

11.2.2019

Ujetí viníka z místa nehody

Základní statistické ukazatele



Obsah

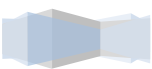
1. Úvod	4
1.1 Národní databáze	4
1.2 Hlubková analýza dopravních nehod	4
1.3 Ujetí od dopravní nehody - legislativa.....	5
2. Základní fakta	6
3. Vývoj dopravních nehod a jejich následků	7
3.1 Nehody	7
3.1 Usmrcení.....	8
3.1.1 Relativní vývoj.....	9
3.1.2 Podíl usmrcených	10
3.1.3 Závažnost nehod.....	11
3.2. Zranění.....	12
4. Příčiny	13
4.1 Nehody	13
4.2 Usmrcení.....	14
4.3 Těžce zranění	15
4.4 Lehce zranění.....	16
5. Krajské srovnání.....	17
5.1 Nehody	17
5.2 Usmrcení.....	19
5.3 Těžce zranění	21
5.4 Lehce zranění.....	23
6. Měsíční vývoj.....	25
6.1 Nehody	25
6.2 Usmrcení.....	27
6.3 Těžce zranění	29
6.4 Lehce zranění.....	31
7. Kategorie usmrcených osob	33
8. Mapové podklady fatálních následků nehod, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018	35
9. Hlubková analýza dopravních nehod	36
Použité zdroje.....	37



Ujetí viníka z místa nehody

Základní statistické ukazatele

BESIP – Ministerstvo dopravy / CDV



1. Úvod

Dokument má za cíl vytvořit formou komentovaných grafů základní materiál oddělení BESIP týkající se národních statistik dopravních nehod, kdy viník z místa nehody ujel, a jejich následků, především z oblasti osob usmrčených a zraněných.

1.1 Národní databáze

Pro potřeby tohoto dokumentu byly použity jako zdroj dat statistiky dopravní nehodovosti a jejich následků Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (ŘSDP PP ČR).



1.2 Hlubková analýza dopravních nehod

Hlubková analýza dopravních nehod v silničním provozu

[4] (dále jen „HADN“) je moderním nástrojem sloužícím k detailnímu poznání mechanismu vzniku nehod i celého jejího průběhu a následků. Podrobná analýza dat, získaná při šetření dopravních nehod, probíhá nezávisle na údajích o nehodách shromažďovaných Policií ČR a jejich statistických výstupech. Podstatou činnosti HADN je zjišťování příčin dopravních nehod a jejich prevence, nikoliv stanovení sankcí či viníka nehody. HADN tak poskytuje nový pohled na příčiny vzniku nehody a může sloužit jako velmi důležité doplnění policejních statistik, které posuzuje příčiny nehod pouze na základě právního zhodnocení jejich zavinění.



Data z HADN přináší komplexní pohled na veškeré faktory, které s konkrétní nehodou souvisejí. Rovněž slouží ke zjištění a následné analýze charakteristik vedoucích k jejímu vzniku, ovlivňujících její průběh a následky. **Analýza je zaměřena na výzkum z hlediska dopravní infrastruktury, automobilové techniky i psychologického a zdravotního stavu účastníků.**

V každém grafu je uvedena informace o zdroji vstupních dat.



1.3 Ujetí od dopravní nehody - legislativa

Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se fyzická **osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při dopravní nehodě:**

1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) **neprodleně nezastaví vozidlo,**
2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) **nehlásí dopravní nehodu policistovi,**
3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) **neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo**
4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) **nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,**

Za toto jednání je ve správním řízení uložena pokuta 2 500 – 5 000 Kč, v bodovém hodnocení řidičů je za jednání podle bodů 1., resp. 4. zaevidováno 7 bodů. Zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v délce 1 – 6 měsíců je uložen osobě, která spáchá tento přestupek 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích. [2]



2. Základní fakta

Z pohledu následků dopravní nehodovosti je tento dokument zaměřen na osoby usmrcené a zraněné, kdy viník z místa nehody ujel.

