

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Šetření dopravních nehod na dálnici D11

Martin Šebetka

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Šebetka**
Osobní číslo: **D110033**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Šetření dopravních nehod na dálnici D11**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1 Analýza současného stavu při šetření dopravních nehod

2 Návrh změn při šetření dopravních nehod

3 Zhodnocení návrhů

Závěr

Rozsah grafických prací: **3 - 4**
Rozsah pracovní zprávy: **30 - 40**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:

- (1) Kleprlík, J.: **Silniční doprava**. Univerzita Pardubice, ISBN 978-80-7395-451-2, Pardubice 2011
- (2) **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (Zákon o silničním provozu)**
- (3) **Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**
- (4) **Internetové stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z <http://www.rsd.cz>**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1. 5. 2014

Martin Šebetka



Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce panu doc. Ing. Jaroslavovi Kleprlíkovi, Ph.D. za svědomité vedení, ochotu, odbornou pomoc a cenné rady při psaní této práce a nemohu zapomenout ani na svou rodinu, která mi dala možnost tuto školu navštěvovat a poskytla mi potřebný klid a zázemí při studiu.

ANOTACE

V práci bude provedena analýza současného stavu při šetření dopravních nehod, ke kterým dochází na dálnici D11. Dále bude provedena analýza technického vybavení Policie České republiky, dálničního oddělení v Poříčanech a Pravech. Technologický postup při dopravní nehodě bude zpracován v logickém sledu - oznámení dopravní nehody, informace o dopravní nehodě Policii České republiky, Rychlé záchranné službě, Hasičskému záchrannému sboru. Dále následuje zabezpečení místa dopravní nehody, spolupráce se Střediskem silnic a údržby dálnic, informace o dopravní nehodě do informačních systémů. Nakonec bude analyzováno samotné šetření a zpracování dopravních nehod, odklizení následků dopravních nehod až po uvedení dálnice znovu do provozu. V práci budou navrženy změny související se šetřením těchto nehod a technickým vybavením.

KLÍČOVÁ SLOVA

dálnice, dálniční policie, dopravní nehoda, šetření, technické vybavení

TITLE

Investigation of traffic accidents on the highway D11

ANNOTATION

This thesis will analyse the actual investigation of traffic, especially the accidents that occur on the highway D11. This will cover an analysis of the technical equipment of the Police of the Czech Republic also. The technological process of a traffic accident will be elaborated on in a logical sequence. Notification of traffic accidents, information of a traffic accident for the Czech Police, ambulance services and fire rescue. This is followed by securing the site of a traffic accident, collaboration with the Centre of roads and highways maintenance, reporting the traffic accident into the information systems. Finally, there will be a description of the investigation and the processing of traffic accidents, elimination of the consequences of the accident and putting the highway back into a state ready for operation. This thesis will also include proposed changes about the investigation of traffic accidents and technical equipment.

KEYWORDS

highway, highway police, traffic accident, investigation, technical equipment

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK.....	11
SEZNAM ZKRATEK.....	12
ÚVOD	13
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD ...	14
1.1 Dálnice D11 a umístění dálničních oddělení	14
1.2 Analýza technického vybavení	17
1.2.1 Budovy dálničních oddělení.....	17
1.2.2 Služební vozidla	19
1.2.3 Technické prostředky	20
1.3 Analýza šetření dopravních nehod.....	30
1.3.1 Oznámení dopravní nehody	33
1.3.2 Činnost Policie ČR při dopravní nehodě určená interními nařízeními	35
1.3.3 Šetření a zpracování modelové dopravní nehody Policií ČR.....	37
1.3.4 Evidence dopravních nehod	47
2 NÁVRH ZMĚN PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	54
2.1 Návrh změn technického vybavení.....	54
2.1.1 Služební vozidla	54
2.1.2 Technické prostředky	55
2.2 Návrh změn při šetření dopravních nehod	59
2.2.1 Návrh změn při oznámení	59
2.2.2 Návrh změn při šetření a zpracování dopravních nehod Policií ČR.....	60
2.2.3 Návrh změn při evidenci dopravních nehod	62
3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ	64
ZÁVĚR.....	66

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	68
SEZNAM PŘÍLOH.....	70

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Mapa dálnice D11	15
Obr. 2 Dálniční oddělení Poříčany	16
Obr. 3 Dálniční oddělení Pravy	16
Obr. 4 Vstupní prostor pro styk s veřejností	18
Obr. 5 Kancelář a výslechová místnost	18
Obr. 6 Místnost dozorčí služby	19
Obr. 7 Garáže pro služební vozidla	19
Obr. 8 Vozidlo pro zpracování dopravních nehod	20
Obr. 9 Vnitřní vybavení vozidla	20
Obr. 10 Alkohol tester Dräger 7410	21
Obr. 11 Dopravní kužel	22
Obr. 12 Fotoaparát Canon EOS 300 D	23
Obr. 13 GPS přijímač zn. Garmin	24
Obr. 14 Měřicí kolečko	25
Obr. 15 Svinovací pásma a metr	25
Obr. 16 Bankovní platební terminál	26
Obr. 17 Reflexní značkovací sprej	27
Obr. 18 Halogenová dobíjecí svítidla	27
Obr. 19 Hardware a software využívaný k dokumentaci dopravní nehody	29
Obr. 20 Defibrilátor zn. Philips	29
Obr. 21 Ruční vyprošťovací nástroj	30
Obr. 22 SOS hláska SDH21	35
Obr. 23 Řídicí pult SOS hlásek	35
Obr. 24 Okno elektronické aplikace pro zpracování oznámené události	36
Obr. 25 Okno elektronické aplikace pro přijetí oznámení události	39
Obr. 26 Zjednodušené schéma práce NDIC	41
Obr. 27 Zabezpečení místa nehody přenosným dopravním značením	42
Obr. 28 Stopy na pozemní komunikaci v době ohledání	44
Obr. 29 Ohledání předmětů a vozidla	44
Obr. 30 Místo střetu vozidla se svodidly	45
Obr. 31 Ruční radiostanice zn. Matra	47

Obr. 32 Okno programu Lotus Notes	50
Obr. 33 Schéma výměny dat v Lotus Notes	51
Obr. 34 Replikační okno programu Lotus Notes	52
Obr. 35 Okno systému ETRŽ.....	53
Obr. 36 Vozidlo MKKC	55
Obr. 37 Výpočetní technika v MKKC	55
Obr. 38 Pracovní prostor MKKC.....	55
Obr. 39 Technika v MKKC	55
Obr. 40 Alkohol tester Dräger 7510 s příslušenstvím	56
Obr. 41 Dopravní kužel se světelným zařízením	57
Obr. 42 Laserový dálkoměr Leica	58
Obr. 43 Multifunkční zařízení zn. HP LaserJet M1120 MFP.....	59
Obr. 44 SOS hláska TCSIP02.....	60
Obr. 45 Proměnné dopravní značky a zařízení pro provozní informace	62

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - všeobecné	31
Tab. 2 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle druhu.....	31
Tab. 3 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle způsobu zavinění	32
Tab. 4 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle druhu vozidla.....	32
Tab. 5 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle jednotlivých dnů	32
Tab. 6 Přehled navrhovaných technických prostředků (jejich cena a počet kusů).....	65

SEZNAM ZKRATEK

CDI	Centrum dopravních informací
ČR	Česká republika
ETR	Evidence trestního řízení
HP	Hewlett-Packard (nadmárodní americká společnost zabývající se informačními technologiemi)
IBM	International Business Machines Corporation (přední světová společnost v oboru informačních technologií)
IR	Infračervené záření
MKKC	Mobilní kontaktní a koordinační centrum
MS	Místo střetu
NDIC	Národní dopravní informační centrum
PC	Personal computer (osobní počítač)
PMS	Pravděpodobné místo střetu
PP ČR	Policejní prezident (prezidium) České republiky
RDS-TMC	Radio Data System - Traffic Message Channel
VBM	Výchozí bod měření
VIN	Vehicle identification number (identifikační číslo vozidla)

ÚVOD

Bezpečnost silničního provozu patří mezi jednu z nejvýznamnějších priorit vyspělých států, a to jak na národní, regionální tak i místní úrovni. Na dálnicích by pak bezpečnost jako priorita, měla být brána o to více, protože že se jedná o pozemní komunikace, kde je v České republice dovolená nejvyšší rychlost. Když už bohužel k dopravní nehodě dojde, je také zapotřebí, aby byla řádně vyšetřena a zadokumentována. Toto je důležité především k zjištění viníka dopravní nehody, ale také například pro následné řešení vzniklých soudních sporů při náhradě škody na zdraví a majetku. Je patrné, že počet dopravních nehod neubývá. Statistické údaje všeobecně uvádějí, že průběžně dochází k poklesu dopravních nehod na pozemních komunikacích, ale to může být i zapříčiněno změnami právních předpisů, kdy určité typy dopravních nehod není zapotřebí Policii České republiky (ČR) oznamovat. Ty pak nejsou statisticky vykázané, i když k nim ve skutečnosti stejně dojde.

Předmětem této bakalářské práce bude provedení analýzy šetření a zpracování dopravních nehod, ke kterým dochází na dálnici D11 vedoucí z Prahy do Hradce Králové a navržení změn týkajících se šetření a zpracování dopravních nehod na dálnici D11.

Cílem této bakalářské práce bude analyzovat technické vybavení dálniční policie v Poříčanech a Pravech a navrhnout změny týkající se tohoto vybavení. Dalším cílem této bakalářské práce bude provést analýzu postupů při šetřeních dopravních nehod na dálnici D11 a navrhnout jejich změny.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

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

V současné době (roce 2013) je v České republice veden provoz po celkem šesti dálnicích. Jedná se o dálnici D1 vedoucí z Prahy do Brna, Ostravy a Bohumína, která je v úseku mezi Říkovicemi a Lipníkem nad Bečvou přerušena. D2 vedoucí z Brna přes Lanžhot na Slovensko. D3 vedoucí z Lažan přes Tábor do Veselí nad Lužnicí. D5 vedoucí z Prahy do Plzně a dále do Německa. D8 vedoucí z Prahy do Bílinky u Litoměřic. D11 vedoucí z Prahy do Libišan u Hradce Králové. Počet dálnic by bylo vzhledem k hustotě provozu potřeba zvýšit a některé úseky existujících dálnic prodloužit a modernizovat, ale uvedenou problematikou se autor v této práci nebude zabývat.

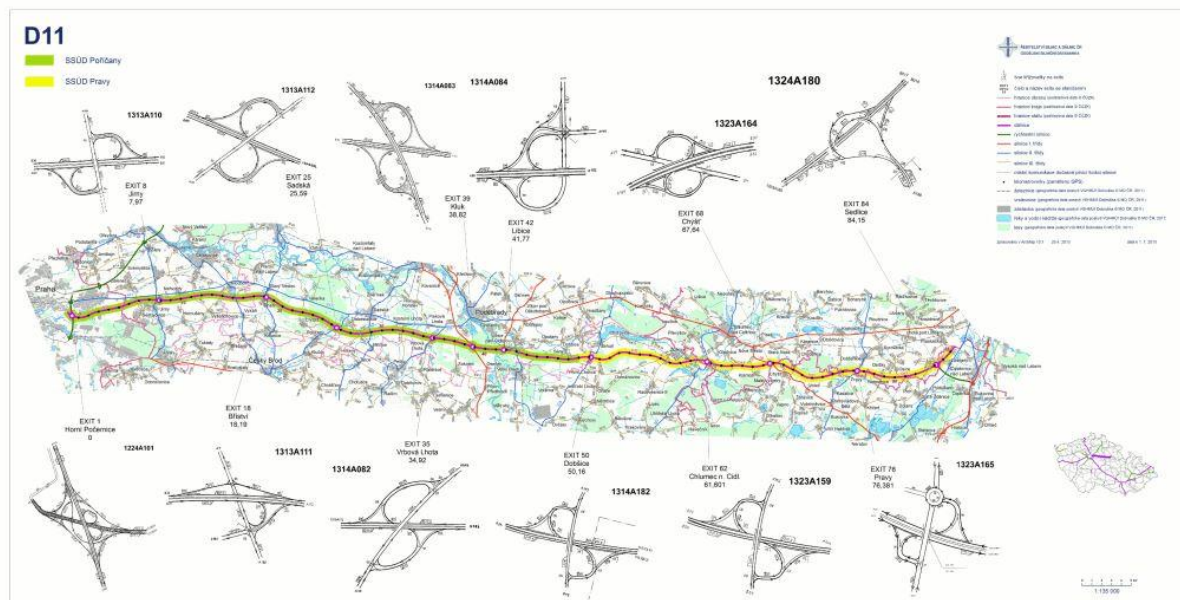
K tomu, aby i na těchto pozemních komunikacích byla dodržována pravidla silničního provozu, jsou na každé dálnici v České republice zřizována dálniční oddělení Policie České republiky. Uvedená složka ovšem nevykonává jenom samostatný dohled nad plynulostí a bezpečností silničního provozu, ale také vyšetřuje a objasňuje dopravní nehody a vede jejich evidenci. Dále vyšetřuje přestupky a trestné činy, které byly spáchány v jejich územní působnosti, a to jak v dopravě, tak i například majetkové. Policie ČR však neslouží jen jako represivní složka, ale dle současného hesla a kampaně vedené pod názvem „Pomáhat a chránit“, je další služební náplní také ochrana a pomoc všem účastníkům silničního provozu v případě nouze.

Územní působností je myšleno to, že každé dálniční oddělení vykonává svou činnost na stanoveném úseku dálnice a to v obou směrech jízdy. Do této působnosti samozřejmě patří i veškerá obslužná zařízení dálnice, benzinové čerpací stanice, motoresty a další objekty, které jsou přímo napojeny na těleso dálnice.

1.1 Dálnice D11 a umístění dálničních oddělení

Dálnice D11 spojuje a hlavně urychluje dopravu mezi Prahou a Hradcem Králové. Samotná dálnice by po úplném dokončení měla pokračovat dále přes Hradec Králové, Jaroměř až do Královce na hraniční přechod s Polskem a dále do sousedního Polska. V roce

2013 je zatím zprovozněno 86 km a dálnice provizorně končí u obce Libišany, kde se napojuje na silnici číslo II/333 vedoucí z Hradce Králové do Lázní Bohdaneč. Trasa dálnice je znázorněna na obrázku 1 (Obr. 1).

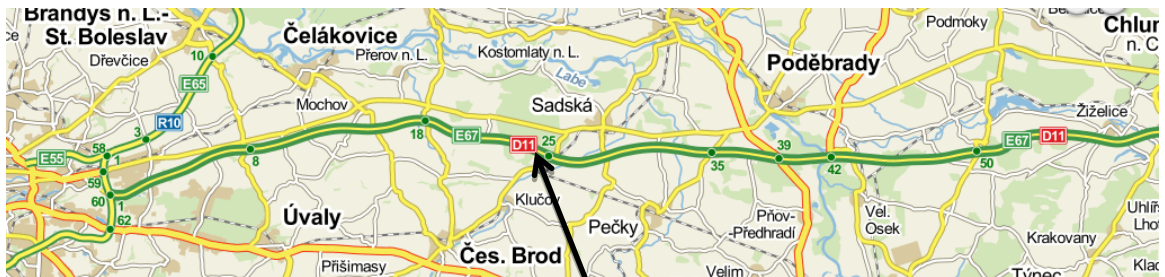


Obr. 1 Mapa dálnice D11

Zdroj: (2)

Těleso dálnice vede přes několik krajů, a to Středočeský, Královehradecký a Pardubický. V roce 2013 je dálnice v km 84 napojena na silnici číslo R35, která je rovněž ve výstavbě a v budoucnu bude spojnicí mezi dálnicí D11 a Vysokým Mýtem. V celém úseku dálnice D11 se nachází celkem 11 sjezdů a nájezdů, které slouží k napojení na původní silnice především I. a II. třídy.

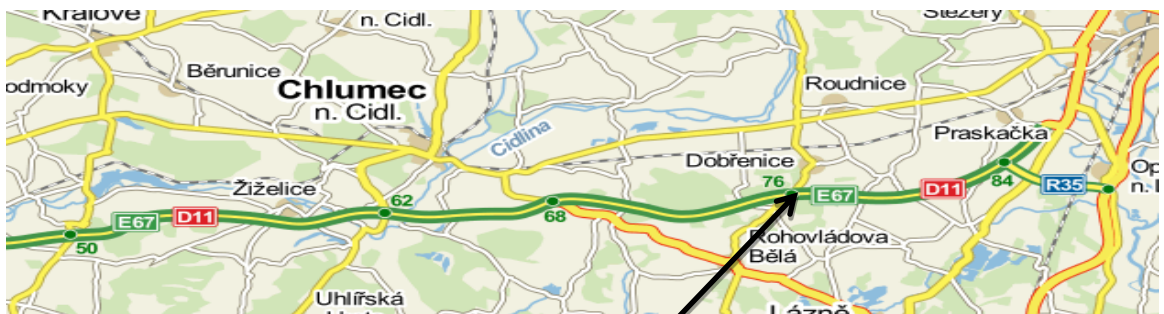
Dálniční oddělení vykonává zpravidla svou činnost na úseku 50 km dálnice a to v obou směrech jízdy. Jinak tomu není ani u dálnice D11. Na uvedené dálnici jsou umístěna dvě dálniční oddělení. První se nachází u obce Poříčany na exitu 25 a bylo to první dálniční oddělení na této dálnici do doby, kdy byla výstavba dálnice provizorně ukončena na km 42. Zde byla napojena na silnici číslo I/32 vedoucí do Jičína a I/11 vedoucí do Hradce Králové. Druhé dálniční oddělení se nachází na exitu 76 u obce Právy. Toto dálniční oddělení bylo vybudováno a zahájilo svou činnost v roce 2009, po dostavbě úseku dálnice do km 84. Dálniční oddělení v Poříčanech (Obr. 2) vykonává svou působnost od km 0 do km 49, kde se na km 50 nachází sjezd k továrně na výrobu osobních automobilů T. P. C. A u Kolína.



Obr. 2 Dálniční oddělení Poříčany

Zdroj: autor a úprava na podkladě (3)

Dálniční oddělení v Pravech vykonává svou působnost od km 49 do km 86, kde byla výstavba dálnice prozatím ukončena (Obr. 3).



Obr. 3 Dálniční oddělení Pravy

Zdroj: autor a úprava na podkladě (3)

Umístění obou dálničních oddělení je vždy uprostřed úseku, na kterém dané oddělení vykonává svou činnost, což efektivně umožňuje výkon služby, a to z důvodu rovnoměrné doby dojezdu na jednotlivá místa spravovaného úseku dálnice. U dálničního oddělení v Pravech to zatím neplatí tak úplně, protože vzhledem k nedokončené výstavbě dálnice D11, je délka úseku, kde je vykonávána jeho činnost prozatím 37 km. Po dostavbě dalšího úseku této dálnice se činnost oddělení prodlouží až do stého km dálnice.

Ve stejných úsecích je také prováděna údržba dálnic, která je zajišťována Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky a to cestou Středisek správy a údržby dálnic. Tato střediska vykonávají správu a údržbu svěřeného úseku dálnice a její součásti. Udržují je ve stavu odpovídajícím určenému účelu, zajišťují výkon letní a zimní údržby svěřeného úseku komunikace. Dále zabezpečují informační službu o sjízdnosti svěřeného úseku, dbají na bezpečnost provozu a dopravy, předkládají návrhy na jejich zlepšení a účastní se jejich projednávání s Policií české republiky. Kromě těchto dvou výrazně od sebe se lišících činností vykonává středisko i práce, které nejsou závislé na ročním období např. odtah nepojízdných vozidel, výpomoc při odstraňování následků dopravních nehod, součinnost při ekologických haváriích, zřizování dočasného svislého značení, součinnost při dopravním průzkumu apod. (4). **Vzhledem k těmto skutečnostem není potřeba provádět žádné změny týkající se polohového umístění obou dálničních oddělení.**

1.2 Analýza technického vybavení

Samotné technické vybavení dálniční policie můžeme rozdělit do dvou skupin. Jednou z nich je zázemí policistů, tedy samotná budova dálničního oddělení, parkování služebních vozidel a ostatní potřebné techniky. Druhou je pak technika a prostředky sloužící policistům při výkonu služby.

