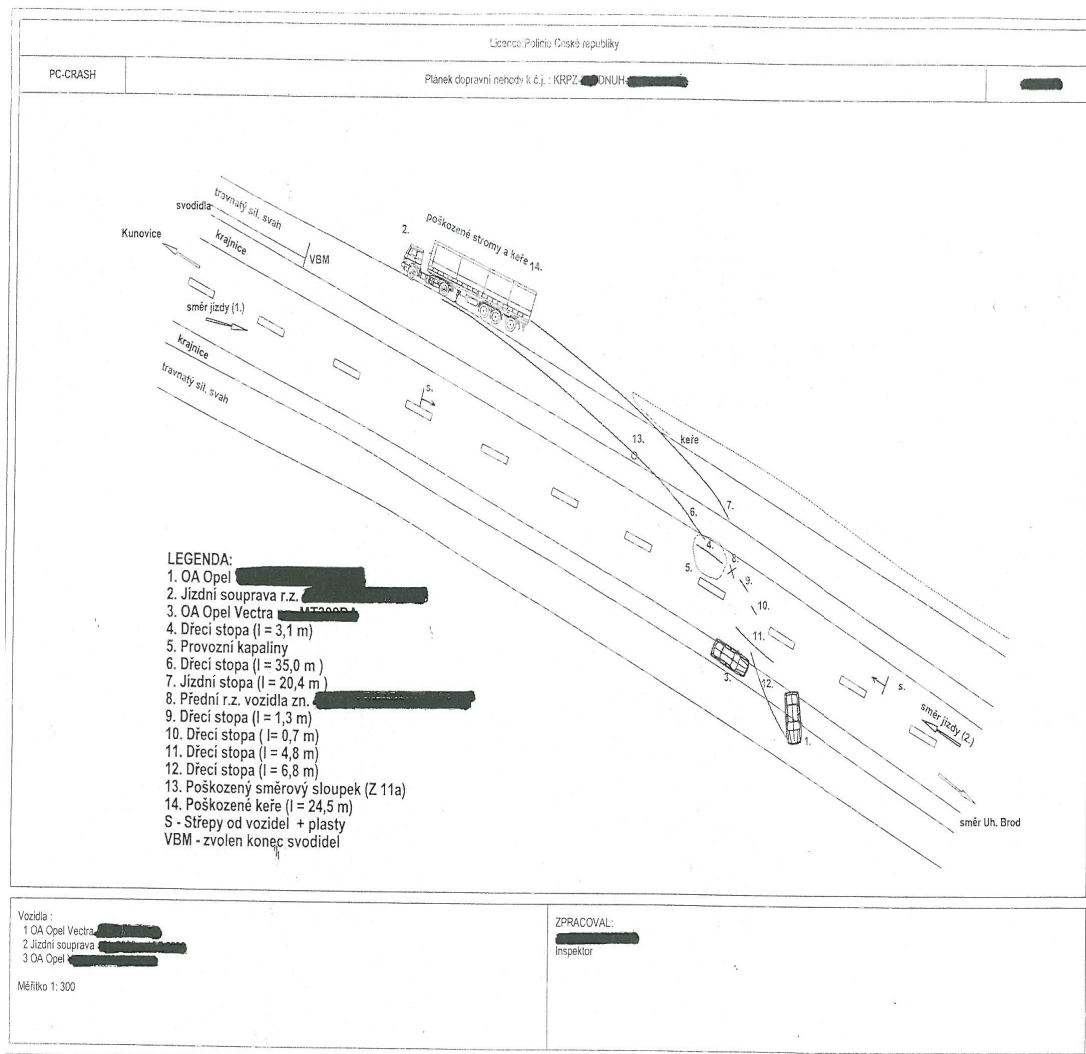


Na silnici č. I/50 mezi obcemi Kunovice a Uherské Hradiště – část Vésky došlo krátce po poledni k vážné dopravní nehodě. Po příjezdu složek IZS na místo dopravní nehody bylo velitelem zásahu potvrzeno, že došlo k nehodě osobního automobilu a kamionu. Vozidlo kamionu přitom skončilo mimo dopravní komunikaci a dopravní nehoda úplně uzavřela průjezd komunikací. Jednalo se tedy o dopravní nehodu osobního automobilu tovární značky Opel Vectra I., a nákladního automobilu SCANIA s návěsem značky

SCHMITZ CARGOBULL. Po dopravní nehodě narazilo do vysypaného nákladu z kamionu osobní vozidlo tovární značky Opel Vectra II.

Jednotka sboru profesionálních hasičů z Uherského Hradiště byla na místě do tří minut od nahlášení a zajistila místo nehody a havarovaná vozidla proti vzniku požáru, únik provozních kapalin byl zasypán sorbentem. Následně přijela na místo hlídka dopravního inspektorátu Uherské hradiště, jejíž policisté prováděli na místě neodkladné úkony vč. odklonu dopravy. Jednotka zdravotnické záchranné služby dorazila na místo nehody vzápětí a po prvotním ohledání místa dopravní nehody bylo zjištěno, že se na místě nachází řidič osobního automobilu, který je ve vaku vozidla zaklíněn a nejeví známky života, dále jsou přítomny 3 lehce zraněné osoby a 2 nezraněné osoby. Znázornění místa nehody, směru a polohy vozidel je uvedeno na následujícím plánu dopravní nehody zpracovaném příslušníky PČR.

Obr. 7. Plánek dopravní nehody – Zdroj: vlastní



V popisovaném úseku silnice č. I/50 v km 63,606 je povrch komunikace tvořen živíci v dobrém technickém stavu bez komunikačních závad. Vodorovné dopravní značení je dobře čitelné a bez závad, svislé dopravní značení je taktéž bez závad. Komunikace je vedena jako obousměrná, kdy je jeden jízdní pruh určen pro směr jízdy od obce Kunovice na Uherský Brod a tento jízdní pruh je o šíři 3,7 metru. Druhý jízdní pruh je určen pro směr jízdy od Uherského Brodu na obec Kunovice, kdy je tento jízdní pruh o šíři 3,6 metru. Tyto jízdní pruhy jsou od sebe odděleny vyznačeným vodorovným značením a to podélnou přerušovanou čarou. Za oběma jízdními pruhy se nachází krajnice, která je po obou stranách o šíři 1,6 metru. Po pravé straně směrem na obec Uherský Brod se za vyznačenou krajnicí nachází travnatý silniční svah, který je o šíři 3,5 metru a v tomto travnatém silničním svahu se nachází keře a jehličnaté stromy.

V době dopravní nehody byla denní doba, viditelnost dobrá, nesnížena povětrnostními podmínkami, rozhledové podmínky dobré.