Základní poznatky statistických ukazatelů, kdy viník z místa nehody ujel:

- **v roce 2018 bylo evidováno 17 872 těchto nehod (o 316 více než v předchozím roce, tj. + 1,8 %), tzn., že přibližně od každé 6. nehody viník ujel, v roce 2018 byl podíl těchto nehod historicky nejvyšší!!!**
- **v roce 2018 bylo usmrceno 10 osob, tj. o 3 více než v předchozím roce!**
- **nejméně osob bylo zraněno v roce 2018** (659, 2,4% podíl na všech zraněných)
- přibližně v 9. případech z 10. byl v roce 2018 hlavní příčinou nehod, kdy viník z místa nehody ujel, nesprávný způsob jízdy (92 % případů)
- **šest osob bylo usmrceno v případech, kdy viník z místa nehody ujel v důsledku nesprávného způsobu jízdy**, další 4 pak v důsledku nepřiměřené rychlosti
- **polovina (49 %, 22 osob) osob byla těžce zraněna v případech, kdy viník z místa nehody ujel, v důsledku nesprávného způsobu jízdy**, dalších 16 osob (35 %) pak v důsledku nedání přednosti v jízdě, 4 osoby v důsledku nepřiměřené rychlosti a 3 v důsledku nesprávného předjíždění
- **nejvíce nehod, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Hlavním městě Praze (4 295)**, naopak nejméně v Plzeňském kraji (460)
- **nejvyšší podíl nehod, kdy viník z místa nehody ujel, na všech nehodách v roce 2018 byl evidován v Jihočeském kraji (21,4 %)**, naopak nejnižší v Plzeňském kraji (12,5 %)
- **nejvíce usmrcených osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Olomouckém kraji (4)**, 3 osoby byly usmrceny ve Středočeském, 2 v Pardubickém a 1 osoba v Jihomoravském kraji
- **nejvíce těžce zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Hl. m. Praze, Ústeckém, Jihomoravském a Zlínském kraji (shodně 6)**, ve Zlínském kraji byl evidován nejvyšší nárůst (+ 5) těžce zraněných osob
- **nejvyšší podíl těžce zraněných, kdy viník z místa nehody ujel, na všech těžce zraněných v roce 2018 byl evidován v Libereckém kraji (5,3 %)**, přibližně od každé 19. nehody při níž byla těžce zraněná osoba viník v uvedeném kraji ujel
- **nejvíce lehce zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Hl. m. Praze (143)**, nejméně (9) na Vysočině
- **nejvyšší podíl lehce zraněných, kdy viník z místa nehody ujel, na všech lehce zraněných v roce 2018 byl evidován v Hl. m. Praze (6,6 %)**, přibližně od každé 15. nehody při níž byla lehce zraněná osoba viník v Hl. m. Praze ujel



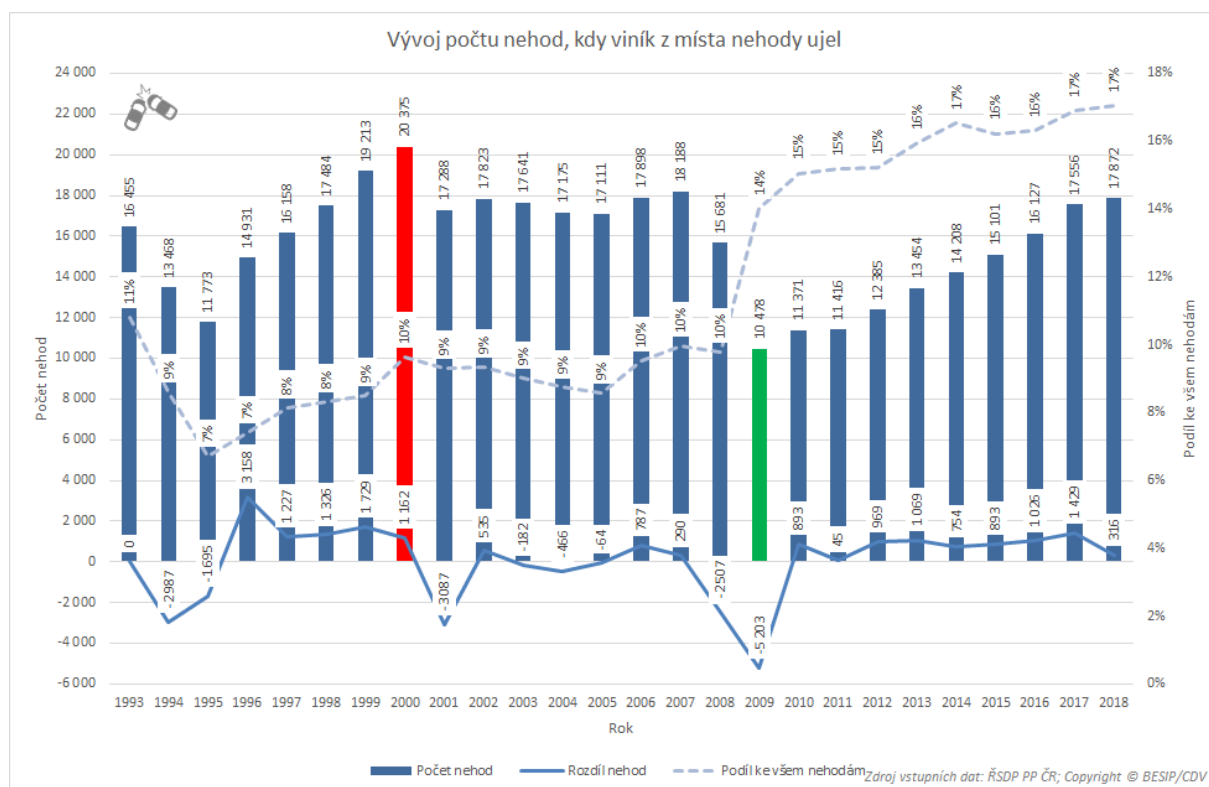
3. Vývoj dopravních nehod a jejich následků