1.2.1 Budovy dálničních oddělení

Budovy dálničních oddělení slouží policistům především jako prostory pro zpracování všech administrativních úkonů spojených s výkonem jejich služby, vykonáváním povinných pracovních přestávek ve službě, ale také samotným výkonem služby. Dále zde garážují a provádí údržbu služebních vozidel, protože výkon služby dálniční policie není možné vykonávat jiným způsobem. Ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších platných předpisů vyplývá, že provoz na pozemních

komunikacích je dovolen pouze motorovým vozidlům, jízdním soupravám a mimo obslužná zařízení dálnice je ostatním účastníkům zakázán vstup na dálnici, chůze a jízda po dálnici. Vzhledem k tomu by bylo nejen nevhodné, ale i nereálné vykonávat službu např. jako pěší hlídka. Budovy obou dvou oddělení jsou vybaveny prostory pro styk s veřejností, které byly vytvořeny v rámci tzv. projektu P1000 (Obr. 4). Tento projekt byl založen z důvodu modernizace zázemí a vybavení Policie ČR, zejména policejních služeben. Projekt vyšel z vědomí, že nehostinné prostředí služeben, kde se potkávali pachatelé i lidé, kteří tam přicházeli se svými problémy, bylo zcela nežádoucí (8). Mezi další nutné prostory pro výkon služby patří kanceláře a výslechové místnosti (Obr. 5). Každé oddělení je také vybaveno místností pro policistu vykonávající dozorčí službu, který v daném období služby zajišťuje akceschopnost dálničního oddělení (Obr. 6). To znamená, že zejména řídí a koordinuje práci policistů konajících službu, přijímá oznámení, komunikuje s veřejností a předává poznatky dalším nadřazeným subjektům. Například v případě dopravní nehody předává informace do Národně dopravního informačního centra. Samozřejmostí u těchto oddělení je sociální zázemí, jako odpočinkové místnosti, WC, umývárny, kuchyně aj. Mezi poslední a neméně potřebné prostory patří zázemí pro garážování a parkování služebních vozidel (Obr. 7). Co se týče samotných dálničních oddělení, je patrné, že každé vzniklo v jiném časovém období. **Dálniční oddělení v Poříčanech bylo vybudováno v devadesátých letech spolu s areálem Střediska správy a údržby dálnic, ale přesto na něm není potřeba nic podstatného měnit. Koncepce oddělení je poněkud zastaralá, ale i přesto plně funkční. Dálniční oddělení v Pravech bylo vybudováno v roce 2006 a to již podle současných požadavků pro tento typ oddělení.**



Obr. 4 Vstupní prostor pro styk s veřejností

Zdroj: autor



Obr. 5 Kancelář a výslechová místnost

Zdroj: autor



Obr. 6 Místnost dozorčí služby

Zdroj: autor



Obr. 7 Garáže pro služební vozidla

Zdroj: autor

1.2.2 Služební vozidla

Hlídky dálniční policie je při zpracování dopravních nehod primárně vybavena dodávkovým vozidlem tovární značky Volkswagen Transporter 2,5 TDi, ve verzi Syncro, tedy v provedení s pohonem všech 4 kol (Obr. 8). Jedná se o sériové vozidlo, které je ve zvláštním barevném provedení a označení dle platného právního předpisu (5). Uvedené vozidlo nahradilo již zastaralý model prvního výjezdového vozidla tovární značky Ford Transit. Uvnitř je vozidlo částečně technicky přizpůsobeno pro výkon služby. Vozidlo má v základní výbavě v přední části dvě sedadla, z nichž sedadlo spolujezdce je možné otočit do protisměru jízdy. Otočení sedadla je využíváno z důvodu zabudovaného pracovního stolku, který je umístěn ve střední části vozidla (Obr. 9). Ten je vybaven výsuvnou zásuvkou, kterou je možné vysunout směrem k sedadlu spolujezdce, sloužící k umístění přídavné klávesnice k výpočetní technice (notebooku). Vpravo od této zásuvky se nachází další tři výsuvné zásuvky pro uložení písemností. Z druhé strany stolku, tedy v zadní části vozidla, se nachází standardní nijak neupravená třímístná lavice. Po otevření zavazadlového prostoru vozidla, vyklopením pátých dveří, je v této části upravená police s odkládacími zásuvkami pro technické vybavení hlídky. Jedná se zejména o drobné pomůcky, jako jsou reflexní spreje pro označení místa dopravní nehody, rukavice, náustky k detekčním přístrojům. Dále je v zadní části nad touto policí vozidlo vybaveno světlenou směrovou výstražnou rampou, pro přechodné označení stojícího, ale i jedoucího vozidla. Vozidlo je samozřejmě vybaveno i další technikou jako je například radiostanice, měnič napětí z 12 V na 230 V, přídavným osvětlením vnitřního prostoru pomocí zářivkových svítidel. Uvedené vozidlo jako dopravní

prostředek je pro výkon služby dostačující, ale jen částečně odpovídá potřebám dálniční policie při zpracování dopravních nehod. Dostačující je motorizace a jeho základní sériové vybavení. Jak již bylo v tomto odstavci řečeno, vozidlo má pouze provizorně předělané pracoviště v podobě stolku, který je umístěn ve středu vozidla. Technické vybavení, a to zejména výpočetní technika, se do tohoto vozidla musí při začátku služby přinést a na konci vždy odnést. To je velmi problematické a hlavně se tím technika více opotřebovává. Počítačové vybavení se přenáší v příručních brašnách a musí se ukládat na podlahu vozidla nebo na zadní sedadlo. Ve vozidle nejsou žádné prostředky pro uchycení techniky, a proto se může během jízdy stát, že například při prudším brždění nebo při rychlejším projetí zatáčky technika spadne na zem a může dojít k jejímu poškození. Dále se před použitím musí zařízení vždy zkompletovat a zprovoznit, tzn. připojit všechna externí zařízení jako je GPS, tiskárna, klávesnice, polohovací zařízení a další dle dané potřeby. Proto v kapitole 2.1.1 bude autorem práce navrženo, jakými vozidly by měla být tato stávající nahrazena.



Obr. 8 Vozidlo pro zpracování dopravních nehod

Zdroj: autor



Obr. 9 Vnitřní vybavení vozidla

Zdroj: autor

1.2.3 Technické prostředky

Při šetření dopravních nehod policista používá technické prostředky, sloužící k řádnému vyšetření samotné nehody. Uvedené prostředky nejsou řazeny podle důležitosti, jsou seřazeny abecedně, z důvodu snadnější přehlednosti a orientovanosti. Jedná se o:

- a) alkohol tester Dräger 7410 – jedná se o přístroj pro orientační měření obsahu alkoholu v krvi, které je určováno z dechu osoby (Obr. 10). Přístroj je vybaven digitálním

displejem zobrazující naměřenou hodnotu s přesností na 1/100 promile alkoholu v krvi. Jedná se o přístroj, který podléhá kalibraci a to v intervalu 6 měsíců. Přístroj je napájen akumulátorem, kdy je na jedno nabití možné provést cca 300 kontrolních měření. Zaznamenané hodnoty je možné ihned nebo dodatečně vytisknout na tiskárně, která je součástí uvedeného přístroje. Záloha záznamů z přístroje je prováděna pomocí originálního softwaru tohoto měřidla do počítače (PC). Zkouška je prováděna pouze aktivním měřením, a to tak, že je vydechnuto minimální množství vzduchu, které je stanoveno na 1,2 litru přes plastový náustek do přístroje, kdy po té dojde k jeho následnému vyhodnocení. Tento model je již zastaralý, provedení zkoušky je fyzicky náročné vzhledem k minimálnímu množství vydechovaného vzduchu, a proto bude navržena jeho záměna za novější model,



Obr. 10 Alkohol tester Dräger 7410

Zdroj: autor

- b) dopravní kužel – je dopravní zařízení označené jako Z1 podle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění. Dopravní kužely umístěné v řadě za sebou mají shodný význam jako značka č. V 1a (podélná čára souvislá). Označují místo, do kterého je zakázáno vjíždět. Jsou používána k označení prostoru, kde je prováděno ohledání místa dopravní nehody anebo k následnému označení havarovaných vozidel, než dojde k jejich odstranění

z komunikace (Obr. 11). Kužely jsou vyrobeny z odolného a ohebného materiálu a vydrží tedy i náraz nebo najetí jiným vozidlem, což je velmi výhodné, vzhledem k tomu, že k takovýmto situacím při šetření dopravních nehod občas dochází. Uvedené kužely mají reflexní nátěr, a proto jsou dobře viditelné i za snížených podmínek. To by bylo však ještě možné dalším způsobem vylepšit a proto bude dále proveden návrh této změny,



Obr. 11 Dopravní kužel

Zdroj: autor

- c) fotoaparáty a kamery – k dokumentaci místa dopravní nehody jsou používány převážně digitální fotoaparáty a v některých případech i digitální videokamery. Dokumentace se vždy vyhotovuje při maximálním nastavení rozlišení, a to z důvodu možnosti dodatečného vyobrazení, např. při získávání detailních důkazů, které je nutné zajistit a které vyplynou z šetření dopravní nehody. Tato technika má většinou dostatečně velké rozlišení a co se týče technických parametrů, tak na nich není třeba nic měnit. Jako příklad je uveden fotoaparát zn. Canon (Obr. 12). Nevýhodou však u této techniky je, že jsou používány fotoaparáty a videokamery různých výrobců (Sony, Canon, Samsung) a to s sebou nese i problémy s instalací několika různých podpůrných programů pro následné zpracování, zálohu, popř. úpravu získaných fotografií nebo videozáznamů. Dále je zde také nutnost vyškolení všech policistů s obsluhou několika různých přístrojů. U všech těchto přístrojů je také nutností

mít několik různých napájecích kabelů, médií pro záznamy, ale i zdrojů napětí, jelikož nejsou mezi jednotlivými značkami kompatibilní. Vzhledem k uvedenému bude dále proveden návrh změny těchto zařízení za jiné,



Obr. 12 Fotoaparát Canon EOS 300 D

Zdroj: autor

- d) GPS – k zadokumentování přesného místa dopravní nehody je používán dvanácti kanálový nemapový GPS přijímač zn. Garmin. Jedná se o ruční přístroj, ze kterého jsou po zaměření místa dopravní nehody nahrávány GPS souřadnice do programu na dokumentaci dopravních nehod (Obr. 13). Jedná se přístroj, který je v nárazuvzdorném a voděodolném provedení, což je za špatných klimatických podmínek výhodou. Přístroj je vybaven českou lokalizací, a proto je i velmi jednoduchý na obsluhu. Přístroj je napájen dvěma tužkovými bateriemi a pracovní doba přístroje je dostačující. Přístroj v pohotovostním režimu vydrží i několik dní. **Proto uvedené zařízení není zapotřebí měnit,**



Obr. 13 GPS přijímač zn. Garmin

Zdroj: autor

- e) měřicí kolečko (krokoměr, trasoměr nebo také rolmetr) – sloužící k zaměření bodů na zemi, například konečného postavení vozidel po dopravní nehodě, stop nalezených na místě dopravní nehody, samotného zaměření poměrových podmínek na místě dopravní nehody. Měřicí rozsah kolečka je od 0,1 m do 9999,9 m s přesností 0,1 m. Vzhledem k tomu, že se jedná o necejchovaný výrobek, je nutné brát toto měření vždy jen jako orientační (Obr. 14). Další nevýhodou je, že zaměření se provádí postupně, vždy z jednoho místa, tzv. výchozího bodu měření a dále postupně např. od okraje komunikace. Toto je rovněž velmi nepřesné a dále časově náročné, protože policista musí celé místo dopravní nehody projít, a proto bude navržena změna tohoto prostředku,



Obr. 14 Měřící kolečko

Zdroj: autor

- f) pásmo, metr – jedná se o měřidlo, které slouží ke stejným účelům jako již popsané měřící kolečko (Obr. 15). Jedná se o tradiční způsob zaměření místa dopravní nehody, jako při použití měřícího kolečka, a proto bude autorem práce v kapitole 2.1.2 navržena změna těchto měřidel,



Obr. 15 Svinovací pásmo a metr

Zdroj: autor

g) platební terminál – je přístroj, který slouží k zaplacení finančních prostředků pomocí platební karty. Například vyloučí-li při šetření dopravní nehody, že osoba, která spáchala přešestek v dopravě a ten je možné vyřešit v tzv. blokovém řízení (6) a osoba u sebe nemá finanční hotovost, ale finanční prostředky má na účtu banky, provede se platba pomocí tohoto přístroje a platební karty (Obr. 16). To usnadňuje práci nejen policistům, ale hlavně samotnému přešestpci, kterému odpadá nutnost dále se věci zabývat. Dále odpadá i časová ztráta například při návštěvě pošty. Rovněž také osoba nemusí vynaložit další finanční prostředky spojené s platbou za využití poštovní poukázky. **Proto není potřeba u tohoto přístroje žádná změna,**



Obr. 16 Bankovní platební terminál

Zdroj: autor

h) reflexní značkovací sprej – uvedený sprej se používá například k označení konečného postavení vozidel po dopravní nehodě, z důvodu odstranění těchto vozidel a obnovení provozu na komunikaci, nebo k vyznačení stop na komunikaci (Obr. 17). Výhodou těchto sprejů je, že s nimi lze označovat i mokrý povrch komunikace, jsou vysoce reflexní a tedy dobře viditelné a také jejich trvanlivost značení, která cca 5 – 15 dní. Značení se vlivem povětrnostních podmínek a dále přejezdem vozidel v krátké době odstraní a v případě, že bude potřeba při další události na stejném místě provést další označení, toto zde nebude narušovat nové šetření. **Tento sprej plně vyhovuje požadavkům, a proto není potřeba jej měnit,**



Obr. 17 Reflexní značkovací sprej

Zdroj: autor

- i) svítilna – je používána halogenová, dobíjecí a to zejména při zhoršené viditelnosti k osvětlení potřebného místa (Obr. 18). Jedná se o svítilnu, která má dále i doplňkové LED diodové osvětlení sloužící např. na osvětlení tiskopisů používaných při zpracování dopravní nehody. Výhodou tohoto osvětlení je i malá spotřeba elektrické energie a tedy dlouhá výdrž tohoto světelného zdroje. **Toto zařízení plně vyhovuje a není třeba jej měnit,**



Obr. 18 Halogenová dobíjecí svítilna

Zdroj: autor

j) výpočetní technika – tedy hardware a software využívaný k dokumentaci dopravní nehody (Obr. 19). Co se týče softwaru na zpracování dopravních nehod, tak k tomu je používána programová aplikace Lotus Notes od firmy International Business Machines Corporation (IBM). Tato aplikace bude samostatně popsána v dalších kapitolách. Samostatnou výpočetní techniku můžeme rozdělit do dvou částí, a to na techniku, která je výhradně využívána ve vozidlech při zpracování dopravních nehod a dále tu, která je používána ke zpracování na základních útvarech. Při zpracování se na místě dopravní nehody ve vozidle používají notebooky značky HP Elitebook 6930p. Jedná o notebook s úhlopříčkou displeje 15,6“, vybavený procesorem Intel Core 2 Duo, operační pamětí o velikosti 2 GB, integrovanou grafickou kartou, pevným diskem o velikosti 160 GB. Notebook je vybaven DVD RW mechanikou pro čtení a zápis na CD a DVD média, třemi USB sloty, bluetooth technologií, wifi, čtečkou paměťových karet, webkamerou a dalším hardwarovým vybavením. Jako operační systém je zde používán Windows XP. Co se týče samotného přístroje, tak ten je pro práci dostačující. Parametry odpovídají nárokům používaného softwarového vybavení. Samozřejmě s nově se vyvíjecími technologiemi a měnícím se softwarem, bude nutné i tuto techniku postupně nahradit novější a výkonnější. Dále je ve vozidle používána i technika sloužící pro vytištění vytvořených protokolů a písemností vytvořených při zpracování samotné nehody. K tomuto účelu slouží tiskárny HP 6310 All in one. Jedná se o inkoustové multifunkční barevné zařízení sloužící zároveň jako tiskárna, skener a kopírka. Jak již bylo zmíněno, jedná se o zařízení s inkoustovým tiskem, tedy vybavené inkoustovými náplněmi. To je však při používání velmi nepraktické. Často se stává, že náplně při delší době nepoužívání zasychají. Proto se musí vyměnit, a tím se zvyšují náklady na používání této techniky. Proto bude v kapitole 2.1.2 uvedeno, čím by bylo toto možné nahradit, aby byl tento nedostatek odstraněn. Co se týče výpočetní techniky, která je využívána na základním útvaru, tak k tomuto účelu slouží stolní PC totožných hardwarových parametrů jako u výše uvedených notebooků. K tisku se ve většině případů používá síťových multifunkčních zařízení značky Canon, která mají černobílý laserový tisk. Síťové provedení se používá z důvodu úspory nákladů na nákup těchto zařízení a stolní PC jsou k tomuto pak dále připojena přes intranetovou síť. Uvedená zařízení jsou však zastaralá a v kapitole 2.1.2 bude uvedena možná náhrada za modernější.



Obr. 19 Hardware a software využívány k dokumentaci dopravní nehody

Zdroj: autor

Dále je samozřejmě i vozidlo vybaveno dalšími podpůrnými prostředky sloužícími například k záchraně lidských životů jako jsou:

- k) defibrilátor – sloužící k poskytování první pomoci při náhlé akutní srdeční příhodě (Obr. 20). **Uvedený přístroj plně vyhovuje základním potřebám zasahujících policistů při dopravní nehodě a není třeba na tom nic měnit,**



Obr. 20 Defibrilátor zn. Philips

Zdroj: autor

- l) VRVN 1-220 – variabilní ruční vyprošťovací nástroj sloužící k prorážení, přesekávání, prosekávání a stříhání plechových obalů, plechových stěn u karoserií vozidel, dělení drátů, lanek a kabelů, dále k páčení, ohýbání profilů a rozřezávání plachtoviny či jiných textilií (Obr. 21). Používá se k tvorbě a rozšiřování otvorů ve stěnách, dveřích, pláštích vozidel či jiných zařízeních, případně páčení, sekání či dělení materiálů za účelem vyprošťování obsluhy, přepravovaných osob, či uvolnění osob uvězněných

v uzavřených prostorech (9). **Jedná se o profesionální nástroj, který používají i ostatní složky integrovaného záchranného systému a ten rovněž plně vyhovuje potřebám Policie ČR.**



Obr. 21 Ruční vyprošťovací nástroj

Zdroj: autor

1.3 Analýza šetření dopravních nehod

Na úvod této kapitoly uvede autor nejdříve několik vybraných statistických ukazatelů týkajících se vyšetřovaných dopravních nehod na dálnici D11, ke kterým došlo v období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2013. Tyto údaje budou použity jako základní ukazatele pro samotný výběr a analýzu šetření dopravních nehod. Pro snazší orientaci budou tyto údaje uvedeny a rozděleny podle základních parametrů, které jsou statisticky vykazovány Policií ČR při samotném šetření dopravních nehod. Jedná se pouze o základní výčet statistickým ukazatelů, protože celkový počet položek, které jsou statisticky evidovány je téměř 60. Tyto údaje jsou uveřejněny vždy za celý uplynulý kalendářní rok ve statistických ročenkách, které vydává Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (10). Všechny vykazované položky jsou vyobrazeny ve formuláři Evidence nehod v silničním provozu (Příloha A). Tento formulář se při šetření dopravních nehod již písemně nevyplňuje a položky z tohoto formuláře byly plně zakomponovány do elektronické verze programu na evidenci dopravních nehod LOTUS NOTES.

Všeobecné statistické vyhodnocení dopravní nehodovosti je znázorněno v tabulce, která obsahuje základní ukazatele o celkových počtech dopravních nehod a při nich vzniklých následcích na zdraví (Tab. 1).

Tab. 1 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - všeobecné

Všeobecný statistický přehled o dopravních nehodách	
Počet dopravních nehod celkem	325
Počet nehod s následky na zdraví	35
Počet usmrčených osob	1
Počet těžce zraněných osob	4
Počet lehce zraněných osob	39
Počet nehod pod vlivem alkoholu	1

Zdroj: autor na podkladě (11)

Jako druhý statistický ukazatel bude srovnání podle druhu dopravních nehod (Tab. 2). To znamená podle druhu vzniklé dopravní nehody, zda se například jednalo o dopravní nehodu s motorovým vozidlem, srážku s lesní zvěří, pevnou překážkou apod.

Tab. 2 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle druhu

Statistika nehod podle druhu	
Havárie	6
Jiný druh nehody	8
Srážka s domácím zvířetem	5
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	98
Srážka s lesní zvěří	10
Srážka s pevnou překážkou	190
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	8

Zdroj: autor na podkladě (11)

Jako třetí statistický ukazatel budou v tabulce (Tab. 3) uvedeny dopravní nehody podle způsobu zavinění. Tedy zda byly tyto nehody zaviněny samotnými řidiči vozidel nebo jinou okolností jako je například technická závada na vozidle.

Tab. 3 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle způsobu zavinění

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody	
Lesní zvěří, domácím zvířetem	15
Řidičem motorového vozidla	300
Technickou závadou vozidla	10

Zdroj: autor na podkladě (11)

Dalším, tedy čtvrtým, statistickým ukazatelem je statistika nehod uvedená v tabulce (Tab. 4) podle druhu vozidla. Tato statistika ve stručnosti uvádí, jakým dopravním prostředkem byla dopravní nehoda způsobena, tedy jaké vozidlo řídil viník dopravní nehody.

Tab. 4 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle druhu vozidla

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka dopravní nehody	
Autobus	1
Nákladní automobil s návěsem	38
Nákladní automobil s přívěsem	8
Nákladní automobil	41
Nezjištěno, řidič ujel	37
Osobní automobil bez přívěsu	198
Osobní automobil s přívěsem	4

Zdroj: autor na podkladě (11)

Jako poslední statistický ukazatel bude uvedeno, kdy k samotným dopravním nehodám dochází, tedy podle samotných dnů v týdnu. Tento ukazatel je v níže uvedené tabulce (Tab. 5).

Tab. 5 Statist. vyhodnocení dopravní nehodovosti na D11 - podle jednotlivých dnů

Statistika nehod podle jednotlivých dnů v týdnu	
Počet nehod v pondělí	65
Počet nehod v úterý	63
Počet nehod ve středu	47
Počet nehod ve čtvrtek	47
Počet nehod v pátek	41
Počet nehod v sobotu	34
Počet nehod v neděli	28

Zdroj: autor na podkladě (11)

Z uvedených statistických údajů vyplývá, že v období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2013 došlo na celém úseku dálnice D11 mezi Prahou a Hradcem Králové k celkem 325 dopravním nehodám, které byly Policií ČR zadokumentovány a vyšetřovány. Největší podíl celkem 65 dopravních nehod připadá na první den v týdnu, tedy pondělí. Toto číslo může být samozřejmě i vyšší, jelikož povinnost neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi má účastník dopravní nehody pouze v případě, dojde-li při ní k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč. Dále tuto povinnost má v případě, že při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle, dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tato povinnost také platí v případě, že dojde k poškození životního prostředí, tedy například pokud by při nehodě došlo k poškození nádrže vozidla a k úniku pohonných hmot do životního prostředí. Samozřejmě je to pouze část povinností, které jsou v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů uvedeny (12), ale tyto hlavní mohou uvedené statistické údaje ovlivnit. Dále z této statistiky plyne, že nejčastěji vyšetřovanou dopravní nehodou byla dopravní nehoda zaviněná řidičem motorového osobního automobilu bez přívěsu, který se střetl s pevnou překážkou. Vzhledem k tomu bude v kapitolách 1.3.3 a 1.3.4 zpracována autorem této práce všeobecná analýza postupu šetření dopravních nehod na dálnici D11, kdy modelová situace dopravní nehody bude založená právě na tomto druhu dopravní nehody.

1.3.1 Oznámení dopravní nehody

Ve většině případů samotné oznámení dopravní nehody provádí sami účastníci. Není však žádnou zvláštností, že oznámení dopravní nehody provede náhodný kolemjedoucí účastník silničního provozu, svědek dopravní nehody, ale autor práce se již i setkal s oznámením, které podali příbuzní účastníků dopravní nehody, kteří se celou událost dozvěděli od účastníků a v době dopravní nehody byli vzdáleni od tohoto místa několik desítek kilometrů. Dopravní nehody jsou až na výjimky oznamovány telefonicky a to buď na linky tísňového volání Policie ČR, Rychlé záchranné služby, Hasičského záchranného sboru anebo linku tísňového

volání 112. Cílem přijatého oznámení je především získat základní informace o této nehodě, a to:

- a) místu dopravní nehody, hustotě provozu na místě dopravní nehody, ovlivnění jízdnic pruhů, průjezdnosti,
- b) charakteru a rozsahu dopravní nehody (počet zúčastněných vozidel, osob),
- c) následcích dopravní nehody (zraněné osoby, únik provozních kapalin),
- d) zda byla přivolána lékařská pomoc (lékař, hasiči, apod.),
- e) kontakt na oznamovatele, informace o něm a v případě, že není účastníkem dopravní nehody, tak zda se nachází na místě DN nebo jen projížděl kolem, nebo nějaký kontakt na samotné účastníky dopravní nehody.