Po podrobnějším ohledání místa dopravní nehody bylo zjištěno, že řidič osobního automobilu tovární značky Opel Vectra I., jel od Kunovic na Uherský brod, v mírné pravotočivé zatáčce řidič z nezjištěné příčiny začal předjíždět do protisměru. Od Uherského brodu jel v protisměru kamion. Řidič kamionu se snažil do poslední chvíle srážce zabránit a jel co nejvíc vpravo. Automobil Opel Vectra I., však levou přední částí narazil do levé přední části kamionu a po nárazu byl odhozen zpět vpravo, kde se zastavil. Kamion se poté převrátil na pravý bok do příkopu. Řidič nákladního vozidla, které zůstalo po nehodě převrácené mimo komunikaci s vysypaným nákladem, zůstal nezraněn. Shodou okolností do vysypaného nákladu cihel najelo další osobní vozidlo tovární značky Opel Vectra II., u kterého došlo pouze k menšímu poškození podvozku.

Obr. 8. Osobní automobil po dopravní nehodě – Zdroj: PČR [19]



Obr. 9. Kamion po dopravní nehodě – Zdroj: PČR [19]



Při dopravní nehodě došlo k smrtelnému zranění řidiče osobního automobilu tovární značky Opel Vectra I. a zranění jeho spolucestujících. Spolucestující žena utrpěla zlomeninu dvou žeber, nezletilý spolucestující utrpěl neúplnou zlomeninu pravé horní končetiny a otevřenou ránu hlavy. Druhý nezletilý z osobního automobilu utrpěl zhmoždění levé kyčle a s těmito zraněními byli všichni zranění z místa dopravní nehody převezeni vozidly RLP k ošetření do Uherskohradištské nemocnice a.s. a poté byli propuštěni do domácího léčení. Řidič osobního automobilu Opel Vectra I., byl ve vraku automobilu zaklíněn a nejevil známky života, po ohledání vraku automobilu příslušníky HZS a následném přizvání odborného lékaře byl řidič automobilu vystřiháván z vraku od 14:50 hod do 15:38 hod, kdy jednotka HZS po vyproštění těla předala místo události

policistům a ukončila zásah. Odborné měření na alkohol provedené pomocí přístroje DRÄGER bylo provedeno u řidiče kamionu a u řidiče osobního automobilu, který narazil do vysypaného nákladu. Toto měření bylo vyhodnoceno jako negativní. U řidiče osobního automobilu tovární značky Opel Vectra I., nebylo toto měření z důvodu úmrtí provedeno. Na místě dopravní nehody byl přítomen komisař, který si věc na místě dopravní nehody převzal k následnému zkoumání a řešení. Tělo mrtvého řidiče bylo odvezeno pohřební službou ke zdravotní pitvě. Osobní automobil Opel Vectra byl odtažen odtahovou službou Uherský Brod na dvůr ÚO UH. Řidič kamionu si zajistil přeložení nákladu, vyproštění a odtah vozidla následující den.

Místo dopravní nehody bylo označeno pro zajištění stop a důkazů, kdy tuto činnost prováděli na místě celkem 4 policisté. Na místě nehody byl sepsán protokol o nehodě v silničním provozu a byl proveden náčrtek místa dopravní nehody. Dále byla provedena fotodokumentace, která zaručuje ucelený obraz místa DN, který je potřebný pro trestní řízení. Celkem bylo pověřeným policistou provedeno 156 snímků.

Po celou dobu zásahu složek integrovaného záchranného systému byla komunikace mezi uvedenými obcemi uzavřena a dopravu řídili policisté. Na odklonu a regulaci dopravy se podílela jedna hlídka PČR prostřednictvím dvou policistů. Silnice byla zhruba tři hodiny zcela uzavřená. Doprava byla odkláněna přes okolní vesnice.

Taktéž byl proveden odborný odhad škod následovně: Nákladní automobil s návěsem, škoda ve výši 500.000,- Kč. Návěs SCHMITZ CARGOBULL, škoda ve výši 200.000,- Kč. Náklad kamionu – 21 palet tvárníc Porfix, škoda ve výši 200.000,- Kč. Osobní automobil Opel Vectra I., škoda ve výši 30.000,- Kč. Osobní automobil Opel Vectra II., škoda ve výši 5.000,- Kč. Dále byla poškozena dopravní značka – směrový sloupek Z 11a, výše škody 2.000,- Kč. Dále 2 stromy borovice, škoda ve výši 5.000,- Kč. Následně 30 metrů keřů po pravé straně na Kunovice, škoda ve výši 10.000,- Kč. Vyčíslená prvotní hmotná škoda tedy celkově činila 952.000,- Kč.

5.1 Popis stop Policií ČR

Směr popisu od Kunovic na Uherský Brod, jako výchozí bod měření (dále jen VBM) byl vzat konec silničních svodidel po levé straně pozemní komunikace. Poloha vozidla Opel Vectra. Vozidlo označeno číslem 1, nacházelo se v nehodovém postavení, stojící zadní částí v pravém jízdním pruhu (téměř kolmo ke středu vozovky) a přední část směřuje

dolů z travnatého klesajícího svahu. Pravá zadní část vozidla vzdálena 63,5 za VBM. Levá zadní část vozidla na vozovce vzdálena 2,4 metru od pravého okraje vozovky a levá přední část vozidla vzdálena 1,0 metru od pravého okraje vozovky na travnatém svahu.

Poloha nákladní jízdní soupravy: tato označena číslem 2, nacházela se v nehodovém postavení, mimo levou stranu pozemní komunikace, leží na pravém boku, přední díl směřuje na Kunovice, přední část kabiny vzdálena 25,5 metru za VBM a 6,5 metru od levého okraje vozovky.

Poloha vozidla Opel Vectra II.: vozidlo označeno číslem 3, nacházelo se v nehodovém postavení, stojící částečně v pravém jízdním pruhu a částečně na pravé krajnici, přední část směřuje na Uherský Brod. Levá zadní část vozidla vzdálena 54,8 metru za VBM. Pravá zadní část vozidla i pravá přední část vozidla vzdálena 0,4 metru od pravého okraje vozovky.

Číslem 4 byla označena dřecí stopa, která začínala na levém jízdním pruhu, ve vzdálenosti 49,6 metru za VBM a 8,1 metru od pravého okraje vozovky a končila v levé jízdním pruhu ve vzdálenosti 52,8 metru za VBM a 7,9 metru od pravého okraje vozovky. Její celková délka byla 3,1 metru.

Číslem 5 byla označena skvrna provozní kapaliny (největší koncentrace), která se nacházela v levém jízdním pruhu, ve vzdálenosti 49,4 metru za VBM až 52,9 metru za VBM a 6,2 metru od pravého okraje vozovky.

Číslem 6 byla označena dřecí stopa od levých kol nákladní soupravy, tato začínala na rozhraní levého jízdního pruhu a levé krajnice, ve vzdálenosti 50 metru za VBM a 8,4 metru od pravého okraje vozovky a tato pokračovala mimo levou stranu pozemní komunikace, kde končila ve vzdálenosti 15,0 metru za VBM u předních kol tahače. Její celková délka byla 35 metru.

Číslem 7 byla označena jízdní stopa od pravých kol nákladní soupravy, která vychází také mimo levou stranu pozemní komunikace k poškozené nákladní soupravě a končí u její zadní části. Celková délka této stopy byla 20,4 metru.

Číslem 8 byla označena přední registrační značka z vozidla Opel Vectra I., která se nacházela v levém jízdním pruhu, ve vzdálenosti 53,5 metru za VBM a 7,9 metru od pravého okraje vozovky.