Vývoj dopravních nehod, usmrcených a zraněných osob je zřejmý z uvedené tabulky.

Ujetí viníka z místa nehody														
Rok	1993	1994	1995	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Celkem	Meziročně
Nehod	16 455	13 468	11 773	11 371	11 416	12 385	13 454	14 208	15 101	16 127	17 556	17 872	408 630	316 1,8%
Usmrceno	28	23	23	8	8	13	17	10	14	10	7	10	520	3 42,9%
Zraněno	1 239	1 128	1 219	862	811	822	815	784	780	693	693	659	25 628	-34 -4,9%

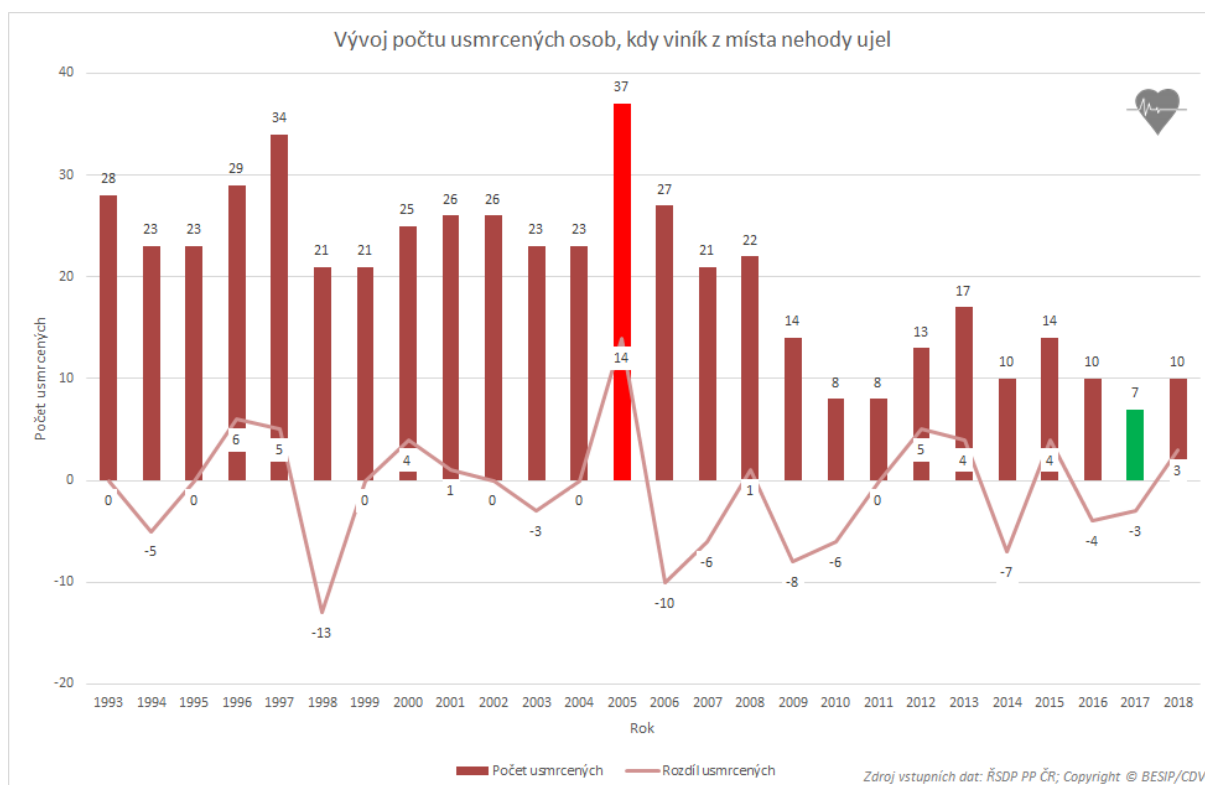
3.1 Nehody

Vývoj dopravních nehod, kdy viník z místa nehody ujel, je zřejmý z grafu. Nejvíce jich bylo evidováno v roce 2000 (20 375), naopak nejméně v roce 2009 (10 478). V roce 2018 bylo evidováno 17 872 těchto nehod (o 316 více než v předchozím roce, tj. + 1,8 %), tzn., že **přibližně od každé 6. nehody viník ujel, v roce 2018 byl podíl těchto nehod historicky nejvyšší!!!** Pozn. v roce 2009 došlo ke změně právní úpravy ve smyslu povinnosti hlášení nehod.



