

Eliminace vzniku dopravních nehod na okrese Břeclav

Vendula Jandorová

Bakalářská práce
2015



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: 2015/2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vendula Jandorová**
Osobní číslo: **L13186**
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Eliminace vzniku dopravních nehod na okrese Břeclav**

Zásady pro vypracování:

1. Rešerše se zaměřením na zadané téma.
2. Činnost Policie České republiky na místě dopravní nehody.
3. Analýza příčin vzniku dopravních nehod v silničním provozu na okrese Břeclav.
4. Opatření na snížení rizik v oblasti nehodovosti a eliminace jejich vzniku na okrese Břeclav.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

[1] CHMELÍK, Jan a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009, ISBN 978-80-7380-211-0.

[2] PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, ISBN 80-7201-212-6.

[3] ŠEFČÍK, Vladimír. Analýza rizik. Zlín: UTB ve Zlíně, 2009, ISBN 978-80-7318-696-8.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D.**

Ústav ochrany obyvatelstva

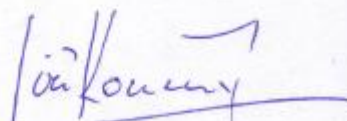
Datum zadání bakalářské práce: **5. února 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **9. května 2016**

V Uherském Hradišti dne 12. února 2016



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.
děkan



Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.
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 právních 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 příruční knihovně Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- 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 právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- 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 samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti 1.4. 2016

Jandorová Vendula
podpis studenta

ABSTRAKT

Bakalářská práce na téma „Eliminace vzniku dopravních nehod na okrese Břeclav“ se zabývá problematikou nehodovosti, zejména silniční dopravní nehodovostí na okrese Břeclav. V teoretické části je zpracováno členění dopravních nehod a způsoby jejich řešení. Následně jsou popsány jednotlivé složky integrovaného záchranného systému. Praktická část se orientuje na analýzu dopravní nehodovosti na okrese Břeclav, dále se zaměřuje na návrh řešení rizik a plány opatření problematických míst na okrese.

Klíčová slova: bezpečnost, doprava, eliminace, komunikace, nehoda, okres, provoz, příčina

ABSTRACT

The present bachelor thesis with the title "Elimination of Accidents in Breclav District" deals with the issues regarding accident rate - in particular the road accident rate in Breclav district. In the theoretical part there is elaboration of structure of accidents, proposals on how to deal with the accidents and the individual parts of the Integrated Rescue System (IRS). The practical part has focused on the analysis of accident rate in Breclav district, proposals on dealing with risks as well as plans regarding problematic areas in this particular district.

Key words: security, transportation, elimination, communication, accident, township, traffic, cause

Děkuji doc. Ing. Miroslavu Tomkovi Ph.D. za konzultace, rady a připomínky, které mi během psaní bakalářské práce poskytl.

Dále bych chtěla poděkovat celému týmu dopravních nehod Břeclav a por. Ing. Zdeňku Kamenskému, dopravnímu inženýrovi dopravního inspektorátu Břeclav za cenné rady a materiály, jenž mi poskytl ke zpracování praktické části.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 CÍL A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	11
I TEORETICKÁ ČÁST	13
2 VÝZNAM BEZPEČNOSTI PROVOZU V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY	14
2.1 ZÁKLADNÍ POJMY	14
2.2 BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	15
3 DOPRAVNÍ NEHODA	17
3.1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA.....	17
3.2 PRVOTNÍ ZÁKLADNÍ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY.....	21
3.3 OHLEDÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY POLICIÍ ČESKÉ REPUBLIKY.....	23
4 ZÁCHRANNÉ SLOŽKY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY	24
4.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR.....	25
4.2 POSKYTOVATELÉ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY	25
4.3 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	26
II PRAKTICKÁ ČÁST	27
5 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA OKRESE BŘECLAV A JEJÍ STATISTIKA.....	28
5.1 NEHODOVOST V ČESKÉ REPUBLICE	28
5.2 NEHODOVOST NA OKRESE BŘECLAV	32
6 PŘÍČINY VZNIKU DOPRAVNÍCH NA OKRESE BŘECLAV	35
6.1 ALKOHOL A JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	35
6.2 RYCHLÁ JÍZDA JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	36
6.3 NEPOZORNOST ŘIDIČŮ JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	37
6.4 TECHNICKÝ STAV VOZIDLA JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY.....	38
6.5 SRÁŽKA SE ZVĚŘÍ JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY.....	38
6.6 POČASÍ A ZÁSAH VYŠŠÍ MOCI JAKO PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	38
7 ANALÝZA PŘÍČIN VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHOD NA OKRESE BŘECLAV	40
7.1 APLIKACE SKÓROVACÍ METODY NA SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.....	40
7.1.1 Identifikace rizik dopravních nehod.....	40
7.1.2 Ohodnocení rizik dopravních nehod	41
7.1.3 Návrhy na opatření rizikových faktorů dopravní nehodovosti	42
7.1.4 Aplikace mapy rizik na dopravní nehodovost.....	43
7.2 STROMOVÝ DIAGRAM PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD	44
8 NÁVRH ELIMINACE VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHOD.....	46

8.1	RESORTNÍ AKČNÍ PLÁN BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU	46
8.2	VLIV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ NA MINIMALIZACI VZNIKU DOPRAVNÍ NEHODY.....	47
8.3	BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU.....	48
8.4	OMEZENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI ČINNOSTÍ POLICIE ČR	49
8.5	OPATŘENÍ VEDOUcí KE SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI NEJEN NA OKRESE BŘECLAV	50
9	NEHODOVÁ MÍSTA NA OKRESE BŘECLAV	53
	ZÁVĚR	58
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	59
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	61
	SEZNAM OBRÁZKŮ	62
	SEZNAM TABULEK.....	63
	SEZNAM GRAFŮ	64
	SEZNAM PŘÍLOH.....	65

ÚVOD

Lidstvo si již od pradávna uvědomovalo, že doprava je nedílnou součástí jejich životů. V prvopočátku lidé využívali k přemísťování i k přepravě svých nákladů pouze vlastních sil. Později začali hledat způsob, jak si práci ulehčit a zároveň ji zefektivnit. Postupně tedy začali využívat energii zvířat. Dopravu však bylo potřeba i nadále rozvíjet a zdokonalovat. Velký průlom způsobil vynález kola, díky němuž došlo k vytvoření prvního vozidla a následně vzniku samotné silniční dopravy. K rozmachu železniční dopravy naopak výrazně přispěl vynález parního stroje. Souběžně s výše uvedenými druhy se samozřejmě vyvíjela i doprava lodní. Po průmyslové revoluci pak došlo k rozvoji a modernizaci dopravy jako takové. Už v době vývoje dopravy docházelo k dopravním nehodám. S dnešní podobou je však srovnat nemůžeme. V současné době, a to díky postupujícím technologiím, jsou prostředky určené k dopravě čím dál silnější. Důsledky nehod jsou proto často fatální.

[1]

Dnešní lidé jsou na dopravě prakticky závislí. Většina populace si již nedokáže život bez ní představit. Stala se součástí každodenních rituálů. Pomocí ní překonáváme menší či větší vzdálenosti do škol, školek, zaměstnání nebo jen tak, na dovolenou či nějakou dobrodružnou cestu. Všechno je zpravidla černobílé, a proto i s dopravou nejsou spojena pouze pozitiva, ale i celá řada negativ a rizik. Tím největším jsou zajisté dopravní nehody, které dnes a denně ohrožují lidské životy. Díky modernizaci a lepším technologiím jsou automobily a motocykly sice bezpečnější, ale současně i dynamičtější a rychlejší, což způsobuje narůstání rizika dopravních nehod a jiných dopravních komplikací.

Nehodovost je hlavním problémem dnešní silniční infrastruktury, která je velmi členitá. Je potřeba klást důraz alespoň na snižování počtu nehod, jelikož úplné odstranění nehodovosti není možné. V dnešní uspěchané době jsou řidiči neustále ve stresu a mnohdy mají málo zkušeností. Častým případem je situace, kdy si řidič udělá radost silným vozidlem, ve kterém se cítí neohroženě. Na vozovce příliš riskuje, řízení nezvládne a jízda končí dopravní nehodou s katastrofálními důsledky. Na prvním místě by tedy měla být snaha o eliminaci dopravních nehod, a to především díky správné prevenci. Je potřeba řidiče motivovat k bezpečnější a plynulejší jízdě.

V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy týkající se silniční dopravní nehody a právní předpisy jimi se zabývající. V dalších kapitolách je uvedeno členění dopravních

nehod dle různých druhů a jednotlivé záchranné složky zasahující na místě dopravní nehody.

Praktická část se zabývá nehodovostí jak v celé České republice (ČR), tak i na okrese Břeclav. Dále jsou analyzovány příčiny vzniku dopravních nehod pomocí příslušných metod a následná opatření jednotlivých problémů. Poslední kapitola se zabývá konkrétními problematickými místy na okrese Břeclav.

1 Cíl a metody bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je poukázat na problematiku nehodovosti a analyzovat ji. Je to velký problém každodenních životů občanů ČR, kdy zbytečně na silnicích umírají lidé. Výsledkem by měla být opatření, která by na okrese Břeclav mohla být realizována a sloužila by k eliminaci příčin vzniku dopravních nehod.

Jako první cíl jsem si vytyčila stanovení příčin vzniku dopravních nehod. Vzhledem k velké rozmanitosti jsem vybrala sedm nejčastějších. Se všemi jsem se ve své praxi setkala.

Druhým cílem bylo stanovit ty nekritičtější příčiny vzniku dopravních nehod na okrese Břeclav. K ustanovení těch nejzávažnějších důvodů mi pomohla skórovací metoda.

Třetím cílem mé práce bylo navrhnout opatření na snížení či eliminaci nejkritičtějších příčin vzniku dopravních nehod na okrese Břeclav.

Čtvrtým cíl spočíval ve stanovení nejproblematictějšího místa na okrese Břeclav vzhledem k nehodovosti a navrhnout následná opatření.

Při zpracování bakalářské práce jsem použila dvě metody analýzy rizik: metodu techniky stromů a skórovací metodu (řazena mezi kvalitativní metody). K jejich zpracování se používá stanovení pravděpodobnosti a ztráty slovní hodnoty (např. vysoká pravděpodobnosti, nízká pravděpodobnost, velká ztráta, malá ztráta) nebo určité bodovací stupnice (např. desetibodová s mapou rizik). Ty jsou však určeny spíše k posouzení rizik. [2]

Skórovací metoda s mapou rizik zahrnuje tři fáze - identifikace, ohodnocení rizika a návrhy na opatření k jeho snížení. Identifikace rizika se provádí pomocí rizikových faktorů a desetibodové stupnice. Každý člen projektového týmu stanoví svůj odhad (policisté z Dopravního inspektorátu Břeclav – skupina dopravních nehod) nezávisle na ostatních. Výsledné skóre dostaneme aritmetickým průměrem odhadů jednotlivých členů. Ocenění rizika je vypočítáno součinem skóre pravděpodobnosti a skóre dopadu. Na závěr se sestaví mapa rizik, což je dvojrozměrná matice ve tvaru bodového grafu rozčleněného na čtyři kvadranty – významné, kritické, bezvýznamné a běžné hodnoty rizik. Návrhy na snížení rizika se zpracovávají zejména pro kvadrant kritických hodnot rizik. Metoda využívá převážně tabulky pro zpracování jednotlivých fází, a to kvůli přehlednosti a grafickému znázornění mapy rizik.[2]

Technika stromů je metoda jednoduchá, ale velmi rozšířená. K jejímu znázornění se využívá graf, který se označuje stromem. Má jeden kořen a řadu větví. Může být zobrazen různě – směr kořene a větví. V praxi se používají stromy s odlišnými modifikacemi. Stromové diagramy jsou uspořádané a orientované grafy, které popisují vývoj událostí. V mém případě jsem zvolila syntetické diagramy, protože budu přecházet od několika událostí k jediné, a to dopravní nehodě. [2]

I. TEORETICKÁ ČÁST

2 Význam bezpečnosti provozu v oblasti silniční dopravy

Význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích má velkou váhu a je třeba se mu náležitě věnovat, protože jsme denně ohroženi riziky, která bezpečnost snižují. Abychom ochránili nejenom sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu, je třeba dodržovat zákony, lépe předvídat a více zapojit lidský přístup a zdravý rozum. Tím více budeme chráněni.

2.1 Základní pojmy

Níže jsou uvedeny nejvýznamnější základní pojmy, které se dotýkají mé práce a úzce s ní souvisí.

Bezpečnost provozu – ochrana života, zdraví a majetku v provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní nehoda – dopravní nehoda představuje nepředvídatelnou mimořádnou událost, která vznikla v průběhu provozu na dopravní cestě. Jejím výsledkem je škoda na majetku či hůře ublížení na zdraví nebo životě.

Integrovaný záchranný systém – systém spolupráce a koordinace záchranných a bezpečnostních složek, orgánů státní správy a samosprávy, právnických a fyzických osob na místě MU, a to zejména při samotné přípravě na tuto událost, záchranných a likvidačních pracích. [10]

Místo dopravní nehody – místo na pozemní komunikaci, ale i mimo ni, kde došlo k MU a to od začátku vzniku stop dopravní nehody až po jejich konec.

Pozemní komunikace – „dopravní cesta, určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“ [11]

Právní předpisy – zabývají se bezpečností silniční dopravy. Zvláště důležité jsou:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- zákon č. 56/2001Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Riziko – pravděpodobnost vzniku MU s určitým důsledkem, a to kladným či záporným. V rámci jednotlivých oborů je definováno rozdílně. [5]

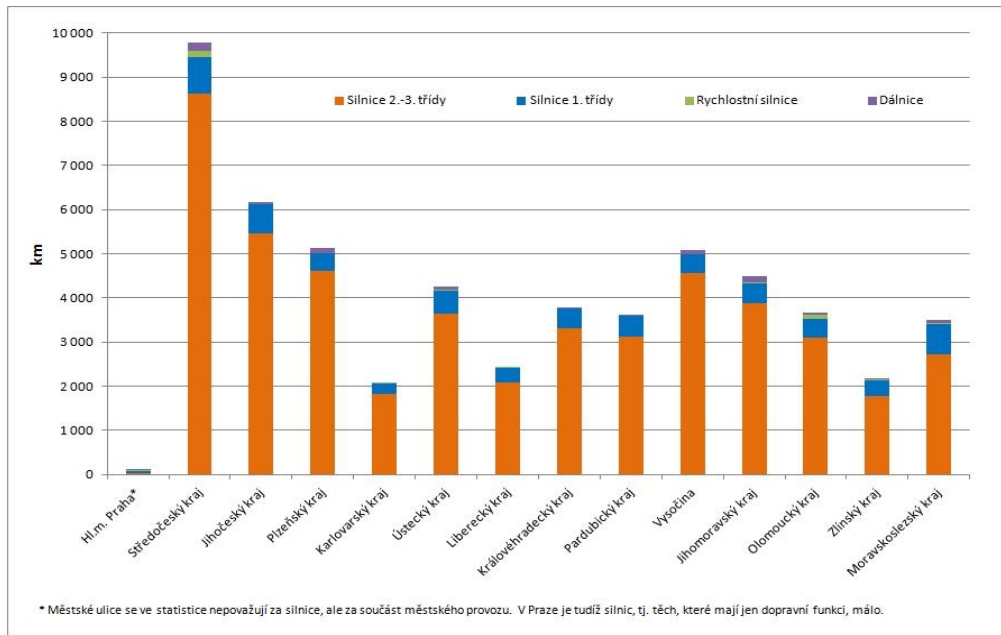
2.2 Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích patří mezi často diskutované téma. Každý den se na našich silnicích odehrávají dopravní kolize a nehody, a proto je tedy bezpečnost velmi důležitá. K jejímu dosažení nám pomáhají zákony a preventivní kampaně. Nedodržení zákona je sice postihováno sankcemi (blokovými pokutami, kaucemi, oznamováním přestupky, bodovým systémem), ale k zajištění samotné bezpečnosti to však nestačí. Důležitou roli zde hrají lidské a technické faktory. Lidé jsou stále více nebezpeční a agresivní a neuvědomují si, že tím ohrožují i ostatní účastníky provozu. Je třeba těmto situacím předcházet a více problémové účastníky trestat.

Všechny problémy týkající se bezpečnosti provozu vznikají na pozemních komunikacích. Ty jsou však potřeba k uskutečnění procesu dopravy, protože spojují města a vesnice a vytvářejí tak páteř silniční dopravy.

Česká republika patří mezi země s vysokou hustotou silnic a železnic. Po roce 1990 se postupně začala rozšiřovat síť dálnic a rychlostních komunikací. V roce 2005 dálnice tvořili asi jen 1 % silniční sítě a tím zajišťovali 12% dopravní výkon. Železniční sítě se nerozšiřovali, pouze a jen se zkvalitnily, a to výstavbou železničních koridorů. Na 1 km² zde v roce 2013 připadlo 0,7 km silnic a 0,12 km železnic. Silnice a dálnice tak v tomtéž roce měřily necelých 56 000 km. Hustotou silnic spadala ČR do celosvětového průměru. [9]

Graf 1.1 znázorňuje délku silniční sítě ve všech krajích ČR, včetně hlavního města Prahy. Názorně popisuje množství kilometrů silnic 2. - 3. třídy, silnic 1. třídy, rychlostních silnic a dálnic. Z grafu je patrné, že v ČR převažují silnice 2. - 3. třídy. Nej hustší silniční síť má Středočeský kraj. Jihomoravský kraj se nachází na pátém místě, s hustotou cca 4 500 km.



Graf 2.1 Délka silniční sítě v ČR dle krajů

[Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic]

3 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda představuje nepředvídatelnou MU, která vznikla v průběhu provozu na dopravní cestě. Jejím výsledkem je škoda na majetku, či hůře, ublížení na zdraví nebo životě. Vzniká ve všech druzích dopravy, avšak v různých frekvencích. Někde jsou nehody méně časté, jinde zase více. Od druhu dopravy se odvíjí i její řešení kompetentním orgánem k tomu určeným. Nehody jsou vždy prošetřovány dopravní policií daného kraje, v němž k nehodě došlo.

Zpravidla každá dopravní nehoda s sebou nese řadu nepříjemností, avšak posléze často i nabytí nových zkušeností. Většina řidičů sedících za volantem je přesvědčena, že právě jim se nemůže nic přihodit. Přitom mnohdy stačí zlomek vteřiny, a i ohleduplný řidič se najednou stává účastníkem dopravní nehody. Pak už jen záleží na následcích a na tom, jak velkou zkušenost si z daného okamžiku odnese.