Číslem 9 byla označena dřecí stopa, která se nacházela v levém jízdním pruhu, začátek vzdálen 53,8 metru za VBM a 7,6 metru od pravého okraje vozovky a konec v levém jízdním pruhu vzdálen 54,9 metru za VBM a 7,0 metru od pravého okraje vozovky. Celková délka této stopy byla 1,3 metru.

Číslem 10 byla označena další dřecí stopa, která se nacházela v levém jízdním pruhu, začátek vzdálen 55,3 metru za VBM a 5,8 metru od pravého okraje vozovky a konec vzdálen 55,8 metru za VBM a 5,4 metru od pravého okraje vozovky. Celková délka této stopy byla 0,7 metru.

Číslem 11 byla označena dřecí stopa, která se nacházela v pravém jízdním pruhu, začátek vzdálen 56,5 metru za VBM a 3,8 metru od pravého okraje vozovky a konec vzdálen 61,2 metru za VBM a 3,1 metru od pravého okraje vozovky. Celková délka této stopy byla 4,8 metru.

Číslem 12 byla označena dřecí stopa, která začínala v pravém jízdním pruhu ve vzdálenosti 58,9 metru za VBM a 2,6 metru od pravého okraje vozovky a pokračovala mimo pravý okraj vozovky, kde končila u pravého předního kola vozidla Opel ve vzdálenosti 1,1 metru od pravého okraje vozovky. Její celková délka byla 6,8 metru.

Číslem 13 byl označen základ směrového sloupku Z 11, který se nacházel mimo levý okraj vozovky na travnatém svahu, ve vzdálenosti 40,6 metru za VBM.

Číslem 14 byl označen úsek poškozených keřů po levé straně vozovky, který byl ve vzdálenosti od přední strany kabiny tahače do 34,5 metru za VBM.

Obr. 10. Stopy dopravní nehody – Zdroj: PČR [19]



5.2 Učiněná opatření Policií ČR

Na místě dopravní nehody byly příslušníky PČR provedeny následující úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu účastníků DN – negativní, fotodokumentace – digitální fotoaparát, lustrace osob – pátráním neprochází, lustrace dopravních značek automobilů – pátráním neprochází. Náčrtek místa DN, ohledání místa DN, ohledání místa bylo provedeno jako neodkladný a neopakovatelný úkon – s přibývajícím časem dochází k zániku stop a dalších informací o pachatelích TČ. Následně proveden úklid vozovky, přítomen policejní rada Služby kriminální policie a vyšetřování ÚO PČR – DN si na místě převzal šetření, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, vyrozumění vedoucího dopravního inspektorátu, zjištění totožnosti svědků.

6 HODNOCENÍ ORGANIZACE ČINNOSTI SLOŽEK IZS PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ

Hodnocení organizace složek IZS záleží především na typu dopravní nehody a míře ohrožení složek při zásahu u dopravní nehody.

Podle míry ohrožení složek IZS dělíme dopravní nehody následovně:

- a) dopravní nehody, u kterých mohou záchranné a likvidační práce na místě nehody provádět záchranáři bez možnosti přímého ohrožení. Likvidační práce po DN provádí složky samostatně, popřípadě specializované ostatní složky IZS, event. jejich zajištění řeší v rámci osobní a věcné pomoci. Dále není vytyčena nebezpečná zóna a velitel zásahu nekoordinuje složky IZS, většinou pouze dohlíží na činnosti a potřebné práce.
- b) dopravní nehody, které si vyžádaly oběti. Je nutné je bezprostředně vyprostit a transportovat do bezpečné vzdálenosti. Záchranáři a účastníci dopravní nehody jsou v přímém ohrožení. K odstranění a eliminaci ohrožení vyvolané dopravní nehodou je nutné bez odkladu provést záchranné a likvidační práce, případně nepříznivým stavem či druhem terénu. Dále je u DN vytyčena nebezpečná zóna.
- c) Dopravní nehody, u kterých je vážné podezření nebo je prokázána přítomnost nebezpečných látek (např. přeprava dle ADR) a záchranné složky musí používat a akceptovat nejvyšší stupeň ochrany a bezpečnosti. Při tomto typu DN je vytyčena nebezpečná zóna. Na hranici nebezpečné zóny je nutno zabezpečit dekontaminaci či dezaktivaci záchranářů, kontaminovaných či raněných osob.

Cílem složek IZS při zásahu u silničních dopravních nehod jsou především následující činnosti:

- a) zajištění místa a okolí dopravní nehody,
- b) poskytnutí první pomoci raněným účastníkům dopravní nehody,
- 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.

Velmi důležitý je pro vývoj situace řešení dopravní nehody její prvotní oznámení složkám IZS. Ohlášení mimořádné události probíhá prostřednictvím operačního a informačního systému (dále jen OPIS). Vždy záleží na způsobu oznámení, zda byla dopravní nehoda oznámena na mezinárodní telefonní linku 112, či na linky 155, 150, 158. Při telefonátu je nutné, aby pracovník, který hovor přijímá, zajistil především následující informace:

- místo dopravní nehody,
- orientační body, zvláštnosti v příjezdu, popis osoby čekající na příjezd jednotek IZS,
- celkový počet zraněných,
- počet osob uvězněných ve vozidlech,
- počet a druh dopravních prostředků nehody,
- poloha vozidel (ve stoce, na mostě, na železniční trati...),
- označení vozidel převážející nebezpečné látky vč. zjištění druhu přepravovaných látek či materiálu.

Po přijetí hovoru pracovník OPIS vyhodnocuje situaci a podle uvážení volá základní složky IZS většinou v pořadí – zdravotnická záchranná služba, policii a následně hasiče. Pořadí vždy záleží na získaných informacích. Pokud oznamující sdělí, že jsou na místě vážně raněné osoby, je v první řadě volána zdravotnická záchranná služba. Prvotně zjištěné informace předává přijímací středisko veliteli vyjíždějící jednotky.

Při příjezdu na místo dopravní nehody složky IZS postupují koordinovaně, v souladu s požadavky velitele zásahu a plní úkoly, které vyplývají z jednotlivých právních předpisů. Koordinování záchranných a likvidačních prací v místě nasazení složek integrovaného záchranného systému a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události a řízení součinnosti těchto složek provádí velitel zásahu, který vyhlásí podle závažnosti mimořádné události odpovídající stupeň poplachu podle příslušného poplachového plánu integrovaného záchranného systému.

Při příjezdu na místo dopravní nehody má každá ze složek své specifické úkoly.

Jednotky požární ochrany (dále jen JPO) mají za úkol při dopravní nehodě především následující činnosti:

- minimalizace a eliminace rizik,
- poskytování první nemoci,
- poskytování psychologické a posttraumatické péče,
- pomoc záchranné zdravotní službě podle jejich požadavků vč. koordinovaného vyproštění osob,
- řízení dopravy v místě dopravní nehody až do příjezdu PČR.