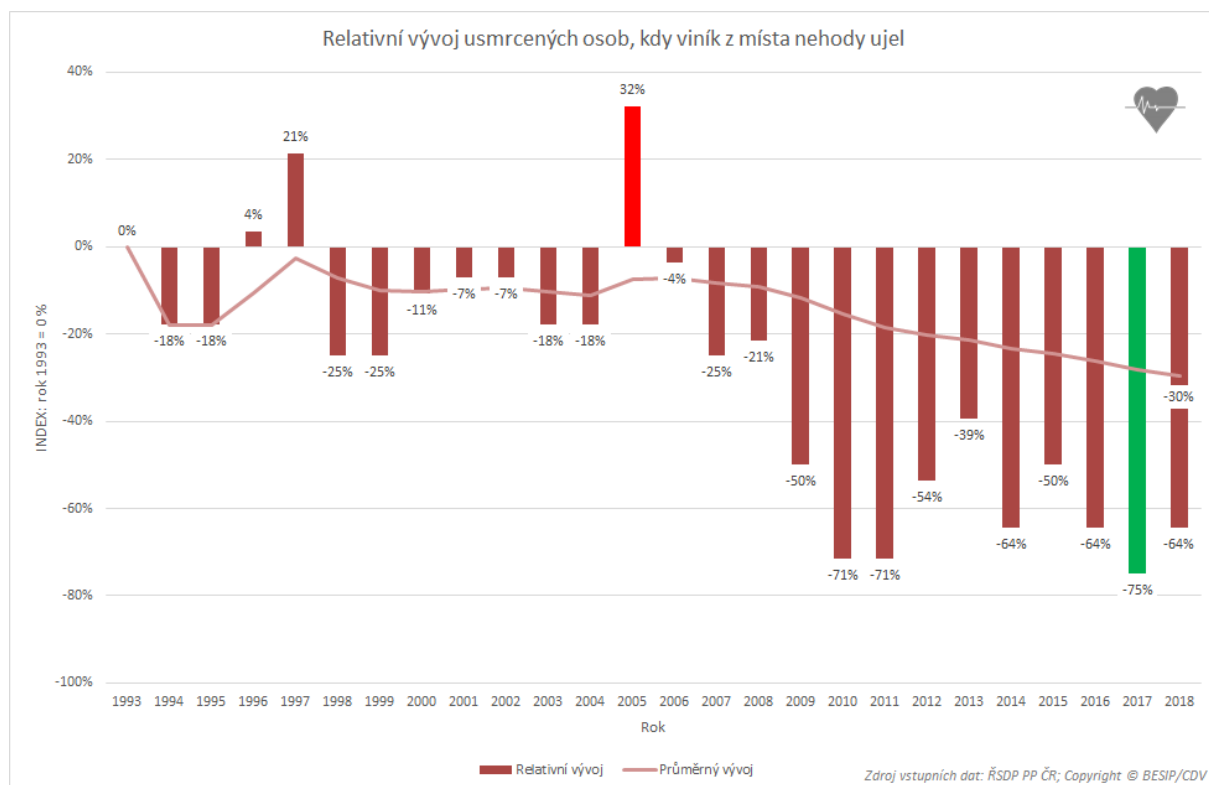
3.1 Usmrcení

Vývoj počtu usmrcených osob, kdy viník z místa nehody ujel, je zřejmý z grafu. Nejtragičtější, z tohoto pohledu, byl rok 2005, kdy bylo usmrceno 37 osob, naopak nejméně osob bylo usmrceno v roce 2017 usmrceno 7 osob, **v roce 2018 bylo usmrceno 10 osob, tj. o 3 více než v předchozím roce!**