3.1 Silniční dopravní nehoda

Dopravní nehodu definuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu v § 47, a to jako „událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ [12]

Tento zákon dále vymezuje povinnosti řidiče i účastníků dopravní nehody. Řidič je povinen např. bez odkladu zastavit vozidlo a učinit opatření, díky nimž bude zabráněno vzniku dalších škod. Účastníci nehody by taktéž měli učinit vhodná opatření vedoucí k zabezpečení provozu, mělo by dojít zejména k označení nehody a oznámení na policii. [12]

Dopravní nehody můžeme rozlišit podle podmínek vzniku nebo podle způsobu řešení konkrétní nehody.

Rozdělení dopravních nehod podle podmínek vzniku dopravní nehody:

- **Havárie** – účast pouze jednoho vozidla, nejde o srážku s jiným účastníkem silničního provozu ani s pevnou překážkou. Příkladem může být řidič, který vlivem nepřiměřené rychlosti nezvládne levotočivou zatáčku, vyjede vpravo mimo vozovku, kde se s vozidlem třikrát převrátí přes střechu.

- **Srážka** – střet vozidla s jiným účastníkem silničního provozu nebo účast více vozidel či neomezený počet vozidel a jiných účastníků silničního provozu. Jeden z účastníků musí však být řidičem vozidla. Např. srážka dvou vozidel či srážka vozidla s cyklistou, vozidla s chodcem, srážka dvou cyklistů, nebo srážka vozidla s pevnou překážkou (strom, svodidlo). Za srážku nelze považovat střetnutí dvou chodců.
- **Jiná nehoda** – nejedná se o srážku ani havárii a poškozený není většinou řidičem, ale jiným účastníkem silničního provozu. Jedná se např. o situaci, kdy řidič osobního vozidla nedá na křižovatce přednost autobusu. V důsledku toho autobus prudce zabrzdí, cestující upadne a poraní se. I když nedošlo ke střetu vozidel, jedná se o dopravní nehodu, neboť řidič osobního vozidla je podezřelý ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví. [6]

Členění dopravní nehod podle způsobu řešení:

- **Dopravní nehoda ukončená blokovým řízením** – zpracovává se na „Protokol o nehodě v silničním provozu“ s projednáním v silničním provozu. Aby se daná nehoda mohla takto zpracovat, musí být splněny určité podmínky. Při nehodě nesmí dojít ke zranění osob, žádný z účastníků v době nehody nesmí být pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, řidič musí souhlasit se zaviněním dopravní nehody, dále nesmí být zjištěna ani uplatněna technická závada jako příčina dopravní nehody. Dopravní nehodu je možné ukončit blokovým řízením také v případě, kdy se nejedná o opakovaný dopravní přestupek, za nějž lze uložit zákaz řízení. Podezřelý ze zavinění dopravní nehody nesmí být osoba podléhající vojenské kázeňské pravomoci, diplomat nebo řidič vozidla ADR (Accord Dangereuses Route), tzn. řidič přepravující nebezpečné látky. Nesmí se také jednat o nehodu, kdy řidič předjížděl vozidlo v případě, v němž je to podle zvláštního právního předpisu zakázáno. Dopravní nehodu s projednáním znázorňuje obrázek 3.1.
- **Dopravní nehoda zpracovaná na protokol o nehodě v silničním provozu** je ohlášena „Oznámením o přestupku“ správnímu orgánu obce s rozšířenou působností. Předkládá se „Odevzdáním věci“ k projednání příslušnému služebnímu funkcionáři s kázeňskou pravomocí. Pokud o to osoba požádá, může být ohlášena „Oznámením o přestupku“ správnímu orgánu obce s rozšířenou pravomocí v disciplinárním řízení podle právních předpisů (senátor, poslanec, soudce). Nelze

projednat osobu používající výsad a imunit. Spisový materiál se v tomto případě postoupí cestou odboru dopravní policie správy kraje ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. Dojde tak k předání do vyšetřování pro podezření ze spáchání trestného činu a odevzdání k projednání správnímu orgánu obce s rozšířenou působností, jestliže nebylo prokázáno, že se jedná o podezření z trestného činu. Dopravní nehoda, při níž byl pachatel obviněn ze spáchání trestného činu, je na obrázku 3.2.



Obr. 3.1 Dopravní nehoda s projednáním [Zdroj: DI Břeclav]



Obr. 3.2 Dopravní nehoda - trest [Zdroj: DI Břeclav]

- **Dopravní nehoda, která je odložena „Odložením věci“** z důvodu nepřípustnosti stíhání za přešupek nebo trestný čin (věk, nepřičetnost, osoba zemřela) či v případě, kdy nebyla zjištěna osoba pachatele, anebo není dáno podezření z přešupku (přešupek se vůbec nestal).
- **Dopravní nehoda neukončená blokovým řízením, správním řízením a není dáno podezření ze spáchání trestného činu** – jde o situaci, kdy do příjezdu hlídky na místo se účastníci dohodnou na zavinění či na každém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech došlo ke hmotné škodě nižší než 100 000,- Kč. Dále v případě, kdy nevznikla hmotná škoda na majetku třetí osoby. Hlídka vyřeší řidiče v blokovém řízení z přešupku, kterého se dopustil. Před stanovením sankce v blokovém řízení hlídka dotazem v registru řidičů prověří, zda se nejedná o opakovaný dopravní přešupek, za nějž lze uložit zákaz řízení. O zjištěném poznatku a učiněných opatřeních hlídka sepíše dvojmo úřední záznam, který předá vedoucímu. Náhrada škody se řeší cestou povinného ručení za škodu způsobenou provozem vozidla nebo prostřednictvím havarijního pojištění. Dopravní nehodu, vyhodnocená jako přešupek, je na obrázku 3.3. [6]



Obr. 3.3 **Dopravní nehoda - záznam**

[Zdroj: DI Břeclav]

Účastníci dopravní nehody nemusí hlásit dopravní nehodu policii, pokud zjevná škoda na některé ze zúčastněných vozidel nebo na přepravovaných věcech nepřesáhne 100 000,- Kč. Dále pokud nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby a nevznikla hmotná škoda na majetku další osoby (škoda na budově, komunikaci či dopravní značce).

Zvláštní případy dopravních nehod:

- **Střet vozidla se zvířím** – zpracovává se zjednodušeným způsobem na „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvířím“. Záznam se pořizuje v případě, kdy při střetu se zvířím nedošlo ke zranění osob, na zúčastněném vozidle není uplatňována technická závada, u řidiče nebylo zjištěno ovlivnění alkoholickými nápoji či jinými omamnými látkami a nejedná se o služební vozidlo. Pokud není splněna některá z výše uvedených podmínek, pak se tato nehoda zpracuje na „Protokol o nehodě v silničním provozu“.
- **Střet vozidla s volně pobíhajícím domácím zvířetem** – tato nehoda se zpracovává na „Protokol o nehodě v silničním provozu“. V první řadě je důležité zjistit majitele domácího zvířete. Následně je od něj požadováno vysvětlení, které by mělo objasnit důvod volně pobíhajícího zvířete. Také je zjišťováno, jaké úkony majitel učinil k zajištění zvířete. Výpověď se dokumentuje. Majitel je poté policií oznámen příslušnému správnímu orgánu. Pokud se nepodaří ustanovit chovatele, je brán jako neznámý pachatel a věc se zpravidla odloží. Je však také potřeba posoudit míru zavinění řidiče.
- **Škodní událost** – při této události se zpracuje „Záznam o škodní události“. Samotná škodní událost představuje vznik hmotné škody na majetku osob, organizace či firmy, ke které došlo nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Může se jednat např. o poškození skel, svítilen, zrcátek či laku vozidla, k němuž došlo odlétnutým předmětem od pneumatik automobilů. V tomto případě nezáleží na tom, zda poškozené vozidlo bylo v pohybu či nikoliv.
- Jestliže dojde k **poškození vozidla důsledkem porušení pravidel silničního provozu**, šetří se věc jako dopravní nehoda (např. špatně upevněný náklad) – událost se zadokumentuje na „Záznam o poškození čelního skla“. [6]

3.2 Prvotní základní a bezpečnostní opatření na místě dopravní nehody

Na místě, kde došlo k dopravní nehodě, musí Policie ČR učinit několik základních, neodkladných a bezpečnostních opatření, a to:

- poskytnout první pomoc všem účastníkům a zajistit zdravotnického ošetření zraněným osobám, dále pak zabezpečit technickou či jinou pomoc, např. vyprostit osoby z havarovaného vozidla;
- odstranit možné nebezpečí, které by mohlo při dopravní nehodě dále vzniknout (překážky na vozovce, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, únik plynu, výbušniny, radioaktivní materiál, jedy atd.);
- poskytnout předběžné informace o stavu na místě nehody operačnímu středisku policie,
- označit místo nehody v situaci, kdy tak nemůže učinit sám řidič, který měl podíl na dopravní nehodě;
- uzavřít místo dopravní nehody, opatřit důkazy a jiné stopy, chránit je před poškozením či zničením;
- zajistit nutná opatření prostřednictvím příslušného operačního střediska policie, a to v případě, kdy účastník dopravní nehody utekl či ujel, dále pak spolupráce se Službou cizinecké policie v případě obavy, že se účastník dopravní nehody pokusí překročit státní hranice,
- spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu pokud k nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s centrálně řízeným silničním provozem (dálnice),
- zjištění totožnosti všech účastníků a svědků dopravní nehody, v případě, kdy se u nehody nacházejí zraněné osoby, zjistit jejich zdravotní pojišťovnu,
- monitorovat situaci silničního provozu, obnovit jeho bezpečnost a plynulost, v případě potřeby jej odklonit, dále předat potřebné informace cestou operačního střediska policie,
- po předchozí výzvě provést orientačního vyšetření, které spočívá zejména v dechové zkoušce, která potvrdí či vyvrátí výskyt alkoholu v krvi podezřelého,
- v případě podezření osoby z požití návykové látky je třeba zajistit odborné lékařské vyšetření, zvláště pak odběr vzorků biologických materiálů,
- provedení dalších potřebných úkonů v závislosti na charakteru dané dopravní nehody,

- prohledat zúčastněná vozidla a účastníky nehody a jejich doklady v informačních systémech Policie ČR. [7]

3.3 Ohledání místa dopravní nehody Policií České republiky

Při ohledání prostoru, v němž se dopravní nehoda odehrála, musí Policie ČR prověřit a řádně zadokumentovat pozemní komunikaci s důrazem na:

- **Prověření dopravní situace na místě samotném** – důležitý je význam jednotlivých komunikací (hlavní a vedlejší pozemní komunikace), způsob řízení dopravy, povrch a stav vozovky. Aby mohly být zajištěny důkazy je dále potřeba prozkoumat okolí místa nehody, značení, jeho viditelnost, čitelnost, maximální povolenou rychlost v daném úseku apod.
- **Povětrnostní podmínky** – viditelnost, denní doba, oslnění, směr větru, sněžení, déšť aj.
- **Zajištění samotných stop** – stopy mohou být patrné na vozovce, vozidlech, osobách či na nákladu. Všechny musejí být náležitě prověřeny a zadokumentovány.
- **Stav vozidla** – zajištění technického stavu a poškození. U vozidla vybaveného tachografem zajistit záznamový kotouč, příp. výpis ze záznamového zařízení z digitálního tachografu. Při dopravní nehodě s vlakem je třeba zajistit rychloměrný proužek, který vyjme pracovník generální inspekce drah.
- **Stav účastníků** dopravní nehody – zajímá nás jejich zranění, zdravotní problémy, únava i jakékoliv známky požití alkoholu, léků či jiných návykových látek. [7]

4 Záchranné složky na místě dopravní nehody

Na řešení dopravní nehody se podílí v závislosti na její závažnosti konkrétní záchranné složky. Dohromady tvoří celek nazývaný Integrovaný záchranný systém (IZS). Protože i silniční dopravní nehoda je brána jako MU, řídí se činnost těchto složek na zasahujícím místě nehody zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.

Výše uvedený zákon se zabývá IZS, definuje složky tohoto systému a jejich působnost, dále pak vymezuje působnost a pravomoci státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků (pokud tak nestanoví zvláštní předpis). Zaměřuje se i na formulaci práv a povinností fyzických či právnických osob při přípravě na MU, při záchranných a likvidačních pracích či při ochraně obyvatel v případech, kdy je vyhlášen stav nebezpečí či nouzový stav spojený s ohrožením státu nebo válečné situace. [10]

Integrovaný záchranný systém utvářejí následující složky:

- Hasičský záchranný sbor (HZS) ČR, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- poskytovatelé zdravotnické záchranné služby,
- Policie ČR,
- ostatní složky IZS. [10]

Hasičský záchranný sbor ČR, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby a Policie ČR patří do základní složky IZS. Tyto složky zajišťují nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku MU, jejich vyhodnocení a okamžitý zásah v místě vzniku MU, proto jsou jejich síly a prostředky rozmístěny po celém území ČR.

Stálými orgány pro koordinaci složek IZS jsou operační a informační střediska IZS:

- operační středisko HZS kraje,
- operační a informační středisko generálního ředitelství HZS. [10]

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném systému a změně některých zákonů ukládá těmto operačním a informačním střediskům také určité povinnosti a oprávnění. Těmi se zabývá konkrétně § 5 tohoto zákona. Mezi povinnosti se řadí např. povinnost přijímat a vyhodnocovat informace o MU, plnit úkoly uložené orgány oprávněnými koordinovat záchranné a likvidační práce či zprostředkovávat organizaci plnění úkolů ukládaných velitelem zása-

hu. K oprávněním můžeme přiřadit povolání a nasazování sil a prostředků HZS a jednotek požární ochrany a dalších složek IZS dle poplachového plánu IZS nebo podle požadavků velitele zásahu. Spadá zde také oprávnění vyžadovat a organizovat pomoc, a to osobní či věcnou dle požadavků velitele zásahu. [10]

4.1 Hasičský záchranný sbor

Základním posláním dle zákona č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR a o změně některých zákonů hasičského záchranného sboru ČR, je „chránit životy a zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při MU“. [13]

Mimořádnou událost představuje škodlivé působení jakýchkoliv sil či jevů, které jsou vyvolány činností člověka. Může se však jednat i o přírodní vlivy nebo havárie, jež ohrožují životy osob, jejich zdraví nebo majetek. Tyto jevy vyžadují zásah v podobě záchranných opatření či likvidačních prací. [10]

Hasičský záchranný sbor při vykonávání svých úkolů spolupracuje se správními úřady a jinými státními orgány, orgány samosprávy, právníckými a fyzickými osobami, s mezinárodními organizacemi a zahraničními subjekty. Základem spolupráce je stanovit si práva a povinnosti při vzájemném poskytování pomoci a informací a při MU. Pokud tomu však nebrání ustanovení jiných právních předpisů nebo povinnost mlčenlivosti. Pro přímý kontakt s HZS byla zřízena tísňová linka 150.

4.2 Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby

Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby představují takovou zdravotní službu, která zajišťuje převážně přednemocniční neodkladnou péči osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života. Další důležitou povinností je příjem volání na tísňovou linku 155. Zdravotnická záchranná služba musí vždy vyhodnotit stupeň naléhavosti tísňového volání a na základě toho rozhodnout o tom, jak danou situaci nejvhodněji řešit, a to dle zdravotního stavu pacienta. Záchranná služba je dále odpovědná za řízení a organizaci neodkladné péče na místě zásahu, a to ve spolupráci s velitelem složek IZS. Vyžaduje-li to daná událost, je povinná pacienty vyšetřit a poskytnout jim potřebnou zdravotní péči, včetně péče vedoucí k obnovení a stabilizaci základních životních funkcí. Mnohdy je potřeba využít přepravy letadlem, která umožňuje poskytnout raněnému během letu neustálou péči. Zdravotnická záchranná služba musí být také schopna poskytnout potřebné instrukce

k zajištění první pomoci přes mobilní telefon. Neméně důležitým úkolem je také letecká přeprava tkání a orgánů určených k transplantaci. [14]

4.3 Policie České republiky

Policie ČR představuje dle zákona č. 273/2008 Sb. jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který působí po celém území ČR. Posláním sboru je především sloužit veřejnosti a chránit bezpečnost osob a majetku. Snahou je předcházet trestné činnosti a dbát na veřejný pořádek. Dále pak plní úkoly v rámci trestního řádu a na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami. [15]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 Dopravní nehodovost na okrese Břeclav a její statistika

Podkladem pro analýzu dopravy jsou informace o dopravních nehodách. Získávají se buď statistickou analýzou sekundárních dat, nebo vlastní hloubkovou analýzou dopravních nehod.

Hloubková analýza dopravních nehod je metodou pro efektivní získávání důležitých informací o příčinách, průběhu a následcích dopravní nehody z hlediska řidiče, vozidla i pozemní komunikace. Vše provádí Centrum dopravního výzkumu a to na základě podkladů od Ředitelství služby dopravní Policie ČR. Dle druhu vyhodnocování se policejní statistiky odesílají v různých intervalech. Mohou být měsíční, čtvrtletní, roční nebo mohou mít podobu výsledku dopravně bezpečnostní akce, což umožňuje zjistit, zda byla provedená akce efektivní či nikoli. Registrují se nehody s úmrtím, zraněním nebo hmotnou škodou převyšující 100 000,- Kč. Dalším zdrojem jsou data od pojišťoven a zdravotních zařízení se zaměřením na usmrcené a zraněné osoby. Nedílnou součástí nehodových údajů jsou geografická data, která spadají do nehodové databáze Policie ČR. Základním ukazatelem pro vyhodnocování nehodovosti je počet usmrcených, a to do 24 hodin od nehody a také paralelně do 30 dní po nehodě. [16]

Systematické seřídění informací slouží pro zvýšení bezpečnosti kritických infrastruktur a zvýšení informovanosti zodpovědných orgánů státní správy, Policie ČR, správců pozemních komunikací. [16]

Aby bylo možné řádně stanovit, lokalizovat a vyhodnotit problémy v oblasti dopravní nehodovosti, je třeba mít k dispozici potřebná data, která musí být dostupná, přesná, spolehlivá, srovnatelná a aktuální a to na lokální, regionální, národní a mezinárodní úrovni. [16]

5.1 Nehodovost v České republice

Nehodovost celé ČR se počítá z dat získaných ze třinácti krajů a hl. města Prahy. Statistiky se vždy porovnávají se stejnými měsíci předešlých let, příp. s čtvrtletími nebo celými roky.