Jedním z hlavních problémů při přijetí oznámení je to, že oznamovatel často neví, kde přesně k dopravní nehodě došlo, tedy upřesnění místa týkajícího se kilometru, na kterém se dopravní nehoda stala. To je důležité kvůli vyslání všech záchranných složek na místo dopravní nehody a v případě, že je špatně lokalizováno, může se příjezd těchto složek prodloužit i o několik desítek minut. Proto bude autorem práce v kapitole 2.2.1 proveden návrh, jakým způsobem by bylo možné tuto situaci částečně eliminovat. Možnou variantou, která se vyskytuje jen velmi zřídka je osobní oznámení právě kolemjedoucích účastníků silničního provozu, kteří učiní osobní oznámení na nejbližší policejní stanici. Další varianta oznámení, která se na dálnicích využívá, je oznámení přes SOS hlásky (Obr. 22), které jsou podél dálnice rozmístěny v obou směrech. Jejich umístění není nijak pravidelné ani systematické. Na dálnici D11 jsou tyto hlásky rozmístěny v průměru po cca 2 km a jedná se o model SDH21. Toto telekomunikační zařízení je přímo napojeno na řídicí pult (Obr. 23) příslušného dálničního oddělení Policie ČR a Střediska správy a údržby dálnic. Zařízení umožňuje pouze verbální komunikaci s obsluhou řídicího pultu a jedná se o velmi jednoduché zařízení ovládané jedním tlačítkem, kdy je po stisknutí aktivováno vyzvánění a na řídicím pultu je po přijetí hovoru obsluhou zahájena komunikace. Toto zařízení je sice jednoduché, ale rovněž i velmi zastaralé, proto v kapitole 2.2.1 bude navržena autorem práce jeho záměna za novější typ.



Obr. 22 SOS hláska SDH21

Zdroj: autor



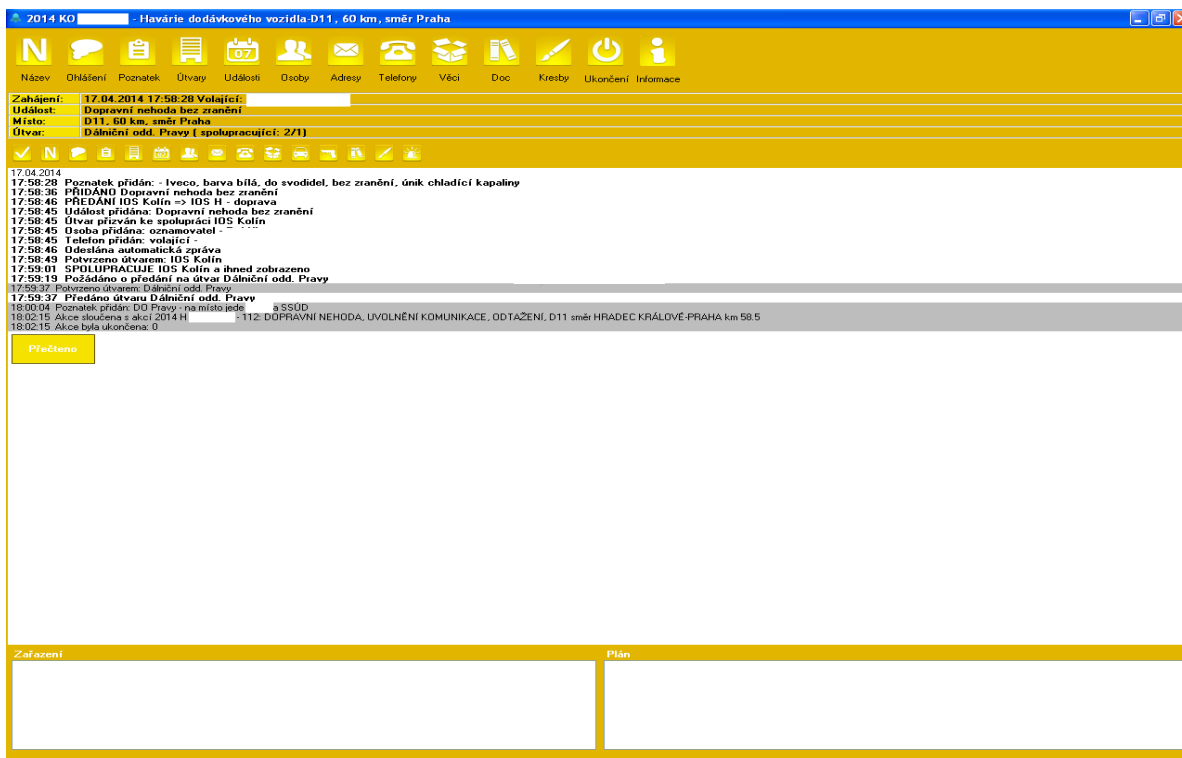
Obr. 23 Řídicí pult SOS hlásek

Zdroj: autor

1.3.2 Činnost Policie ČR při dopravní nehodě určená interními nařízeními

První informace z kapitoly 1.3.1 o dopravní nehodě slouží ke stanovení dalšího postupu na místě nehody, k rozhodnutí, zda je na místo třeba zavolat první pomoc a zda na místě bude nutné použít zvláštní techniku (např. vyprošťovací vozidla). Získané informace jsou následně za pomoci interní policejní elektronické aplikace (Obr. 24) předány na příslušný útvar dálniční policie a to buď v Poříčanech nebo Pravech. Na dálničním oddělení je vždy přítomen jeden policista konající tzv. dozorčí službu. Jedná se o policistu, který zejména odpovídá v době nepřítomnosti vedoucího dálničního oddělení a jeho zástupce za řádný chod dálničního oddělení, plní neodkladné úkoly a vydává nezbytná rozhodnutí, která nesnesou odkladu a která jinak zajišťuje vedoucí dálničního oddělení nebo jeho zástupce. Zabezpečuje styk s veřejností, přijímá oznámení a podle situace zajišťuje provedení nezbytných opatření k zajištění plynulosti dálničního provozu. Dále vysílá policisty k provedení služebních zákroků a úkonů, koordinuje činnost hlídek. Získává informace o dopravní situaci na svěřeném úseku dálnice od hlídek dálničního oddělení a vkládá je do příslušných dopravních informačních systémů. V případě potřeby informuje i příslušného správce pozemní komunikace, a to Středisko správy a údržby dálnic v Poříčanech nebo Pravech. Jak bylo uvedeno, tento policista vysílá službu konající dopravní hlídku i na místo vzniklé dopravní nehody. Charakteristickým znakem postupu na místě dopravní nehody je, že práce na místě nehody i samotné ohledání je nutné zpravidla provádět za plného nebo částečně

omezeného provozu na dálnici. Práci na místě nehody i samotné ohledání je nutné provést tak, aby omezení provozu bylo co nejmenší a trvalo co možná nejkratší dobu.



Obr. 24 Okno elektronické aplikace pro zpracování oznámené události

Zdroj: autor

Mezi prvotní a neodkladná opatření hlídky dle příslušného interního nařízení Policie ČR na místě dopravní nehody patří:

- poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci, např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla,
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, výbušniny, radioaktivní materiál, jedy apod.),
- označení místa dopravní nehody v případech, že tak nemůže učinit řidič, který měl účast na dopravní nehodě,
- uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- úzká spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu v případě, že k dopravní nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s centrálně řízeným silničním provozem (dálnice nebo město s provozovaným telematickým systémem),

- f) zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody (včetně rodného čísla, pokud je přiděleno) a svědků dopravní nehody, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni; zjištěné osobní údaje účastníků dopravní nehody je třeba chránit před jejich zneužitím,
- g) obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu včetně předání potřebných informací cestou operačního střediska Policie ČR,
- h) po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření, spočívajícího v dechové zkoušce ke zjištění, zda účastníci dopravní nehody podezřelí z přestupku nebo trestného činu spáchaného v souvislosti s touto nehodou, nejsou ovlivněni alkoholem,
- i) po předchozí výzvě zajištění odborného lékařského vyšetření, zejména odběru vzorků biologických materiálů, v případě podezření, že účastníci dopravní nehody jsou ovlivněni jinou návykovou látkou,
- j) provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. kontrola zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let,
- k) provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě, účastníků dopravní nehody a jejich dokladů v informačních systémech provozovaných pro účely pátrání po vozidlech a osobách,
- l) zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat, vyhotovení seznamu zajištěných věcí na místě dopravní nehody (13).

Toto jsou však pouze opatření, která jsou univerzálně určená pro všechny možné druhy dopravních nehod, a to nejen na dálnicích, ale také na ostatních pozemních komunikacích. **Vzhledem k těmto skutečnostem není potřeba na interních nařízeních nic zásadního měnit.** V následující kapitole 1.3.3 bude autorem práce uveden modelový příklad oznámené dopravní nehody a to té nejčastější, ke které došlo na dálnici D11 v průběhu roku 2013, jak vyplývá z analýzy provedené v kapitole 1.3.

1.3.3 Šetření a zpracování modelové dopravní nehody Policií ČR

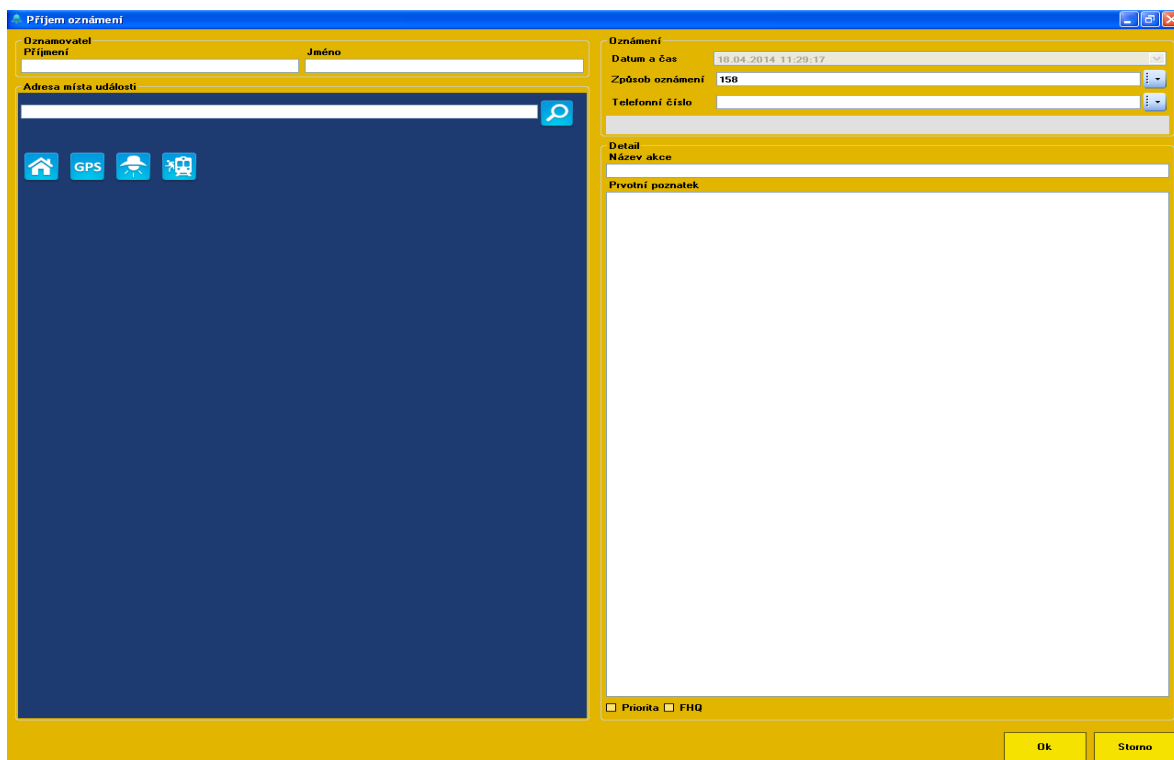
Jako příklad modelové dopravní nehody bylo autorem práce vybráno zpracování tzv. „**Dopravní nehody ukončené blokovým řízením**“ (13). Tedy dopravní nehody, která

je po zadokumentování ukončena uložením blokové pokuty přestupci, který dopravní nehodu zavínil. Šetření dopravní nehody bude zpracováno v logickém sledu od oznámení dopravní nehody až po její ukončení a obnovení plného provozu na dálnici. U jednotlivých postupů budou i uvedeny orientační časy doby zpracování. Tyto doby budou autorem uvedeny pouze orientačně k uvedené modelové dopravní nehodě z toho důvodu, že každá dopravní nehoda je specifická. Šetření a zpracování dvou dopravních nehod může být časově odlišné, byť na první pohled vypadají naprosto identicky (například srážka jedoucího vozidla s pevnou překážkou). Zpracování dopravní nehody, která se stane na rovném úseku, trvá jinou dobu než u té, která se stane v zatáčce. Dále zpracování dopravní nehody, která je dokumentována na úseku 300 metrů s velkým množstvím zjištěných stop je jinak časově náročné než u dopravní nehody na úseku 50 m, kde jsou pouze dvě smykové stopy.

Na začátku této kapitoly bude autorem práce uveden modelový příklad hlášení zapsaného přijímajícím policistou na lince tísňového volání Policie ČR 158. Toto je zapsáno, jak bylo uvedeno v kapitole 1.3.2 do interní elektronické aplikace (Obr. 25) s těmito údaji:

jméno a příjmení oznamovatele Martin Anonym,
adresa místa události D11, km 43,1 směr Praha,
datum a čas 5.6.2013 v 18:25 hodin (tato položka se zapisuje
automaticky),
způsob oznámení 158,
telefonní číslo 012 345 678 (tato položka se zapisuje automaticky),
název akce DN bez zranění,
prvotní poznatek Srážka OA x svodidla, vozidlo blokuje LJP, bez úniku
provozních kapalin, PJP průjezdný částečně, na místě
tvorba kolon.

Zpracování uvedeného oznámení, tzn. přijetí hovoru a zapsání údajů do elektrické aplikace trvá cca 1,5 – 2 minuty.



Obr. 25 Okno elektronické aplikace pro přijetí oznámení události

Zdroj: autor

Z tohoto modelového hlášení vyplývá, že k dopravní nehodě došlo na dálnici D11, km 43,1 dne 5.6.2013 v 18:25 hodin ve směru jízdy na Prahu, kdy řidič osobního vozidla bez přívěsného vozíku dostal s vozidlem smyk a narazil do pravých kovových svodidel, SOS hlásky a dále středových kovových svodidel. Z oznámení, které bylo telefonicky učiněno řidičem uvedeného vozidla na tísňovou linku Policie ČR 158, dále vyplývá, že při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob a jiné vozidlo účastníkem dopravní nehody nebylo. Rovněž žádná další osoba účastníkem dopravní nehody nebyla. Vozidlo zůstalo stát napříč levému jízdniému pruhu přední částí u středových svodidel nepojízdné. Z vozidla nevytékají žádné provozní kapaliny. Dále bylo sděleno, že provoz je na komunikaci silný a tvoří se zde několikakilometrové kolony a na místě je průjezdný pouze pravý jízdni pruh a to s omezením. Vzhledem k uvedeným skutečnostem se jedná o dopravní nehodu, kde je podle zákona o provozu na pozemních komunikacích (12) povinnost neprodleně dopravní nehodu ohlásit policistovi, jestliže dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace.

Po přijmutí oznámení je tato informace pomocí interní policejní elektronické aplikace předána na příslušný útvar Policie ČR, v tomto případě na dálniční oddělení Policie ČR v Poříčanech, což trvá cca do 5 sekund.

Jak již bylo zmíněno, tuto informaci zpracuje dozorčí služba uvedeného oddělení a vyšle na místo události hlídku konající službu. Předání informace hlídce se provádí radiostanicí, což může trvat cca půl minuty. Ve většině případů však zpravidla na celý úsek (uzemní působnost cca 50 km v obou směrech jízdy) dálničního oddělení Poříčany jsou na jednu dvanáctihodinovou pracovní směnu 2 službu konající policisté. Proto není výjimkou, že uvedená hlídka na místo dopravní nehody nemůže ihned vyjet, jelikož například zpracovává předešlou dopravní nehodu, která se stala v jiném úseku dálnice nebo například řeší majetkovou trestnou činnost, ke které došlo na některém z přilehlých objektů dálnice, jako na například vloupání do osobního automobilu na parkovišti u benzinové čerpací stanice. To je pak řešeno urychleným zpracováním předešlého úkolu, což může být na úkor kvality zpracování. Proto v kapitole číslo 2.2.2 bude autorem práce navržena změna.

Dále policista konající dozorčí službu telefonicky vyrozumí o celé události Středisko správy a údržby dálnic v Poříčanech a vyžádá označení místa dopravní nehody, popř. zajištění místa dopravní nehody do příjezdu hlídky na místo. Toto vyrozumění trvá cca 1 – 2 minuty.

O dopravní nehodě musí být samozřejmě i nějakým způsobem informována veřejnost a tedy i motoristé jedoucí po dálnici ve stejném směru jízdy, kde došlo k dopravní nehodě. Proto je celá událost zaevidována dozorčí službou do elektronické aplikace Policie ČR a to „Centrum dopravních informací“ (CDI II). Jedná se o interní aplikaci pomocí, které jsou předávány zprávy o dopravní situaci na pozemních komunikacích v ČR do Národního dopravního informačního centra (NDIC). Národní dopravní informační centrum je centrální operační pracoviště zajišťující 24 hodin denně, 7 dní v týdnu sběr, zpracování, publikování a distribuci informací o aktuální dopravní situaci v ČR (Obr. 26). V centru se shromažďují informace o dopravních nehodách, uzavírkách, požárech vozidel, kolonách a počasí a dalších problémech. Odtud se dopravní informace šíří na proměnné informační tabule, na webové stránky, všechny rozhlasové a televizní stanice a telekomunikační operátory. Detailní dopravní informace se šíří nonstop také prostřednictvím služby Radio Data System - Traffic Message Channel (RDS-TMC) pro navigační přístroje (14). Zaevidování dopravní nehody do elektronické aplikace CDI II s následným předáním do NDIC je vyhotoveno za cca 2-3 minuty.



Obr. 26 Zjednodušené schéma práce NDIC

Zdroj: (15)

Jelikož při dopravní nehodě nedošlo k žádnému zranění ani úniku provozních kapalin z vozidla, není v tomto případě nutné vyrozumět rychlou záchrannou službu a hasičský záchranný sbor, kteří by jinak v případě potřeby poskytli pomoc zraněným osobám nebo provedli zajištění unikajících kapalin z vozidla. Jelikož před příjezdem hlídky Policie ČR bylo místo dopravní nehody již označeno přenosným dopravním značením cestou Střediska správy a údržby dálnic (Obr. 27), není potřeba další zabezpečení místa, a proto je nutné provést vyšetření a zadokumentování dopravní nehody. Samotné označení místa dopravní nehody střediskem správy a údržby dálnic je ovlivněno tím, kde se pracovníci s tímto značením nacházejí, tedy jestli momentálně vykonávají práci na dálnici anebo se značením vyjíždí ze svého střediska. Toto označení tak může být provedeno do 10 minut, ale také může trvat i 30 minut.



Obr. 27 Zabezpečení místa nehody přenosným dopravním značením

Zdroj: autor

Před samotným ohledáním místa dopravní nehody musí být zjištěno, zda řidič není ovlivněn alkoholem nebo jinými návykovými látkami, nebo zda příčinou dopravní nehody nebyla nějaká zdravotní indispozice. Zjištění, zda řidič před jízdou anebo během ní nepožil alkoholické nápoje se provádí za pomoci Alcohol testeru Dräger 7410 (Obr. 10) zmíněného v kapitole 1.2.3. Provedení této dechové zkoušky trvá cca 2 minuty.

Prvotním výsledkem řídiče osobního vozidla (provádí se pouze ústně a není nijak evidován např. na „Úřední záznam“, ten trvá cca 5 minut), které mělo účast na uvedené dopravní nehodě bylo zjištěno, že k té došlo následujícím způsobem. Řidič jel se svým vozidlem v koloně jedoucích vozidel v pravém jízdním pruhu. Jeho vozidlo jelo jako poslední. Těsně před dopravní nehodou řidič vozidla ladil rádio ve vozidle a tím se tedy plně nevěnoval řízení svého vozidla. V této době však vlivem hustoty provozu začala vozidla jedoucí před ním zpomalovat. Na tuto situaci již řidič nestačil reagovat, a aby nedošlo k nárazu jeho vozidla do před ním jedoucího vozidla, strhl řízení vlevo do levého jízdního pruhu. S vozidlem však dostal smyk, který nedovedl vyrovnat a narazil do pravých kovových svodidel a SOS hlásky. Po nárazu bylo dále jeho vozidlo odhozeno na levá středová kovová svodidla, kde zůstalo stát v konečném postavení po dopravní nehodě.

Po zjištění skutkového děje je potřeba pořídit z místa dopravní nehody fotodokumentaci se skutečným stavem. Před samotným dokumentováním je možné i některé zjištěné stopy zvýraznit reflexním značkovacím sprejem (Obr. 17). Fotodokumentace je prováděna fotoaparátem (Obr. 12). Při dokumentaci je nutné pořizovat celkové záběry místa, dílčí úseky, jednotlivé předměty, vozidla, stopy a další skutečnosti, které byly zjištěny a ty je možné tímto

způsobem zadokumentovat. Při dokumentování dopravní nehody je zapotřebí se zaměřit zejména na:

- a) celkové a orientační záběry,
- b) nepřehledná místa,
- c) charakteristické vlastnosti vozovky,
- d) místo střetu vozidel,
- e) postavení vozidel,
- f) rozhledové podmínky řidičů,
- g) stopy, věci a předměty související s dopravní nehodou,
- h) technický stav vozidel, poškození vozidel,
- i) postavení svědků nehody aj.

Pořízení takovéto fotodokumentace místa dopravní nehody může trvat cca 15 minut.