Mezi základní činnosti zdravotnické záchranné služby patří uvedené činnosti:

- součinnost a kontaktování s vedoucím lékařem a velitelem zásahu,
- monitorovat stav zachraňovaných osob, provést potřebné možné ošetření raněných,
- koordinovat postup vyprošťování osob,
- dle vyhodnocení stavu povolání vrtulníku na místo dopravní nehody,
- transport zraněných do zdravotnického zařízení.

Policie ČR má následující úkoly na místě dopravní nehody:

- vyšetřování příčin a následků DN,
- shromažďování důkazů a stop,
- řízení dopravy – usměrnění, odklon, případně zřízení výluky s ohledem na potřeby zásahu,
- náčrtek místa dopravní nehody,
- zabezpečení místa nehody před vstupem nepovolaných osob a odcizení majetku.

Pokud je třeba, může velitel zásahu povolat na vyžádání i ostatní složky IZS. Dále je při postupu složek IZS důležité, aby své činnosti prováděly tak, aby se snažily zachovat maximum stop a důkazů pro šetření PČR.

Při příjezdu k místu nehody řeší povolané složky možnosti přístupů k místům nehody, možných náhradních příjezdů a omezeních. Další důležitou informací je meteorologická situace. Před příjezdem na místo nehody musí být zprovozněny potřebné přístroje, které mohou být potřebné při zásahu, jedná se např. o dozimetry nebo měřicí přístroje koncentrace plynů a par. K místu nehody musí zasahující složky přijíždět způsobem ohleduplným k možnému nebezpečí úniku nebezpečných látek (téměř ke každé dopravní nehodě dochází k úniku látek PHM a LPG). Bezprostředně po příjezdu na místo je důležité

zprovoznit všechny světelné výstražné systémy vozidel, které pomáhají upozornit ostatní řidiče k možnému riziku a zpomalení jízdy v úseku v okolí dopravní nehody. Následně se vozidla připraví do nárazníkového postavení a umístí se výstražné kužely a výstražné trojúhelníky minimálně ve vzdálenosti 100 metrů a na dálnici 50 metrů.

Po příjezdu na místo dopravní nehody je nutné rozčlenit záchranné a likvidační práce, dále je bezprostředně proveden průzkum tzv. frontálním pohledem, tzn. postavení vozidel, terén a současné jevy. Poté je prováděn vnitřní průzkum kdy se zajišťuje kontakt se zachraňovanými osobami, zjišťování jejich zdravotního stavu a možnosti přístupu ke zraněným. Vnější průzkumem se zajišťuje vyhledávání osob mimo vozidla a eviduje se terén z hlediska možností šíření uniklých nebezpečných látek do okolí.

Po provedení vnitřního a vnějšího průzkumu probíhá odpojení akumulátorů a kabelů, zajištění zastavení úniku kapalin a nebezpečných látek, stabilizace a zajištění havarovaných vozidel, popř. vyproštění účastníků dopravní nehody, vyžaduje-li to situace. Pokud jsou při dopravní nehodě účastníci zranění a je nutné jejich vyprošení z vozidel, určuje postup a razanci velitel zásahu v součinnosti s lékařem, který zhodnotí předpokládaný zdravotní stav zraněných. Transport zraněných je v kompetenci zdravotnické záchranné služby pozemní. Vyžaduje-li to situace, je na místo nehody povolán vrtulník a transport zraněných je proveden leteckou cestou v doprovodu zdravotnického personálu. Je-li na místě nehody potřebné vyprošťovací hydraulické a pneumatické zařízení, může jej obsluhovat pouze odpovědná proškolená osoba, která je seznámena s obsluhou, údržbou a bezpečností práce.

Po bezprostředním zásahu je nutné dokončit likvidační práce, které spočívají především v provedení vyšetřovacích úkonů, vyčištění komunikace, přečerpání a neutralizaci vyteklých nebezpečných látek, úklidu komunikace od trosk, střepů a posypů použitých k neutralizaci vyteklých látek. Dále je nutné zajistit odtah nepojízdných vozidel, zajištění dopravního značení, statické posouzení a případné provizorní zajištění objektů a zařízení poškozených v souvislosti s nehodou.

Při výše uvedené dopravní nehodě ze dne 26. 8. 2013 bylo postupováno složkami IZS plně v součinnosti s právy a povinnostmi uvedených složek při společném zásahu u dopravní nehody. Byly naplněny všechny obecné potřeby a činnosti, které musí uvedené složky vykonávat. Místo dopravní nehody bylo ihned po příjezdu první složky IZS tedy hasičského záchranného sboru Uherské hradiště řádně označeno, byly zprovozněny

výstražné prvky na služebním vozidle a vozidlo bylo umístěno do tzv. nárazníkového postavení. Část pracovníků zastavila dopravu a omezila možnosti přihlížejícím ke vstupu na místo dopravní nehody. Druhá část pracovníků zkontrolovala zraněné osoby, kdy bylo zjištěno, že jejich zranění bude ošetřeno až po příjezdu zdravotnické záchranné služby. Pouze stav řidiče osobního automobilu, který nehodu zavinil, vyžadoval jeho zdravotní stav neodkladný zásah spočívající v zjištění zdravotního stavu. Automobily byly následně zkontrolovány, byly odpojeny akumulátory a vytékající malé množství kapalin bylo zasypano sorbentem proti dalšímu šíření. Dále probíhaly záchranné a likvidační práce, které byly nutné pro zmírnění následků nehody a následného bezproblémového odstranění následků a zprůjezdění uzavřené komunikace. Postup složek byl plně v souladu s činnostmi a obecnými postupy uvedenými v katalogu typových činností.

Všechny tři základní složky IZS byly na místě nehody v ujednaných dojezdových časech. Maximální dojezdový čas policie na místo dopravní nehody je max. 30 minut od oznámení události prostřednictvím OPIS. Pro zdravotnickou záchrannou službu je stanoven maximální limit 15 minut a pro hasičský záchranný sbor je to 30 minut.

U hodnoceného modelového příkladu byly nasazeny všechny potřebné síly a prostředky k zabezpečení vzniklé mimořádné situace k provedení záchranných a likvidačních prací.

Po ukončení veškerých činností, spadajících pod kompetenci uvedených složek sepsaly všechny složky, které se účastnily dopravní nehody potřebné doklady – podrobné informace o provedených činnostech a skutcích na místě nehody. Tyto informace slouží jak k publikování základních informací o zásahu na webových stránkách každé základní složky IZS, současně slouží jako možné vyžádané podklady pro pojišťovny k řešení škody. V neposlední řadě se jedná o dokument sloužící k možné následné kontrole všech postupů a činností provedených na místě dopravní nehody. Tyto podklady mohou sloužit např. k naplánování taktických společných cvičení všech uvedených složek, pro zvýšení jejich součinnosti a bezchybnosti, která je v realitě naprosto vyžadována.

Možná pouze častější cvičení složek IZS by mohlo zvýšit efektivitu a připravit pracovníky složek IZS ke všem možným mimořádným událostem.