Počet nehod se rok od roku liší, a proto nelze přesně stanovit, jaký bude rok následující. Veškerá opatření ke snížení nehodovosti spočívají v porovnání uplynulého roku s předešlými a vydání následných stanovisek k napravení. Tabulka 4.1 udává informace o počtu vzniklých nehod v ČR v letech 2012 – 2015.

Tab. 5.1 Počet nehod v ČR v letech 2012 – 2015

Rok	Celkový počet nehod	Následky na životě	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426

[Zdroj: DI Břeclav]

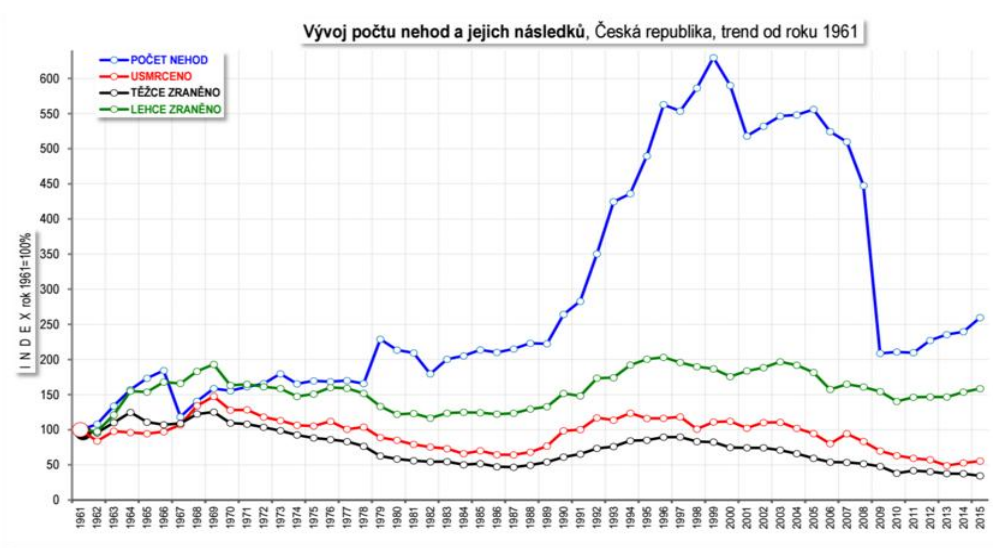
Z tabulky 5.1 je patrné, že v roce 2015 došlo oproti předešlým rokům k nárůstu celkového počtu nehod. Tuto skutečnost lze vysvětlit tím, že v roce 2015 pojišťovny začaly vyžadovat při dopravní nehodě „srážka se zvěří“ potvrzení o účasti policie. Dříve účast policie na místě dopravní nehody nebyla potřeba.

Výše počtu nehod se liší i dle úpravy právních předpisů a to v ohlašovací povinnosti při vzniku škody na vozidlech účastněných na místě dopravní nehody:

- 2001 – 2005 – hlášení dopravních nehod při škodě větší než 20 000,- Kč,
- 2005 – 2009 – hlášení dopravní nehod při škodě větší než 50 000,- Kč,
- 2010 – dosud – hlášení dopravní nehod při škodě větší než 100 000,- Kč.

Počet usmrcených nelze nijak ovlivnit. Stačí, aby během roku došlo k hromadné nehodě několika vozidel či nehodě autobusu, příp. motorového vozidla s vlakovou soupravou a počet usmrcených osob najednou rapidně vzroste. Nejvíce osob bylo usmrceno roku 2012.

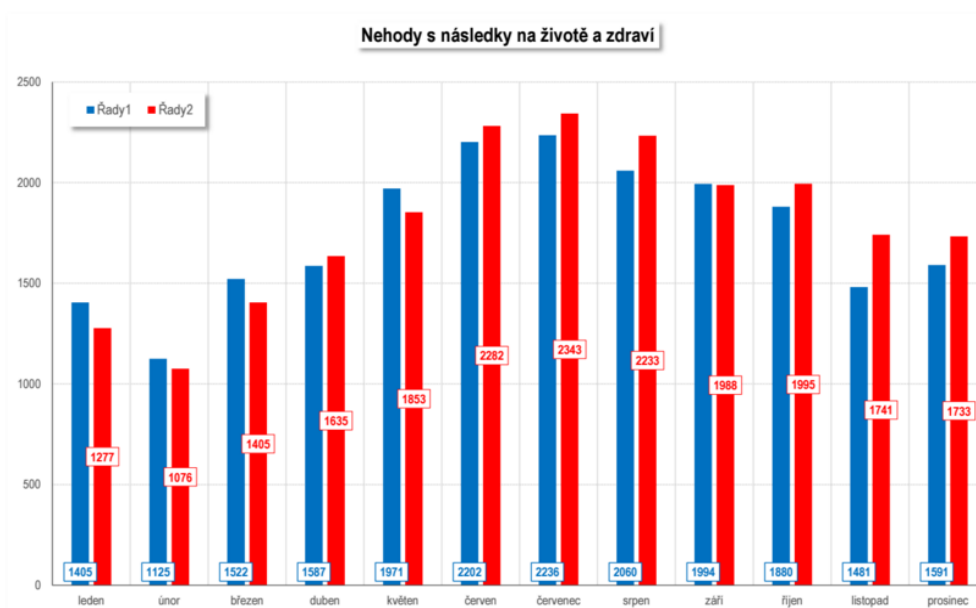
Vývoj počtu nehod situace v ČR od roku 1961 znázorňuje graf 5.1. Roku 1961 teprve začalo docházet k rozvoji infrastruktury a automobilního průmyslu. Z tohoto důvodů je v tomto roce nehodovost nejnižší. Největší nárůst nehod pak nastal v roce 2000. Dle mého názoru je to z důvodu změny právních předpisů. Konkrétně v ohlašovací povinnosti při způsobení škody vyšší než 20 000,- Kč.



Graf 5.1 Vývoj počtu nehod a jejich následků

[Zdroj: DI Břeclav]

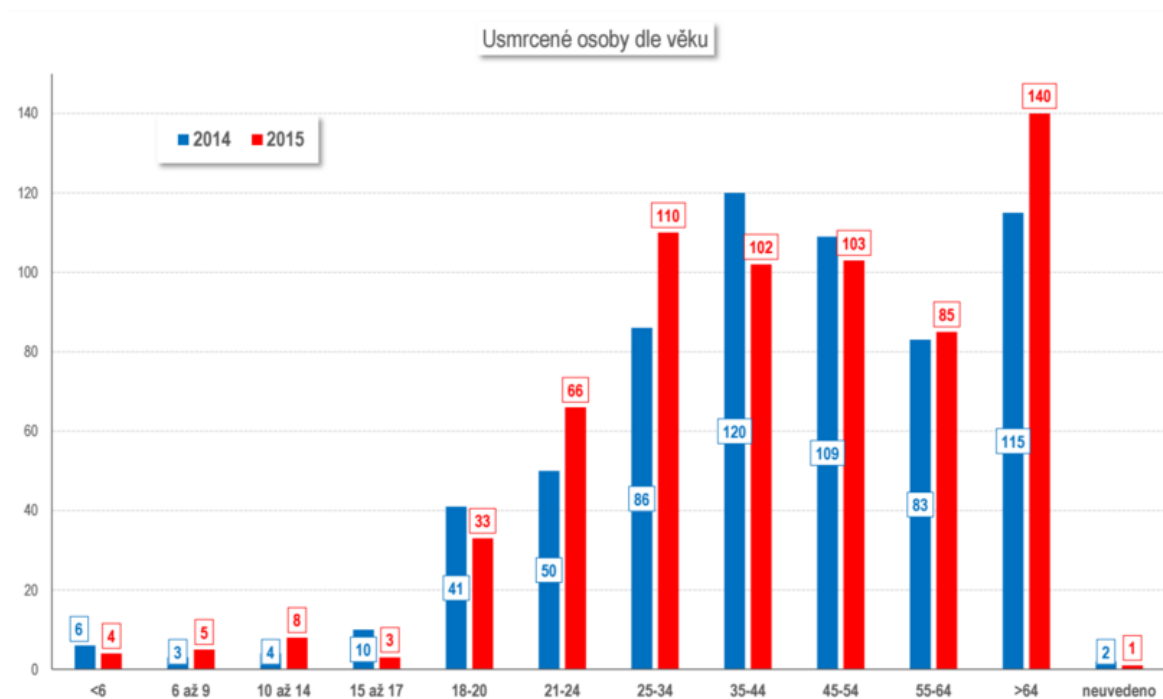
Z grafu 5.2 je patrné, že nelze jednoznačně dopředu stanovit, jak se bude nehodovost v jednotlivých krajích vyvíjet. Mezi kraje s největším nárůstem dopravních nehod s následky na životě a zdraví patří kraj Středočeský, Plzeňský, Jihomoravský a Moravskoslezský. Dle mého mínění je každý rok nehodovost přibližně stejná. Větší rozdíl ovlivňují např. hromadné havárie, vlakové neštěstí či počasí způsobující kalamity, které statistiky nehod se zraněním posouvají o něco výše.



Graf 5.2 Nehody s následky na životě a zdraví

[Zdroj: DI Břeclav]

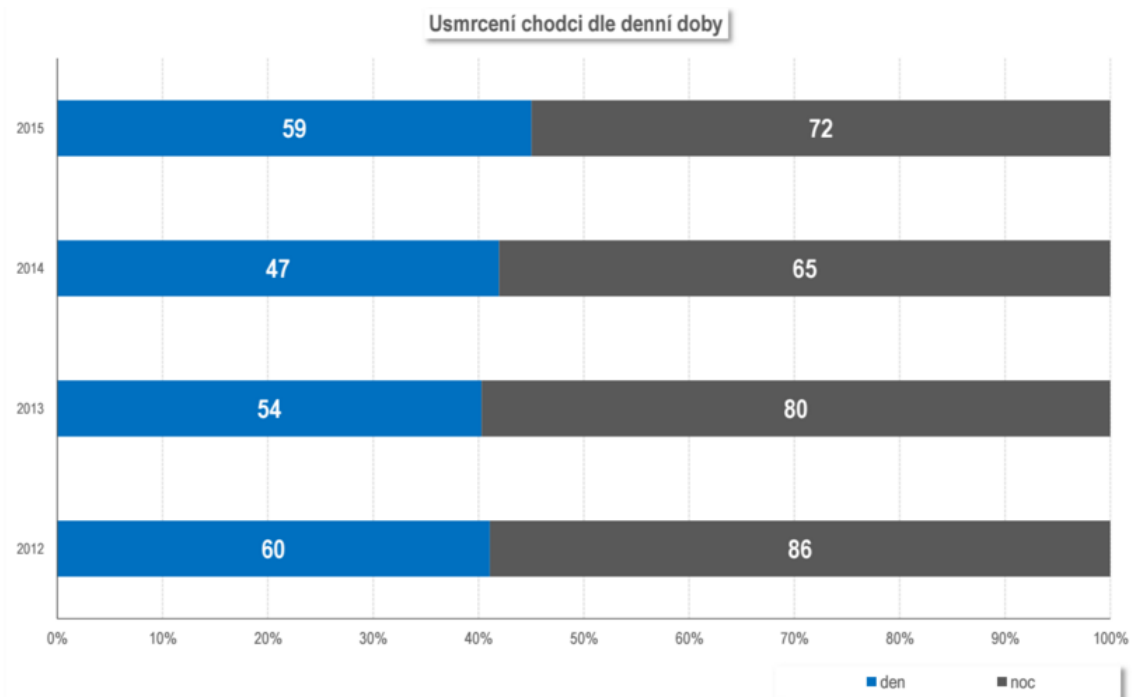
Graf 5.3 zobrazuje počet osob usmrcených dle věkových kategorií. Na silnicích bohužel umírají i malé děti, a proto je třeba v prevenci začít působit již od nejútlejšího věku. V roce 2014 na tom byly nejhůře osoby v produktivním věku. Současná uspěchaná doba má vliv na způsoby jízdy a tedy jejich důsledky. O rok později, tedy v roce 2015, bylo na silnicích usmrceno nejvíce lidí starších 64 let. Tyto osoby jsou povinny ze zákona chodit na pravidelné lékařské prohlídky. Ne všichni je však podstupují a neuvědomují si, že jejich síly a zdraví již nejsou v takové kondici, aby mohly bezpečně řídit motorový prostředek.



Graf 5.3 Usmrcené osoby dle věku

[Zdroj: DI Břeclav]

Z grafu 5.4 lze názorně vidět, že by chodci neměli podceňovat reflexní označení. Ve všech porovnávaných letech je počet usmrcených chodců vždy vyšší v nočních hodinách. Lidé často nosí tmavé oblečení a na vozovce jsou vidět až na poslední chvíli. Přitom stačí jeden reflexní pásek rozdáváný P ČR při preventivních akcích a lidé jsou okamžitě vidět až na 200 m. Řidič motorového vozidla tak může včas reagovat a srážce zabránit.



Graf 5.4 Usmrcení chodci dle denní doby

[Zdroj: DI Břeclav]

5.2 Nehodovost na okrese Břeclav

Okres Břeclav je nejnižněji ležícím okresem Jihomoravského kraje. Jedná se o pohraniční okres, který sousedí se Slovenskem a Rakouskem. V problematice nehodovosti se díky tomu často objevují i jiné národnosti, které přes toto území projíždějí na hranice. Okres Břeclav je tvořen 63 obcemi a třemi obcemi s rozšířenou působností – Břeclav, Hustopeče a Mikulov. Jednotlivé obce mají agendu v řešení dopravní problematiky, zejména pak pře-stupků. Kompetence řešení dopravních nehod a dopravního značení spadá pouze do pravomoci dopravní policie Břeclav.

Dopravní situace na okrese je hojně ovlivněna nejen alkoholem, ale i omamnými látkami, zejména pak marihuanou, které se na jižní Moravě velmi daří. Vliv má i sezónnost vztahu-jící se ke sklizni vína. Lidé v tuto dobu vyhledávají burčáky, které i přes svou nenápadnost nechávají v uživateli dlouhé účinky alkoholu v krvi.

Velkou měrou se na nehodovosti podílejí i cyklisté. V regionu jejich množství narůstá do obrovských rozměrů. Kolo jako dopravní prostředek využívá celá řada místních obyva-tel. V letních měsících se k nim přidávají cykloturisté z celé ČR. Často se jedná o lidi, kteří na kolo nasednou pouze několikrát do roka. Dopravní nehoda pak na sebe nenechá dlouho čekat.

Z tabulky 5.2 je zřejmé, že se dopravní situace na okrese Břeclav rok od roku zhoršuje. Počet nehod i usmrcených osob narůstá. Proto je třeba hledat stále nová opatření ke snížení nehodovosti.

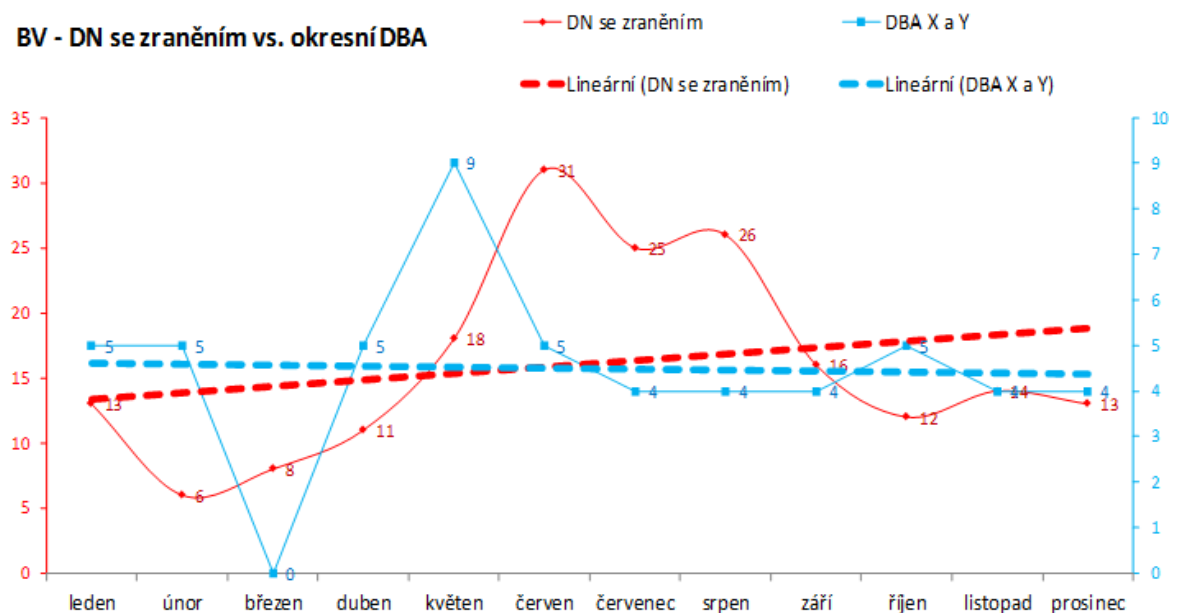
Tab. 5.2 Rozbor dopravních nehod na okrese Břeclav v letech 2012 – 2015

Rok	Celkový počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob
2012	439	4	33	205
2013	440	7	33	202
2014	448	3	33	209
2015	487	7	30	206

[Zdroj: DI Břeclav]

Graf 5.5 znázorňuje vývoj počtu dopravních nehod se zraněním a také počet okresních dopravně bezpečnostních akcí za rok. Počet nehod na okrese Břeclav má rostoucí tendenci, počet dopravně bezpečnostních akcí je stabilně vysoký. Dá se říci, že v Jihomoravském kraji nadprůměrný.