Další činností, která je na místě prováděna, je ohledání silniční dopravní nehody. Účelem ohledání dopravní nehody je zjištění, zajištění a zadokumentování stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele. K těmto všem účelům se používá technické vybavení, které bylo již popsáno v kapitole 1.2.3. Při ohledání dopravní nehody je potřeba stanovit tzv. výchozí bod měření (VBM). Jedná se o individuálně stanovený pevný neměnný objekt, který se nachází na místě dopravní nehody nebo v její blízkosti. K tomuto bodu jsou při ohledání vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, vozidel a dalších objektů nacházejících se na místě dopravní nehody. K tomuto účelu se využívají označnický kilometrů, sloupy elektrického vedení, sloupy reklamních poutačů, kanálové vpusti, pilíře nadjezdů, počátky svodidel apod. Dále je třeba samotné ohledání pozemní komunikace – charakter vozovky a jejího okolí, její stav před dopravní nehodou, rozměry, povrch, dopravní značení v místě a jeho rozmístění a viditelnost, způsob řízení dopravy, povětrnostní podmínky v době ohledání, viditelnost, světlené podmínky, rozhledové poměry, hustotu provozu a další charakteristické zvláštnosti. Dalším ohledáním je nutné zajistit a zadokumentovat stopy na komunikaci. Zde se mohou vyskytovat nejen stopy od samotného vozidla jako jsou jízdni stopy, blokovací, dřecí, brzdné, smykové, ale také stopy jako jsou rýhy, stopy po vlečení či dření předmětů po komunikaci, stopy biologické, stopy kapalin, odpadlý lak z vozidla, střepy aj. (Obr. 28).



Obr. 28 Stopy na pozemní komunikaci v době ohledání

Zdroj: autor

Další stopy se mohou nacházet na vozidle, a to např. otěr barvy od svodidel, ale také naopak na poškozených předmětech, jako např. otěr barvy od vozidla. Vzhledem k tomu je nutné provést i ohledání samotného vozidla a předmětů na místě nehody (Obr. 29).



Obr. 29 Ohledání předmětů a vozidla

Zdroj: autor

Ohledáním vozidla se také zjišťuje, zda vozidlo bylo před jízdou v řádném technickém stavu, zda dopravní nehoda nebyla způsobena technickou závadou na tomto vozidle a další skutečnosti, které by napomohly k objasnění skutkového děje a příčiny dopravní nehody (zařazený rychlostní stupeň, poloha sedadla řidiče aj.) Při ohledání a zajišťování těchto stop je zapotřebí stanovit tzv. pravděpodobné místo střetu (PMS) nebo místo střetu (MS).

Pravděpodobné místo střetu znamená místo, kdy není možné na 100 % určit, kde došlo například ke střetu dvou jedoucích vozidel. V případě uvedené modelové dopravní nehody se toto místo určí přesně a bude v ohledání označeno MS (Obr. 30), jelikož při střetu jedoucího vozidla a pevné překážky je místo viditelné a jelikož se jedná o překážku pevnou, tudíž není možné, aby došlo k poškození na jiném místě, jako např. u již zmíněných dvou jedoucích vozidel.



Obr. 30 Místo střetu vozidla se svodidly

Zdroj: autor

Všechny tyto údaje se na místě dále dokumentují na tzv. „náčrtek“ (Příloha B), který poskytuje věrný obraz o místě dopravní nehody, jeho okolí, postavení vozidel, stop, dopravních podmínek a dalších skutečností, které byly na místě dopravní nehody zjištěny. Údaje na náčrtek se uvádí i s údaji, které byly na místě při ohledání naměřeny. V případě potřeby, např. při brání soudního znalce ke znaleckému zkoumání je možnost za pomoci tohoto náčrtku dodatečně vytvořit i plánek skutečného stavu na místě dopravní nehody v přesně zvoleném měřítku (Příloha C). Při tomto typu nehody by vyhotovení náčrtku trvalo cca 10 – 15 minut.

Po celou dobu ohledání dopravní nehody je zde přítomen i účastník dopravní nehody. Ten po ukončení ohledání potvrdí svým podpisem na náčrtek, že byl ohledání přítomen a údaje uvedené na tomto náčrtku souhlasí se skutečným stavem. Nedílnou součástí ohledání

dopravní nehody je také zaměření místa dopravní nehody za pomoci GPS přístroje (Obr. 13). Souřadnice získané při tomto měření se dále přenášejí do programu pro evidenci dopravních nehod LOTUS NOTES. To slouží nejen k následnému zjištění a dohledání přesného místa dopravní nehody, ale také k vedení a vyhodnocování statistických údajů o místech dopravních nehod.

Po skončení ohledání místa dopravní nehody je potřebné v co nejkratší době opět plně obnovit provoz na pozemní komunikaci, což patří mezi prvotní a neodkladné úkony dle interního nařízení (13). Vzhledem k tomu, že vozidlo na místě dopravní nehody zůstalo stát zcela nepojízdné, je nutné ho z komunikace odstranit. V případě, že je to možné, tak se pro urychlení odtažení vozidla odtahovou službou již vyžaduje při prvotním šetření na místě dopravní nehody a zjišťování skutku od řidiče. V případě, že řidič si již nezajistil odtažení vozidla a to např. cestou pojišťovny, kdy odtažení vozidla může být součástí balíčku k pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, vyžádá se odtažení vozidla po správci komunikace cestou dozorcí služby dálničního oddělení (tento postup upravuje interní nařízení Policie ČR). Žádost je dozorcí službou provedena telefonicky přes pověřeného pracovníka střediska správy a údržby dálnic, který na místo vyžádá smluvní odtahovou službu pro toto středisko. Při uvedené modelové situaci byla odtahová služba vyrozuměna řidičem havarovaného vozidla a ta se na místě dopravní nehody nacházela ještě před samotným ukončením ohledání dopravní nehody. Proto obnovení provozu, tedy naložení vozidla na odtahovou službu a následný úklid komunikace trvá cca 15 – 20 minut. Úklid komunikace provádí pracovníci střediska správy a údržby dálnic v Poříčanech, kteří na začátku provedli označení místa dopravní nehody přenosným dopravním značením. Po plném obnovení provozu na pozemní komunikaci se tato informace předá dozorcí službě, která celou věc aktualizuje v dopravně informačních aplikacích, které byly již zmíněny v této kapitole. Aktualizace těchto údajů je již kratší a je vyhotovena do cca 2 minut od podání zprávy z místa dopravní nehody o obnovení provozu. Veškeré informace z místa dopravní nehody jsou průběžně podávány od hlídky dozorcí službě a naopak radiokomunikačními prostředky (Obr. 31), kterými jsou zároveň i prováděny další úkony nezbytné při šetření dopravních nehod, jako je ověření totožnosti osoby, provedení lustrace osoby a vozidla v centrálních evidencích, zda nejsou v pátrání, nebo např. zda řidič vlastní příslušné řidičské oprávnění, nemá vysloven zákaz řízení motorových vozidel apod. Tato činnost může trvat cca 5 minut.

Celková doba zpracování uvedené modelové dopravní nehody, tedy od jejího oznámení až po plné obnovení silničního provozu na dálnici, trvá v rozmezí od 1 hodiny do 1,5 hodiny.

Do tohoto času není autorem práce započítáno evidování dopravní nehody do elektronických systémů, které bude popsáno v kapitole 1.3.4.

V této kapitole byla autorem práce popsána činnost Policie ČR při šetření a zpracování dopravní nehody na samotném místě. **Na uvedeném postupu není potřeba zásadně nic měnit**, ale co se týče počtu službu konajících policistů, kteří následně dopravní nehody zpracovávají, bude autorem práce v kapitole 2.2.2 navržena změna a dále také změna týkající se zabezpečení místa dopravní nehody.



Obr. 31 Ruční radiostanice zn. Matra

Zdroj: autor

1.3.4 Evidence dopravních nehod

Po skončení všech již zmiňovaných úkonů uvedených v kapitole 1.3.3 se provede samotné zaevidování dopravní nehody. To je možné začít vyhotovovat například v průběhu čekání na příjezd odtahové služby, protože ne ve všech případech je tato služba ihned po ohledání místa nehody schopna vozidlo z komunikace odstranit. To může nastat například při zajištění odtahové služby cestou pojišťovny, která využívá pouze smluvní partnery, kteří nemusí mít svoje provozovny v okolí místa nehody. Dokumentování dopravní nehody je možné provést přímo ve vozidle, které je vybaveno výpočetní technikou s potřebným programovým vybavením nebo dodatečně v budově dálničního oddělení Policie ČR.

V uvedené modelové situaci bude věc řešena přímo na místě dopravní nehody, kdy řidič vozidla se zaviněním dopravní nehody souhlasil, a proto bude věc na místě ukončena v blokovém řízení. To znamená, že porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích bude ukončeno uložením blokové pokuty ve výši 2000,-Kč. O výši uložené blokové pokuty rozhoduje policista, který ji ukládá. Ten se musí řídit zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších platných předpisů, který stanovuje, za jaký přestupek a v jaké výši může být pokuta uložena (6). Z uvedeného vyplývá, že řidič porušil ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy má za povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Dále nesmí poškozovat životní prostředí, neohrožovat život zvířat a své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Chování musí přizpůsobit povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu a věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti. Rovněž musí sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích (16). Tímto jednáním se zároveň dopustil přestupku v provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších platných předpisů tím, že porušil povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona (6). Dalším šetřením nebylo zjištěno jiné protiprávní jednání řidiče.

K evidování dopravních nehod se používá dvou elektronických systémů. To neznamená, že by si každý útvar Policie ČR mohl vybrat svůj systém, například ten, který je pro něj méně složitý, ale používají se oba systémy současně. Používání obou systémů současně upravuje interní akt (18). Jedná se o software LOTUS NOTES a dále informační systém ETR (evidence trestního řízení). Obě dvě aplikace jsou používány pouze interně Policií ČR.

LOTUS NOTES - je software, který je především využíván u dopravní policie (Obr. 32). Jeho hlavním úkolem je evidování dopravních nehod. Obecně řečeno slouží k jednoduchému zápisu dat k místu dopravní nehody, zúčastněným vozidlům a zúčastněným osobám. Ze zapsaných dat lze následně velmi rychle generovat všechny potřebné dokumenty, kam se zapsaná data v potřebném rozsahu generují jako například:

- a) „Protokol o nehodě v silničním provozu“ (Příloha D) - jedná se o jeden z nejhlavnějších dokumentů, které jsou při evidenci dopravních nehod vytvářeny. Tento dokument je z části automaticky generován z předem vyplněných údajů k dopravní nehodě a dále ručním vyplněním policistou, který provádí zaevidování dopravní nehody. Protokol je rozdělen na několik částí. Jedná se o část,

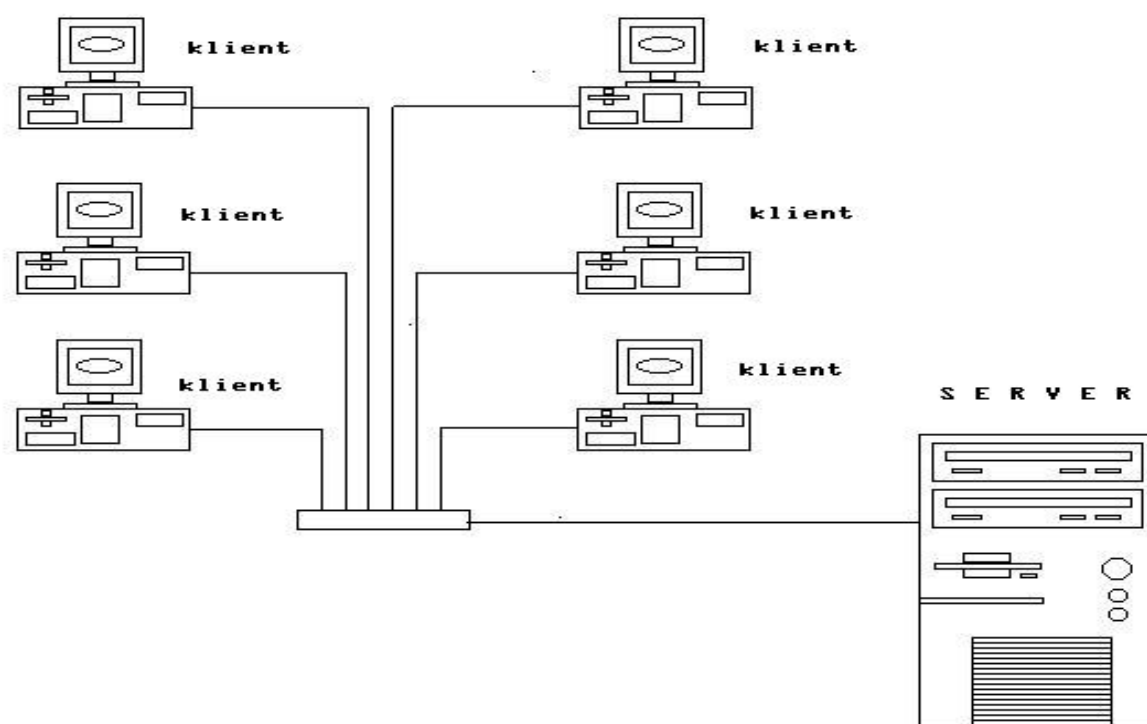
kde je uvedeno datum, čas a místo spáchání dopravní nehody. Dále jsou na protokolu uvedeni účastníci dopravní nehody, jejich osobní údaje a to zda byli při dopravní nehodě zraněni. Další část tvoří seznam poškozených předmětů, pokud k nim při nehodě došlo. Jedná se například o poškozená svodidla a další příslušenství dálnice. Všechny tyto části jsou generovány automaticky. Jako další část protokolu je tzv. vyličení události, kde policista detailně popíše skutkový děj dopravní nehody. Při tom by měl dbát na to, aby uvedeným popisem bylo zodpovězeno tzv. sedm kriminalistických otázek (kdy, co, kde, kdo, jak, čím, proč ?). Zodpovězení těchto otázek se rovněž používá například při výslechu osob. Další část protokolu tvoří opět generované údaje, a to údaje k vozidlům, včetně jejich poškození a dále údaje o době ohledání a osobách, které ohledání dopravní nehody provedly. Hlavní část protokolu, která je vyplňována policistou je samotné ohledání dopravní nehody. To znamená postavení vozidel, zjištěné stopy, výsledky měření, šířkové poměry komunikace aj. Závěrečnou část protokolu tvoří tzv. učiněná opatření, kde jsou vygenerovány údaje o všech provedených opatřeních učiněných na místě dopravní nehody, včetně toho, kdo protokol o nehodě v silničním provozu vyhotovil,

- b) „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“,
- c) „Úřední záznam“,
- d) „Záznam o dopravní nehodě zavinění zvěří“,
- e) „Potvrzení o účasti na dopravní nehodě“,
- f) „Oznámení (odevzdání) přestupku (věci)“.

Tento software také například generuje i dokumenty důležité pro trestní řízení v případech, kdy dojde ke spáchání trestného činu v dopravě. Tím může být v případě dopravní nehody například způsobení těžké újmy na zdraví druhé osobě. Systém obsahuje cca 100 schválených tiskopisů využívaných Policií ČR. Dále se uvedený software využívá k vedení přestupkové agendy dopravní policie, vedení statistických údajů, vedení osobních dat policistů, ke komunikaci mezi jednotlivými uživateli, aj. Z tohoto systému jsou rovněž data o dopravních nehodách předávána přímo po datové síti na Českou kancelář pojistitelů, která předává tato data dál zainteresovaným pojišťovnám k řešení náhrad škod vzniklých při dopravních nehodách.

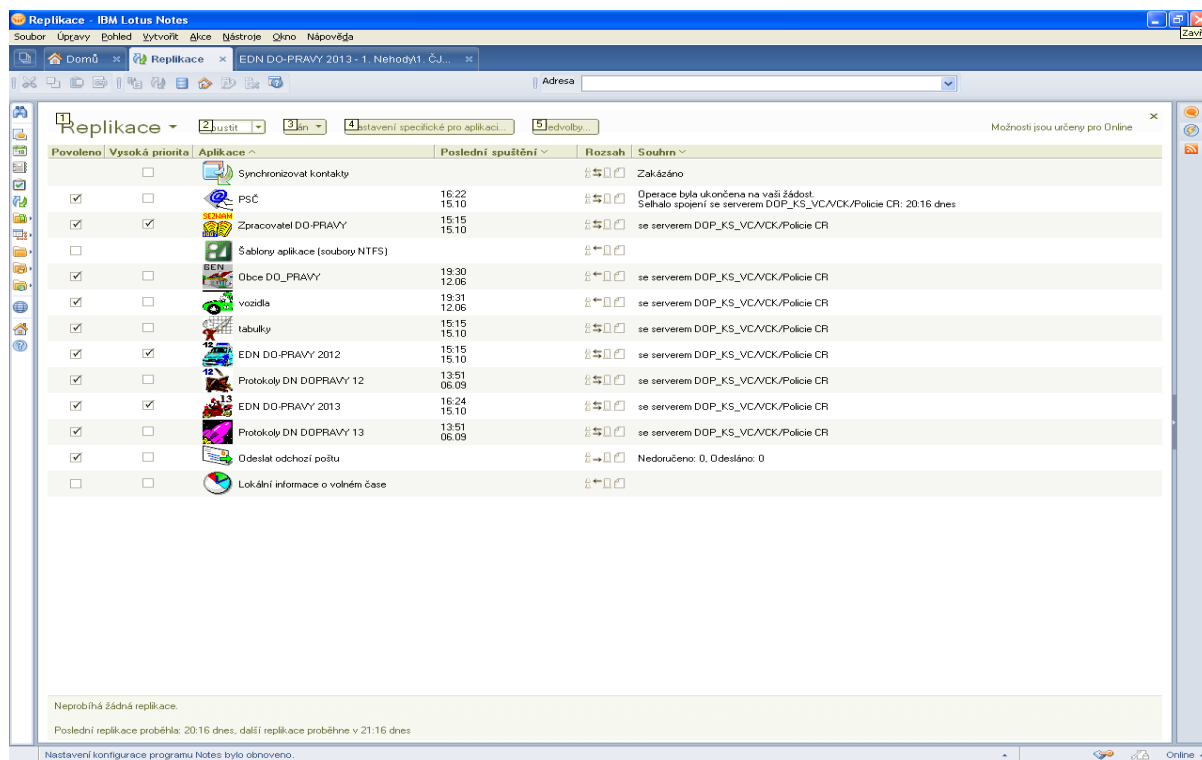
Jak bylo v této kapitole zmíněno, některé údaje jsou automaticky generovány do formulářů. Tyto údaje však musí policista do aplikace Lotus Notes nejdříve zadat, a to například z provedeného ohledání, z předložených osobních dokladů jako je občanský

Veškerá data se odesílají pomocí telefonních linek nebo datových sítí. Jde o síť typu KLIENT–SERVER. Tato síť se tedy skládá ze serveru – centrálního počítače, který je výkonný a měl by mít velkou diskovou kapacitu, a dalších počítačů (označovaných často jako klientské stanice) k tomuto serveru připojených (Obr. 33), klientem je např. výjezdové vozidlo. Těchto stanic – klientů může být běžně i několik desítek a existují i se stovkami stanic, které odesílají tyto informace na server, kde se tyto informace ukládají a zálohují. LOTUS NOTES se však liší od klasického systému KLIENT – SERVER tím, že nepotřebují on-line spojení po síti. Klient má na svém lokálním disku tzv. repliku databáze a samočinně nebo na povel dochází po připojení k serveru a replikaci dokumentů, po jejímž skončení by měl být obsah repliky shodný s obsahem databáze na serveru (Obr. 34).



Obr. 33 Schéma výměny dat v Lotus Notes

Zdroj: (17)



Obr. 34 Replikační okno programu Lotus Notes

Zdroj: autor

Evidence trestního řízení (ETR), je informační systém sloužící k dokumentování průběhu trestního a přestupkového řízení a též dalších agend zpracovávaných Policií ČR (Obr. 35). Jedná se o základní informační systém užívaný v rámci Policie ČR. Na rozdíl od programu Lotus Notes se však jedná o systém, který je výhradně používán on-line. Veškeré informace jsou přenášeny po datové síti a v případě výpadku této sítě je systém nepoužitelný. Tento systém slouží především k evidenci dokumentů a vedení spisové služby, zpracování a uchování formulářů, odesílání a příjmu zpráv ze systému datových schránek, vytváření podkladů pro statistické vykazování trestné činnosti, lustraci osob vůči centrálním registrům, rejstříku trestů, databázi pátrání po osobách a motorových vozidlech, odesílání dat do dalších systémů v rámci PČR i dalších, vytváření elektronické podoby spisu, evidenci blokového řízení (pokut uložených v blokovém řízení, zejména v dopravě), odesílání a příjmu datových zpráv ze systému datových schránek, předávání celých spisů nebo jejich částí mezi jednotlivými články Policie ČR. Vkládání údajů o dopravní nehodě se provádí obdobným způsobem jako u aplikace LOTUS NOTES, jen bez statistických údajů (Příloha F).

2 NÁVRH ZMĚN PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

V kapitole 1 této práce bylo zanalyzováno celkové prostředí při šetření dopravních nehod. Jednalo se o vybavení Policie ČR technikou a zázemím. V podkapitolách 2.2.1, 2.2.2 a 2.2.3 této kapitoly budou autorem práce navrženy změny, které by zlepšily nebo zefektivnily práci samotných policistů ale i potřeby Policie ČR.

2.1 Návrh změn technického vybavení

V kapitole 1.2 bylo popsáno technické vybavení dálniční policie. Některé vybavení plně odpovídá potřebám Policie ČR, a proto ho není nutné měnit, ale u některých budou navrženy změny, které by dle autora práce byly přínosem pro práci vyšetřujících policistů.

2.1.1 Služební vozidla

Jak již bylo zmíněno v kapitole 1.2.2 dálniční policie při zpracování dopravních nehod primárně používá vozidla tovární značky Volkswagen Transportér. Jako změnu u těchto vozidel je autorem práce navrženo, aby vozidla byla k výkonu služby dodávána ve verzi Mobilní kontaktní a koordinační centrum (MKKC, Obr. 36). Uvedené verze vozidel jsou pro Policii ČR dodávána a slouží pro případ mimořádných událostí, poskytují základní informace o prevenci nebo opatřeních k předcházení či eliminaci hrozících nebo vzniklých následků rizik občanům přímo na daném místě. Tato vozidla mohou v místě dlouhodoběji působit a operativně se přesouvat. Zajišťují průběžné zpracovávání a vyhodnocování aktuálních poznatků a zajišťují koordinaci řešení vzniklé situace (7). Uvedená vozidla jsou vybavena moderní informační a komunikační technikou, která umožňuje například přenos dat bez nutnosti kabelového připojení, odolnou výpočetní technikou (Obr. 37), která je plně integrovaná v pracovním stole ve středu vozidla (Obr. 38), osvětlovacím zařízením, informační LED tabulí, elektrocentrálou (Obr. 39), GPS navigací aj. Výhodou je, že tato zařízení jsou plně integrována na svém předem určeném místě, tuto techniku není potřeba přenášet, a tudíž nedochází k jejímu nadprůměrnému opotřebení.