6.1 Charakteristika rizik při dopravních nehodách

Každý z nás potřebuje dojíždět do zaměstnání, do školy, o víkendech jezdíme na chalupu a o prázdninách na dovolenou. Vzárostající provoz na silnicích a dálnicích přináší zvýšené riziko možné vzniku dopravních nehod. Pokud se i přes všechny bezpečnostní opatření stane dopravní nehoda, je bezprostředně po jejím vzniku nutné snížit nebo vyloučit riziko dalších škod (další nehoda, požár, výbuch) a poskytnout první pomoc zraněným. K závažnějším nehodám bývá podle potřeby volána zdravotnická záchranná služba, hasiči, policie a další potřebné složky.

Abychom mohli vzniku a příčinám dopravních nehod předcházet, je zde vědní obor, který se zabývá určením a zkoumáním možných rizik ohrožujících silniční dopravu a zabývajícím se možnostmi předcházení vzniku těmito rizikům. Jedná se o specialisty v oboru, kteří především určují a charakterizují možná rizika. Na základě podrobných analýz jsou vybrány nejrizikovější faktory a oblasti, na které je třeba zaměřit pozornost v oblasti bezpečnosti silničního provozu při realizaci zvyšování bezpečnosti silničního provozu a současně snižování možných rizik.

V dopravě se v rámci preventivních aktivit zaměřujeme na cílové skupiny řidičů a dalších účastníků dopravy, kteří se chovají rizikově a u nichž je žádoucí zabránit vzniku rizikového chování, či jej co nejvíce oddálit, popř. jej zmírnit. Dále je nutné zaměřit se na rizikovou skupinu řidičů, kteří se chovají rizikově a tím ohrožují ostatní účastníky. V tomto případě je na prvním místě prevence, která má za úkol snižování a eliminaci hrozeb. Jako rizikové chování v dopravě můžeme považovat například chování řidičů v rozporu se silničními pravidly, agresivní chování či neočekávané chování řidičů.

V rámci preventivních opatření v dopravě je základem snaha předcházet následujícím skutečnostem:

- dopravním nehodám,
- úrazům – ohrožení zdraví,
- ohrožením životů,
- psychickým traumatům,
- hmotným škodám,
- negativní ekonomické zátěži,
- poškození životního prostředí.

Část silničních dopravních nehod má základ ve skutečnosti, že řidiči, kteří způsobí dopravní nehodu, nemají stabilní zázemí a dobrý řidičský vzor v rodině. Rodina je tedy velmi důležitým faktorem působící na ohrožené skupiny řidičů. Nedostatečné vzdělání spočívající v dopravní výchově a především chybějící praktické dovednosti jako je nácvik dopravních situací na dopravním hřišti je hlavním rizikovým faktorem.

Velkou váhu v této rizikové kategorii mají i osobnostní faktory. Kdy se jedná o schopnost jedince ovládat své emoce, jako je agresivita, úzkost, vzrušení či špatná sebekontrola.

Mezi nejrizikovější skupiny účastníků dopravních nehod patří následující skupiny lidí:

- děti (do 15-ti let),
- chodci,
- cyklisté,
- motocyklisté,
- mladí řidiči (do věku 24-ti let),
- nezkušení řidiči – začátečníci (čerství absolventi autoškol),
- stárnoucí populace (především lidé v důchodovém věku).

Především děti jsou rizikovou skupinou účastníků dopravních nehod z důvodu jejich malé výšky, která způsobuje nedostatečný rozhled a snadné skrytí před překážkou. Nedokážou také odhadnout moment střetu ani rychlost příjíždějících vozidel, reakční čas u dětí je cca dvojnásobný, než u dospělé osoby.

Mladí řidiči jsou rizikovým faktorem především z důvodu jejich impulsivnosti, časové tísně, sebestřednosti a nižší odpovědnosti za své jednání a činy, rádi experimentují a vyhledávají adrenalin a rizikové situace, jsou soutěživí, hraví a v neposlední řadě přeceňují své schopnosti.

Pravým opakem je však skupina účastníků dopravy seniorů. Senioři se dopravy účastní především jako chodci, tato skupina se vyznačuje vysokou úmrtností při úrazech spojených s motorovými vozidly. Jedná se o 40% úmrtí při zranění seniorů ve věku nad 70 let. Specifické faktory, které jsou pro dopravní situace nebezpečné ze strany seniorů jsou například pomalá chůze, nedoslýchavost, poruchy zraku, nestabilita, poruchy chování a koncentrace.

Pro smrtelné následky a nehody související s agresivním chováním na pozemních komunikacích jsou nejrizikovější skupinou motocyklisté a starší účastníci provozu. Z hlediska těžce zraněných jsou kritickou skupinou chodci a cyklisté. Ze statistik však vyplývá, že nehody, které zapříčinily děti a byly u nich zraněny, byly způsobeny zejména špatným chováním v reálném provozu, nikoliv z důvodu neznalosti provozu na pozemních komunikacích.

Mezi nejčastější situace patří například náhlé vběhnutí dítěte na pozemní komunikaci, nerespektování pravidel silničního provozu při jízdě na kole, či nepromyšlené spontánní chování v dopravě.

Při dopravních nehodách jsou ohroženy především životy a zdraví lidí. Úrazy se stávají závažným zdravotnickým, ekonomickým a společenským problémem celého světa. Nehody jsou nejzávažnější způsoby, které vedou k trvale měnícímu se zdravotnímu stavu a jsou příčinou úmrtí, která zaujímají přední místa statistik. Poškození zdraví při dopravních nehodách je nejnebezpečnější důsledek dopravních nehod. Následky nehod představují pro člověka obrovskou zátěž, jak finanční, tak psychickou. Vážné úrazy, které zanechají trvalé následky, nebo dokonce invaliditu, jsou pro člověka velkou komplikací v životě, s kterou se musí postupně vyrovnávat jak poškozený, tak celá jeho rodina a přátelé.

Další rizikovou skupinu tvoří především způsob jízdy a látky, které mohou řidiče negativně ovlivňovat, jedná se o faktory:

- alkohol,
- návykové látky,
- nepřiměřená rychlost,
- agresivní a nesprávný způsob jízdy.

Dopravní nehody zaviněné řidiči pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek jsou popsány v předchozí kapitole s názvem Analýza dopravní nehodovosti. Jelikož se jedná o často diskutované téma v oblasti bezpečnosti silničního provozu, je toto téma důkladně popsáno v samostatné kapitole.

Nejvýznamnějším rizikem je poslední uvedený faktor, a to nesprávný způsob jízdy, jedná se např. o nedání přednosti v jízdě, nepřizpůsobení rychlosti způsobu jízdy a stavu vozovky, jízda/vjetí jednosměrnou silnicí, jízda v protisměru či bezohlednost.