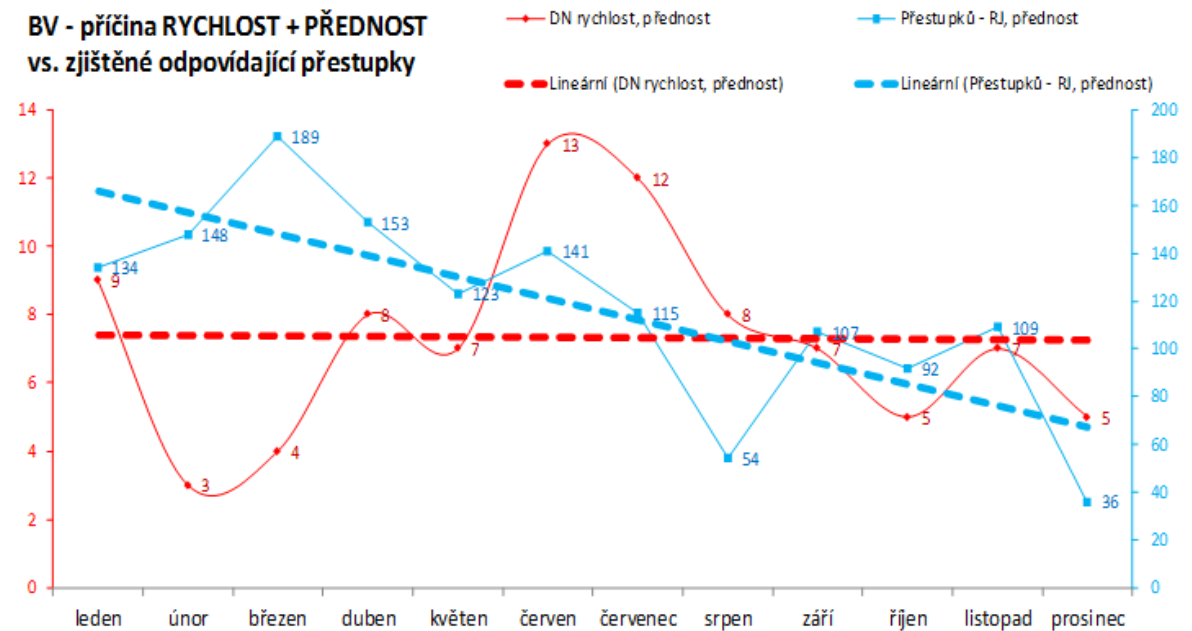
BV - DN se zraněním vs. okresní DBA



Graf 5.5 DN se zraněním vs. okresní dopravně bezpečnostní akce za rok 2015

[Zdroj: DI Břeclav]

Graf 5.6 ukazuje vývoj počtu dopravních nehod za rok 2015, jejichž příčinou byla přednost nebo vysoká rychlost. Počet nehod s těmito příčinami roste, odpovídající zjištěné přestupky lehce klesají.



Graf 5.6 Dopravní nehody s příčinami rychlost a přednost za rok 2015

[Zdroj: DI Břeclav]

6 Příčiny vzniku dopravních na okrese Břeclav

Příčin vzniku dopravních nehod je mnoho. Pokud by však každý účastník silničního provozu řádně dodržoval pokyny dané zákonem č. 361/2000 Sb., o pozemních komunikacích, nemuselo by denně k tolika nehodám docházet.

Z mé osobní pracovní zkušenosti mohu říci, že největším problémem dnešní doby jsou:

- alkohol a jiné návykové látky,
- rychlá jízda,
- nepozornost – nerespektování přednosti v jízdě, nedodržení potřebné vzdálenosti či telefonování za jízdy,
- technický stav vozidla,
- srážka se zvířetem,
- počasí aj.

6.1 Alkohol a jiné návykové látky jako příčina dopravní nehody

Alkohol a samozřejmě ani jiné návykové látky za volant nepatří. Alkohol se po jeho požití postupně dostává z trávicího traktu do krve. Tělu je tato látka cizí a snaží se ji odbourat. Celá řada faktorů ovlivňuje rychlost, s níž se alkohol z těla vyloučí, a to ať už dechem, potem či močí. Rozhodující je však zpravidla výška jedince, jeho hmotnost, pohlaví a rychlost s jakou alkohol přijímáme. Průměrná rychlost vylučování alkoholu z těla je cca 0,15 ‰ za hodinu. Alkohol ovlivňuje lidskou psychiku a tudíž i koncentraci, která je tak důležitá k řízení motorového vozidla. Už i lehká podnapilost zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. Důsledkem jsou zpožděné reakce na odehrávající se skutečnosti a delší brzdná dráha.

Ke zjištění hladiny alkoholu v krvi používá Policie ČR přístroje Dräger, jejichž výsledek má důkazní hodnotu jak v přestupkovém, tak i v trestním řízení. Pro zjištění klesající či stoupající hladiny jsou prováděny dva testy po 10 min. Řidič, který požil alkohol bezprostředně před jízdou, bude mít druhou hladinu stoupající. V řešení se tato skutečnost bere jako přitěžující okolnost. Pokud však alkohol požil např. ve večerních hodinách a kontrola byla uskutečněna někdy v hodinách dopoledních, hodnota bude mít klesající tendenci. Většinou se jedná o zbytkový alkohol. V přestupkovém řízení se samozřejmě počítá i s fyziologickou hranicí alkoholu v krvi a to 0,24 ‰. Tato hodnota je odečtena od hodnoty naměřené a následně je stanoven trest. U alkoholu je vlastně trestů hned něko-

lik: zákaz řízení na určitou dobu, peněžitý trest či odpočet bodů z karty řidiče. Pokud však řidič s naměřenou hodnotou nesouhlasí, v doprovodu policie je odvezen na nejbližší lékařské středisko, kde je podroben odběru krve a lékařskému vyšetření. Na základě výsledků se stanoví, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin. Za trestný čin se považuje hladina alkoholu v krvi nad 1 ‰.

Česká republika je na prvních místech ve spotřebě alkoholických nápojů, což je velmi alarmující. Do 0,55 ‰ alkoholu v krvi přetrvává u člověka spíše pozitivní efekt. Cítí se lépe, uvolněněji. Nad 0,55 ‰ alkoholu v krvi převažuje již spíše efekt negativní: upadání do depresí, apatie, celkový útlum. Od vypití poslední skleničky však celková hladina alkoholu v krvi ještě určitou dobu stoupá. [17]

Ostatní návykové látky se hůře dokazují a rozhodující je, v jaké výši se v organismu nacházejí. Přítomnost se zjišťuje testem DrugWipe S5. Přístroj umožňuje setřít řidiči sliny (po krajích ústní dutiny) nebo pot z těla (nejčastěji čelo, spánky, podpaží). Vyhodnocení probíhá přibližně 15 minut. Na testu se nacházejí kontrolní čárky (CL), které umožňují zjistit, jestli je test v pořádku. Dále jsou zde označeny jednotlivé druhy drog – marihuana (CA), amfetaminy (AM), kokain (CO), opiáty (OP) a metamfetamin (AM). Pokud je test pozitivní na jakoukoliv návykovou látku, řidič je odvezen do nejbližšího lékařského střediska, kde je podroben nejen odběru krve jako u alkoholu, ale i odběru moči, příp. i jiného tělního materiálu – vlasy, sliny a lékařskému vyšetření. [17]

Riziko dopravní nehody pod vlivem alkoholu v hladinách 0,2g/kg a 0,5g/kg je třikrát vyšší. Šestkrát vyšší je riziko při hodnotě 0,5g/kg až 0,8g/kg. Jedenáctkrát v hodnotách 0,8g/kg až 1g/kg. Riziko je zvyšováno i užitím více drog nebo jejich kombinací s alkoholem. Veškeré návykové látky zvyšují i pravděpodobnost poranění při dopravní nehodě. [17]

6.2 Rychlá jízda jako příčina dopravní nehody

Vývoj automobilů jde rychle kupředu. Do motorových vozidel se sice instaluje stále více bezpečnostních prvků, ale zároveň se vozidlům zvětšuje dynamika a rychlost. Tím se zvyšuje i riziko vzniku dopravních nehod. Současná doba je uspěchaná, lidé jsou stále ve stresu. Spěchat za volantem se však nevyplácí a následky jsou často fatální. Každý řidič by měl mít na paměti heslo: Spěchej pomalu. Začíná to pokutami za nedodržení rychlosti, avšak může to skončit i smrtí samotného řidiče či zcela nevinné osoby.

Spěch se projevuje větší agresivitou řidičů, zvýšenou ochotou riskovat a překračováním nejvyšší dovolené rychlosti. Rozdílné povrchy reagují různě v jiném počasí na brzdou dráhu vozidla.

Tabulka 6.1 uvádí příklad brzdné dráhy vozidla jedoucího rychlostí 90 km/h při různých přírodních podmínkách.

Tab. 6.1 **Brzdná dráha vozidla v rychlosti 90 km/h**

Povrch	Reakční dráha (m)	Brzdná dráha (m)	Celkem (m)
Suchá asfaltová silnice	25	46	71
Mokrá asfaltová silnice	25	62	82
Zasněžená vozovka	25	212	237

[Zdroj: <http://www.ibesip.cz>]

6.3 *Nepozornost řidičů jako příčina dopravní nehody*

Nepozornost můžeme specifikovat jako selhání lidského faktoru. Spadají sem zejména dopravní nehody způsobené nedodržením potřebné vzdálenosti, nerespektováním přednosti v jízdě či telefonováním během jízdy. Takto způsobené nehody jsou každodenním chlebem policie. Řidič by měl náležitě vnímat jízdu a plně se na ni soustředit. To však bohužel nejde, pokud za jízdy svačí, pije, ladí rádio, příp. kouří. Jsou to činnosti, které většina řidičů v rámci úspory času za volantem dělají a tím snižují svou koncentraci na jízdu samotnou.

Velkým problémem je také změna místního dopravního značení. Většina řidičů jezdí v místě svého bydliště po paměti. Změny ve značení si tedy málokdo všimne a policie pak často vyjíždí na dané místo k nehodě i několikrát denně.

Také nedodržení vzdálenosti je problematické a to zejména v místech častých dopravních kolon. Pomalé popojíždění si řidiči snaží zpříjemnit např. hudbou. Hledají vhodné radiové kanály a nevěnují se řízení. Řidiči jsou často také velmi zvědaví tvorové, a pokud dojde k vzniku jakékoliv dopravní nehody, které se mají vyhýbat, často zbytečně zpomalují, popřípadě si nehodu fotí. Tím dochází ještě k dalším nehodám zaviněným nepozorností řidiče.

Od pozornosti a soustředění se na jízdu a schopnosti reagovat na dopravní situaci odvádí i mobilní telefon. Ten se za poslední desetiletí stal součástí nás samých. Bez mobilu si život většina z nás nedovede představit, ale málokdo si uvědomuje, že telefonování za jízdy

je stejně rizikové jako jízda pod vlivem alkoholu. Riziko vzniku zaviněné dopravní nehody je řidičem používající mobilní zařízení 5,36x vyšší než u řidiče soustředěného a lze to přirovnat k jízdě pod vlivem alkoholu ve výši 0,8 ‰ alkoholu v krvi. [18]

6.4 Technický stav vozidla jako příčina dopravní nehody

Čas a různé další vlivy způsobují, že vozidla stárnou a dochází k jejich postupnému opotřebování a poškození. Proto je při jejich konstrukci důležité dbát na správnou volbu jednotlivých dílů a jejich životnost. Na silnici se smí pohybovat pouze vozidla, která jsou technicky způsobilá, tzn.:

- nemají závady v technickém stavu,
- nepoškozují životní prostředí,
- nebyly na vozidle provedeny neschválené změny,
- jsou řádně zaregistrována v registru silničních vozidel v ČR nebo v registru silničních vozidel jiného státu,
- jsou opatřena registrační značkou nebo registrační značkou jiného státu,
- má řádné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- má platné osvědčení o technické způsobilosti – emise a technický stav.

Vozidlo, které není technicky způsobilé pro provoz, nesmí na pozemní komunikaci vjet, protože tím ohrožuje bezpečnost provozu a tím zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod. [19]

6.5 Srážka se zvěří jako příčina dopravní nehody

Srážka se zvěří je také poměrně častou příčinou dopravních nehod. Snad každý řidič se již dostal do situace, kdy musel zvěří vyhýbat či kvůli ní prudce brzdit. Ke srážce s ní může dojít v kteroukoliv denní dobu. Řidič by proto měl být předvídavý. V místech s možným výskytem zvěře je vhodné snížit rychlost, více zrakově kontrolovat obě strany silnice a soustředit se na možnost náhlého objevení zvířete. Pokud řidič zahlédne záblesky očí zvířat u krajnice, měl by snížit rychlost a např. zatroubit nebo zvíře jinak vyplašit. Čím rychleji jedeme, tím delší brzdná dráha vzniká a pak je horší srážce zabránit.

6.6 Počasí a zásah vyšší moci jako příčina dopravní nehody

Dalším z faktorů ovlivňující vznik dopravních nehod je i počasí. Na nehodovost má vliv samozřejmě i lokalita, kudy řidič právě projíždí, protože v každém regionu ČR jsou rozdíl-

né meteorologické jevy. Například když sněží nebo prší, dochází k dvojnásobnému množství zranění u dopravních nehod. Vliv má i teplota vzduchu, protože při vyšších teplotách jsou řidiči unavenější a náchylnější na chyby. Nižší teploty jsou převážně v podzimních a zimních měsících, kdy v kombinaci s deštěm či sněhem vedou ke vzniku námrazových jevů. V těchto sychravějších měsících je i vyšší výskyt mlh, což přináší zhoršenou viditelnost a při ranním spěchu do zaměstnání či jinými povinnostmi, větší riziko dopravní kolize. V případě nenadálého větru či rychlého zhoršení počasí můžeme mluvit o zásahu vyšší moci a při řešení dopravní nehody se k tomu přihlíží.

7 Analýza příčin vzniku dopravních nehod na okrese Břeclav

K analyzování příčin vzniku dopravních nehod jsem zvolila skórovací metodu s mapou rizik a metodu stromových diagramů.

7.1 Aplikace skórovací metody na snížení dopravní nehodovosti

Pro ohodnocení rizik jsem použila skórovací metodu, kde se pro každý rizikový faktor ocení nejenom možnost výskytu tohoto faktoru, ale i její dopad prostřednictvím desetibodové stupnice (1 - nejmenší, 10 - nejvyšší). Výsledné skóre se vypočte jako aritmetický průměr odhadů. Díky skórovací metodě sestavíme mapu rizik. [2]

Analýza se skládá ze tří fází a grafického znázornění mapy rizik:

- identifikace rizik,
- ohodnocení rizik,
- návrhy na opatření rizik,
- mapa rizik.

7.1.1 Identifikace rizik dopravních nehod

V tabulce 7.1 je vyjmenováno sedm nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, tzv. rizikových faktorů, které budu pomocí skórovací metody vyhodnocovat.

Tab. 7.1 Identifikace rizik dopravních nehod

Pořadové číslo	Příčina vzniku dopravních nehod
1.	Alkohol a jiné návykové látky
2.	Rychlá jízda
3.	Technický stav vozidla
4.	Srážka se zvěří
5.	Chodec nebo cyklista
6.	Způsob jízdy
7.	Přednost v jízdě

[Zdroj: vlastní zpracování]

7.1.2 Ohodnocení rizik dopravních nehod

V tabulkách 7.2 – 7.8 jsou uvedeny možnosti výskytu a dopadu nejčastějších příčin dopravních nehod i s následným oceněním rizika. Na jednotlivých hodnoceních daných kritérií se podílelo pět policistů z Dopravního inspektorátu Břeclav, kteří při zpracování zohlednili své několikaleté zkušenosti.

Tab. 7.2 **Alkohol a jiné návykové látky**

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	8	8	8	8	6	7,6
Dopad	4	5	6	6	8	5,8

[Zdroj: vlastní zpracování]

Tab. 7.3 **Rychlá jízda**

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	4	6	6	6	8	6
Dopad	4	5	5	4	7	5

[Zdroj: vlastní zpracování]

Tab. 7.4 **Technický stav vozidla**

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	2	3	3	4	2	2,8
Dopad	1	2	1	1	2	1,4

[Zdroj: vlastní zpracování]

Tab. 7.5 **Srážka se zvířetem**

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	8	8	8	7	8	7,8
Dopad	1	2	3	2	3	2,2

[Zdroj: vlastní zpracování]

Tab. 7.6 Chodec nebo cyklista

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	2	7	7	7	7	6
Dopad	10	8	9	9	8	8,8

[Zdroj: vlastní zpracování]

Tab. 7.7 Způsob jízdy

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	6	8	8	7	7	7,2
Dopad	5	5	5	5	6	5,2

[Zdroj: vlastní zpracování]

Tab. 7.8 Přednost

Členové týmu	1.	2.	3.	4.	5.	Skóre
Možnost výskytu	5	7	6	6	8	6,4
Dopad	4	8	5	6	5	5,6

[Zdroj: vlastní zpracování]

7.1.3 Návrhy na opatření rizikových faktorů dopravní nehodovosti

Dalším krokem skórovací metody jsou návrhy opatření jednotlivých rizikových faktorů. Všechny tyto podklady jsou uvedeny v tabulce 7.9.

Tab. 7.9 Návrhy na opatření rizika

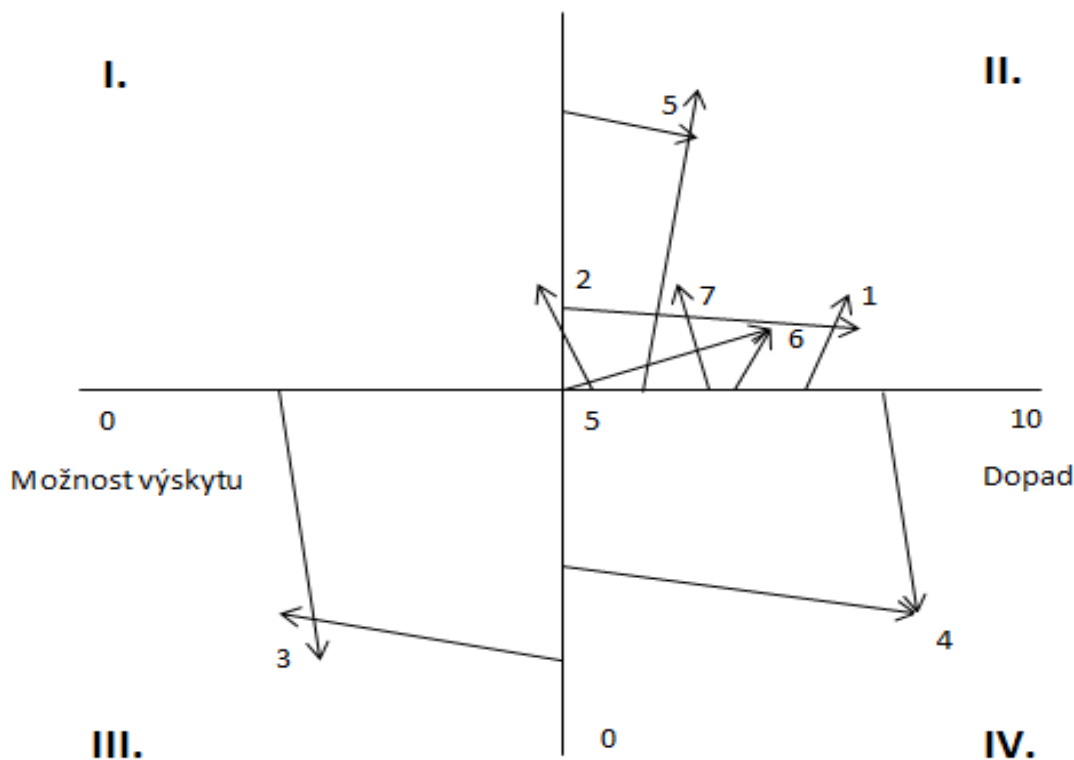
Pořadové číslo	Rizikový faktor - příčina	Návrh opatření
1	alkohol a jiné návykové látky	vyšší sankce, delší doba zákazu řízení
2	rychlá jízda	vyšší sankce, odebrání řidičského oprávnění za vyšší rychlosti
3	technický stav vozidla	vyšší sankce, zákaz provozu vozidla na pozemní komunikaci
4	srážka se zvířetem	vyšší bdělost řidičů, rušiče zvěře podél silnic, označení rizikových úseků dopravními značkami
5	chodec nebo cyklista	vyšší sankce, lepší osvětlení, více reflexních prvků, častější osvětla, osvětlené přechody pro chodce

6	způsob jízdy	opakování jízd v autoškole, vyšší sankce, maximální věnování se řízení motorového vozidla
7	přednost	vyšší sankce, vyšší bodové ohodnocení, vyšší viditelnost dopravního značení

[Zdroj: vlastní zpracování]

7.1.4 Aplikace mapy rizik na dopravní nehodovost

Poslední krok spočívá v tvorbě mapy rizik, což je dvojrozměrná matice ve tvaru bodového grafu, který znázorňuje čtyři kvadranty – I. významných, II. kritických, III. bezvýznamných a IV. běžných hodnot rizik. U návrhů na eliminaci příčin vzniku dopravních nehod se budeme zabývat hodnotami z kvadrantu kritických a významných důležitostí rizik.