Obr. 36 Vozidlo MKKC

Zdroj: autor



Obr. 37 Výpočetní technika v MKKC

Zdroj: autor



Obr. 38 Pracovní prostor MKKC

Zdroj: autor



Obr. 39 Technika v MKKC

Zdroj: autor

2.1.2 Technické prostředky

Používání některé techniky, kterou je Policie ČR při vyšetřování dopravních nehod vybavena, je již spíše k neprospěchu samotného šetření nežli k pomoci. Proto bude v této kapitole navržena technika, která by tu stávající měla nahradit:

- a) alkohol tester Dräger 7510 – jedná se o nástupce starší již zmiňované verze Dräger 7410. Účely pro které slouží a technické parametry jsou u obou přístrojů téměř totožné. Ovšem tímto typem testeru lze provádět měření jak aktivním způsobem (je vydechnuto minimální množství vzduchu, přes plastový náustek do přístroje a jeho následném vyhodnocení), tak i pasivním způsobem. Tento způsob je prováděn na stejném principu, akorát vydechované množství vzduchu je mnohem menší, tedy doba zkoušky je kratší a tím i méně náročnější pro některé osoby (starší lidé, zdravotně hendikepovaní, ženy, mladiství apod.). Dále při této zkoušce není potřeba

používat speciálních náustků jako při aktivní zkoušce. Pro přenos dat mezi přístrojem a tiskárnou se používá infračervené (IR) bezdotykové rozhraní a odpadá tedy nutnost použít kabelové nebo kontaktní připojení jako u předešlého modelu. Přístroj je dodáván společně s příslušenstvím jako je tiskárna, napájecí zdroj, náustky a náhradní papírový kotouček do tiskárny v plastovém kufříku, který vše chrání před poškozením (Obr. 40),



Obr. 40 Alkohol tester Dräger 7510 s příslušenstvím

Zdroj: autor

- b) dopravní kužel se světelným zařízením – v kapitole 1.2.3 byla provedena analýza samotného dopravního kuželu. Z analýzy vyplynulo, že je možné vylepšit zabezpečení místa dopravní nehody za snížených rozhledových podmínek (např. tmy, mlhy apod.), a proto jako změnu za uvedené kužely je autorem práce navrženo nahradit stávající, za kužely se světelných zařízením (Obr. 41), které jsou mnohem účinnější než samotné reflexní zbarvení,



Obr. 41 Dopravní kužel se světelným zařízením

Zdroj: autor

- c) digitální videokamera – tímto přístrojem by bylo možné nahradit stávající fotoaparáty a videokamery. Bylo by použito pouze jedno zařízení, které by umožňovalo jak focení fotografií, tak i natáčení videozáznamů. Odpadla by tak nutnost nosit dva různé přístroje s různým příslušenstvím. Co se týče výběru samotné značky a typu, tak to by bylo provedeno např. dle cenové nabídky jednotlivých výrobců, podporou možnosti dokoupení dalšího příslušenství, jako je přídavné osvětlení, blesk, akumulátory s větší kapacitou a hlavně také jednoduchou obsluhou. Jako možné zařízení je navržena např. digitální videokamera značky Panasonic model HC-X920, která těmto požadavkům odpovídá,
- d) laserový dálkoměr – použitím laserového dálkoměru odpadá nutnost procházet celé místo dopravní nehody a všechny potřebné míry k zaměření je možné provést maximálně ze dvou pevných míst což zvyšuje přesnost zaměření. Tuto přesnost dále podporuje další faktor, a to, že některé typy dálkoměrů měří s přesností až ± 1 mm. Dále při zaměřování některých stop, např. zadokumentování výšky poškození směrem od komunikace, je možnost tento laserový dálkoměr rovněž použit a tudíž odpadá nutnost nakupovat, ale i vozit další vybavení jako je metr nebo pásmo. Jako navrhovaný model byl autorem této práce zvolen např. laserový dálkoměr značky Leica DistoTMclassic5a (Obr. 42), který se na některých útvarech již používá, anebo je prozatím zapůjčen na vyzkoušení,



Obr. 42 Laserový dálkoměr Leica

Zdroj: autor

- g) výpočetní technika – pro potřeby Policie ČR by se měla používat multifunkční zařízení s laserovým tiskem, která jsou vybavena tonery (náplněmi tvořenými suchým jemným práškem), u kterých nedochází ani při delším nevyužívání k zasychání jako u inkoustových náplní. Jako možnou variantu by autor práce navrhl například multifunkční laserové černobílé zařízení zn. HP LaserJet M1120 MFP (Obr. 43). Toto zařízení plně vyhovuje požadavkům a černobílý tisk při zpracování tiskopisů na místě dopravní nehody je zcela dostačující. Naopak při používání síťových tiskáren na základním útvaru by autor práce navrhl používání zařízení pro barevný tisk a to z důvodů např. tisku fotografií, plánek míst dopravních nehod, či jiných materiálů, u kterých je zapotřebí tento druh tisku. Jako možná varianta by bylo navrženo zařízení zn. HP LaserJet Pro 500 M570dw, které splňuje tyto požadavky.



Obr. 43 Multifunkční zařízení zn. HP LaserJet M1120 MFP

Zdroj: autor

2.2 Návrh změn při šetření dopravních nehod

V kapitole 1.3 byla provedena základní analýza dopravní nehodovosti na dálnici D11. Dále v podkapitolách číslo 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3 a 1.3.4 této kapitoly byly provedeny analýzy jednotlivých postupů při samotném šetření dopravních nehod jako je přijetí oznámení, činnost Policie ČR na místě dopravní nehody a evidence nehod. Proto v následujících podkapitolách číslo 2.2.1, 2.2.2 a 2.2.3 budou autorem práce navrženy možné změny a další úpravy při tomto šetření.

2.2.1 Návrh změn při oznámení

V kapitole 1.3.1 bylo autorem práce uvedeno, že jako jedno z možných oznámení dopravní nehody může být použita SOS hláska. Rovněž bylo uvedeno, že typ SDH21 (Obr. 22) používaný na dálnici D11 je zastaralý, a proto by bylo vhodné jej nahradit novým modelem. Jako záměnu za toto zařízení by autor práce navrhl SOS hlásku model TCSIP02. Komunikace s SOS hláskou je usnadněna nejen díky hlasitě reprodukovánému hovoru, ale i vícejazyčné komunikaci pomocí grafického displeje a tlačítek. Obsluha terminálu tak nemusí nutně ovládat cizí jazyk. Ovládacími prvky jsou tři podsvícená tlačítka v nerezovém nerozbitném provedení, která slouží k přivolání potřebné pomoci, případně k pohybu v menu

displeje. Mimo hlavní telefonní funkce slouží SOS hláska i jako přípojný bod pro mnohá externí zařízení - meteorologické stanice, sčítače dopravy, kamerové systémy.



Obr. 44 SOS hláska TCSIP02

Zdroj: autor

Dále bylo autorem práce uvedeno, že jedním z hlavních problémů při přijetí oznámení je to, že oznamovatel často neví, kde přesně k dopravní nehodě došlo, tedy upřesnění místa týkajícího se kilometru, na kterém se dopravní nehoda stala. Tuto situaci by bylo možné vyřešit tím způsobem, že by Policie ČR jako celek měla přímý přístup k lokalizaci místa volajícího mobilního telefonu, jako je tomu například u dispečerů linky tísňového volání 112. Za pomoci této lokalizace by policista přijímající oznámení ihned na mapě viděl, kde se telefonní přístroj, ze kterého je voláno právě nachází. Toto by bylo samozřejmě možné jen v tom případě, že oznámení je předáno osobou, která se nachází na místě dopravní nehody nebo jejím blízkém okolí.

2.2.2 Návrh změn při šetření a zpracování dopravních nehod Policií ČR

V kapitole 1.3.3 bylo uvedeno, že ve většině případů vykonává jednu dvanáctihodinovou službu hlídka složená pouze ze dvou policistů a policisty konajícího dozorčí službu na oddělení dálniční policie. Počet sloužících policistů je dle autora práce velmi malý, protože v případě, že dojde k dopravní nehodě v km 43,1 dálnice D11 ve směru jízdy na Prahu, jak bylo uvedeno při šetření modelové dopravní nehody a hlídka konající službu se právě

bude nacházet například na km 7 uvedené dálnice ve stejném směru jízdy, je vzdálenost k místu oznámené dopravní nehody 64 km. To samé platí i o zaměstnancích střediska správy a údržby dálnic, kteří provádí následné označení místa dopravní nehody přenosným dopravním značením. Vzdálenost 64 km byla autorem práce spočítána tím způsobem, že hlídka musí nejdříve ujet 7 km na nejbližší možné místo, kde se může otočit, tedy sjezd a nájezd na dálnici, jelikož provoz na dálnici je vždy veden jednosměrně v každém směru jízdy. Po té musí opět dojet až na km 50, kde je nejbližší možné místo pro otočení nazpět a vjetí do pruhu vedoucího na Prahu a pak pokračovat ještě 7 km k místu dopravní nehody. Pokud budeme uvažovat, že by služební vozidlo se zapnutým výstražným světleným a rozhlasovým zařízením (majáky) jelo maximálně povolenou rychlostí na dálnici, tedy 130 km/hod., byl by čas příjezdu hlídky na místo dopravní nehody za 0,49 h = cca 30 minut. Pro výpočet doby jízdy služebního vozidla bylo použito vztahu (1):

$$t = \frac{s}{v} \quad [\text{h}] \quad (1)$$

t doba jízdy služebního vozidla [h],

s dráha ujetá služebním vozidlem [km],

v rychlost jízdy služebního vozidla [km/h].

V tomto zjednodušeném výpočtu není například uvažováno s tím, že se před místem dopravní nehody již vytvořila kolona stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, a proto by byl příjezdový čas ještě delší. Jako další důvod dlouhého příjezdu hlídky na místo této nehody může být například zpracování předchozí dopravní nehody. V tomto čase může tak dojít nejen k dalšímu ohrožení bezpečnosti na dálnici, ale také k větší újmě na zdraví v případě, že by došlo ke zranění osob a byla jim pozdě poskytnuta zdravotní pomoc. Z tohoto důvodu je autorem práce navrženo, aby došlo k navýšení službu konajících policistů, a to nejméně na dvě dvoučlenné hlídky v období, kdy dochází dle statistických údajů nejvíce k dopravním nehodám (například v pondělí a úterý, viz Tab. 5). Toto navýšení nespočívá v přijmutí nových policistů, a tím i tedy k následnému navýšení mzdových výdajů, ale v lepší organizaci a plánování služeb některými vedoucími pracovníky. Každá hlídka by mohla vykonávat službu na předem určeném úseku dálnice, a tak by příjezd i do těch nejzazších míst dálnice byl urychlen. Je naprosto zbytečné, aby v neděli, kdy statisticky dochází k nejmenšímu počtu dopravních nehod na dálnici D11 byly plánovány do služby tři dvoučlenné hlídky a následně v pondělí pouze jedna.

Jako další změna je autorem práce navrženo nainstalování zařízení pro provozní situace na dálnici D11. Jedná se o proměnné dopravní značky a zařízení pro provozní informace (Obr. 45), kterými uvedená dálnice není vybavena. Tato telematická zařízení informují účastníky silničního provozu o aktuální dopravní situaci na komunikaci formou piktogramu proměnné dopravní značky nebo textu na proměnné tabuli zařízení pro provozní informace. Přičemž automaticky publikované informace prostřednictvím těchto technologií jsou vůbec nejrychleji zveřejněnými informacemi o kritické události, jako je například dopravní nehoda. Texty na těchto zařízeních mohou znázorňovat nejen nepředvídané situace, jako je dopravní nehoda, ale také předem plánované uzavírky, opravy, stavební práce, povětrnostní podmínky, viditelnost, srážky a sjízdnost. Dále mohou také upozorňovat na zvýšenou intenzitu provozu, jako je silný provoz nebo tvorba kolon. Toto zařízení by tak rychleji upozornilo a zároveň označilo místo dopravní nehody do doby, než je místo označeno přenosným dopravním značením nebo řízeno Policií ČR.



Obr. 45 Proměnné dopravní značky a zařízení pro provozní informace

Zdroj: (19)

2.2.3 Návrh změn při evidenci dopravních nehod

Dopravní nehody jsou evidovány ve dvou informačních systémech, jak bylo autorem práce popsáno v kapitole 1.3.4. Prvotní zpracování dopravní nehody se provede nejdříve v programu Lotus Notes a následně je tato nehoda zaevidována v systému ETR. Je pravda, že při evidování se používá systém, který částečně již zadané informace v programu Lotus Notes automaticky převede do systému ETR, ale zde se tyto informace musí všechny překontrolovat a dále doplnit, protože ne vždy je přenos proveden na 100 % a ne všechny

informace se přenáší. Dalším šetřením a zpracováním dopravní nehody jsou vytvářeny nové dokumenty, které se musí opět přenést z jednoho systému do druhého. Proto je autorem práce navrženo jeden ze systému při evidování dopravních nehod nepoužívat nebo zabezpečit a upravit je tak, aby dopravní nehoda byla zpracována pouze v jednom a do druhého se pouze převedla např. replikací jako je to u systému Lotus Notes bez toho, aby v tomto druhém systému musela být prováděna kontrola a další úpravy. Používání systému Lotus Notes je dle autora práce při zpracování dopravních nehod na místě události efektivnější, jelikož se jedná o tzv. off-line aplikaci, kdy není potřeba přímého připojení na systém, což je ve většině případů i na místě dopravní nehody zatím nemožné vzhledem k používané technice. Navíc tyto systémy jsou pouze interní, a tak by při přenosu dat mimo interní síť by mohlo dojít k jejich zneužití.

3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

V kapitole 1.2.2 bylo autorem práce uvedeno, že vozidla, která jsou na obou dálničních odděleních (v Poříčanech a Pravech) na dálnici D11 používána jsou nevyhovující. Proto v kapitole 2.1.1 byla autorem práce navržena jejich výměna za novější typ ve verzi MKKC (Obr. 36), který lépe splňuje podmínky pro výkon služby dálniční policie a tedy šetření a zpracování dopravních nehod na dálnici D11. Pořízení jednoho uvedeného vozidla by stálo cca 1 620 000,- Kč, a to včetně potřebné techniky uvedené v kapitole 1.2.3 a navrhovaných změnách technických prostředků v kapitole 2.1.2. Na každé oddělení by postačovalo zakoupit pouze jedno takovéto vozidlo. Druhá dvoučlenná hlídka konající službu by mohla používat ostatní služební vozidla jako např. Škoda Octavia, VW Passat R36, protože v případě, že by došlo k dopravní nehodě na jejím úseku konající službu, tato hlídka by místo dopravní nehody pouze zabezpečila, provedla prvotní úkony, jako např. fotografickou dokumentaci, náčrtek místa dopravní nehody apod. a kompletní zpracování dopravní nehody by následně po příjezdu převzala hlídka výjezdového vozidla MKKC. Pro stanovení ceny vozidla ve verzi MKKC bylo použito vztahu (2):

$$CV = \frac{CC}{PV} \quad [\text{Kč}] \quad (2)$$

CV ... cena vozidla [Kč],

CC ... celková cena všech zakoupených vozidel [Kč],

PV... celkový počet zakoupených vozidel [ks].

K určení celkové ceny všech doposud zakoupených vozidel, které byly zakoupeny Policií ČR v průběhu roků 2008 – 2009, ve verzi MKKC a jejich počtu bylo autorem práce použito veřejně přístupných informačních zdrojů (7).

Dále byla v kapitole 2.1.2 autorem práce navržena změna některých nevyhovujících technických prostředků. Dálniční oddělení v Poříčanech a Pravech je v průměru vybaveno těmito technickými prostředky v takovém počtu, aby najednou mohly vykonávat službu 2 - 3 hlídky dálniční policie. Proto při stanovení počtu kusů technických prostředků, které by bylo potřeba zakoupit bylo bráno v úvahu to, aby mohly současně vykonávat službu alespoň dvě dvoučlenné hlídky, jak bylo autorem práce navrženo v kapitole 2.2.2. Kolik by stálo pořízení těchto prostředků a jaký počet kusů je pro lepší přehlednost uvedeno

v tabulce (Tab. 6). Při stanovení cen těchto technických prostředků bylo autorem práce použito veřejně dostupných informačních zdrojů (20). Tyto ceny jsou však autorem práce uváděny pouze jako orientační, jelikož samotný nákup je prováděn za pomoci výběrových a nabídkových řízení, které mohou samozřejmě tuto cenu ovlivnit.

Tab. 6 Přehled navrhovaných technických prostředků (jejich cena a počet kusů)

Technický prostředek	Počet ks	Cena za 1 ks v Kč	Celková cena v Kč
Alkohol tester Dräger 7510	2	40 000,-	80 000,-
Dopravní kužel se svět. zař.	10	6 300,-	63 000,-
Panasonic model HC-X920	2	20 500,-	41 000,-
Leica Disto TM classic5a	2	15 000,-	30 000,-
HP LaserJet M1120 MFP	1	4 200,-	4 200,-
HP LaserJet Pro 500M570dw	1	23 150,-	23 150,-

Zdroj: autor

ZÁVĚR

Tato bakalářská práce byla zaměřena na šetření a zpracování dopravních nehod, ke kterým dochází na dálnici D11 mezi Prahou a Hradcem Králové v celém úseku od 0 km po 86 km.

Cílem této bakalářské práce, který byl stanoven autorem práce v úvodu, bylo analyzovat technické vybavení dálniční policie v Poříčanech a Pravech a navrhnout změny týkající se tohoto vybavení. Dalším cílem této bakalářské práce bylo provést analýzu postupů při šetřeních dopravních nehod na dálnici D11 a navrhnout jejich změny.

V první části této práce byla autorem práce provedena analýza technického vybavení dálniční policie na dálnici D11, tedy dvou dálničních oddělení v Poříčanech a Pravech, které se na uvedené dálnici nachází. Co se týče technického vybavení, tak práce byla rozdělena na samotná dálniční oddělení a jejich vybavení, dále pak na používaná služební vozidla, a na technické vybavení, které je policisty při šetření dopravních nehod používáno. Z hlediska šetření dopravních nehod byla práce rozdělena na samotné dopravní nehody a to od jejich oznámení, přes zpracování a nakonec i zaevidování.

V druhé části práce pak byly autorem navrženy změny vyplývající z provedených analýz. Provedenými analýzami bylo autorem práce zjištěno, že není potřeba všechny věci související se šetřením dopravních nehod měnit. Například zázemí dálničních policistů není zapotřebí zásadním způsobem měnit, protože vyhovuje jejich práci. Co se týče služebních vozidel používaných dálniční policií a technického vybavení, tak ty jsou již zastaralé a proto byly autorem práce v kapitolách 2.1.1 a 2.1.2 navrženy jejich změny.

Při analýze samotného šetření dopravních nehod byly autorem práce navrženy změny ve způsobu oznamování v kapitole 2.2.1, při šetření a zpracování dopravních nehod v kapitole 2.2.2, ale i v samotném evidování dopravních nehod v kapitole 2.2.3. U činnosti dálniční policie při dopravní nehodě určené interními akty řízení nebyly autorem práce navrženy žádné změny. Tyto akty ve většině případů řeší problematiku zpracování dopravních nehod všeobecně, tedy na všech druzích komunikací.

Všechny změny byly autorem práce navrženy tak, aby usnadnily a zefektivnily práci dálničních policistů.

Přínosy bakalářské práce:

- analýza technického vybavení dálniční policie v Poříčanech a Pravech,
- návrh změn vybavení dálniční policie v Poříčanech a Pravech,
- analýza postupů při šetření a evidování dopravních nehod,
- návrh změn souvisejících s postupy a evidováním dopravních nehod.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) KLEPRLÍK, J.: *Silniční doprava*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 10 s. ISBN 978-80-7395-451-2.
- (2) *Rsd.cz* [online]. © 2012 [cit. 2013-11-17]. Dostupné z WWW: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/mapy/d11.png.
- (3) *Mapy.cz* [online]. © 2011 [cit. 2013-11-17]. Dostupné z WWW: <http://www.mapy.cz/#!x=15.548964&y=50.135350&z=9>.
- (4) *Rsd.cz* [online]. © 2012 [cit. 2013-11-13]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/Udrzba-komunikaci>.
- (5) ČESKO. Vyhláška č. 460 ze dne 17. 12. 2008 o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky, ve znění pozdějších platných předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 149, s. 7892–7893. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5441>. ISSN 1211-1244.
- (6) ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. 9. 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších platných předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4611. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>.
- (7) *Policie.cz* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-17]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/projekt-mobilni-kontaktni-a-koordinacni-centra-680374.aspx>.
- (8) *Mvcr.cz* [online]. © 2013 [cit. 2013-11-17]. Dostupné z WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/web-informacni-servis-videogalerie-projekt-p1000-pokracuje.aspx>.
- (9) *Pozary.cz* [online]. 2010 [cit. 2013-11-20]. Dostupné z WWW: <http://www.pozary.cz/clanek/33943-vrvn-variabilni-rucni-vyprostovaci-nastroj>.
- (10) *Policie.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>.
- (11) Interní materiály Policie ČR - statistické údaje Ředitelství služby dopravní policie PP ČR za rok 2013.
- (12) ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. 9. 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších platných předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4585. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>.
- (13) Interní materiály Policie ČR - závazný pokyn PP ČR č. 160 ze dne 4.12.2009.
- (14) *Rsd.cz* [online]. © 2012 [cit. 2014-04-07]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnicni-databanka/narodni-dopravni-informacni-centrum-ndic>.
- (15) *Avmedia.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-04-07]. Dostupné z WWW: http://www.avmedia.cz/images/stories/articles/reference_verejna_sprava/VS_21_kopie.jpg.
- (16) ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. 9. 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších platných předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4572-4573. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>.
- (17) Interní materiály Policie ČR - dopravní inspektorát Náchod.
- (18) Interní materiály Policie ČR - pokyn Ř ŘSDP PP ČR č. 5/2012 ze dne 26.6.2012.