Velký podíl na vzniku či riziku vzniku nehod může mít stres. Stresem za volantem můžeme vyjádřit situaci, která souvisí s nedostatkem času. Ostatně maličkosti, jako jsou omezení v dopravně, drobné chyby okolních řidičů či psychická nestabilita řidiče může být velmi nebezpečný faktor. Spěch a nedostatek času vede v dnešní době k tomu, že řidiči v dopravě pospíchají, čímž narůstá tlak a zátěž na psychiku člověka a tím se zvyšuje riziko, že řidiči tyto vypjaté situace obtížně zvládají. Může dojít k tomu, kdy řidič tuto napjatou situaci nezvládne a tím dojde k ohrožení či vzniku dopravní nehody. Za projev stresu můžeme považovat nervózní popojíždění, agresivní verbální projevy, únavu, vztek či špatnou náladu. Na druhé straně můžeme stres chápat pozitivně. Při stresu dochází k zrychlení srdeční činnosti, zvýšení krevního tlaku, roztahování cév, rychlejšího proudění krve do organismu, zvýšení napětí ve svalech, zbystrění smyslů a podobně. Mezi pozitivní účinky stresu můžeme zařadit zvýšenou bdělost a koncentraci, snížení reakční doby a zvýšení schopnosti vydržet.

Dalším významným faktorem, který hraje v uvedeném tématu důležitou roli je telefonování za jízdy. Přelomovým rokem byl rok 2000, kdy u nás nastal tzv. boom telefonů. Problém telefonování za volantem se tedy stal novou hrozbou. V dnešní době již existují různé možnosti komunikace ve vozidle, které zvyšují bezpečnost provozu. Při analýze bezpečnosti silničního provozu přímo odráží skutečnost, jak moc je telefonování za volantem nebezpečné. Stačí chvilka nepozornosti a může se stát neštěstí. Zákaz používání mobilních telefonů při řízení má své opodstatnění. Pokud za používání mobilního telefonu při řízení hrozí pokuta a odebrání bodů z bodového systému, řidiči si toto používání rozmyslí a tím chrání své bezpečí i bezpečí dalších účastníků silničního provozu.

Pokud dodržujeme při jízdě všechny obecné bezpečnostní předpisy, chováme se akceptovatelně a slušně, dají se do jisté míry eliminovat následky event. vzniklých dopravních nehod.

Zmírňující faktory následků dopravních nehod mají následující skutečnosti:

- použití bezpečnostních přileb,
- použití bezpečnostních pásů,
- použití bezpečnostních sedaček pro děti.

Použití bezpečnostních přileb při jízdě na kole zabrání 85% úrazům hlavy a až 88% případů poranění mozku. Tudíž by bylo velmi účelné zařadit bezpečnostních přilbu mezi

povinnou výbavu cyklistů. Povinnost používání světel a reflexních bezpečnostních prvků je účelné, tudíž zařazení přileb mezi povinnou výbavu cyklistů by mělo být dle mého názoru povinností.

Při jízdě automobilem je neodmyslitelné použití bezpečnostních pásů. 90% všech cestujících přepravujících se automobilem využívá pravidelně bezpečnostních pásů. V dnešní době mají bezpečnostní pásy i moderní autobusy z důvodu zvýšení bezpečnosti cestujících. Efektivita použití bezpečnostních pásů závisí na závažnosti a druhu dopravní nehody, současně je důležitá i pozice cestujícího v automobilu. Správně použitý bezpečnostní pás snižuje riziko úmrtí při dopravní nehodě cca o 60%.

Současně je nezbytné použití dětských sedaček, jelikož jsou děti nejohroženější skupinou v rámci dopravních úrazů. Použitím kvalitních bezpečnostních sedaček se snižuje úmrtnost dětí při dopravních nehodách o celých 71% a úmrtí batolat a kojenců o 54%. Správné použití bezpečnostních sedaček a pásů může hrát stěžejní roli v ochraně životů a zdraví.

Závěrem této kapitoly je tedy zjištění, že lze bezpečně jmenovat všechny potenciální hrozby, kterým je potřeba předcházet. Správné použití bezpečnostních prostředků v dopravě může velmi významně snižovat hrozby, příčiny a následky dopravních nehod. Tudíž je velmi důležité dodržovat bezpečnostní předpisy a používat bezpečnostní prostředky. Podle mého názoru by měli lidé více respektovat bezpečnostní předpisy a nařízení, používat bezpečnostní ochranné prvky a počet dopravních nehod vč. počtu zraněných by se dal efektivně eliminovat.

6.2 Návrh opatření ke snížení rizik v této oblasti

V této kapitole budou navrženy opatření ke snížení a eliminaci rizik v oblasti dopravní nehodovosti a následků dopravních nehod. Jedná se o zaměření na prevenci již od nejútlejšího věku dítěte, tedy od počátku vývoje člověka.

6.2.1 BESIP – Ministerstvo dopravy ČR a PČR

BESIP, což je zkratka pro organizaci bezpečnost silničního provozu, čímž nazýváme koordinační orgán pro bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích. Historie BESIPu započala již před 45 lety. Jako jedno z nejdůležitějších opatření můžeme označit projekt *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* na období 2011-2020.

Jedná se o základní dokument Ministerstva dopravy vytvářející podmínky pro snížení nehodovosti na silnicích v zemi, který schválila vláda České republiky dne 10. srpna 2011. Dokument definuje zásady, na které je nutné se zaměřit v první řadě. Tato činnost se zabývá především metodikou dopravní výchovy dětí v mateřských a základních školách, dále pak dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny věkové kategorie účastníků silničního provozu. BESIP jednotlivé projekty, kampaně a opatření prezentuje veřejnosti prostřednictvím sdělovacích prostředků.

BESIP byl iniciátorem a autorem všech vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, např. *Strategie bezpečnosti silničního provozu*, *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*, aktivně se podílí na tvorbě národního programu „Zdraví 21“ a „Národního akčního plánu prevence dětských úrazů“. [14] Současně je téměř výhradním autorem většiny publikací na trhu pro aktivní dopravní výchovu dětí předškolního a školního věku.

Jak již bylo výše uvedeno, BESIP se podílí na celé řadě kampaní, akcí a projektů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Mezi nejznámější a nejvýznamnější projekty a kampaně na podporu bezpečnosti silničního provozu patří následující:

- *BESIPEK* – kampaň zaměřená na bezpečnost motocyklistů prostřednictvím televizních spotů, článků na internetových stránkách a kurzu pro 70 motocyklistů na autodromu v Sosnové.
- *Bezpečná obec* – projekt, který se zabývá problematikou rizikových faktorů provozu ve městech a obcích. K eliminaci rizikových faktorů předává BESIP potřebné informace odpovědným osobám a institucím.
- *Domluvme se!* – projekt zaměřený na mladé řidiče. Zároveň je jeho cílem omezit a varovat před alkoholem za volantem. Akci vystihují tato sdělení: „Jedete za zábavou autem? Domluvte se předem, kdo bude řídit na cestě domů.“
- *Nemyslíš, zaplatíš!* – nejrozsáhlejší kampaň posledních let, která informovala okolí především o možných odstrašujících následcích dopravních nehod.
- *The Action* – kampaň varující před nejčastějšími problémy a úskalími v dopravě. Především je zaměřena na středoškoláky.
- *Život v jedné stopě* – projekt namířený na motocyklisty, kteří jsou zapojeni do neúměrně vysokého procenta smrtelných dopravních nehod.