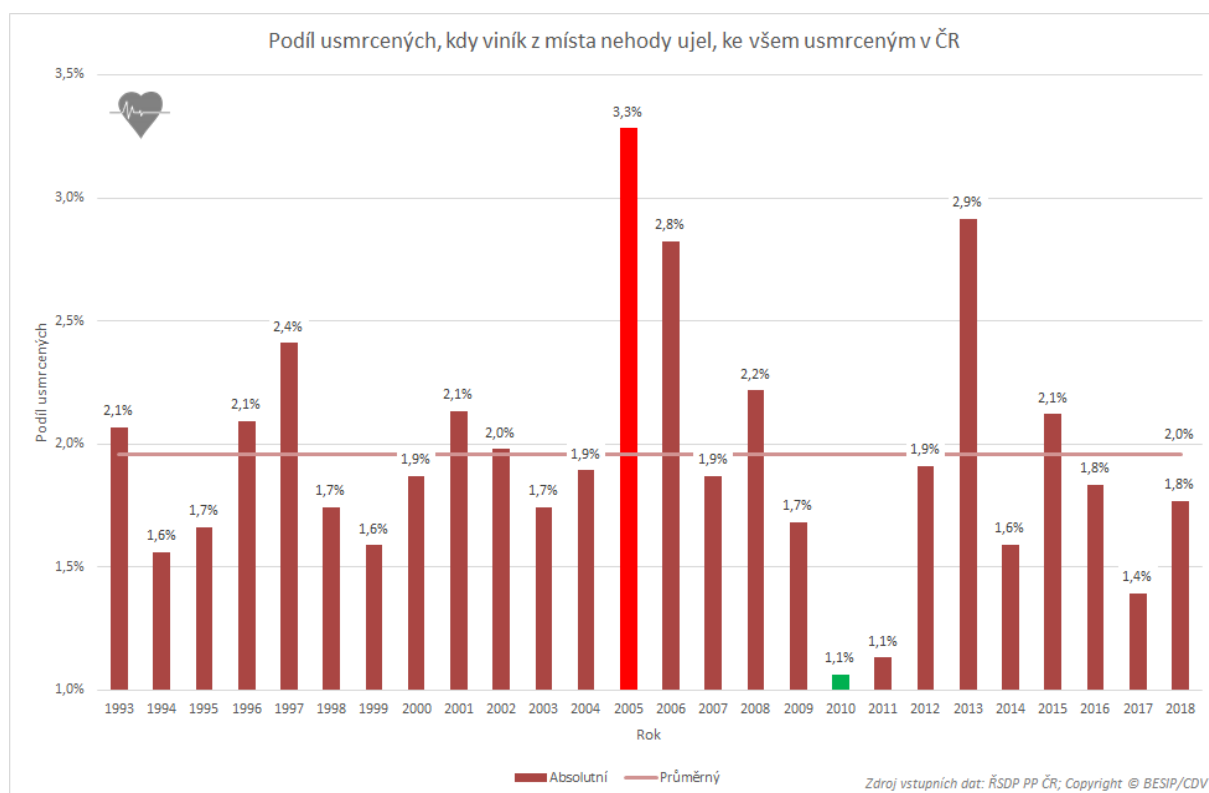
3.1.1 Relativní vývoj

Větší přehled získáme, podíváme-li se na relativní ukazatele. Nejméně usmrcených osob, kdy viník z místa nehody ujel, byl zaznamenán v roce 2017, vůči roku 1993 o 75 %. **V celém období byl zaznamenán průměrný pokles usmrcených, kdy viník z místa nehody ujel, o 30 %** (pozn. v uvedeném období byl zaznamenán průměrný pokles **všech** usmrcených osob o 25 %, tzn., že **v oblasti usmrcených osob, kdy viník z místa nehody ujel, je dosaženo 1,2x „lepšího výsledku“**).



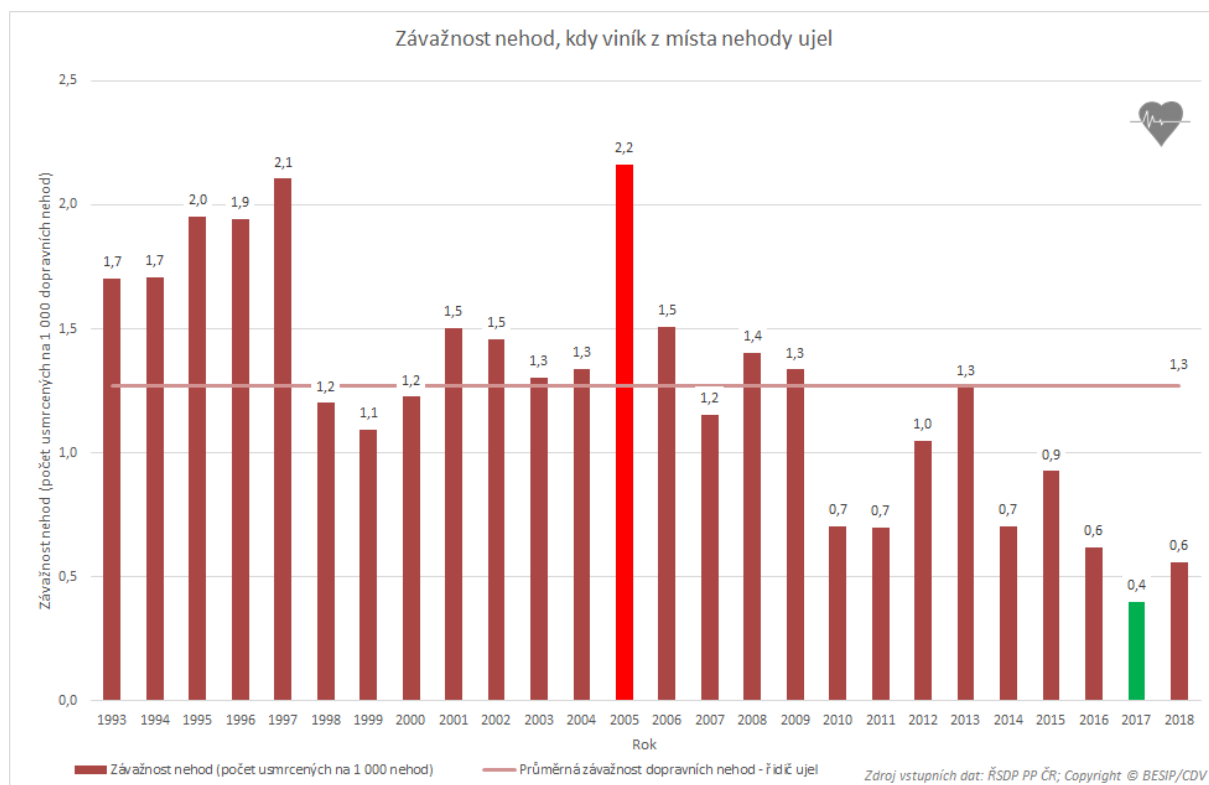
3.1.2 Podíl usmrcených

Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993 – 2018 činil podíl usmrcených, kdy viník z místa nehody ujel, 2,0 %, což znamená, že každá 50. usmrcená osoba byla usmrcena právě v případech, kdy viník z místa nehody ujel. V roce 2005 byl podíl usmrcených, kdy viník z místa nehody ujel nejvyšší (3,3 %, tzn. přibližně každá 30. usmrcená osoba byla usmrcena, když viník z místa nehody ujel), naopak v roce 2010 nejnižší (1,1 %). V roce 2018 činil podíl usmrcených, kdy viník z místa nehody ujel 1,8 %, přibližně každá 56. usmrcená osoba byla usmrcena, když viník z místa nehody ujel.