- (19) *Rsd.cz* [online]. © 2012 [2014-04-07]. Dostupné z WWW:
<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/e5bbf22fccb22029c125750e004a6863?OpenDocument>.
- (20) *Heureka.cz* [online]. 2014 [2014-04-24]. Dostupné z WWW:
http://www.heureka.cz/#utm_source=opera&utm_medium=browser&utm_campaign=opera_quick.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Formulář evidence nehod v silničním provozu

Příloha B Náčrtek místa dopravní nehody

Příloha C Plánek místa dopravní nehody vyhotovený v měřítku

Příloha D Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu

Příloha E Okna aplikace LOTUS NOTES zobrazující údajů k dopravní nehodě

Příloha F Okna aplikace ETR zobrazující postupné vyplňování údajů k dopravní nehodě

PŘÍLOHY

Příloha A Formulář evidence nehod v silničním provozu

1 strana formuláře – statistické údaje + nápověda k zápisu kódů do vyplňovaných polí

FORMULÁŘ EVIDENCE NEHOD
V SILNIČNÍM PROVOZU

razítko útvaru

01
= kraj okr. útv. rok poř. číslo

02 A den měs. rok hod. min 03 den měs. hod.

04 kraj okr. útv. 05a 06 07 08
B 05b kód obce

09 10 11 12 13a b c 14 <-----
C usmr. t.zr. l.zr. škoda celkem ve 100 Kč

15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 27 28
D

29 30 31 32 33 c d e f g
E

30 STAV CHODCE

- 1 dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
- 2 nepozornost, roztržitost
- 3 pod vlivem léků, narkotik
- 4 pod vlivem alkoholu
- 5 fyzická indispozice (nemoc, navlnost, snížená pohyblivost apod.)
- 6 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 7 invalida
- 8 jiný neuvedený stav
- 0 neztříděno

31 CHOVÁNÍ CHODCE

- 1 správně, přiměřeně
- 2 špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla
- 3 náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice
- 4 náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělicího ostrůvku
- 5 zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání
- 6 náhlá změna směru chůze
- 7 náraz do vozidla z boku
- 8 hra dětí na vozovce
- 0 žádné z uvedených

32 SITUACE V MÍSTĚ NEHODY

- 01 vstup chodce na signál VOLNO
- 02 vstup chodce na signál STUJ
- 03 vstup chodce do vozovky v blízkosti přechodu (cca do 20 m)
- 04 přecházení po vyznačeném přechodu
- 05 přecházení těsně před nebo za vozidlem stojícím v zastávce
- 06 přecházení těsně před nebo za parkujícím vozidlem
- 07 chůze, stání na chodníku
- 08 chůze po správné straně
- 09 chůze po nesprávné straně
- 10 přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)
- 00 jiná situace

33 NÁSLEDKY NA ŽIVOTECH A ZDRAVÍ CHODCŮ

- c) pohlaví osoby:
 - 1 muž
 - 2 žena
 - 3 chlapec (do 15 let)
 - 4 dívka (do 15 let)
- d) rok narození chodce (poslední dvojčíslí roku)
- e) státní příslušnost (stát)
- f) poskytnutí první pomoci:
 - 1 nebylo třeba poskytnout
 - 2 poskytnuta osádkou vozidel zúčast. na nehodě
 - 3 jinou osobou
 - 4 leteckou záchrannou službou
 - 5 vozidlem RZP
 - 6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout
- g) následky:
 - 1 usmrcení
 - 2 těžké zranění
 - 3 lehká zranění
 - 4 bez zranění

VYPLNIL DNE

KONTROLOVAL DNE

NA SEO KONTROLOVAL DNE

DO DÉROVNY DOŠLO DNE

DÉROVÁNO DNE



3 strana formuláře – nápověda k zápisu kódů do vyplňovaných polí

- 01 IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO**
zpracovatele nehody a pořadové číslo
- 02 ČASOVÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ NEHODĚ**
- 03 DATUM NAHLÁŠENÍ NEHODY**
pouze u dodatečně nahlášených (za 12 a více hodin)
- 04 ÚZEMNÍ MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY**
kraj, okres, útvar místa nehody
- 05a LOKALITA NEHODY**
1 v obci (vyplní se i pol. 05b)
2 mimo obec
- 05b KÓD OBCE (číslicový kód obce)**
- 06 DRUH NEHODY**
1 srážka s jedoucím neokrajovým vozidlem
2 srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným
3 srážka s pevnou překážkou
4 srážka s chodcem
5 srážka s lesní zvířetí
6 srážka s domácím zvířetem
7 srážka s vlakem
8 srážka s tramvají
9 havárie
0 jiný druh nehody
- 07 DRUH SRÁŽKY JEDOUČÍCH VOZIDEL**
1 čelní
2 boční
3 z boku
4 zezadu
0 nepřikládá v úvahu, nejde o srážku jedoucích voz.
- 08 DRUH PEVNÉ PŘEKÁŽKY**
1 strom
2 stoup - telefonní, veřejné osvětlení, el. vedení apod.
3 odrazník, patník, soupek, dopr. značky apod.
4 svodidlo
5 překážka vzniklá provozem jiného vozidla
6 zeď, pevná část mostu, podjezdů, tunelů apod.
7 závorý železničního přejezdu
8 překážka vzniklá stavbou, činností (přenoš. dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)
9 jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)
0 nepřikládá v úvahu, nejde o srážku s pev. překážkou
- 09 CHARAKTER NEHODY**
1 nehoda s následky na životě nebo zdraví
2 nehoda pouze s hmotnou škodou...
- 10 ZAVINĚNÍ NEHODY**
1 řidičem motorového vozidla
2 řidičem nemotorového vozidla
3 chodcem
4 lesní zvířetí, domácím zvířetem
5 jiným účastníkem silničního provozu
6 závadou komunikace
7 technickou závadou vozidla
0 jiné zavinění
- 11 ALKOHOL U VINÍKA NEHODY PŘÍTOMEN**
1 ano
2 ne
0 nezjišťováno
- 12 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHODY**
100 nezaviněná řidičem
- NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST JÍZDY**
201 nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu
202 nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda na tlumená světla apod.)
203 nepř. rychlostí vlastností vozidla a nákladu
204 nepř. rychlostí stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, moklý povrch apod.)
205 nepř. rychlostí dopravní technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šrka apod.)
206 překročení předepsané rychl.stanovené pravidly
207 překročení rychlosti stanovené dopravní značkou
208 nepř. rychlosti bočnímu, nárazovému větru (i při měření, předjíždění vozidel...
209 jiný druh nepřiměřené rychlosti
- NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ**
301 předjíždění vpravo
302 předjíždění bez dostatečného bočního odstupu
303 předjíždění bez dostatečného rozhledu (v nepřehledné zatáčce nebo její blízkosti, před vrcholem stoupání apod.)
304 při přech. došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.)
305 při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče (nynucované zařazení, předjížděný musel prudce brzdit, měnit směr jízdy apod.)
306 předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo
307 předj. v místech, kde je zakázáno dopr. značkou
308 při předjíždění přejata podélná čára souvislá
309 bránění v předjíždění
310 přehlétnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla
311 jiný druh nesprávného předjíždění
- NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ**
401 jízda na „červené světlo“ žbaveného semaforu
402 proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST
403 proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST
404 vozidlu přižádajícímu zprava
405 při odbočování vlevo
406 tramvaji která odbočuje
407 protijedoucím vozidlu při objíždění překážky
408 při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze staniční, místa zastavení nebo stání
409 při vjíždění na silnici
410 při otáčení nebo couvání
411 při předjíždění z jednoho pruhu do druhého
412 chodci na vyznačeném přechodu
413 při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu
414 jiné nedání přednosti
- NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY**
501 jízda po nesprávné straně, vjezd do protisměru
502 vytyčání bez dostatečné boční vůle
503 nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
504 nesprávné otáčení nebo couvání
505 chyby při udání směru jízdy
506 bezohledná, agresivní, neochledupná jízda
507 náhle bezdůvodné snížení rychlosti jízdy
508 řídit se plně nevěnovat řízení vozidla
509 samovolné rozjetí nezajištěného vozidla
510 vjezd na nebezpečnou krajnici
511 nezvládnutí řízení vozidla
512 jízda (vjezd) jedno směrem ulici, silnici v protisměru
513 nehoda v důsledku použití (polici) prostředků k násilnému zastavení (zastavovací pásy atd.)
514 nehoda v důsledku použití služební zbraně
515 nehoda při provádění služebního zákroku
516 jiný druh nesprávného způsobu jízdy
- TECHNICKÁ ZÁVADA VOZIDLA**
601 závada řízení
602 závada provozní brzdy
603 neúčinná nebo nefungující parkovací brzda
604 opoždění běhoum píště pod stanovenou mez
605 defekt pneumatiky způsobený prázem nebo náhlým únikem vzduchu
606 závada osvětlovací soustavy vozidla (neúčinná, chybějící, znečištěná apod.)
607 nepřipojená nebo poškozená spojovací hadice brzdění přípojného vozidla
608 nesprávné uložení nákladu
609 upadnutí, ztráta kola vozidla (i rezervního)
610 zablokování kol v důsledku mechanické závady (zadržovaný motor, převodovka, spadlý řetěz apod.)
611 lom závěsu kola, pružiny
612 nezajištěná, poškozená bočnice (i u přívěsu)
613 závada závěsu pro přívěs
614 utržené spojovací hřídel
615 jiné technické závady
- 13 NÁSLEDKY NEHODY - stav do 24 hod.**
a) usmrceno osob
b) těžce zraněno osob
c) ležce zraněno osob
- 14 CELKOVÁ HMOTNÁ ŠKODA**
ve stokorunách vpravo
- 15 DRUH POVRCHU VOZOVKY**
1 dlažba
2 živoce
3 beton
4 panely
5 štěr
6 jiný nebezpečný povrch
0 žádný z uvedených (pásek, dřevě atd.)
- 16 STAV POVRCHU VOZOVKY V DOBĚ NEHODY**
1 povrch suchý, neznečištěný
2 povrch suchý, znečištěn (pásek, listí, štěr atd.)
3 povrch moký
4 na vozovce je bláto
5 na vozovce je náledí, ujetý sníh - posypané
6 na vozovce je náledí, ujetý sníh - neposypané
7 na vozovce je rozlitý olej, nafta apod.
8 souvislá sněhová vrstva, rozbitý sníh
9 náhlá změna stavu vozovky (námrza na mostu, místní náledí apod.)
0 jiný stav povrchu vozovky v době nehody
- 17 STAV KOMUNIKACE**
01 dobrý, bez závad
02 podélný sklon vyšší než 8%
03 nesprávně umístěná, znečištěná, chybějící dopravní značka
04 zvrtný povrch v podélném směru
05 souvislé výtluky
06 nesouvislé výtluky
07 trvalé zúžení vozovky
08 plyná stružka, hrboľ, vystouplí, propadlé koleje
09 neoznačená nebo nedostatečně označená překážka na komunikaci
10 přechodná uzavírka jednoho jízdního pruhu
11 přechodná uzavírka komunikace nebo jízdního pásu
12 jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace
- 18 POVĚTRNOSTNÍ PODMÍNKY V DOBĚ NEHODY**
1 nezlížené
2 mlha
3 na počátku deště, slabý déšť
4 déšť
5 sněžení
6 tvoří se námrza, náledí
7 nárazový vítr (boční, víchřice apod.)
0 jiné zlížené
- 19 VIDITELNOST**
1 ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
2 ve dne, zhoršená viditelnost (světlní, soumrak)
3 ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.)
4 v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
5 v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)
6 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
7 v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost zhoršená vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)
- 20 ROZHLÉDOVÉ POMĚRY**
1 dobrý
2 špatné vlivem okolní zástavby (budovy, ploty, zábradlí, lešení apod.)
3 špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace apod.)
4 špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)
5 špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)
6 výhled zakryt stojícím vozidlem
0 jiné špatné
- 21 DĚLENÍ KOMUNIKACE**
1 dvoupruhová
2 třípruhová
3 čtyřpruhová s dělicím pásem
4 čtyřpruhová s dělicí čarou
5 vícepruhová
0 žádná z uvedených
- 22 SITUOVÁNÍ NEHODY NA KOMUNIKACI**
1 na jízdním pruhu
2 na odstavném pruhu
3 na krajnici
4 na odbočovacím, připojovacím pruhu
5 na pruhu pro pomalé vozidla
6 na chodníku nebo ostrůvku
7 na kolejích tramvaje
8 mimo komunikaci
9 na stezce pro cyklisty
0 žádná z uvedených
- 23 ŘÍZENÍ PROVOZU V DOBĚ NEHODY**
1 policiistou nebo jiným pověřeným orgánem
2 světelným signalizačním zařízením
3 místní úprava (vyplní se pol. 24)
0 žádný způsob řízení provozu
- 24 MÍSTNÍ ÚPRAVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ**
1 světelná signalizace, přenosovaná žlutá
2 světelná signalizace mimo provoz
3 přednost vyznačena dopravními značkami
4 přednost vyznačena přenosnými dopravními značkami nebo zařízeními
5 přednost nevyznačena - vyplývá z pravidel
0 žádná místní úprava
- 27 SPECIFICKÁ MÍSTA A OBJEKTY V MÍSTĚ NEHODY**
01 přechod pro chodce
02 v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)
03 železniční přejezd zabezpečený
04 železniční přejezd zabezpečený
05 most, nadjezd, podjezd, tunel
06 zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástup. ostrůvkem
07 zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ostrůvku
08 výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol. 36 = 7,8)
09 čerpadlo pohonných hmot
10 parkoviště přiléhající ke komunikaci
00 žádné nebo žádné z uvedených
- 28 SMĚROVÉ POMĚRY**
1 přímý úsek
2 přímý úsek po projetí zatáčky (do vzdálenosti oca 100 m od optického konce zatáčky)
3 zatáčka
4 křivozatka průběžná - čtyřramenná
5 křivozatka stývková - tříramenná
6 křivozatka pětá a vícearmenná
7 kruhový objezd
- 29 KATEGORIE CHODCE**
1 muž
2 žena
3 dítě (do 15 let)
4 skupina dětí
5 jiná skupina (včetně, kdy chodce utekl)

4 strana formuláře – nápověda k zápisu kódů do vyplňovaných polí

34 POČET ZÚČASTNĚNÝCH VOZIDEL

uvádí se skutečný počet vozidel

35 MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY

- 00 mimo křižovatku
- 10 na křižovatce, jedná-li se o křižení silnic 3. tř., místních, účelových komunikací
- 11-18 uvnitř zóny 1-8 předmětné křižovatky
- 19 na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (žlána B)
- 22-28 na vjezdové nebo vjezdové části větvě při mimoúrovňovém křižení
- 29 mimo zónu 11-19 a 22-28

36 DRUH POZEMNÍ KOMUNIKACE

- 0 silnice
- 1 silnice 1. třídy
- 2 silnice 2. třídy
- 3 silnice 3. třídy
- 4 uzel (= křižovatka sledovaná ve vybraných městech)
- 5 komunikace sledovaná (ve vybraných městech)
- 6 komunikace místní
- 7 komunikace účelová - polní a lesní cesty atd.
- 8 komunikace účelová - ostatní (parkoviště apod.)

37 ČÍSLO POZEMNÍ KOMUNIKACE

- vyplňuje se zleva
- dálnice - čísla 01 až 99
- silnice 1. tř. - čísla 01 až 99
- silnice 2. tř. - čísla 101 až 999
- silnice 3. tř. - čtyř- a šestimístná

38 KILOMETR NEHODY

na silnici, silnici 1. a 3. třídy (na 2 desetinná místa), místa před číselm se doplní nulami

39 DRUH KŘIŽUJÍCÍ KOMUNIKACE

- 1 silnice 1. třídy
- 2 silnice 2. třídy
- 3 silnice 3. třídy
- 6 místní komunikace
- 7 účelová komunikace
- 9 větev mimoúrovňové křižovatky

40,41 ČÍSLO UZLU

uvádí se čtyřmístné číslo sledované křižovatky

44 DRUH VOZIDLA

- 00 moped
- 01 malý motocykl (do 50 cm³)
- 02 motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)
- 03 osobní automobil bez přívěsu
- 04 osobní automobil s přívěsem
- 05 nákladní automobil (včetně multikarů, autojeřábů, cisterny atd.)
- 06 nákladní automobil s přívěsem
- 07 nákladní automobil s návěsem
- 08 autobus
- 09 traktor (s přívěsem)
- 10 tramvaj
- 11 trolejbus
- 12 jiné motorové vozidlo (zemědělské, stavební atd.)
- 13 jízdní kolo
- 14 povoz, jízda na koni
- 15 jiné nemotorové vozidlo
- 16 vlak
- 17 nejištěno, řidič ujel
- 18 jiný druh vozidla

45a VÝROBNÍ ZNAČKA MOTOROVÉHO VOZIDLA

- | | |
|---------------|-----------------------|
| 01 ALFA-ROMEO | 26 MERCEDES |
| 02 AUDI | 27 MITSUBISHI |
| 03 AVIA | 28 MOSKVIČ |
| 04 BMW | 29 NISSAN |
| 05 CHEVROLET | 30 OLTCH |
| 06 CHRYSLER | 31 OPEL |
| 07 CITROEN | 32 PEUGEOT |
| 08 DACIA | 33 PORSCHE |
| 09 DAEWOO | 34 PRAGA |
| 10 DAF | 35 RENAULT |
| 11 DODGE | 36 PÖYER |
| 12 FIAT | 37 SAAB |
| 13 FORD | 38 SEAT |
| 14 GAZ, VOLHA | 39 ŠKODA |
| 15 HOLDEN | 40 STEYR-DAIMLER-PUCH |
| 16 HONDA | 41 SUBARU |
| 17 HYUNDAI | 42 SUZUKI |
| 18 IFA | 43 TATRA |
| 19 IVECO | 44 TOYOTA |
| 20 JAGUAR | 45 TRABANT |
| 21 JEEP | 46 VAZ |
| 22 LANCIA | 47 VOLKSWAGEN |
| 23 LAND ROVER | 48 VOLVO |
| 24 LIAZ | 49 WARTBURG |
| 25 MAZDA | 50 ZASTAVA |

79 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného v ČR

80 jiná výrobní značka osobního automobilu vyrobeného mimo ČR

85 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného v ČR

86 jiná výrobní značka nákladního automobilu vyrobeného mimo ČR

89 autobus vyrobený v ČR

89 autobus vyrobený mimo ČR

90 moped vyrobený v ČR

91 moped vyrobený mimo ČR

92 motocykl (včetně malého motocyklu) vyrobený v ČR

93 motocykl (vč. malého motocyklu) vyrobený mimo ČR

00 žádná z uvedených (v pol. 44 je kód 09 až 18)

46b ÚDAJE O VOZIDLE

- v této položce se uvádí:
 - u motocyklů a osobních automobilů zdvihový objem válců v litrech
 - u nákladních automobilů celková hmotnost v tunách
 - u autobusů obsaditelnost (počet míst k sezení)
 - u ostatních druhů vozidel se nevyplňuje
 - nelze-li zjistit, napište nulu

46 STÁTNÍ POZNÁVACÍ ZNAČKA

- u vozidel registrovaných v ČR - SPZ
- u vozidel registrovaných mimo území ČR - MPZ

47 ROK VÝROBY VOZIDLA

- poslední dvojmístný rok výroby vozidla

48a CHARAKTERISTIKA VOZIDLA (vlastní vozidla)

- 01 soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
- 02 soukromé, využívané k výdělečné činnosti
- 03 soukromá organizace (podnikatel, s.r.o. atd.)
- 04 veřejná hromadná doprava
- 05 městská hromadná doprava
- 06 mezinárodní kamionová doprava
- 07 TAXI
- 08 státní podnik, státní organizace
- 09 registrované mimo území ČR
- 10 zastupitelský úřad
- 11 ministerstvo vnitra
- 12 policie ČR
- 13 městská, obecní policie
- 14 soukromé bezpečnostní agentury
- 15 ministerstvo obrany
- 16 jiné
- 17 odcizené
- 00 nejištěno

48b DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE O VOZIDLE

- 1 přeprava nebezpečných nákladů - pevných
- 2 přeprava nebezpečných nákladů - kapalných
- 3 přeprava nebezpečných nákladů - plyných
- 4 přeprava nadměrných nákladů
- 5 jízda se zvláštním výstražným znamením (oranžové)
- 6 jízda s právem přednosti (modré)
- 0 nepichází v úvahu

49 SMYK

- 1 ano
- 0 ne

50a VOZIDLO PO NEHODĚ

- 1 nedošlo k požáru
- 2 došlo k požáru
- 3 řidič ujel - jištěn
- 4 řidič utekl - nejištěn, ale vozidlo zůstalo
- 0 žádná z uvedených

50b ÚNIK PROVOZŇNÍCH, PŘEPRAVOVANÝCH HMOT

- 1 došlo k úniku pohonných hmot, oleje, chladicího média apod., z vlastního vozidla
- 2 došlo k úniku jiných nebezpečných látek - pevných
- 3 došlo k úniku jiných nebezpeč. látek - kapalných
- 4 došlo k úniku jiných nebezpeč. látek - plyných
- 0 žádné z uvedených

51 ZPŮSOB VYPROŠTĚNÍ OSOB Z VOZIDLA

- 1 nebylo třeba užit násilí
- 2 použitím páčidel apod.
- 3 použitím speciální vyprošťovací techniky

52 SMĚR JÍZDY NEBO POSTAVENÍ VOZIDLA

- 01 jedoucí - ve směru staničení na komunikaci
- 02 odstavené - ve směru staničení na komunikaci
- 03 jedoucí - proti směru staničení na komunikaci
- 04 odstavené - proti směru staničení na komunikaci
- 05 vozidlo jedoucí - na komunikaci bez staničení
- 06 vozidlo odstavené, parkující - na komunikaci bez staničení

10 - 99 zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce

63 ŠKODA NA VOZIDLE

ve stokorunách, vyplň zprava

54 RODNÉ ČÍSLO ŘIDIČE

pouze u řidičů ČR, u cizinců se uvede datum narození a za lomítkem písmeno C

55a KATEGORIE ŘIDIČE (uveďte nejvyšší skupinu)

- 1 s řidičským oprávněním skupiny A
- 2 s řidičským oprávněním skupiny B
- 3 s řidičským oprávněním skupiny C
- 4 s řidičským oprávněním skupiny D
- 5 s řidičským oprávněním skupiny T
- 6 s řidičským oprávněním skupiny A - do 50 cm³
- 7 bez příslušného řidičského oprávnění
- 8 ostatní řidič vozidel (cyklista, vozka apod.)
- 9 nejištěno, řidič místo nehody opustil
- 0 nejištěno (příp. u cizinců)

55b NEJVYŠŠÍ UKONČENÉ VZDĚLÁNÍ

- 1 základní škola
- 2 učňovská škola
- 3 střední škola
- 4 vysoká škola
- 0 nejištěno