Ke zvýšení bezpečnosti dopravy přistupuje především Policie ČR. Především reguluje a řídí tuto dynamicky se rozvíjející oblast a dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích. Tuto činnost zabezpečuje prostřednictvím činnosti dopravních inspektorátů. Současně se na úkolech podílí i základní složky PČR, obecní a městská policie, vojenská policie, celní správa a Centrum služeb pro silniční dopravu. Zajištění dohledu na bezpečnost dopravy můžeme považovat za první úspěšný krok v této oblasti.

Podle mého názoru je prevence nezbytným základem, který je naprostou samozřejmostí. Výchovou dětí a vštěpování jim základních informací a povinností silničního provozu je to nejlepší, co mohou lidé pro následující mladou generaci udělat. Jedná se o první krok k úspěšnému snižování rizika. Především kampaně BESIP se zapsaly do paměti většiny osob, jelikož kampaň *Nemyslíš, zaplatíš!* Byla inspirována drsnou realitou a některé spoty nebyly určeny ani pro děti a mladistvé. Tudíž přiblížení smutné reality je jistě nejlepší varování před uvedenými nebezpečnými situacemi.

6.2.2 Dopravní výchova v předškolním věku

Základním klíčem k úspěchu nauky dopravní výchovy je zahájení výuky již v předškolním věku dětí. Předškolní vzdělávání je určeno pro děti od 2 do 6 let. Tedy do věku, než nastoupí do školy. Dopravní výchova není jen o nácviku bezpečného chování v dopravním prostředí, ale i o celém komplexu dovedností a vědomostí a především o vytváření si vztahu ke svým vrstevníkům. Děti jsou v tomto útlém věku velmi vnímavé a přizpůsobivé. Vzhledem k tomu, že se v dopravním prostředí pohybují takřka od narození, není jim toto téma cizí. Pro rizikové situace, ve kterých se dítě může samo ocitnout ve vážné situaci, je určena právě preventivní dopravní výchova.

Učením si děti stanovují vlastní pravidla a opakovaně se utvrzují v jejich správnosti. Výuku je nutné pojmut stylem *škola hrou* pro vyšší podněcení zájmu dětí. Prostřednictvím utvořených pravidel se děti učí sebeovládání, rozvoji smyslů, vidět neviditelné a slyšet neslyšitelné. Úkolem v této oblasti je děti utvrzovat v jejich poznacích o dopravním prostředí. Jedná se o vytvoření a následný rozvoj tzv. dopravního smyslu. Je nutné dětem detailně vysvětlit a znázornit základní bezpečnostní otázky a normy a docílit toho, aby požadovaná skupina vnímala a snažila se tyto informace vstřebat. Mezi základní otázky pro děti může patřit například: proč chodíme na chodníku vpravo, proč se musíme nejprve

podívat vlevo, proč se musíme rozhlédnout před vstupem na pozemní komunikaci, i když jdu s matkou. Nebo třeba proč se v autě musí všichni připoutat. Jedná se o obecné informace, které by měly být dítěti podávány jak od rodičů a blízkých, tak i v odpovídajících výchovných zařízeních, např. v mateřských školách.

6.2.3 Dopravní výchova ve školním věku

Dopravní výchova ve školním věku již není tak přímočará a jednoduchá jako výchova v předškolním věku. Do tohoto období je nutné vstoupit již se základními znalostmi uvedené problematiky a dostatečně pevným postojem čelit možným rizikům a situacím spojeným s možnými dopravními ohroženími. Učitelé a rodiče musí věnovat výchově dostatečnou ale ne přehnanou pozornost. Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR. Dopravní výchova je zaměřena na předávání a procvičování teoretických i praktických znalostí dětí.

Pořád zde platí, že nejúčinnější metodou výuky je *škola hrou*. Praktická výuka na speciálně upravených hřištích, na kterých se děti učí využívat teoretické poznatky v praxi, je nejoblíbenější a nejúčinnější forma výuky. Základní školy využívají této možnosti a čím dál častěji zařazují tento kurz do svých učebních osnov, popř. mezi důležité praktické školení.

Postupem času se musí dítě naučit více a více zásad a orientace v potřebných oblastech. Především se jedná o bezpečné přecházení silnic, umění pomoci jiným osobám, určení možné nebezpečné situace, orientace v cizím prostředí.

V dopravním prostředku je nutné naučit děti především následujícím základním pravidlům: umět bezpečně používat zádržný systém, umět se řádně a bezpečně chovat v prostředcích hromadné dopravy, správně a bezpečně se chovat na zastávce a mnohé další.

Taktéž je velmi nutné, aby byly děti poučeny o skutečnostech a pravidlech, jak se mají chovat při jízdě na kole, koloběžce, bruslích a ostatních obdobných prostředcích. Mezi základní pravidla patří například používání správného ochranného vybavení, umět jezdit bezpečně a ohleduplně, umět dodržovat základní pravidla silničního provozu, vědět kde je dovoleno a kde je zakázáno jezdit, znát význam dopravních značek, a podobné.

S uvedenými tématy by měly být děti seznámeny v oblasti rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání. Školy mají ale omezenou hodinovou dotaci

na předměty, a proto je výuka uvedených témat realizována prostřednictvím speciálních diskuzí a přednášek. V dnešní době je na trhu několik publikací v písemné podobě, CD či DVD. Metodické postupy jak pracovat s tématy dopravní výchovy ve školním věku jsou i nadále předmětem projektu národního programu vědy a výzkumu.

Výše uvedený popis rizik a především prevence by měl být dle mého názoru pro většinu lidí tím nejdůležitějším. Protože správná prevence je klíčem k úspěchu. Na základě této kapitoly vyplývá, že je důležité od mala dětem vštěpovat základní hodnoty pro pochopení problematiky silničního provozu na pozemních komunikacích. Rodina a následně i škola či školka by měly být pro děti základem ve výše uvedeném tématu. Vyučování předmětu dopravní výchova by měla být podle mě povinností na základních školách, tímto by se mohlo předejít mnoho zraněním dětí v silničním provozu.

ZÁVĚR

Studiem odborné literatury a zpracováním analýzy příčin dopravní nehodovosti dospěla tato práce k závěru, že téma dopravní nehodovosti je natolik rozsáhlé, že jej nelze v uvedené práci charakterizovat a analyzovat v dostatečné míře. Ze statistických údajů PČR o počtu dopravních nehod a jejich příčinách vyplývá, že se situace na českých silnicích pozvolna zlepšuje, nicméně je před naší zemí ještě velký kus práce směřující se snížení počtu dopravních nehod na evropskou úroveň.

Teoretická část práce seznamuje s obecnou problematikou tématu a základními pojmy. Především bližší seznámení se systémem IZS je v dnešní době velmi podstatné, jelikož uvedená zkratka v reálném životě není všem lidem známá. Obecné seznámení se základními pojmy, definicemi a charakteristikou složek IZS, která je podstatná pro bližší pochopení a seznámení se s uvedeným tématem je velmi důležité.

Nejohroženější skupinou ve společnosti jsou na základě zpracované analýzy děti. Prevencí a současně hlavním úkolem dopravní výchovy v předškolním a školním věku je naučit děti základním pravidlům dopravní bezpečnosti a dopravní výchovy. Snahou je podnítit a vypěstovat v dětech základní povědomí a následně prakticky znázornit možné nenadálé situace. Tudíž by mělo být prioritou celé společnosti se maximálně podílet na prevenci dopravní nehodovosti.