Obr. 7.1 Mapa rizik

[Zdroj: vlastní zpracování]

Všechny faktory uvedené v kvadrantu dva je nutné prioritně řešit, aby došlo k jejich omezení, popřípadě úplné eliminaci, což je prakticky nemožné. Je nutné navrhnout opatření, které povedou k jejich alespoň částečné nápravě.

Číslo 1 Alkohol – protože jsme vinný kraj, problém alkoholu na našich silnicích bude stále. I když se někteří řidiči z chyb poučí, stále zde budou i takoví, kteří za volant usednou pod

vlivem alkoholu znovu. Situaci by mohly zlepšit častější kontroly na silnicích, preventivní kampaně včetně jízd na treňažerech, kdy si řidiči mohou vyzkoušet jízdu pod vlivem alkoholu. Uvidí tak, jak moc ovlivňuje hladina alkoholu v krvi jejich schopnosti včas reagovat na vzniklé situace. Určitě by také byly na místě vyšší sankce u správního orgánu nebo soudu. Pro „pravidelné zákazníky“ odnětí řidičského průkazu na delší dobu a v případě třech zákazů řízení z důvodu alkoholu, odebrání řidičského průkazu napořád.

Číslo 2 - Rychlá jízda – nákup lepší techniky na měření rychlé jízdy, větší pravomoci Policie ČR v této problematice. Především, aby v případě vysokého překročení v obci nebo mimo obec mohla na místě zadržet řidičský průkaz na určitou dobu. Vhodné by také bylo umístění zpomalovacích retardérů u škol, školek a zdravotních zařízení.

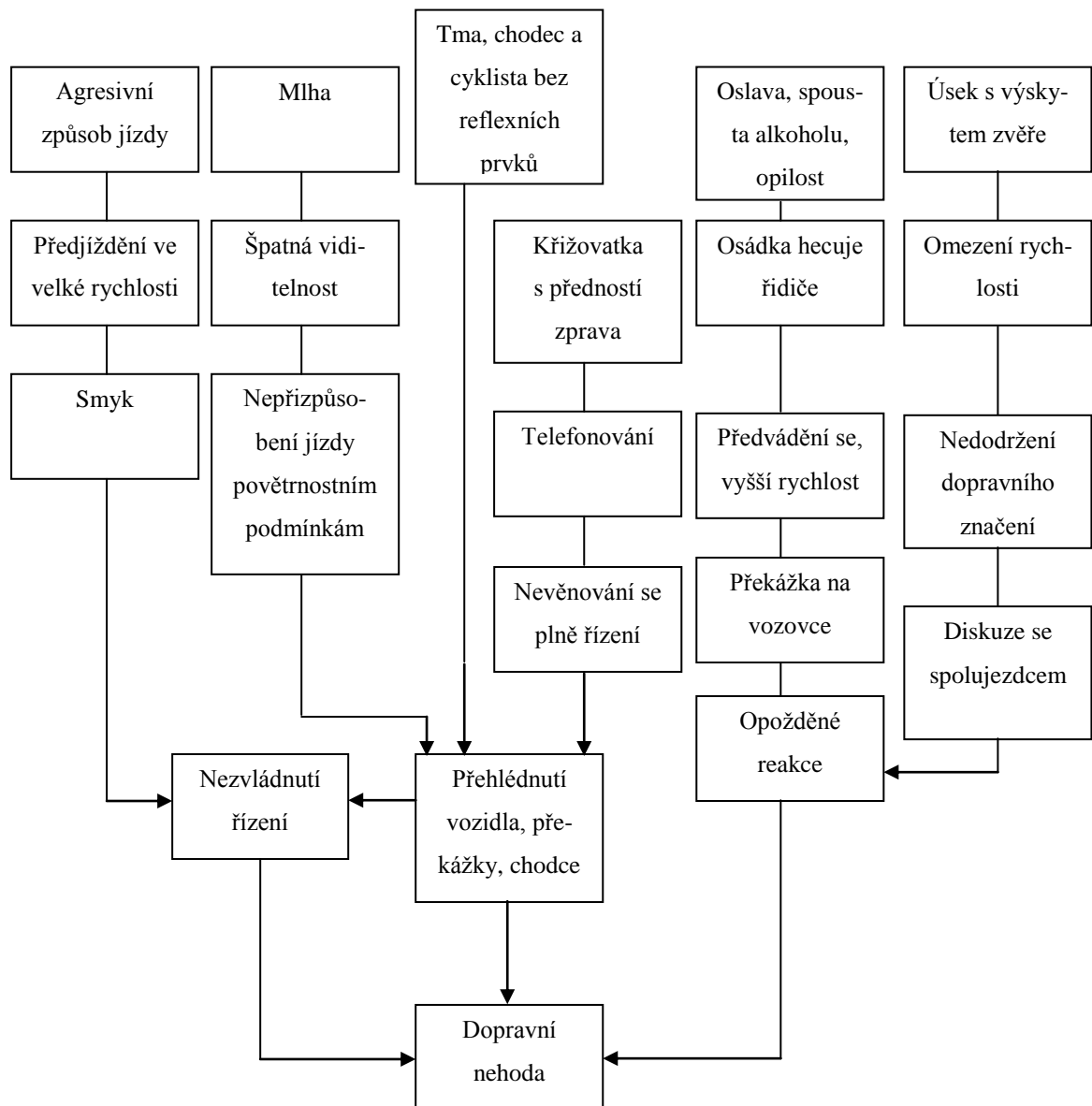
Číslo 3 - Chodec a cyklista – preventivní kampaně již od mateřských a základních škol, více reflexních a ochranných prvků. Osvěta v problematice, více informací o tom, kdy má chodec nebo cyklista v silničním provozu přednost a kdy naopak ne. Osvětlení přechodů pro chodce. Často se vyplatí předvídat a raději chvíli počkat. Nehody poté nebývají natolik tragické.

Číslo 6 - Způsob jízdy – větší pravomoci Policie ČR, jelikož prokazování tohoto přestupku je problematické. Je třeba mít kamerové záznamy, protože slovo policisty u správního orgánu nemá takovou váhu. Většinou se jedná o agresivní styl jízdy, který ohrožuje více účastníků provozu, proto by mělo být umožněno i odebrání řidičského průkazu, a to zejména v případě způsobení dopravní nehody.

Číslo 7 - Přednost – viditelnější označení křižovatek, např. reflexními prvky, v případě velkého počtu nehod s příčinou přednosti stavební úpravy ve formě kruhových objezdů.

7.2 Stromový diagram příčin dopravních nehod

Stromové diagramy jsou uspořádané a orientované grafy, které popisují vývoj událostí. V mém případě jsem zvolila syntetické diagramy, protože budu přecházet od několika událostí k jediné, a to dopravní nehodě. To vše je zobrazeno na obrázku číslo 7.2. [2]



Obr. 7.2 Stromový diagram – dopravní nehoda

[Zdroj: vlastní zpracování]

8 Návrh eliminace vzniku dopravních nehod

Dopravní nehody jsou každodenním tématem. Vznikají na okresech, krajích a tím tvoří celek nehodovosti celé ČR. Abychom eliminovali jejich počet, musíme předcházet jejich vzniku.

8.1 Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Policie ČR je činný orgán zasahující do bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jejím cílem je snížit počet dopravních nehod a tím omezit počet usmrcených, těžce zraněných nebo lehce zraněných osob. K dosažení tohoto cíle byl vydán vládou ČR usnesením č. 599 ze dne 10. srpna 2011 Resortní akční plán – opatření ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Cílem Národní strategie je snížit do roku 2020 počet usmrcených osob v silničním provozu a současně snížit počet těžce zraněných o 40 % oproti roku 2009, který je brán jako výchozí. Resortní akční plán je stanoven pro celé území ČR, pro jednotlivé kraje. Následné ukazatele a opatření byly stanoveny pro Jihomoravský kraj, tudíž i pro okres Břeclav.

V plánu jsou stanoveny přímé a nepřímé ukazatele. Mezi **přímé ukazatele** patří jednotlivé rizikové faktory, které ovlivňují bezpečnost na pozemních komunikacích. Mezi ně řadíme zejména řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, rychlou jízdu a způsob jízdy. Počet usmrcených či zraněných osob se vyhodnocuje dle druhu pozemní komunikace: dálnice + rychlostní komunikace a silnice I. třídy, silnice II. a III. třídy a síť místních komunikací, ale také i dle kategorie – děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a začínající řidiči, stárnoucí populace. Mezi **nepřímé ukazatele**, které se při vyhodnocování také využívají, patří např. zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem, používání reflexních materiálů na oblečení, používání bezpečnostních helem (u dětí cyklistů, tak i řidičů motocyklů a jejich spolujezdců), bezpečnostních pásů, dodržování bezpečné vzdálenosti, denní svícení vozidel, bezpečná vozidla, bezpečná nákladní vozidla.

Nápravná opatření jsou rozčleněna do oblastí:

- bezpečná komunikace (opatření „K“),
- bezpečné vozidlo (opatření „V“),
- bezpečné chování účastníků silničního provozu (opatření „U“).

Resortní akční plán (RAP) bude vyhodnocován každý rok do konce dubna – rok předešlý. Vyhodnocení bude požadováno formou sledovaných ukazatelů uvedených u každého opat-

ření a rozpracovaných v příloze. Jednotlivé vyhodnocení je pak následně zveřejněno na internetových stránkách ministerstva vnitra.

Příklady nápravných opatření v jednotlivých oblastech:

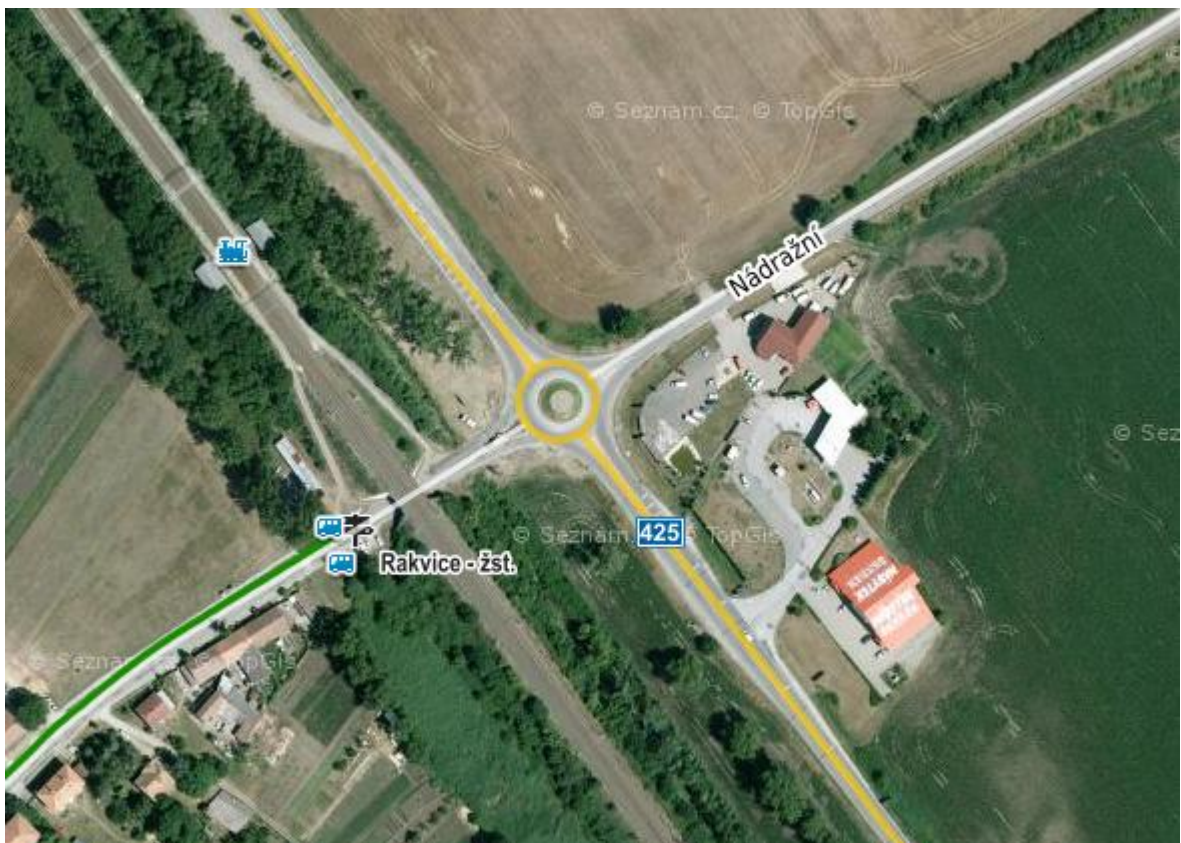
- Bezpečnostní komunikace – zajištění dostatečného počtu vyškolených odborníků dopravně inženýrských úseků Policie ČR pro provádění inspekcí a auditů bezpečnosti, kontrola křižovatek pozemních komunikací v místech častých dopravních nehod končících smrtelných zraněním, kontrola křížení železničních přejezdů a pozemních komunikací, rozšiřování a distribuce sběru dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách, modernizace telefonních center tísňového volání (jednotná tísňová linka 112).
- Bezpečné vozidlo – provádění intenzivních technických kontrol na pozemních komunikacích se zaměřením převážně na nákladní vozidla, zajištění účinného odborného dozoru na provozovateli silniční dopravy, zajištění dohledu Policie ČR podle zákona č. 11/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a to např. kontrola vybavení vozidla doklady předepsanými tímto zákonem, označení vozidla, dodržování doby řízení a bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů.
- Bezpečné chování účastníků silničního provozu – preventivní kampaně se zaměřením na nebezpečí, které plyne z užívání návykových látek nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, vytvoření výukových a metodických materiálů vhodných pro preventivní působení. [8]

8.2 Vliv dopravního inženýrství na minimalizaci vzniku dopravní nehody

Funkce dopravního inženýra je velmi důležitá pro řešení problematiky bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Využívá konkrétních znalostí, které umožňují optimálně plánovat, organizovat a řídit provoz na pozemních komunikacích, aby byla maximálně zajištěna plynulost a bezpečnost dopravy. Sbírá a analyzuje data, na základě kterých zpracovává návrhy dopravního řešení či opatření. Dopravní inženýr na okrese Břeclav sbírá informace jak od samotných policistů z výkonu (technická závada na pozemní komunikaci) na okrese Břeclav, tak i poznatků od fyzických či právnických osob nebo samosprávných orgánů s rozšířenou působností (Mikulov, Hustopeče, Břeclav). V jeho kompetenci jsou návrhy nových pozemních komunikací, nových cyklostezek, pěších či obytných zón, umístění

dopravního značení příp. jeho úprava, dopravní řešení světelně řízených křižovatek, ale také i přípravná a projektová dokumentace staveb. V případě nenadálých kulturních a společenských akcí zajišťuje uzavření konkrétní oblasti s osazením přenosného dopravního značení, aby nebyla narušena bezpečnost a plynulost silničního provozu. Také vyhodnocuje jednotlivá problémová místa na okrese Břeclav a vydává stanoviska s jejich nápravou.

Příkladem může být křižovatka na silnici II/425 na obec Rakvice, která je na obrázku 8.1. Docházelo zde k častým dopravním nehodám s těžkým nebo smrtelným zraněním osob. Na návrh dopravního inženýra bylo na tuto křižovatku nejprve umístěno dopravní značení s omezením rychlosti v daném úseku z 90 km/h na 70 km/h, avšak to ke snížení nehodovosti nepomohlo. Po návrhu dopravního inženýra o stavební úpravu na pozemní komunikaci, došlo k postavení kruhového objezdu. Do současné doby zde nebyla žádná dopravní nehoda s těžkým nebo smrtelným zraněním.



Obr. 8.1 Křižovatka na silnici II/425 na obec Rakvice

[Zdroj: www.mapy.cz]

8.3 Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu (BESIP) je součástí Ministerstva dopravy. Nejvýznamnější prioritou je zvýšení ochrany dětí zejména v silničním provozu. Náplní jeho činnosti je pre-

vence v oblasti bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích. Bezpečnost silničního provozu je v ČR garantem za dopravní výchovu a všechny aktivity, které se této oblasti týkají. V roce 2012 oslavil 45. výročí svého vzniku. Na svém webovém portále zveřejňuje všechny informace potřebné k dopravní výchově.

Nejznámější celostátní kampaní v rámci Besipu je „Nemyslíš, zaplatíš“. Většina obyvatel ČR ji zná z obrazovek televize. Věnuje se právě problematice dopravní nehodovosti na českých silnicích, včetně její prevence. Cílem je šokovat a působit na osoby usedající za volant. Díky této kampani by si měli uvědomit, co všechno může nastat z důvodů lidského selhání. Většina dopravních nehod je způsobena právě vinou lidského faktoru.

Na okrese Břeclav se výchovou dětí a mládeže, prevencí, ale i seniory zabývá policistka, která je zároveň i tiskovou mluvčí celého okresu Břeclav. Její činnost se skládá z preventivních kampaní v mateřských a základních školách, ale i návštěvy nemocnice dětského oddělení, domů s pečovatelskou službou či domova důchodců.