56 DELKA ŘIDIČSKÉ PRAXE V ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA

(v letech, s příslušným druhem vozidla)

57 STAV ŘIDIČE

- 1 dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
- 2 unaven, usnul
- 3 pod vlivem léků, narkotik
- 4 pod vlivem alkoholu
- 5 náhlá fyzická indispozice
- 6 nemoc, úraz apod.
- 7 invalida
- 8 řidič při jízdě zemřel (infarkt apod.)
- 9 pokus o sebevraždu, sebevražda
- 0 jiný nepříznivý stav

58 VNĚJŠÍ OVLIVNĚNÍ ŘIDIČE

- 1 řidič nebyl ovlivněn
- 2 oslněn sluncem
- 3 oslněn světlotmety jiného vozidla
- 4 ovlivněn ježděním jiného účastníka sil. provozu
- 5 ovlivněn při vyhýbání zvířet, domácím zvířectvu
- 0 jiné ovlivnění

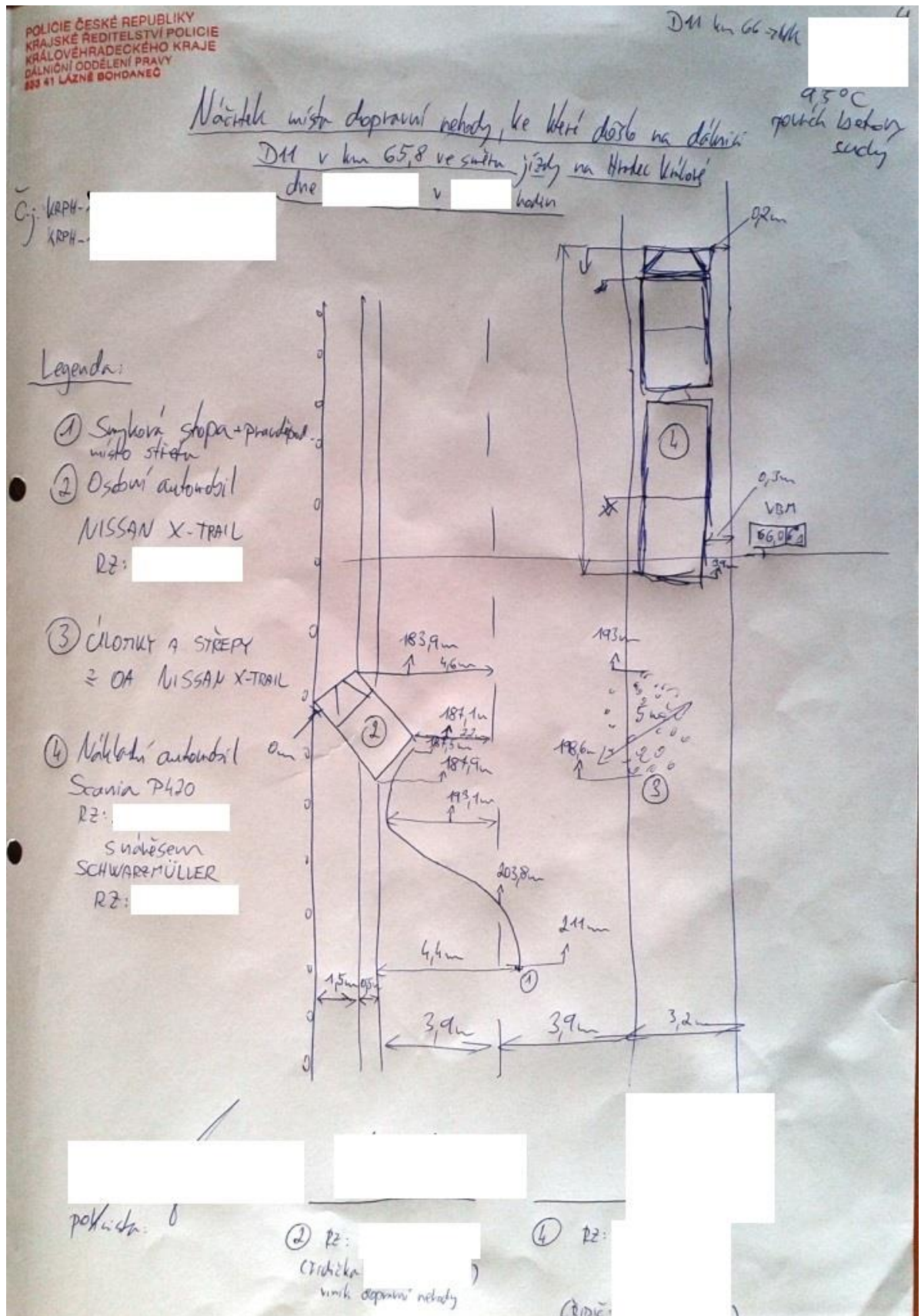
59 NÁSLEDKY VE VOZIDLE

- a) označení osoby
 - 1 řidič
 - 2 spolucestující na předním sedadle vedle řidiče nebo cestující na motocyklu, jízdním kole
 - 3 spolucestující na zadním sedadle
 - 4 ostatní spolucestující
- b) bližší označení osoby
 - 1 s přílbou (pouze u motocyklů, cyklistů)
 - 2 bez přílbou (pouze u motocyklů, cyklistů)
 - 3 připoutané bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)
 - 4 nepřipoutané bezpečnostními pásy
 - 5 sedící v odtiské sedačce
 - 6 vozidlo nevybaveno dětskou sedačkou
 - 7 bezpečnostní vak (air bag) v činnosti
- c) pohlaví osoby
 - 1 muž
 - 2 žena
 - 3 chlapec (do 15 let)
 - 4 dívka (do 15 let)
- d) rok narození (poslední dvojmístný rok)
- e) státní příslušnost (stát)
- f) poskytnutí první pomoci
 - 1 nebylo třeba poskytnout
 - 2 poskytnuto osádkou vozidel zúčastněných na nehodě
 - 3 jinou osobou
 - 4 leteckou záchrannou službou
 - 5 vozidlem RZP
 - 6 nebyla poskytnuta, ale bylo nutno poskytnout
- g) následky
 - 1 uarmení
 - 2 těžké zranění
 - 3 lehké zranění
 - 4 bez zranění

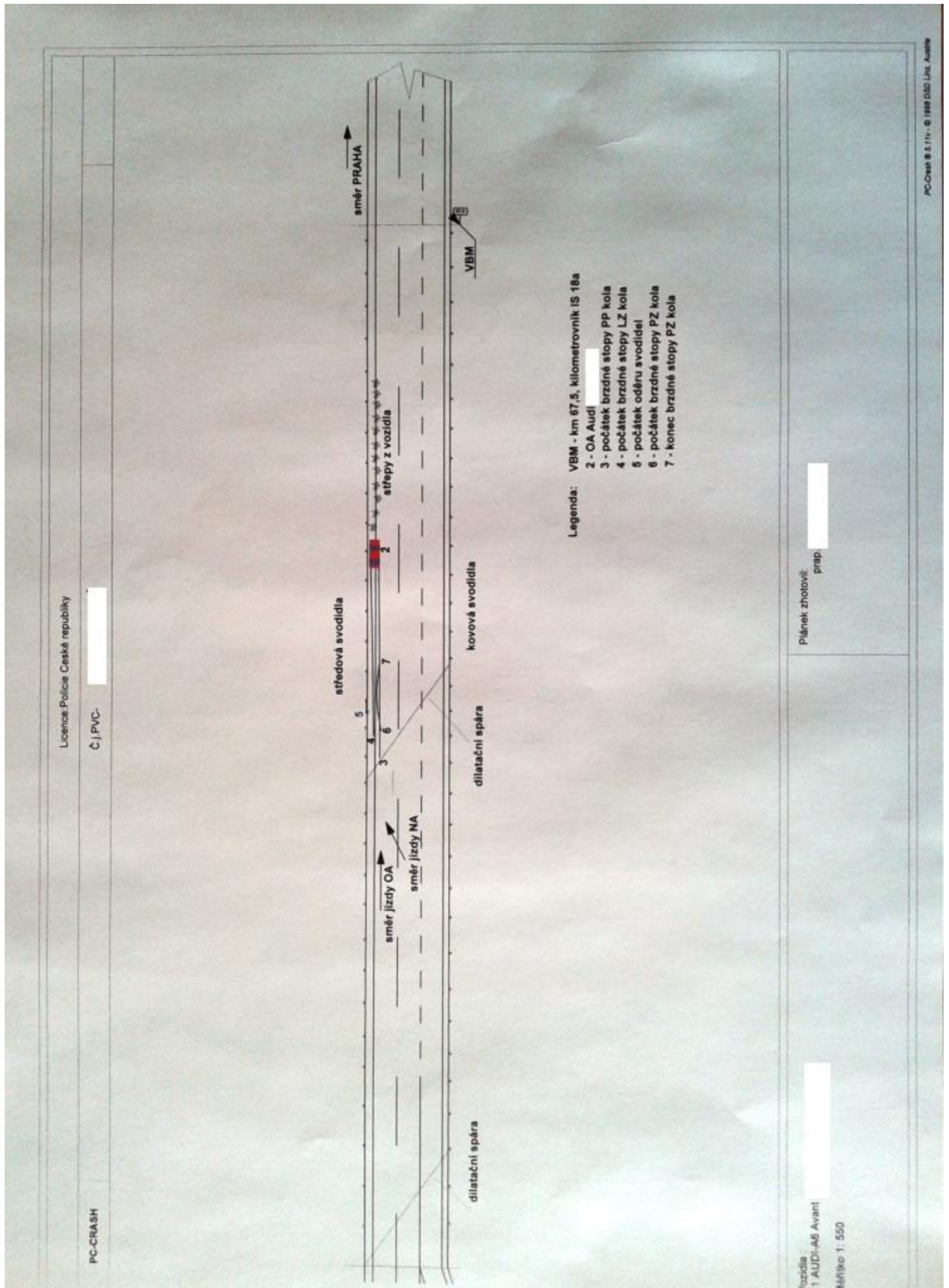


Zdroj: autor

Příloha B Náčrtek místa dopravní nehody



Příloha C Plánek místa dopravní nehody vyhotovený v měřítku



Zdroj: autor

Příloha D Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu

1 strana protokolu

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje
Odbor služby dopravní policie
Dálniční oddělení Pravy

533 41 LÁZNĚ BOHDANEČ
C.J.KRPH- TC-2013-
evid. číslo: KRPH- /DNPR-2013-

Pravy

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	
Místo	dálnice č. D11 v km 74,765 - v katastru obce PRAVÝ, ve směru jízdy na Hradec Králové (souřadnice GPS -657574,048/-1048698,948)
Účastníci dopravní nehody	<p>osobní automobil - RENAULT MEGANE 1.6 16V SCENIC JA04N5 výše škody na vozidle: 60 tis. Kč řidič-vlastník : - zraněn lehce</p> <p>narozen , místo nar.: MOST, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: kraj: ÚSTECKÝ, stát: ČR telefonní číslo : (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo stát: ČR Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020 číslo průkazu</p> <p>řidičský průkaz sk. B, AM, B1 čísla , vydal(a) stát: ČR, ŘP zadržen</p> <p>je podezřelý z porušení ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) a § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b), § 125c odst. 1 písm. h) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>spolujedoucí : - zraněn lehce</p> <p>narozen stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: kraj: ÚSTECKÝ, stát: ČR telefonní číslo : (mobil) Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020. spolujedoucí : zraněn lehce</p> <p>narozen stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: kraj: ÚSTECKÝ, stát: ČR telefonní číslo : (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo , vydal(a) stát: ČR Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020. spolujedoucí : - zraněn lehce</p> <p>narozen stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: kraj: ÚSTECKÝ, stát: ČR telefonní číslo : (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo stát: ČR Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020.</p>
Poškozené předměty a zvířata	<p>svodidlo na dálnici - středové kovové - výše škody : 5 tis. Kč popis poškození: odřené a deformované majitel (právníká osoba) : ŘSD Praha, SSÚD 14 IČO : sídl : Pravy č. 50, PSČ 533 41 LÁZNĚ BOHDANEČ, stát : ČR</p>
Vylíčení události	Dne hod. došlo na dálnici D11 v km 74,765 ve směru jízdy na Hradec Králové k dopravní nehodě tím, že řidič osobního motorového vozidla tov. značky

2 strana protokolu

	<p>Renault Scenic se plně nevěnoval řízení (dle vyjádření řidiče usnul) a vyjetím z pruhu o DN komunikaci na středový travnatý pás, kde strhl řízení vpravo, čímž uvedl vozidlo do smyčky, přešel do levého jízdního pruhu, kde se vozidlo převrátilo na pravý bok a pokračovalo až ke středovým svodidlům, od kterých se odrazilo zpět do levého jízdního pruhu, kde skončilo v konečném postavení na střeše. Při nehodě došlo dle předběžných informací ke 4 lehkým zraněním, se kterými byli účastníci převezeni k ošetření RLP. Provedenou dechovou zkouškou přístrojem Dräger bylo u řidiče zjištěno v 07:37 hodin 1,02 ‰ alkoholu v dechu, opakovanou zkouškou v 7:43 hodin 1,02 ‰ alkoholu v dechu. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Došlo ke hmotné škodě na havarovaném vozidle a poškozených středových svodidlech.</p>
<p>O věci dále rozhodne - rozhodnutí</p>	<p>Věc byla předána Službě krim. policie a vyšetřování - PČR územní odbor SKPV</p>
<p>Technické údaje vozidel</p>	<p>1) osobní automobil RENAULT MEGANE' ((vyrobena (zaevidováno) v roce)) registrační značka : (CZ) _____ kraj: ÚSTECKÝ, vlastník: _____ stát: ČR _____ VIN: _____ STK: platná mezinárodní ošištná karta: _____ vydal Generali pojišřovna a.s. Praha 2 - Bělehradská 132, platí od ozn. států EU neškrtnuto popis pošřovnění vozidla: odřené a zdeformovaný pravý zadní blatník, pravé zadní dveře, pravé přední dveře, pravý přední blatník, rozbité pravé přední okénko spolujezdce, pošřovněné pravé a levé zpětné zrcátko, deformovaná a odřená střešča, vylomené pravé přední kolo, rozbité řelní sklo, deformovaná a odřená kapota motoru, rozbité pravé přední svěřlo, rozbité levé přední boční okénko řidiče, odřené levé přední a zadní dveře, deformovaný a odřený levý zadní blatník, odhadnutá škoda na vozidle: 60 tis. Kč odtah: PČR</p>
<p>Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým</p>	
<p>Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen</p>	
<p>Ohledání místa dopravní nehody</p>	<p>I. Dopravní situace: a) K dopravní nehodě došlo na dálnici D11 v km 74,765 ve směru od obce Praha na obec Hradec Králové. V daném místě se jedná o přímý úsek komunikace, jejíž povrch je kryt betonem, bez výřluk a nerovností. Dálnice je rozdělena na dva směry středovým travnatým pásem, který je o šíři 3,6m, a na kterém se nacházejí kovová svodidla. Levá část dálnice, tedy směr na Prahu, nebude dále popisována vzhledem k tomu, že není v přímé souvislosti s dopravní nehodou. Pravá část dálnice, směřující na obec Hradec Králové, je o celkové šíři 13,1m. Na této části se nacházejí dva jízdní pruhy, oddělené od sebe vodorovným dopravním značením a to podélnou řarou řerušovanou. Šíře pravého jízdního pruhu je 4,0m a šíře levého jízdního pruhu je rovněž 4,0m. Po pravé straně uvedených jízdních pruhů se nachází odstavný jízdní pruhu, který je oddělen vodorovným dopravním značením a to podélnou řarou souvislou. Jeho šíře je 3,2 m. Dále se po pravé straně tohoto odstavného krajního pruhu nachází travnatý pás o šíři 1,5 metru ukončený odvodňovacím betonovým řlábekem o šíři 0,5 metru. Po levé straně uvedených jízdních pruhů se nachází u středového travnatého pásu krajnice, která je oddělena vodorovným dopravním značením a to vodicí řarou souvislou. Šíře této krajnice je</p>

0,5m. Dále je již výše zmíněný středový travnatý pás se svodidly vzdálenými od okraje komunikace 1,4m. Komunikace i její okolí je přehledné, provoz vozidel je zde průměrný.

b) V době ohledání místa dopravní nehody je denní světlo, sucho, polojasno, viditelnost je dobrá, neztížená povětrnostními podmínkami, teplota vzduchu je 22 st.C, provoz vozidel je průměrný.

c) Řidič se podrobil dechové zkoušce přístrojem DRAGER, která byla pozitivní, naměřeno 1,02 g/kg alkoholu u prvního měření-číslo měření 2939 a 1,02 g/kg alkoholu u druhého měření, byl vyžádán odběr vzorku krve.

II. Popis stop :

Po příjezdu hlídky DOP na místo dopravní nehody se na místě nachází vozidlo Renault Scenic v konečném postavení po nehodě. Jeho osádka, tj. řidič a tři spolucestující jsou v péči lékařů letecké záchranné služby v pravém silničním příkopu. Vozidlo je v poloze na střeše, uprostřed jízdních pruhů, jeho přední část směřuje šikmo vpravo po směru jízdy a zasahuje do pravého jízdního pruhu, bráno ve směru jízdy od Prahy na Hradec Králové. Na vozovce před havarovaným vozidlem je několik smykových a děrcích stop, jsou poškozena středová kovová svodidla.

Jako VBM byla zvolena přední hrana mostního pilíře přemostění dálnice komunikací na obec Michnovku a Pravy, který se nachází vlevo na středovém dělicím pásu ve směru jízdy na Hradec Králové. Veškerá měření budou prováděna od pomyslné roviny VBM, která je kolmá k podélné ose tělesa dálnice a dále pak od levého okraje komunikace. Měření je prováděno ve směru od Prahy na Hradec Králové.

Stopa č. 1 - jízdní stopa, která začíná 32,6 metru před rovinou VBM a 0,4 metru vlevo od levého okraje komunikace

- ve vzdálenosti 19,2 metru před rovinou VBM protíná levý okraj komunikace a přechází ve stopu smykovou

- ve vzdálenosti 11,8 metru před rovinou VBM protíná vodorovné dopravní značení podélnou čáru souvislou

- končí ve vzdálenosti 5,7 metru před rovinou VBM a 1,4 metru vpravo od levého okraje komunikace

Stopa č. 2 - smyková stopa, která začíná 5,1 metru za rovinou VBM a 4,7 metru vpravo od levého okraje komunikace

- levotočivým obloukem prochází pravým jízdním pruhem a končí 44,5 metru za rovinou VBM a 4,8 metru vpravo od levého kraje komunikace

Stopa č. 3 - smyková stopa, která začíná 6,0 metru za rovinou VBM a 4,6 metru vpravo od levého okraje komunikace

- levotočivým obloukem prochází pravým jízdním pruhem, ve vzdálenosti 39,2 metru za rovinou VBM protíná vodorovné dopravní značení podélnou čáru přerušovanou

- končí v levém jízdním pruhu ve vzdálenosti 64,4 metru za rovinou VBM a 1,9 metrů vpravo od levého okraje komunikace

- stopa se před svým koncem rozšiřuje

Stopa č. 4 - smyková stopa, která začíná 56,5 metrů za rovinou VBM a 3,2 metru vpravo od levého okraje komunikace

- končí 59,8 metru za rovinou VBM a 2,8 metru vpravo od levého okraje komunikace

Stopa č. 5 - děrcí stopa od pravého boku vozidla začínající ve vzdálenosti 61,7 metru za rovinou VBM a 3 metry vpravo od levého okraje komunikace

- pokračuje přes levý jízdní pruh, ve vzdálenosti 90,4 metru protíná vodorovné dopravní značení podélnou čáru souvislou

- ve vzdálenosti 97,3 metru za rovinou VBM protíná její levá část levý okraj komunikace a pokračuje po travnatém pásu až ke středovým svodidlům

- ve vzdálenosti 96,3 metru za rovinou VBM protíná pravý okraj děrcí stopy vodorovné dopravní značení podélnou čáru souvislou

- ve vzdálenosti 102,9 metru za rovinou VBM protíná pravý okraj děrcí stopy levý okraj komunikace a přechází na středový travnatý pás

- pokračuje podél středových kovových svodidel až do vzdálenosti 120,6 metru za rovinou VBM, kde končí

Stopa č. 6 - smyková stopa začínající ve vzdálenosti 65,1 metru za rovinou VBM a 1,8 metru vpravo od levého okraje komunikace

- končí 66,2 metru za rovinou VBM a 1,8 metru vpravo od levého okraje komunikace

Stopa č. 7 - poškozená, oděná svodidla

- poškození začíná 108,1 metru za rovinou VBM a končí 113,7 metru za rovinou VBM

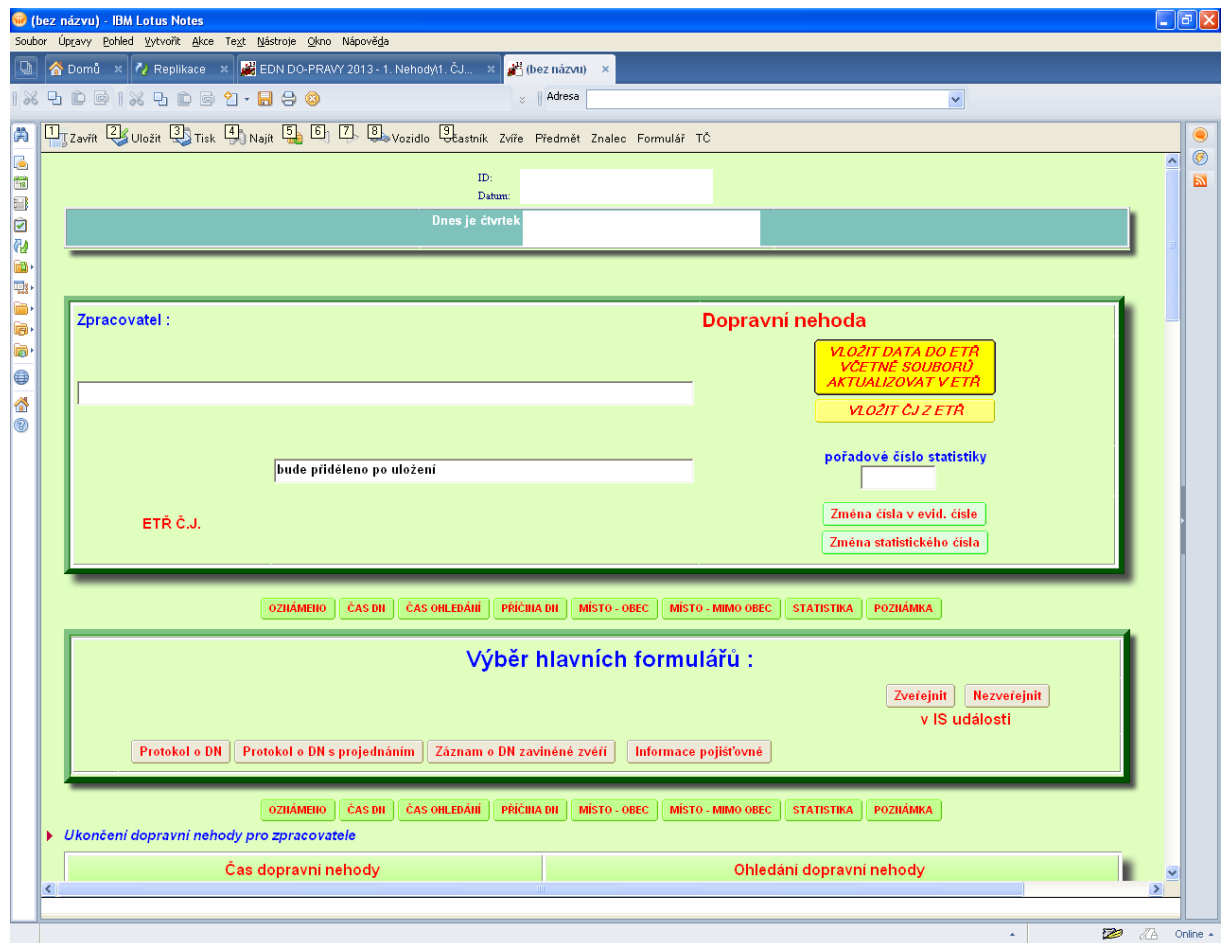
Stopa č. 8 - děrcí stopa začínající 124,9 metru za rovinou VBM a 0,8 metru vpravo od levého