Vysokou dopravní nehodovost můžeme částečně přičíst kampaním proti bodovému systému, nedostatečnému policejnímu dohledu, restrikcím na rizikových lokalitách, zpochybňování významu a účinnosti bodového systému, zvyšující se agresivitou účastníků silničního provozu, nedodržováním základních pravidel silničního provozu (především rychlostních limitů, přednosti v jízdě a v posledních měsících i alkoholu). Dále má vysoký podíl na nehodovosti nízká úroveň prevence ze strany oficiálních institucí, ale i sdělovacích prostředků, nízká úroveň vymahatelnosti uložených sankcí.

Po vyhodnocení praktické části bakalářské práce, která se zabývala analýzou, praktickým hodnocením modelového příkladu, pojmenováním rizik a způsoby, jak uvedeným rizikům čelit a eliminovat je, dospěla práce k závěru, že prevence je základem všech událostí. Pokud se budou lidé umět na silnicích slušně chovat, budou dodržovat pravidla silničního provozu a používat bezpečnostní prostředky, mohl by se trend dopravní nehodovosti pozvolna snižovat.

Na praktickém modelovém příkladu byla znázorněná reálná dopravní nehoda, která byla v minulém roce řešena složkami IZS. Seznámení s uvedeným model může pomoci lidem k pochopení základních úkonů pověřených složek IZS, popř. si lidé snad uvědomí, jak se chovat, když se stanou účastníkem či svědkem dopravní nehody. Jedná se tedy o bližší pochopení činností a úkonů související s jakoukoliv praktickou stránkou dopravní nehody.

Fakty uvedené v bakalářské práci znázorňují, že mezi vysoce ohroženou skupinu patří řidiči a spolucestující v osobních automobilech. Narůstající agresivita, arogance a bezohlednost řidičů velkou mírou zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod. Hlavně vlivem nepřiměřené rychlosti a nevěnování se řízení je zapříčiněn velký počet dopravních nehod. I přes účinná opatření, které provádí ministerstvo dopravy a další pověřené organizace, je počet silničních dopravních nehod na našem území vyšší než by měl být. Z tohoto důvodu je nutné zaměřit dozor policie na tuto rizikovou oblast a posílit její bezpečnost.

Z uvedené práce současně vyplývá, že činnost složek IZS je v oblasti dopravních nehod nenahraditelná. Tragické následky dopravních nehod mohou být správnými činnostmi, postupy a především správnou prevencí alespoň sníženy na únosnou mez. Bez koordinovaného postupu činností složek IZS u zásahu při dopravních nehodách by byly následky pro všechny účastníky ve velké míře jistě tragičtější, než jsou nyní.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy)*. Praha: Police History, 2008. ISBN 978-80-86477-44-2.
- [2] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.
- [3] KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. ISBN 80-7175-068-9.
- [4] KOPECKÝ, Zdeněk, PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006. ISBN 8086477-32-0.
- [5] MUSIL, Jan, KONRÁD, Zdeněk, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2004. ISBN 80-7179-878-9.
- [6] SMETANA, Marek, KRATOCHVÍLOVÁ, Danuše. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2007. ISBN 978-80-7368-337-5.
- [7] VÍŠEK, Jiří. *Organizace záchranných činností v České republice*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012. ISBN 978-80-7452-028-0.
- [8] Zákon č. 239/2000 Sb., *O Integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*, v platném znění.
- [9] Zákon č. 13/1997 Sb., *O pozemních komunikacích a o změně některých zákonů*, v platném znění.
- [10] Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje. [online]. [cit. 2013-12-23]. © 2010 Letecká záchranná služba. Dostupné z WWW: <http://zzspk.cz/letecka-zachranka/letecka-zachranna-sluzba.html>
- [11] PČR [online]. [cit. 2013-12-23]. © 2014 . *Útvary policie*. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/utvary-policie-cr.aspx>
- [12] PČR [online]. [cit. 2014-02-01]. © 2014 *Statistika dopravní nehodovosti*. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>
- [13] NHTSA [online]. © 2010 [cit. 2014-02-02]. National highway traffic safety administration. Dostupné z WWW: <<http://www.nhtsa.gov/NCSA>>.

- [14] Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. © 2008 – 2014 [cit. 2014-02-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/clanky/nastroj-hodnoceni-bezpecnosti-silnicniho-provozu-na-zaklade-udaj/>>
- [15] BESIP [online]. © 2012 [cit. 2014-02-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehody-v-krajich-cr/dopravni-nehody-v-krajich-br-srovnani-kraju-dopravni-nehody-v-krajich-srovnani-kraju>>
- [16] CZSO [online]. © 2013 [cit. 2014-02-15]. *Statistická ročenka Zlínského kraje 2013*. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/3E00358E11/\\$File/72101113.pdf](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/3E00358E11/$File/72101113.pdf)>
- [17] Katalog typových činností IZS [online]. © 2009 [cit. 2014-03-09]. Dostupné z WWW: <http://metodika.cahd.cz/stc/STC%2008-IZS%20Dopravni%20nehoda.pdf>
- [18] HZS Zlínského kraje [online]. © 2010 [cit. 2014-04-06] *Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje*. Dostupné z WWW: <http://archiv.hzszlk.eu/clanek/2825/tragicka-nehoda-blokuje-komunikaci-aktualizace/>
- [19] PČR [online]. © 2010 [cit. 2014-04-06] *Policie České republiky*. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/najel-do-kamionu.aspx>
- [20] Observatoř [online]. © 2008 – 2014 [cit. 2014-04-01] *Bezpečnost silničního provozu*. Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/kategorie/lidsky-cinitel-v-doprave/2/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČR	Česká republika
DN	Dopravní nehoda
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	Informační záchranný systém
JPO	Jednotky požární ochrany
OPIS	Operační a informační středisko
PČR	Policie České republiky
VBM	Výchozí bod měření
RLP	Rychlá lékařská pomoc
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Dopravní nehody za posledních 10 let - Zdroj: PČR [12]</i>	33
<i>Obr. 2. Příčiny nehod řidičů motorových vozidel - Zdroj: PČR [12]</i>	34
<i>Obr. 3. Přehled nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu - Zdroj: PČR [12]</i>	36
<i>Obr. 4. Přehled viníků nehod - Zdroj: PČR [12]</i>	37
<i>Obr. 5. Přehled dopr. nehod ve Zlínském kr. za posledních 10 let - Zdroj: PČR [12]</i>	39
<i>Obr. 6. Místo dopravní nehody – Zdroj: vlastní</i>	40
<i>Obr. 7. Plánek dopravní nehody – Zdroj: vlastní</i>	41
<i>Obr. 8. Osobní automobil po dopravní nehodě – Zdroj: PČR [19]</i>	43
<i>Obr. 9. Kamion po dopravní nehodě – Zdroj: PČR [19]</i>	43
<i>Obr. 10. Stopy dopravní nehody – Zdroj: PČR [19]</i>	46