Prevenci v rámci bezpečnosti se věnuje celoročně. Větší počet akcí se však koná v měsíci dubnu, který je považován za měsíc bezpečnosti. Dětem se zejména vysvětluje, jak se chovat v silničním provozu a co znamená konkrétní dopravní značení. Dostávají také na toto téma omalovánky, vystřihovánky či reflexní pásy. Obdobná činnost se provádí i na základních školách, jen je problematika zaměřena na pozornost starších dětí.

Preventivní kampaně se zaměřují i na problematiku cyklistiky. Nacházíme se na okrese, kde je největší koncentrace cyklistů, a proto jsou pro děti různých věkových kategorií pořádány tzv. cyklovýchovy. Zde se nejenom dozví, jaká je povinná výbava jízdního kola, ale zároveň se i učí správně reagovat na vzniklou situaci na pozemních komunikacích. Využívají se dopravní hřiště, které jsou osazeny dopravními značkami, světelnými signály a simulují tak reálný provoz.

V měsíci únoru 2016 se zase prevence zaměřila více na seniory. Během besed jim byly rozdávány nákupní tašky s velkými reflexními prvky, které mají zabránit vzniku dopravní nehody a lepší viditelnosti seniorů v silničním provozu.

8.4 Omezení dopravní nehodovosti činností Policie ČR

Ke snížení nehodovosti na českých komunikacích pomáhá i činnosti Policie ČR. Na okrese Břeclav je to doménou Dopravního inspektorátu Břeclav a Dálničního oddělení Podivín

a Břeclav. Těmto oddělením pomáhají při práci i obvodní oddělení Břeclav, Hustopeče, Mikulov, které jsou zapojovány do dopravně bezpečnostních akcí.

Dopravní inspektorát Břeclav se věnuje problematice nehodovosti jako celku a k její eliminaci využívá různé technické pomůcky. Ke snížení rychlé jízdy na okrese využívá radary CCD, který jsou pevně namontovány ve vozidle. Přístroj snímá provoz v obou směrech i za snížené viditelnosti. Záleží pouze na policistech, jak ho nastaví. Měří nejlépe na vzdálenost 30 – 60 m. Lepší technikou je laserový radar, který může změřit řidiče až na vzdálenost 1 km. Pořízená fotografie je však velmi nekvalitní, a proto se měří zejména na 350 m a méně (může i v obou směrech). Oddělení ke své činnosti využívá i vozidlo Volkswagen passat, v němž je namontováno zařízení Polcam, které pořizuje záznamy za jízdy. Automobil může být snímán jak přední, tak zadní kamerou. Následně je záznam systémem vyhodnocen a vypočítá řidiči jeho průměrnou rychlou jízdu za určitou dobu.

V rámci dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu pořádá policie dopravně bezpečnostní akce či opatření se zaměřením na různou problematiku – chodci, cyklisté, využití techniky, způsob jízdy, rychlost a jiné. Tyto akce jsou pořádány celoročně s různou intenzitou. Nejvíce v měsíci dubnu, kdy cílem není jen odhalení přestupků, ale i preventivně působit a rozdávat upomínkové reflexní předměty, které lidé následně využijí ke zvýšení své bezpečnosti.

8.5 Opatření vedoucí ke snížení nehodovosti nejen na okrese Břeclav

Poněvadž se s nehodovostí setkáváme denně na televizních obrazovkách, ale i ve svých životech, tak víme, že je to problém nejen doby minulé, současné, ale i budoucí. Proto je třeba, aby k nehodám, tudíž ke škodám na majetku, lidských životech a zdraví, docházelo co nejméně. Čím méně kolizí bude, tím bude méně nešťastných osob.

Dle mého názoru je možné snížit nehodovost především díky radikální změně legislativy upravující provoz na pozemních komunikacích a úpravě pravomocí Policie ČR.

Policisté by měli mít větší pravomoci. Pokud státní orgán něco řekne, napíše, vyfotí, či jinak zadokumentuje, tak to tak je a nikdo nemá právo zpochybňovat jeho práci. Realita je bohužel jiná. I když je přestupce zastaven a kontrolován, málokdy se stane, že nechce po strážcích zákona důkaz o spáchaném přestupku. Nestačí mu slova policisty a jeho vlastní svědomí, že se skutek stal. Lidé právě na tyto díry v zákonech hřeší a na základě těchto skutečností spoustu přestupků v dopravě řeší orgány zabývající se přestupky v silničním

provozu. Policisté jsou voláni k výslechu, protože právní zástupci přestupců zpochybňují většinu kroků policistů. Dle mě, by toto nadále nemělo nastávat. Například když policista v Norsku uvidí vozidlo, které dle jeho názoru vykoná nebezpečný manévr, může řidiči na místě zadržet řidičských průkaz na určitou dobu. Dle právních předpisů ČR, pokud není záznam o tomto konání, slova policejní hlídky nestačí a to ani, když jsou ve vozidle dva a řidič je pouze jeden.

Problém zákona o pozemních komunikacích spočívá v tom, že minimálně postihuje újezdy policistům a újezdy od dopravních nehod. Každý prchající řidič, který odmítá zastavit a podrobit se kontrole, k tomu má zpravidla důvod. V 99 % jsou to jízda pod vlivem alkoholu či jiných omamných návykových látek, jízda v ukradeném vozidle či jízda bez řidičského oprávnění. Myslím si, že všechny tyto přestupky či trestné činy by měly být trestány daleko přísněji, pokud se řidič pokusí policistům ujet.

Úpravou právních předpisů mám také na mysli úpravy výše sankcí za jednotlivé přestupky. Za ty závažnější, které jsou zejména příčinami dopravních nehod, k jejich navýšení na minimálně čtyřnásobek dané hodnoty. Lidé by si pak riskantní jízdu rozmysleli, jezdili by opatrněji. Pokud by řidič spáchal druhou závažnou dopravní nehodu v krátkém časovém intervalu, bylo by na místě odebrat mu na delší dobu řidičský průkaz.

U mladých řidičů, kteří právě získali řidičský průkaz, bych stanovila zkušební dobu 5-ti let. Po celou tuto dobu by byl kontrolován stav přestupků a bodů. Pokud by v této době závažně porušil dopravní předpisy – jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných či návykových látek, agresivní jízda, nerespektování přednosti v jízdě či by došlo k větší škodě na majetku jiných osob, života nebo zdraví, okamžitě by se řidičský průkaz odebral na dobu 5-ti let. Následně by byla opět stanovena zkušební doba tří let.

Problémem je také trest zákaz řízení, který se některým řidičům neustále prodlužuje. To, za které přestupky je nepodstatné. Důležité je, že tento legislativní krok nebrání problematickým osobám v další jízdě. Ze zkušenosti vím, že byl udělen i šestkrát a výsledek nulový. Zákaz je vždy udělen z podstatného důvodu. Proto navrhuji, aby bylo možno prodloužit jen dvakrát. Pokud bude hříšník chycen za volantem po třetí, nějaký čas by strávil za mřížemi. Pobyt by si musel odpracovat nebo zaplatit.

Samozřejmě by šel ovlivnit i alkohol za volantem a to schválením služby občanovi, kdy policie může použít přístroj na měření alkoholu v dechu. Mám na mysli, že pokud by člověk přišel na služebnu, příp. zastavil hlídku v terénu, měl by mít možnost ověřit si, zda

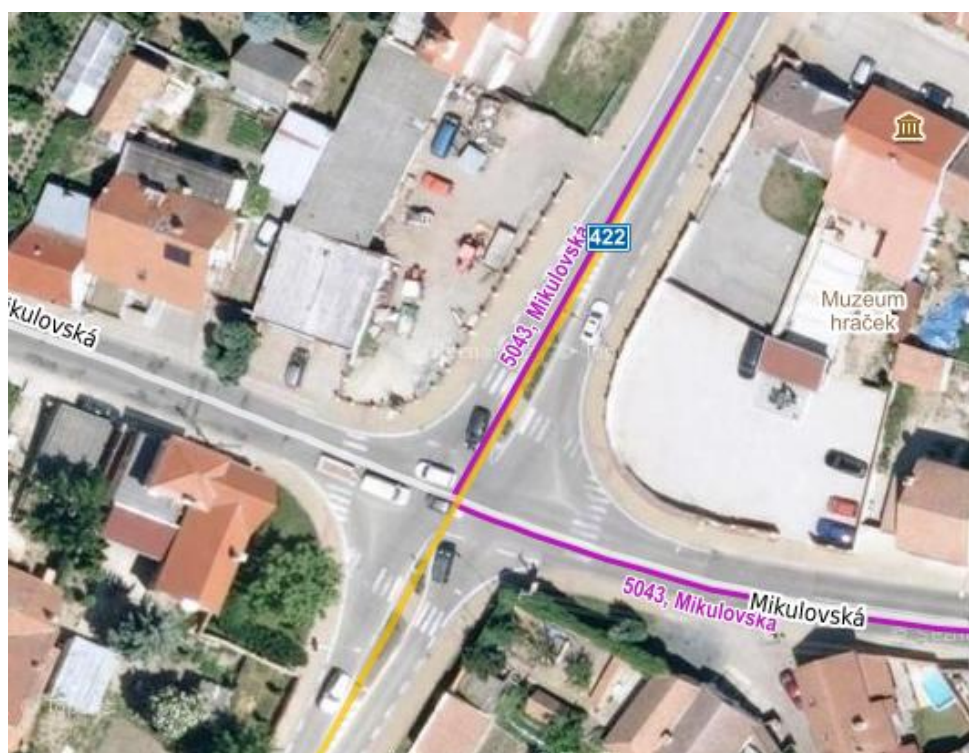
ještě není ovlivněn alkoholem. Policisté by jen zaznamenali nacionály z občanského průkazu a naměřenou hodnotu. Tím by se mohlo předejít i některým dopravním nehodám se zbytkovým alkoholem.

Věřím, že některé z těchto úprav by donutily účastníky silničního provozu za volantem svých miláčků více přemýšlet a věnovat se řízení, jezdit klidněji, opatrněji a ohleduplněji a nemuselo by docházet k tolika dopravním kolizím každý den.

9 Nehodová místa na okrese Břeclav

Tato kapitola se bude věnovat konkrétním problematickým místům s častými výskyty dopravních nehod na okrese Břeclav a návrhem na jejich eliminaci.

V centru města Lednice se nachází novější přehledná křižovatka. Řidiči zde však mají velký problém s vyhýbáním a přehledností v rámci přechodů pro chodce. Od roku 2012 – 2015 zde došlo k 8 nehodám a z toho bylo lehce zraněno 10 osob. Návrh opatření je stavební úprava, a to kruhový objezd, který by současnou situaci v křižovatce ulehčil a zmírnil zranění osob. Křižovatka je na obrázku číslo 9.1.



Obr. 9.1 Křižovatka v obci Lednice

[Zdroj: www.mapy.cz]

Nejproblémovějším místem v počtu dopravních nehod je sjezd z dálnice D2 od Brna i od Bratislavy obrázek číslo 9.2. Na sjezdu od Brna dochází k 2x většímu počtu nehod jako ze sjezdu od Bratislavy. Příčinou je zejména rychlá jízda vozidel po silnici I. třídy číslo I/55 ve směru od Hodonína do Břeclavi. Od 2012 – 2015 zde došlo k 19 nehodám, z toho 4 těžce zraněné osoby a 12 lehce. Návrh na snížení nehodovosti:

- represe ze strany Policie ČR, a to častější měření rychlé jízdy tohoto úseku,
- přeznačkování – omezení rychlosti v místech sjezdu z dálnice D2,
- stavební úpravy – na silnici I/55 a silnici II/425 postavit kruhový objezd, kdy by byli řidiči jedoucí jak od Hodonína, tak od Břeclavi nuceni snížit rychlost. Byl by

tak vyřešen i sjezd z D2 od Bratislavy, který se nachází v těsné vzdálenosti sjezdu od Brna.



Obr. 9.2 Sjezdy z dálnice D2

[Zdroj: www.mapy.cz]

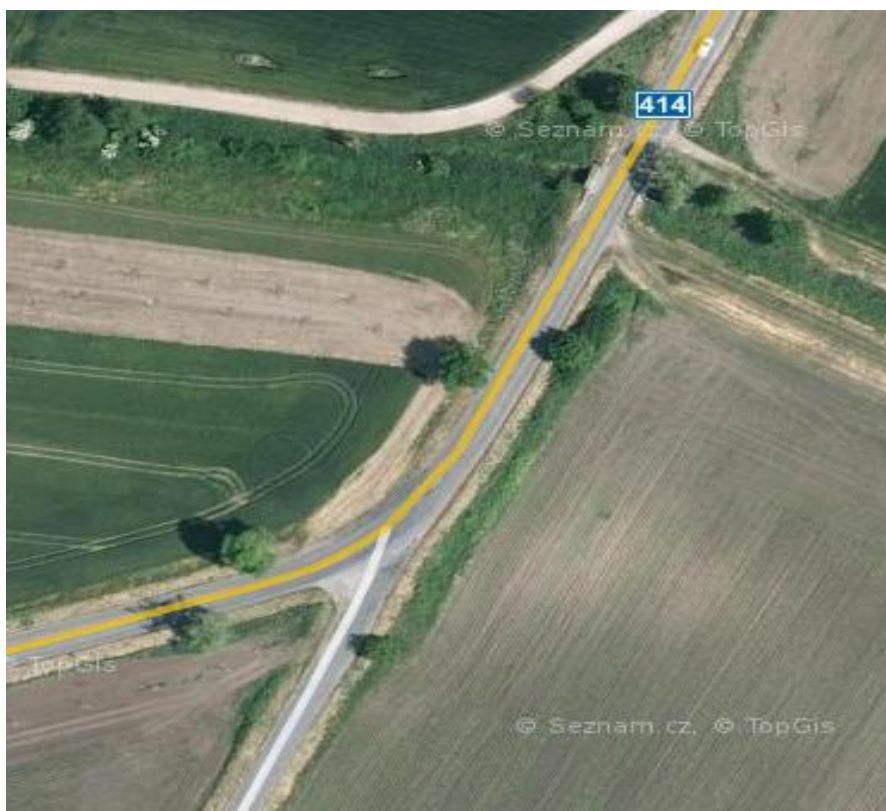
Problém s rychlou jízdou je i na křižovatce silnice I/55 ve směru od Břeclavi na Hodonín s obcí Moravská Nová Ves na obrázku číslo 9.3. Protože jsem již navrhla kruhový objezd na téže silnici u sjezdů z dálnice D2, nelze na této křižovatce umístit další kruhový objezd, protože na silnicích I. třídy by měly být kruhové objezdy minimálně. Z tohoto důvodu navrhuji umístit na vozovku rochrindu. Jedná se o zhrubění povrchu, které zvyšuje drsnost vozovky, zkracuje brzdnou dráhu a je v různých barevných provedeních, což je považováno za optický prvek ke snížení rychlosti.



Obr. 9.3 Křižovatka sil. I/55 a sil.II/424

[Zdroj: www.mapy.cz]

Dalším místem vhodným k úpravě je silnice č. II/414 od města Drnholce na obrázku číslo 9.4. Jde o místní až účelovou komunikaci, které chybí směrníky. Není zde žádné upozornění na zatáčku a i křižovatka je špatně označena. Je zde třeba doplnit plnou čáru – vodorovné dopravní značení, omezení rychlosti na 70 km/h, přidat směrníky, aby řidiči věděli, kde se má odbočovat. Do zatáčky by bylo vhodné umístit vodící tabuli od Hrušovan nad Jevišovkou, kudy vede zatáčka. Od Drnholce je třeba také snížit rychlost jízdy na 70 km/h a umístit dopravní značení s upozorněním na možnost vzniku smyku a pozor zatáčka.



Obr. 9.4 Silnice 414 od Drnholce

[Zdroj: www.mapy.cz]

Dalším častým místem s výskytem dopravních nehod je křižovatka v obci Drnholec, obrázek číslo 9.5. Zde došlo k 3 dopravním nehodám a z toho bylo 6 osob zraněno lehce. Zde se napojuje silnice od Brna (ul. Tovární), která je po celou dobu až po příjezd na křižovatku v Drnholci brána jako hlavní. Je zde problém s předností, tzv. psychologická přednost, protože většina řidičů jedoucích od Brna si myslí, že jsou stále na hlavní silnici a nedávají tak přednost řidičům, kteří se skutečně na hlavní silnici č. II/414 nacházejí. Dopravní značení STOP zde zaniká. Nejeefektivnější by zde bylo postavit kruhový objezd.



Obr. 9.5 Křižovatka v Drnholci [Zdroj: www.mapy.cz]

Problémovým úsekem je i silnice č. II/421 z Bořetic do Velkých Pavlovic, obrázek číslo 9.6. Je zde špatný povrch vozovky (velmi kluzký, časté zatáčky). Došlo zde k 14-ti nehodám, kde bylo 5 osob zraněno těžce a 14 lehce. Dopravní značení na snížení rychlosti by nemělo význam, a proto bych navrhovala úpravu povrchu vozovky, zdrsnění.