	<p>okraje komunikace 4. strana protokolu o DN</p> <ul style="list-style-type: none">- stopa nejprve směřuje do středu levého jízdního pruhu, kde se láme a pokračuje mírným levotočivým obloukem až do vzdálenosti 130,4 metru za rovinou VBM, její levý okraj je ve vzdálenosti 2,2 metru vpravo od levého okraje komunikace a pravý okraj stopy je 2,7 metru vpravo od levého okraje komunikace <p>Stopa č. 9 - smyková stopa, která začíná 136,4 metru za rovinou VBM a 3,7 metru vpravo od levého okraje komunikace</p> <ul style="list-style-type: none">- končí 137,8 metru za rovinou VBM a 4,1 metru vpravo od levého okraje komunikace <p>Stopa č. 10 - havarované vozidlo Renault Scenic, RZ:</p> <ul style="list-style-type: none">- levý zadní roh (za řidičem) se nachází 140,2 metru za rovinou VBM a 3,4 metru vpravo od levého okraje komunikace- pravý přední roh vozidla se nachází ve vzdálenosti 143,3 metru za rovinou VBM a 5,9 metru vpravo od levého okraje komunikace- vozidlo je v poloze na střeše na rozhraní pravého a levého jízdního pruhu, jeho přední část směřuje šikmo vlevo do pravého jízdního pruhu <p>Stopa č. 11 - smyková stopa, která se nachází 136,2 metru za rovinou VBM a 1,6 metru vpravo od levého okraje komunikace</p>
	<p>II. Popis stop pokračování :</p> <p>Vozidlo Renault Scenic je po havarii celkově deformované a oděné, zejména pravý bok, po kterém se vozidlo smýkalo po komunikaci je na hranách dveří prodřený skrz plech, v důsledku přetočení se kolem své osy a skončení vozidla v konečném postavení na střeše je deformována střecha a poškozeno čelní sklo, na vozidlu je dále vytrženo pravé přední kolo. Dalším ohledáním místa dopravní nehody nebylo nalezeno jiných stop.</p>
	<p>III. Učiněná opatření :</p> <p>Na místě dopravní nehody provedeno: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN - pozitivní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidla, na místě vozidlo HZS, na místě vozidlo RLP, na místě vrtulník RLP, náčrtek místa dopravní nehody, návrh na zadržení ŘP, ohledání místa dopravní nehody, proveden úklid vozovky, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, ZRMV -nevysloven,</p> <p>Řidiči byl zadržen řidičský průkaz sk. B, AM, B1 čísla vydal(a) stát: ČR. Řidiči bylo vystaveno potvrzení o zadržení řidičského průkazu.</p> <p>Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.</p>

prap.
policejní inspektor

Příloha E Okna aplikace LOTUS NOTES zobrazující údajů k dopravní nehodě

Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji o čase a místu dopravní nehody



Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji vozidel

OSOBNÍ AUTOMOBIL

MATRA EVIDENCE

MATRA - ZADEJTE RZ A ÚDAJE K RIDÍČÍ

Verze lustrace: lustrace-foto

RZ (SPZ) T

RODNÉ ČÍSLO

JMÉNO T

PŘÍJMENÍ T

DATUM NAROZENÍ

HESLO SPUSTIT MATRU UKONČIT LUSTRACI LUSTROVAT

VYSÍLAČKA

Evidence	D	Z
CEO	✗	✗
CRV	✗	✗
CRR	✗	✗
PATRMV	✗	✗
PATROS	✗	✗
SIS MV	✗	✗
SIS OS	✗	✗
ENO	✗	✗
ZP	✗	✗

ODTAH LUSTRACE-BEDRUKA LUSTRACE ŠKODA JMÁ ŠKODA MEZ.POJISTKA HRAIL.POJISTKA POZHÁMKA STATISTIKA

RZ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE - OSOBNÍ AUTOMOBIL

REGISTRAČNÍ ZNAČKA P

převozní

VOZIDLO P ČR P

služební ev. číslo (B...)

STÁT P CZ

Vyplňte státní poznávací značku

Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji účastníků – řidič a vlastník vozidla v jedné osobě

The screenshot shows the Lotus Notes application window titled "řidič-vlastník". The main content area displays a form for "řidič-vlastník" (driver-owner) with the following sections:

- OSOBNÍ ÚDAJE** (Personal Data): Includes fields for "řidič-vlastník" and "osobní automobil - RENAULT MEGANE 1.6 16V SCENIC".
- MATRA EVIDENCE** (License Evidence): A sub-form titled "MATRA - ZADEJTE ÚDAJE K OSOBĚ" (License - Enter data for person) with fields for "RODNÉ ČÍSLO" (ID Number), "JMÉNO" (Name), "PŘÍJMENÍ" (Surname), and "DATUM NAROZENÍ" (Date of Birth). It also includes a "VYSÍLAČKA" (Mailbox) table and a "FOTOGRAFIE" (Photograph) section.
- Navigation Menu**: A horizontal menu with buttons for "ZRAHĚNÍ", "LUSTRACE", "POBYT-PSČ", "JINÝ POBYT", "DORUČOVACÍ ADRESA", "OP", "JINÉ DOKLADY", "ŘP", "PROF-OSV", "ZDR-POJ", "LÉK-PROH", "ZÁKOHY", "POKUTA", "ŠKODA", and "POZHIAMKA".
- STATISTIKA** (Statistics): A section with input fields for "JMÉNO", "PŘÍJMENÍ", and "ROZENÝ - ROZENÁ (pouze u změny)".

At the bottom of the window, there is a status bar with the text "Zadejte jméno" (Enter name) and an "Online" indicator.

Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji o požití alkoholických nápojů účastníky dopravní nehody

Okno aplikace Lotus Notes s titulem "Řidič-vlastník".

Podoba: Dnes je čtvrtek

Přehled úprav

Pořadí účastníka: 1-1

Žádné
 Lehké
 Těžké
 Úmrtí
 Nejistěno

Pachatel DN
 Poškozený


Alkohol
 Droga
 zadržen

Policista - obč. zam.
 Strážník
 Zam. bezp. agentury
 Žádné z uvedených
 Voják

ZPĚT

DECHOVÁ ZKOUŠKA:

Výsledek měření dechové zkoušky:



Odběr vzorku:
 krev
 moč

neprovedena
 pozitivní
 odmítnut po výzvě
 zrušit

I. MĚŘENÍ g/kg	II. MĚŘENÍ g/kg	III. MĚŘENÍ g/kg	Kalibrační protokol
1,02	1,02		
Pořadové čísla měření			
2939			

neproveden
 proveden
 proveden na PZS
 odmítnut po výzvě
 zrušit

Řidič-vlastník - se požil dechové zkoušce přístrojem DRÄGER, která byla pozitivní, celkové naměřeno 1,02 g/kg alkoholu u prvního měření - číslo měření 2939 a 1,02 g/kg alkoholu u druhého měření, odběr vzorku krve proveden

Zapsal údaje výsledku krve | Uzasnit

ZPĚT

ZPĚT

V tomto pohledu můžete zkontrolovat, kdo a kdy co měnil.

Zadejte jméno

Online

Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji účastníků – spolujedoucí

spolujedoucí - IBM Lotus Notes

Soubor Úpravy Pohled Vytvořit Akce Text Nástroje Okno Nápověda

Domů Replikace EDN DO-PRAVY 2013 - 1. Nehodý1.2.TČ spolujedoucí

Adresa

Zavřít Formulář Formulář TR HELP Kontrola Kontrola formuláře

Pořadí účastníka: 1-3

Žádné
 Pachatel DN
 Poškozený
 Alkohol
 Droga
 Polciista - obč.zam.
 Strážník
 Zam.bezp.agentury
 Žádné z uvedených
 Voják

Lehké
 Těžké
 Úmrtí
 Neznáštno

zadržén

Z P Ě T

V tomto pohledu můžete zkontrolovat, kdo a kdy co změnil.

Kontrola statistiky provedl:

Změny parametrů v čísle jednacím:

OSOBNÍ ÚDAJE
spolujedoucí
 osobní automobil - RENAULT MEGANE 1.6 16V SCENIC

MATRA **EVIDENCE**

MATRA - ZADEJTE ÚDAJE K OSOBĚ

Verze ilustrace: ilustrace-foto

RODNÉ ČÍSLO
 JMENO
 PŘÍJMENÍ

VYSÍLAČKA

Evidence	D	Z
CEO	×	×
CRB	×	×
PATROS	×	×
SIS OS	×	×
ENO	×	×
7P	×	×

FOTOGRAFIE

FOTOGRAFIE

Zadejte jméno

Online

Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji o poškozených předmětech při dopravní nehodě –
kovová svodidla

The screenshot shows the Lotus Notes application interface. The window title is "svodidlo na dálnici - IBM Lotus Notes". The menu bar includes "Soubor", "Úpravy", "Pohled", "Vytvořit", "Akce", "Text", "Nástroje", "Okno", and "Nápověda". The toolbar contains various icons for document management. The main content area displays a form with the following elements:

- Buttons: "Předcházející dokument", "Zpět do pohledu", "Další dokument".
- Fields: "Čtenář:", "ID:", "Auto:", "CR".
- Date field: "Dnes je čtvrtek".
- Section: "Přehled úprav" with "Pofadí předmětu: P-1".
- Text: "V tomto pohledu můžete zkontrolovat, kdo a kdy co změnil." and "Změny parametrů v čísle jednacím:".
- Section: "PŘEDMĚT, ŠKODA A POPIS ŠKODY".
- Text: "SVODIDLO NA DÁLNICI", "ŘSD Praha, SSÚD 14, IČO: 65993390, Pravy č. 50, PSČ 533 41, LAZNĚ BOHDANEČ, stát: ČR".
- Table with 2 columns: "BLÍŽŠÍ OZNACENÍ NAZVU PŘEDMĚTU" and values.

BLÍŽŠÍ OZNACENÍ NAZVU PŘEDMĚTU	Value
ŠKODA VE VÝŠI (uvádějte v tisícikorunách)	5,0 tis. Kč
POPIS ŠKODY	odřené a deformované
POZNÁMKA	1 dílec

Tato oblast formuláře obsahuje chráněný text.

Okno aplikace LOTUS NOTES s údaji o majiteli poškozených předmětů při dopravní nehodě – kovová svodidla

The screenshot displays the Lotus Notes application window titled "majitel (právnická osoba) ŘSD Praha, SSÚD 14 - IBM Lotus Notes". The interface shows a document with the following content:

- Header: "Předcházející dokument" and "Další dokument" with a "Zpět do pohledu" button.
- Fields: "Čtenář:" and "Autoh:" with a dropdown menu set to "CR".
- Date and Time: "Dnes je čtvrtek 24.10.2013 a svátek má: Nina (zítra - Beáta) (Týden č. 42)".
- Section: "Přehled úprav" with a sub-section "Pořadí účastníka: P-1".
- Document ID: "C.J.KRPH-59084/TC-2013-050040" and "evid. číslo: KRPH-76/DNPR-2013-VL-TC".
- Status: A checked box labeled "Poškozený".
- Text: "V tomto pohledu můžete zkontrolovat, kdo a kdy co změnil." and "Kontrola statistiky provedl:".
- Section: "Změny parametrů v čísle jednacím:".
- Section: "OSOBNÍ ÚDAJE" for "majitel (právnická osoba) svodidlo na dálnici".
- Navigation tabs: "ADRESA-PSČ", "ZÁKOHY", "SANKCE", "ŠKODA", "POZIÁMKA".
- Fields: "NÁZEV FIRMY" with value "ŘSD Praha, SSÚD 14" and "IČO FIRMY" with value "65993390".
- Footer: "Zadejte název firmy" and "Online" status.

Zdroj: autor

Příloha F Okna aplikace ETŘ zobrazující postupné vyplňování údajů k dopravní nehodě Okno aplikace ETŘ s popisem události - dopravní nehody

ETŘ 4.21

Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje [KRP] 3075457

PU: C, ZIS: [Delikt] [Lokalita] [Osoby a Firmy] [Vozidla] [Věg] [Stopy] [Pokyny] [Omezení]

Jednací Protokol Přiděleno

nastavené oprávnění (prop. Josef Steklý): plný, včetně osob a formulářů + editace deliktu, formulářů a souborů [dle postavení uživatele a stavu spisu]

Vytřídil blokovou pokoutou **Vytřídil blokovou pokoutou**

Popis třídy

FR01 BESIP - mimo alkohol a taxi [Vyber třídu](#)

PR010201

Datší rozlišení čj: []

Datum oznámení: []

Vývojové stádium: dokonany čin

Stav objasnění: objasněno přímo **Datum objasnění:** []

Článek příj: 050040 DÁLNIČNÍ ODD. PRAVY **Skupina ZÚ:** []

Článek šetř: 050040 DÁLNIČNÍ ODD. PRAVY

Škoda, prospěch: Škoda: 110000 Kč **Prospěch:** Kč

- Hrozičí škoda:** 110000 Kč **určil** odhad, vyčíslení
- Způsobená (reálná) škoda:** 110000 Kč **určil** odhad, vyčíslení
- z toho zničeno nebo poškozeno:** Kč **určil**
- Prospěch (činem nebyla současně způsobena škoda):** Kč **určil**

Datum OD-DO: []

Paragraf: §4 písm a) z č. 361/2000

Přestupek: []

Nezveřejňovat: Sestř. SKPV: Zamknout: **Označit pro zařazení do Události:**

Sledované události

Kód	Popis
Popis:	DN-nechoval(a) se ohleduplně a ukázněně, své chování nepřizpůsobil(a) zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
Opatření:	vyřídil blokovou pokoutou ve výši 2000

Okno aplikace ETŘ s údaji o místě dopravní nehody

ETŘ 4.21

Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje [KRP] 3075457

PU: C, ZIS: [Delikt] [Lokalita] [Osoby a Firmy] [Vozidla] [Věg] [Stopy] [Pokyny] [Omezení]

Jednací Protokol Přiděleno

nastavené oprávnění (prop. Josef Steklý): plný, včetně osob a formulářů + editace deliktu, formulářů a souborů [dle postavení uživatele a stavu spisu]

Místní příslušnost ODP KOLÚN Zahraniční lokalita

Okres: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Obec: dálnice č. D11 v km 59,55

Část obce: []

Ulice: []

ČP/ČO: [] **validátor** []

Poznámka: - v katastru obce Žitellice, ve směru jízdy na Prahu (souřadnice GPS -672238,437/-1047706,685)

Objekt [Vyber objekt](#)

Souřadnice **S-JTSK** Y 672075.88 X 1047670.79 **výška** 0.00 **Zobraz WGS-84 formát**

Určení souřadnice podle: - nevybráno - [propis](#)

Nejbližší adresní bod: [propis](#)

Místní příslušnost

podklad **Ortofoto** **základní mapa** **CUZK** funkce **Centrovat** **GPS do ETŘ** **Nová okno**

500 m
1000 m

Mapa zobrazující místo dopravní nehody v okolí Žitellice, s vyznačením souřadnic a okolních lokalit (Hradčany, Josefův, Malá Strana, Stará lázeň, Karlov).

Okno aplikace ETR s údaji zúčastněných vozidel při dopravní nehodě

ETR 4.21

Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje [KRPH]

PU: Čj. ZIS: << zpět Důvod přístupu změnit věc Uložit celý záznam I

Delikt Lokality Osoby a Firmy Vozidla Věci Stopy Pokyny Omezení

Jednací Protokol Přiděleno

nastavené oprávnění (prop. Josef Steklý): plný, včetně osob a formulářů + editace deliktu, formulářů a souborů [dle postavení uživatele a stavu spisu]

[2] Ulož změny Zpět bez změny Smaž vozidlo Zložit vozidlo Lustruj vozidlo

Zúčastněné
 Poškozené
 Věcná stopa
 Ostatní

Typ: Odčizené
 Zajištěné
 Nalezené
 Předmět zájmu

RZ (SFZ): [] MFZ: []
 Typ: IVECO DAILY 35 S14 V
 Barva: BILÁ
 Stav: PROVOZOVANÉ
 Č. motoru: []
 Objem motoru: 2287
 VIN: []
 Č. TP: []
 Č. OTP: []
 Rok výroby: []
 Druh-zkratka: NA
 Karoserie: SKŘÍŇOVÁ
 Celková hmotnost: 3500
 Provozovatel: subjekt: právnická osoba
 IČ: []
 název: []

Poznámka k vozidlu: []
 tato poznámka se projeví v vozidle ve všech spisech, kde je vedeno

Poznámka k vozidlu v rámci tohoto čj.: []
 tato poznámka se projeví pouze v tomto deliktu

Autor: mk315903 neposledy změněno: 17.04.2014 20:50
 Stránky na serveru vyvolány a odesílány za 0,25 s
 © Česká republika, 2014. Všechna práva vyhrazena. IČ: 266380000

Okno aplikace ETR s údaji zúčastněných osob při dopravní nehodě - podezřelý

ETR 4.21

Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje [KRPH]

PU: Čj. ZIS: << zpět Důvod přístupu změnit věc Uložit celý záznam I

Delikt Lokality Osoby a Firmy Vozidla Věci Stopy Pokyny Omezení

Jednací Protokol Přiděleno

nastavené oprávnění (prop. Josef Steklý): plný, včetně osob a formulářů + editace deliktu, formulářů a souborů [dle postavení uživatele a stavu spisu]

[1] Ulož změny Zpět bez změny Smaž osobu Zložit osobu Lustruj osobu rejstřík trestů (EKRT) Lustruj v ETR

osoba je ztotožněna v ETR

Subjekt: Osoba Právnická os. (firma)

Zesnulá osoba

Neznámý pachatel
 Oznamovatel
 Svědek
 Poškozený
 Podezřelý
 Pohřešovaný
 Mrtvola
 Hledaný
 Policista
 Ostatní
 Obviněný
 Obžalovaný
 Pachatel
 Omezen na svobodu

Titul před jménem: [] Titul za jménem: []
 Jméno: []
 Příjmení: []
 Pod příjmením: []
 Datum narození (nebo celé RC): []
 Koncovka RČ: [] pohlaví: Muž
 Místo nar.: []
 Okres nar.: []
 Věková skupina: dospělý (18 -)
 Státní příslušnost: Česká republika
 Doklad: []
 vydal kdo: []
 vydal kdy: []
 Stav: []

Zjistit předběžná opatření
 Prolomeno bankovní tajemství: ne ano

Rozšiřující informace k osobě - atributy dostupné všem uživatelům dostupné pouze zpracovatelům spisu

atribut	hodnota	platný od	platný do	poznámka
Bydliště				
Okres:	Nevyplněno			
Obec:	[]			
Část obce:	[]			
Ulice:	[]			
Č. popisné:	[]			
Současný pobyt				
Okres:	Nevyplněno			
Obec:	[]			
Část obce:	[]			
Ulice:	[]			
Č. popisné:	[]			
Doručovací adresa				
Adresa:	[]			
Mobilní telefon:	[]			
Telefon:	[]			
Fax:	[]			
Datová schr.:	[]	ověřeno dne: []		

Okno aplikace ETR s údaji zúčastněných právnických osob při dopravní nehodě - poškozený

ETR 4.21

Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje [KRP]H

PU Čj ZIS: << zpět Důvod přístupu změnit vše Uložit celý záznam !

Detail Lokality Osoby a Firmy Vozidla Věci Stopy Pokyny Omezení

Jednací Protokol Přiděleno

nastavené oprávnění (prop. Josef Šteklý): plný, včetně osob a formulářů + editace deliktů, formulářů a souborů [dle postavení uživatele a stavu spisu]

Ulož změny Zpět bez změny Smaž osobu Ztotožni osobu **Lustruj v ETR**

firma je ztotožněna v ETR

Subjekt: Osoba Právnická os. (firma)

IČ: 65993390

Název: RSD CR Praha, SSÚD 14

Cíť firma: validátor

Typ: Oznamovatel Poškozený Podezřelý Ostatní Obviněný Obžalovaný Pechatel

Prolomeno bankovní tajemstvím: ne ano

Rozšiřující informace k firmě - atributy dostupné všem uživatelům dostupné pouze zpracovatelům spisu

atribut	hodnota	platný od	platný do	poznámka
Sídlo				
Okres:	Nevyplněno			
Obec:	PRAVY			
Část obce:				
Ulice:				
Č. popisné:	50			
Č. orientační:				
PSČ:				
Stát:				
Telefon:				
Další sídlo				
Okres:	Nevyplněno			
Obec:				
Část obce:				
Ulice:				
Č. popisné:				
Č. orientační:				
PSČ:				
Stát:				
Telefon:				
Doručovací adresa				
Adresa:				
Mobilní telefon:				
Telefon:				
Fax:				
Dotová schr.:			ověřeno dne:	

Poznámka k osobě:

tato poznámka se projeví u osoby ve všech spisech, kde je vedena

Zdroj: foto auto