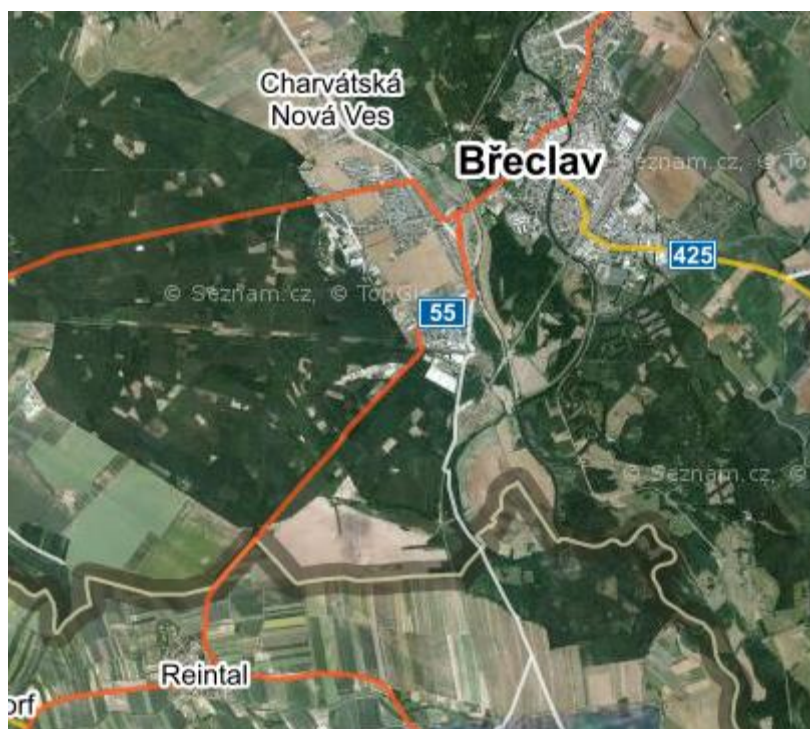


Obr. 9.6 Silnice č. 421

[Zdroj: www.mapy.cz]

Na okrese Břeclav jsou časté i dopravní nehody, při nichž dochází ke srážce se zvěří. Zvláště problémové jsou silnice číslo I/40 z Břeclavi do Mikulova a silnice číslo I/55, která je zobrazena na obrázku číslo 9.7. Tato vede od hraničního přechodu Reinhthal až na Hodonínský okres. Místy je doporučeno snížení rychlosti na 70 km/h. Nachází se zde i dopravní značení upozorňující na zvěř, které však na vozovce zaniká a řidiči si jej často vůbec nevšimnou. Na silnicích jsou umístěny optické plašiče zvěře, které nepomáhají. Proto by bylo dobré zavést tyto opatření:

- působit na řidiče elektronickou tranzitující tabulí s upozorněním na snížení rychlosti a většího výskytu vběhnutí zvěře do vozovky,
- elektrické plašiče zvěře (zatím je mají jen dva úseky v ČR) – vydávají zvuk a odpuzují zvěř, ale jen když projede auto. Pokud je na silnici nulový provoz, rušiče žádný zvuk nevydávají.
- pachové ohradníky – pachem odpuzují zvířata, zejména u dálnic, na běžných silnicích se moc neužívají, protože pachová náplň vydrží pouze 3 týdny a musí se doplnit a je to velmi finančně nákladné, proto málo vyhledávané.



Obr. 9.7 Silnice č. I/55

[Zdroj:www.mapy.cz]

ZÁVĚR

Doprava je běžnou součástí našich každodenních činností. Přesun do školek, škol a zaměstnání provádíme denně. Bohužel s dopravou jsou úzce spjaty dopravní nehody. Stačí malá nepozornost a dopravní nehoda na sebe nenechá dlouho čekat. Proto je třeba v této oblasti pracovat tak, aby docházelo k eliminaci vzniku dopravních nehod. Tím jsem se zabývala i v mé bakalářské práci.

Teoretická část práce seznamuje se základními pojmy, členěním dopravních nehod a způsoby jejich řešení. Také se věnuje jednotlivým složkám IZS, jejichž zásah je na místě vzniku dopravní nehody potřebný. Tyto složky napomáhají k vyřešení dopravní nehody či odstranění následků, příp. odvozu zraněných osob.

Praktická část se zabývá analýzou příčin vzniku dopravních nehod a jejich eliminací a návrhem opatření na snížení nehodovosti na problémových místech na okrese Břeclav. Zpracováním analýzy jsem zjistila, že nejčastějšími příčinami vzniku dopravních nehod jsou chodec a cyklista (dne 11. 3. 2016 smrtelné zranění chodkyně na silnici II/425 – bylo to mezi obcemi Hustopeče a Velké Němčice, neměla reflexní prvky; 14. 3. 2016 v obci Břeclav, ulice Lidická – těžké zranění cyklistky, která jela v protisměru a měla špatně osvětlené jízdní kolo, 9. 4. 2016 těžké zranění chodce na silnici I/52 ze směru od Mikulova na Brno, chodec na sobě neměl žádné reflexní prvky). U těchto dopravních nehod jsou následky fatální. Mezi další nejfrekventovanější příčiny dopravní nehody můžeme zařadit alkohol (24. 12. 2015 dvě dopravní nehody s velkou škodou na majetku třetích osob), dále způsob jízdy a přednost a v neposlední řadě rychlá jízda. Bohužel většinou dochází nejen ke škodě na majetku, ale i ke škodě na zdraví nebo dokonce k úmrtí zúčastněných osob.

Z uvedené práce vyplývá, že je v této oblasti důležitá represe ze strany Policie ČR a prevence. Pokud budou řidiči na silnicích slušní a budou dodržovat pravidla silničního provozu, mohlo by pomalu dojít ke snižování nehodovosti a nemusela by Policie ČR neustále řidiče pokutovat a napravovat vzniklé problémové situace na silnicích. Následně by tudíž nemuselo docházet ke škodám na majetku, zdraví a životech osob.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-718-4923-5.
- [2] DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. *Projektový management podle IPMA*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-4275-5.
- [3] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [4] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- [5] ŠEFČÍK, Vladimír. *Analýza rizik*. Zlín: UTB ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-7318-696-8.
- [6] *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009: kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 2009.
- [7] *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010: kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod*. 2010.
- [8] MINISTERSTVO VNITRA. *Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu od roku 2016*. Odbor bezpečnostní politiky. 2016.
- [9] *Vítej na zemi* [online]. [cit. 2015-12-10]. Nejstarší způsoby dopravy. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=nejstarsi_zpusoby_dopravy&site=doprava.
- [10] *Zákon č. 239/2000 Sb.: Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů* [online]. 2001 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
- [11] *Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích*. [online]. 1997 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>.
- [12] *Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. [online]. 2001 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
- [13] *Zákon č. 320/2015Sb.: Zákon o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů*. [online]. 2016 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>.

- [14] *Zákon č. 374/2011 Sb.: Zákon o zdravotnické záchranné službě.* [online]. 2012 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
- [15] *Zákon č. 273/2008 Sb.: Zákon o Policii České republiky.* [online]. 2009 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
- [16] *CDV* [online]. [cit. 2016-02-03]. © 2016. Oblast hloubkové analýzy dopravních nehod. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/oblast-34>.
- [17] *BESIP* [online]. [cit. 2016-03-02]. © 2012. Alkohol a drogy za volant nepatří. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/alkohol-a-drogy>.
- [18] *BESIP* [online]. [cit. 2016-03-02]. © 2012. Telefonujete za jízdy? Zbytečně riskujete. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>.
- [19] *BESIP* [online]. [cit. 2016-03-02]. © 2012. Technická způsobilost k provozu. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/technicka-zpusobilost-k-provozu>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ADR	Accord Dangereuses Route
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČR	Česká republika
DI	Dopravní inspektorát
DN	Dopravní nehoda
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	Integrovaný záchranný systém
MU	Mimořádná událost
„K“	Bezpečná komunikace
„V“	Bezpečné vozidlo
„U“	Bezpečné chování účastníků silničního provozu

SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. 3.1 Dopravní nehoda s projednáním
- Obr. 3.2 Dopravní nehoda – trest
- Obr. 3.3 Dopravní nehoda – záznam
- Obr. 7.1 Mapa rizik
- Obr. 7.2 Stromový diagram – dopravní nehoda
- Obr. 8.1 Křižovatka na silnici II/425 na obec Rakvice
- Obr. 9.1 Křižovatka v obci Lednice
- Obr. 9.2 Sjezdy z dálnice D2
- Obr. 9.3 Křižovatka silnice I/55 a silnice II/424
- Obr. 9.4 Silnice 414 od Drnholce
- Obr. 9.5 Křižovatka v Drnholci
- Obr. 9.6 Silnice č. 421
- Obr. 9.7 Silnice č. I/55

SEZNAM TABULEK

Tab. 5.1 Počet nehod v ČR v letech 2012 – 2015

Tab. 5.2 Rozbor DN na okrese Břeclav v letech 2012 – 2015

Tab. 7.1 Identifikace rizik dopravních nehod

Tab. 7.2 Alkohol a jiné návykové látky

Tab. 7.3 Rychlá jízda

Tab. 7.4 Technický stav vozidla

Tab. 7.5 Srážka se zvířetem

Tab. 7.6 Chodec nebo cyklista

Tab. 7.7 Způsob jízdy

Tab. 7.8 Přednost

Tab. 7.9 Návrhy na opatření rizika

SEZNAM GRAFŮ

Graf 2.1 Délka silniční sítě v ČR dle krajů

Graf 5.1 Vývoj počtu nehod a jejich následků

Graf 5.2 Nehody s následky na životě a zdraví

Graf 5.3 Usmrcené osoby dle věku

Graf 5.4 Usmrcení chodci dle denní doby

Graf 5.5 DN se zraněním vs. okresní dopravně bezpečnostní akce za rok

Graf 5.6 DN s příčinami rychlost a přednost za rok 2015

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Euroformulář

Příloha P II: Orientační test na drogy DrugWipe

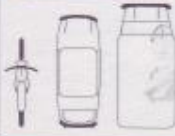

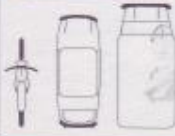

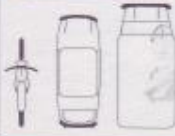

Příloha P III: Informační leták Policie ČR

Příloha P I: Euroformulář

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

Pokyny k vyplnění Záznamu a další informace naleznete na zadní straně

1. Datum nehody: _____	Čas: _____	2. Místo: _____ Stát: _____	Místo: _____	3. Zranění vč. lehkého: ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
4. Věcná škoda na jiných: vozidlech než A a B předmětech ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		5. Svědčí – jména, adresy, tel.: _____		

VOZIDLO A	12. OKOLNOSTI NEHODY	VOZIDLO B																																																																																																						
6. Pojistník/pojistěný (ste doklad o pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____	K upřesnění nákreso označte křížkem odpovídající políčka *neodpovídá skutečnosti <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1 *parkovalo / stálo</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště / otevřené dveře</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cesty</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cestu</td> <td><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh, objezd</td> <td><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu</td> <td><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jíždě stejným směrem ve stejném pruhu</td> <td><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu</td> <td><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh</td> <td><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 11 odbočovalo vpravo</td> <td><input type="checkbox"/> 11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vlevo</td> <td><input type="checkbox"/> 12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 14 couvalo</td> <td><input type="checkbox"/> 14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru</td> <td><input type="checkbox"/> 15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 16 přijždělo zprava (na křižovatce)</td> <td><input type="checkbox"/> 16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jíždě, nebo červenou na semaforu</td> <td><input type="checkbox"/> 17</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5</td> <td><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6</td> <td><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7</td> <td><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 8</td> <td><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9</td> <td><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 10</td> <td><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 11</td> <td><input type="checkbox"/> 11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 12</td> <td><input type="checkbox"/> 12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 13</td> <td><input type="checkbox"/> 13</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 14</td> <td><input type="checkbox"/> 14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 15</td> <td><input type="checkbox"/> 15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 16</td> <td><input type="checkbox"/> 16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 17</td> <td><input type="checkbox"/> 17</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 7. Vozidlo <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #d9ead3;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> </tr> </table> </td> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 8. Pojistitel (ste doklad o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 7. Vozidlo <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #f1c40f;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #f1c40f;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> </tr> </table> </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 8. Pojistitel (ste doklad o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 9. Řidič (ste řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____ </td> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> ← udějte počet označených políček → <input type="checkbox"/> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> *Neslybné podepsat oběma řidiči (bod 15.) Není ořádně im odpovědnosti, slouží k dokumentaci dané události a slouží za účelem rychlého vyřízení nehody třetími. </p> </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 9. Řidič (ste řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____ </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A →  </td> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 13. Viditelná poškození na vozidle A: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div> </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B →  </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 11. Viditelná poškození na vozidle B: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 14. Vlastní poznámky: <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div> </td> <td style="background-color: #d9ead3; vertical-align: top;"> 15. Podpisy řidičů <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div> </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 14. Vlastní poznámky: <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div> </td> <td style="background-color: #f1c40f; vertical-align: top;"> 15. Podpisy řidičů <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1 *parkovalo / stálo</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště / otevřené dveře</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cesty</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cestu</td> <td><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh, objezd</td> <td><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu</td> <td><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jíždě stejným směrem ve stejném pruhu</td> <td><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu</td> <td><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh</td> <td><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 11 odbočovalo vpravo</td> <td><input type="checkbox"/> 11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vlevo</td> <td><input type="checkbox"/> 12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 14 couvalo</td> <td><input type="checkbox"/> 14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru</td> <td><input type="checkbox"/> 15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 16 přijždělo zprava (na křižovatce)</td> <td><input type="checkbox"/> 16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jíždě, nebo červenou na semaforu</td> <td><input type="checkbox"/> 17</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1 *parkovalo / stálo	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště / otevřené dveře	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cesty	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cestu	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh, objezd	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jíždě stejným směrem ve stejném pruhu	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 11 odbočovalo vpravo	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vlevo	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 14 couvalo	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 16 přijždělo zprava (na křižovatce)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jíždě, nebo červenou na semaforu	<input type="checkbox"/> 17	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5</td> <td><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6</td> <td><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7</td> <td><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 8</td> <td><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9</td> <td><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 10</td> <td><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 11</td> <td><input type="checkbox"/> 11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 12</td> <td><input type="checkbox"/> 12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 13</td> <td><input type="checkbox"/> 13</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 14</td> <td><input type="checkbox"/> 14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 15</td> <td><input type="checkbox"/> 15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 16</td> <td><input type="checkbox"/> 16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 17</td> <td><input type="checkbox"/> 17</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 17	7. Vozidlo <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #d9ead3;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ	Tov. značka, typ	Rok výroby	Rok výroby	Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace	8. Pojistitel (ste doklad o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	7. Vozidlo <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #f1c40f;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #f1c40f;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ	Tov. značka, typ	Rok výroby	Rok výroby	Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace	8. Pojistitel (ste doklad o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	9. Řidič (ste řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____	<input type="checkbox"/> ← udějte počet označených políček → <input type="checkbox"/> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> *Neslybné podepsat oběma řidiči (bod 15.) Není ořádně im odpovědnosti, slouží k dokumentaci dané události a slouží za účelem rychlého vyřízení nehody třetími. </p>	9. Řidič (ste řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____	10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A → 	13. Viditelná poškození na vozidle A: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>	10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B → 	11. Viditelná poškození na vozidle B: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>	14. Vlastní poznámky: <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	15. Podpisy řidičů <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	14. Vlastní poznámky: <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	15. Podpisy řidičů <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1 *parkovalo / stálo</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště / otevřené dveře</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cesty</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cestu</td> <td><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh, objezd</td> <td><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu</td> <td><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jíždě stejným směrem ve stejném pruhu</td> <td><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu</td> <td><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh</td> <td><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 11 odbočovalo vpravo</td> <td><input type="checkbox"/> 11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vlevo</td> <td><input type="checkbox"/> 12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 14 couvalo</td> <td><input type="checkbox"/> 14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru</td> <td><input type="checkbox"/> 15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 16 přijždělo zprava (na křižovatce)</td> <td><input type="checkbox"/> 16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jíždě, nebo červenou na semaforu</td> <td><input type="checkbox"/> 17</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1 *parkovalo / stálo	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště / otevřené dveře	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cesty	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cestu	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh, objezd	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jíždě stejným směrem ve stejném pruhu	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 11 odbočovalo vpravo	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vlevo	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 14 couvalo	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 16 přijždělo zprava (na křižovatce)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jíždě, nebo červenou na semaforu	<input type="checkbox"/> 17	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5</td> <td><input type="checkbox"/> 5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6</td> <td><input type="checkbox"/> 6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7</td> <td><input type="checkbox"/> 7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 8</td> <td><input type="checkbox"/> 8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 9</td> <td><input type="checkbox"/> 9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 10</td> <td><input type="checkbox"/> 10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 11</td> <td><input type="checkbox"/> 11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 12</td> <td><input type="checkbox"/> 12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 13</td> <td><input type="checkbox"/> 13</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 14</td> <td><input type="checkbox"/> 14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 15</td> <td><input type="checkbox"/> 15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 16</td> <td><input type="checkbox"/> 16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 17</td> <td><input type="checkbox"/> 17</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 17																																					
<input type="checkbox"/> 1 *parkovalo / stálo	<input type="checkbox"/> 1																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště / otevřené dveře	<input type="checkbox"/> 2																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo	<input type="checkbox"/> 3																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cesty	<input type="checkbox"/> 4																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní, lesní apod. cestu	<input type="checkbox"/> 5																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh, objezd	<input type="checkbox"/> 6																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu	<input type="checkbox"/> 7																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 8 najelo zezadu při jíždě stejným směrem ve stejném pruhu	<input type="checkbox"/> 8																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	<input type="checkbox"/> 9																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh	<input type="checkbox"/> 10																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 11 odbočovalo vpravo	<input type="checkbox"/> 11																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vlevo	<input type="checkbox"/> 12																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 14 couvalo	<input type="checkbox"/> 14																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru	<input type="checkbox"/> 15																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 16 přijždělo zprava (na křižovatce)	<input type="checkbox"/> 16																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jíždě, nebo červenou na semaforu	<input type="checkbox"/> 17																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 8	<input type="checkbox"/> 8																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 9	<input type="checkbox"/> 9																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 10	<input type="checkbox"/> 10																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/> 11																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/> 12																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/> 13																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/> 14																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/> 15																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/> 16																																																																																																							
<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/> 17																																																																																																							
7. Vozidlo <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #d9ead3;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ	Tov. značka, typ	Rok výroby	Rok výroby	Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace	8. Pojistitel (ste doklad o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	7. Vozidlo <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #f1c40f;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #f1c40f;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> <td style="font-size: small;">Tov. značka, typ</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> <td style="font-size: small;">Rok výroby</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> <td style="font-size: small;">Registrační značka</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> <td style="font-size: small;">Stát registrace</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ	Tov. značka, typ	Rok výroby	Rok výroby	Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace	8. Pojistitel (ste doklad o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>																																																																																	
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO																																																																																																							
Tov. značka, typ	Tov. značka, typ																																																																																																							
Rok výroby	Rok výroby																																																																																																							
Registrační značka	Registrační značka																																																																																																							
Stát registrace	Stát registrace																																																																																																							
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO																																																																																																							
Tov. značka, typ	Tov. značka, typ																																																																																																							
Rok výroby	Rok výroby																																																																																																							
Registrační značka	Registrační značka																																																																																																							
Stát registrace	Stát registrace																																																																																																							
9. Řidič (ste řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____	<input type="checkbox"/> ← udějte počet označených políček → <input type="checkbox"/> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> *Neslybné podepsat oběma řidiči (bod 15.) Není ořádně im odpovědnosti, slouží k dokumentaci dané události a slouží za účelem rychlého vyřízení nehody třetími. </p>	9. Řidič (ste řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____																																																																																																						
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A → 	13. Viditelná poškození na vozidle A: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>	10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B → 	11. Viditelná poškození na vozidle B: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>																																																																																																					
14. Vlastní poznámky: <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	15. Podpisy řidičů <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	14. Vlastní poznámky: <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	15. Podpisy řidičů <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>																																																																																																					

A
B

Copyright © 2010 Evropská komise. Všechna práva vyhrazena. Tento dokument je možné kopírovat pouze s předchozím písemným souhlasem společnosti Evropská komise. Každý je také povinen uvést zdroj informací.

[Zdroj: DI Břeclav]

Příloha P II: ORIENTAČNÍ TEST NA DROGY DRUGWIPE

Orientační test na drogy DrugWipe® 5 S

Test DrugWipe® 5 S je zabalen do speciálního obalu, který chrání test před poškozením. Před použitím vždy zkontrolujte neporušenost obalu a expirační dobu. Aby bylo zaručena funkčnost testu, musí být uložen při teplotách +5 až +25° C. Aplikovat jej lze v rozsahu teplot +5 až +40° C.

Důležité: Testy nenechávejte ve vlhkém prostředí v létě ani v zimě, kdy mohou být překročeny uvedené teplotní limity.

Test ze SLIN

Vyjměte test z obalu a uchopte jej tak, aby bylo možné zřet náplvy. Zkontrolujte barvu linek v testovacím okénku – musí být světle modré. Odsuňte šedý posuvný kryt ve směru šipky (vlevo) k první zarážce, pravou rukou sejměte modrý stěrkový panel z bílého testovacího panelu. POZOR – nedotkněte se prsty bílých stěrkových čtverečků na rubové straně modrého panelu.

Upozorněte testovanou osobu, že bude proveden test na kontrolu užívání drog. Vyzvěte ji, aby si jazykem otřela vnitřní stranu tváře a jazyk vyplásla.

Testované osobě seřete sliny z jazyku tak, že stěrkový panel s bílými čtverečky opatrně přiložíte na jazyk a několikrát s ním zakřežte po jazyku. POZOR na eventuelní agresivní testované osoby (louzovníci).

Při testování ze slin nepoužívejte ampulku z obalu testu.

Test z POTU

Vyjměte test z obalu a uchopte jej tak, aby bylo možné zřet náplvy. Zkontrolujte barvu linek v testovacím okénku – musí být světle modré. Odsuňte šedý posuvný kryt ve směru šipky (vlevo) k první zarážce, pravou rukou sejměte modrý stěrkový panel z bílého testovacího panelu. POZOR – nedotkněte se prsty stěrkových čtverečků na rubové straně modrého panelu.

Upozorněte testovanou osobu, že jí bude proveden odběr potu (z čela, dlaně atd.) na kontrolu užívání drog. Zároveň ji neustále k odkrvnutí jinych částí těla. Několika malými krouživými pohyby seřete pot z povrchu kůže.

Od 3. bodu je postup stejný, bez ohledu je-li testováno ze slin nebo potu

Výsledky testů (test na 5 skupin drog)

DrugWipe® 5 S detekuje následující skupiny drog:
CA = Cannabis (Marihuana / THC), **AM** = Amfetaminy, **ME** = Metamfetaminy (Extázi / XTC / Pervertin), **CO** = Kokain / Krek a **OP** = Opiáty (Heroin / Morfium)

Negativní

Kontrolní linky (CL)

Neplatný

Nefunkční nebo chybně provedený test

Positivní výsledky testů na drogy

Cannabis (Marihuana)

Kokain

Amfetaminy / Extáze / XTC
Metamfetaminy / Pervertin

Opiáty / Heroin

Postup policisty při odhalování protiprávního jednání pod vlivem jiných návykových látek pomocí drogového testu DrugWipe® 5 S

- V rámci silniční kontroly je policista oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil orientačnímu testu, zda neřídí vozidlo pod vlivem jiných návykových látek. K provedení orientačního testu přistupují policista po nabytí podezření, že řidič požil jiné návykové látky.
- Policista provede orientační test ze slin nebo potu kontrolované osobě s využitím drogového testu DrugWipe® 5 S. Policista nemusí provést orientační test v případě, že z chování a vystupování kontrolované osoby jednoznačně vyplývá podezření na ovlivnění návykovou látkou a požití alkoholu bylo dechovou zkouškou vyloučeno.
- V případě, že výsledek orientačního testu je pozitivní nebo v případě, že z chování a vystupování kontrolované osoby jednoznačně vyplývá podezření na ovlivnění návykovou látkou a požití alkoholu bylo dechovou zkouškou vyloučeno, policista vyzve řidiče k odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah jiné návykové látky než alkoholu.
- Pokud se řidič na vyzvu policisty odmítne podrobit odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah jiné návykové látky, poučí ho policista o právních důsledcích tohoto odmítnutí.
- Lékařské vyšetření je prováděno ve zdravotnickém zařízení k tomu odborně a provozně způsobilém. Policista vyplní formulář „Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou (NĽ)“. Další na podání část testu uvede jméno a příjmení testované osoby, datum a čas odběru slin nebo potu. V rámci odborného lékařského vyšetření zajistí policista odběr vzorku moči a odběr vzorku krve.

Komunikace s osobou pod vlivem drogy

Osoby pod vlivem alkoholu, ale především pod vlivem drog, mohou znamenat pro zasahující policisty i zdravotnický personál reálné nebezpečí.

- zachovejte klid, komunikace ze strany policisty musí být opatrná, jasná, výstižná a hlavně co nejkratší; zabráňte zbytečným slovním výměnám
- jednejte z pozice autority, rázně, ale nikoliv agresivně a arogantně; POZOR – osoba pod vlivem OPL má kromě psychologických změn v organismu obvykle též posunutou hranici citlivosti k bolesti
- místo kategorických záporů volte mírnější formy nesoahlasu; neprovokujte
- vyvarujte se emocím v mlouvě a zbytečně nezvyšujte hlas, vyvarujte se též neverbálním projevům (poklepávání na čelo atd.), které by mohly vyprovokovat agresivní chování
- udržte přiměřený oční kontakt (přerušujte jej a zbytečně neproduklujte)

Při kontaktu s osobou pod vlivem OPL použijte ochranné pomůcky (rukavice a další služební pomůcky) a poté si ruce ošetřete dezinfekčním ubrouskem. Nezapomínejte, že i po osobní prohlídce může mít osoba pod vlivem OPL u sebe obdobu uschovanou jehlu, jež může být kontaminovaná.

Svévolná neodborná manipulace s nalezeným vybavením osoby pod vlivem OPL je nebezpečná!

Příznaky a indície u osob pod vlivem drogy

- Tělesné znaky:** Celkový tělesný stav (neupravenost, vyhublost, zanedbanost, předčasně starý vzhled, velká křavost zubů), Tělesné reakce ("bezdůvodné" pocení, "bezdůvodný" pocit hladu, rychlé dýchání, zpomalené dýchání, drtění se). Další zjištění (vředy, otulize, je často tyč, pupínky, vředy na kůži, zarudnutí obličej).
- Vzhled očí:** nepřiměřený pohled, zornice zužené i v šeru (opiáty), nebo silně rozšířené a nereagující na osvětlení (ostatní drogy).
- Vzhled obličej:** křupění potu, změny barvy obličej (zarudlost nebo "naopak" bledost), dech není čistý po alkoholu.
- Koordinace pohybu:** potácivá chůze, klátivé pohyby (jako pod vlivem alkoholu).
- Myslenkový a řečový projev:** špatné vnímání prostoru (např. špatné odhadování vzdálenosti), není schopen reagovat na více pokynů zároveň, nelogické uvažování, špatné vnímání času, těžkopádné myšlení, halucinace, zmatenost/disorientovanost, přeskakování z myšlenky na myšlenku, stále něco zapominá, nejasná výslovnost, udávání nesmyslných údajů, nesazřitelný "prudí" řeč.
- Celkové chování:** u stimulčních drog hyperaktivita, prudkost a nekoordinovanost pohybu; u opiátů naopak utlumost, otupělost; POZOR na neočekávané výbuchy agresivity.
- Všeobecně zvýšená citlivost na podněty z okolí:** neklid, nervozita; POZOR – podobné projevy může vykazovat i nemocný člověk.

Test byl zpracován podle firemní dokumentace Securtec Detekční Systémy s.r.l. a s využitím odborných doporučení RSDP PP-OR, NPC-PP-OR a OSM-PP-OR.

Graf doby možnosti zjištění marihuany z povrchů, krve, slin, potu, moči a vlasů

Základní	Minimální	Maximální	Dny	Týdny	Měsíce
Povrchy					
Krev			cca 6 hod.		
Sliny			cca 10 hod.		
Put					
Moč					
Vlasy					

IT Sezam 162 00 PRÁHA 4, Řečkovice 251 74, www.sezam.cz
 tel: +420 224 322 000, 224 389 900, fax: +420 224 322 000

[Zdroj: DI Břeclav]

PŘÍLOHA P III: INFORMAČNÍ LETÁK POLICIE ČR

DOKÁŽETE POSKYTNOUT PRVNÍ POMOČ PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ?

- Zraněným osobám poskytněte první pomoc na bezpečném místě.
- Pomozte nejprve těm, kteří nevolají o pomoc a jsou v bezvědomí.
- Povytvořte orientaci vyšetření poraněných: zhlédněte tvář, nejdříve v bočních, zda dýchají, mají-li směřující top na krku a zda nejsou v šoku.
- Zraněným pohybujte vždy jen v ose jeho těla směrem k hlavě.
- Zraněného uložte do stabilizované polohy.
- Pokud se jedná o motocyklista nebo cyklistu, opatrně mu sejměte přilbu.

Při bezvědomí:

- Postiženému zakloňte hlavu.
- Ctveřením úst mu uvolněte dýchací cesty a pokud zjistíte, že má v ústech zvršky či zapadlý jazyk, ukazovákem omtaženým kapánkem toto odstráňte.
- Pokud dále postižený nedýchá, zahajte umělé dýchání z úst do úst frekvencí asi 12 – 16 vdechů za minutu.
- Jestliže postižený stále nedýchá a má nehmotelný tep, zahajte zevní srdeční masáž, kdy postiženého položíte na povrch podložku a jeho hrudník stlačíte frekvencí alespoň 100x za minutu, přičemž po každém 15. stlačení provede 2 vdechy do plic. Hrudní kost je třeba stlačovat minimálně o 4 cm.
- Srdeční masáž a umělé dýchání neukončujte dříve, dokud na místo nedojí zdravotní služba.

Při silném krvácení:

- Krvácení je třeba okamžitě zastavit jakýmkoliv způsobem (rukou, tkáňovým obvazem, případně zaškrtnutí končetiny nad silné krvácející místo) a pamatovat si, kdy jemu končetinu zastavíte.
- Při stavění krvácení počítejte zraněného do zdravotní polohy a krvácející končetinu zvedněte nad úroveň srdce!

Při šoku:

- Člověk je zjevně nevědomý, má studenou pokožku, potí se a má žízeň.
- Osobu v šoku uložte do protišokové polohy, nedávejte jí jíst ani pít.

Pozor!
Řidič dopravního prostředku. Měří po dopravní nehodě, na niž měl účast, nepokýtně osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ať tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

PŘEDCHÁZEJTE TOMU, ABY DOPRAVNÍ NEHODA ZMĚNILA V SETINĚ SEKUNDY VÁŠ ŽIVOT!

Informace o dopravní nehodovosti pro vás připravili policisté ze služby dopravní policie.

Kontaktní adresa:

Policejní prezidium České republiky
Preventivní informační skupina
Strojnická 27, 170 89 Praha 7


tel.: +420 974 834 374
e-mail: tiskppcr@mvr.cz

nebo v nalehavých případech
linka 158

VSADTE NA PREVENCI!

© 2004 EuroNet CZ, spol. s r. o.

Policie České republiky upozorňuje:



„Dopravní nehodovost je největším zločincem v zemi!“
genpor. JUDr. Jiří Kolář

- Každé **3 minuty** dojde na českých silnicích k dopravní nehodě!
- Každých **17 minut** je při nehodě lehce zraněn člověk!
- Každých **100 minut** je na silnici těžce zraněn člověk!
- Každou **7 hodinu** zemře v důsledku nehody 1 člověk!

Vsadte na prevenci a chráňte své životy a zdraví dodržováním následujících rad!

ROČNĚ SE V ČESKÉ REPUBLICE STANE ASI 200 000 DOPRAVNÍCH NEHOD, 180 000 Z NICH ZAVINÍ ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL!

Proč lidé bourají? Protože...

- se plně nevěnují řízení a za jízdy telefonují, kouří, jedí, rozhlížejí se po okolí
- nedodržují bezpečnou vzdálenost a jízdu doslova „nalepení“ na sobě
- překračují stanovenou rychlost
- nedávají přednost v jízdě a vylázejí do protisměru
- předbíhají v nebezpečných úsecích
- jezdí rozestřen, pospíchnají a nepřevádějí případně nebezpečí

Jací řidiči nejčastěji bourají?

- řidiči agresivní a neochledupní
- mladší řidiči se silnými koxy
- spěchající a nervózní řidiči
- nezkušenými čerství majitelé řidičských průkazů
- osoby pod vlivem alkoholu a návykových látek
- tzv. světlejší řidiči, kteří vyjíždají jen občas (např. o Vánocích či Velikonočních)

Kde nejvíce dochází k tragickým nehodám?

- nejvíce usmrccaných osob je na silnicích I a II. třídy
- 3 ze 4 nehod se stanou ve městech a obcích, 4 200 nehod se ročně stane na dálnicích
- nebezpečnější jsou tradičně železniční přejezdy, kde ročně při srážce s vlakem zemře 50 osob
- nejvíce nehod se stane na přímých úsecích a křižovatkách ve tvaru „T“
- nejčastěji zemře chodci, který si akrajuje cestu, ačkoli přechod pro chodce bývá v dohledu

Kdy lidé nejčastěji bourají?

- nejvíce v prosinci a v lednu měsících o víkendových dnech (jedná – neděle)
- o Velikonočních, Vánocích či v době desítihodí pracovního volna
- kvůli spouštění koxy mládež dopravní nehody a nesouhlasí se na vlastní jízdu

Jací účastníci silničního provozu jsou nejranitelnější?

- chodci (z nich nejvíce děti a starší lidé)
- cyklisté bez přilby
- obě-spolujezdci, které nejsou připoutané v autosedačce
- řidiči a spolujezdci, kteří nejsou připoutáni bezpečnostním pásem

Ročně zemře na českých silnicích 1 300 lidí, z toho asi 40 dětí ZDYTEČNE!

Konec prázdnin byl na silnicích tragický

„Konec prázdnin byl na silnicích tragický“
Konec prázdnin byl na silnicích tragický. Až 40 dětí zemřelo v době prázdnin na českých silnicích. Nejvíce dětí zemřelo v období prázdnin. Každý rok zemře na českých silnicích asi 1 300 lidí, z toho asi 40 dětí. Nejvíce dětí zemře v období prázdnin. Každý rok zemře na českých silnicích asi 1 300 lidí, z toho asi 40 dětí. Nejvíce dětí zemře v období prázdnin.

Jak postupovat při autonehodě?

- Neoproděné, ale bezpečně zastavte.
- Vypněte motor a vyjehněte klíčky ze zapalování. Pokud je třeba, zajehněte vozidlo proti pohybu ruční brzdou.
- Označte místo nehody výstražnými trojúhelníky, rozsviňte výstražná světla automobilu.
- Zraněné osoby dostaňte opatrně do bezpečí, kde jim můžete poskytnout první pomoc!
- Pokud jsou u nehody alespoň dva lidé, jeden poskytněte první pomoc a druhý volá záchranou službu (0-155) a Policii České republiky (0-158). Pokud zastahujete u nehody sami, musíte nejprve poskytnout první pomoc, teprve potom můžete volat pomoc odbornou. Operátorovi na lince 155 sdílejte, kde se nacházíte (místo, ulice, křižovatka, číslo kilometrové distance, orientační bod), dále poskyť a stav zraněných a samozřejmě Vaše jméno a telefonní číslo, ze kterého voláte!
- Setrvejte na místě dopravní nehody až do příchodu policisty. Pokud jste přivolali pomoc, na místo nehody se neproděné vrátte.
- Tvořte-li vozidlo překážku v silničním provozu, můžete jej odstavit, ale musíte nejprve vyznačit jeho přesnou polohu při nehodě.
- Pokud jste svědkem nehody, přistupujte k havarovanému vozidlu opatrně. Po ruce máte lékárníčku, basterku, mobilní telefon a důležitý je hasičský přístroj.
- Pokud jste účastníkem nehody, která se odehrála bez zranění a máte k dispozici fotoaparát, vyfotíte se celou situací vyfotit.

A nezapomenout! Po nehodě je řidič povinen zdržet se požití alkoholického nápoje a návykových látek stejně jako pít a během jízdy do doby, dokud policista neprovede orientační dechovou zkoušku na silnici, případně pokud se nepodrobíte lékařskému vyšetření a odběrem krve či moči ke zjištění množství alkoholu v krvi.

Řidiči motorových vozidel občas zapominají, že:

- jsou povinni podrobít se na vyzvu policisty dechové zkoušce v případě pozdního výdechu i lékařskému vyšetření odobru k nebo moči (obdobně jako povinni podrobít se vyšetření), zda ne pod vlivem návykové látky; odmítnutí této povinnosti je považováno při výměře sankce za předbíhající ohrožení
- osobu mladší 12 let nebo osobu mladší 18 let a menší než 150 cm musí připravovat pouze v zadržném systému, např. autosedačce. Menší je pro bezpečí dětí dobře používat při každé jízdě
- nesmí řídit při řzení vozidla v ruce telefonní přístroj nebo jiné rovné zařízení
- mají povinnosti připoutat se bezpečnostními pásy
- jako účastníci dopravní nehody jsou povinni prokázat se na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast dopravní nehody
- silniční přespávy nedostávají kvůli obavě z pokuty, ale kvůli ochraně vlastního života a zdraví

DALŠÍ DŮLEŽITÉ INFORMACE

Znáte povinnou výbavu automobilu? Máte všechny její součásti provedené schopné?

- náhradní elektrické pojistky pro jedné od každého druhu
- náhradní žárovka
- přívratní zrcátko
- klíč na šrouby kol vozidla
- náhradní kolo
- výstražný trojúhelník
- autolékárníčka

Nad rámec povinné výbavy dopravní policisté doporučují mít v autě batku, reflexní vestu, rukavice, lano, hasičský přístroj!

Autolékárníčka musí obsahovat:

- sterilní obvaz
- léčivé a šetrlicé obinadlo
- tragický kátek
- náplast
- nosku
- chirurgické rukavice
- zavírací špendlík
- nůžky

[Zdroj: DI Břeclav]