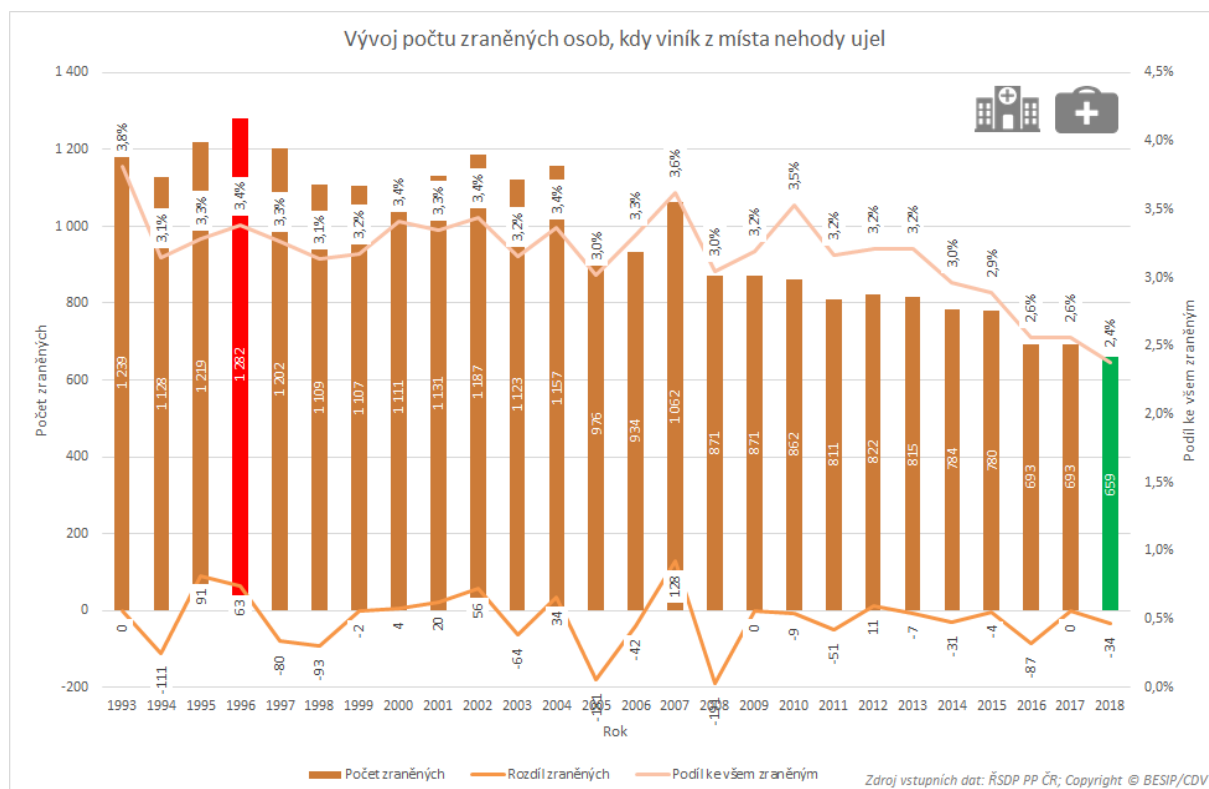
3.1.3 Závažnost nehod

Celková závažnost dopravních nehod v roce 2018 činila 5,4 usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod. **Závažnost dopravních nehod, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 činila 0,6 usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod.** Vůbec nejvyšší závažnost vykazovaly tyto dopravní nehody v roce **2005** (2,2 usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod), **naopak nejnižší v roce 2017** („pouze“ 0,4 usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod).



3.2. Zranění

Vývoj počtu zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, je zřejmý z grafu. Nejtragičtější, z tohoto pohledu, byl rok 1996, kdy bylo zraněno 1 282 osob, naopak **nejméně osob bylo zraněno v roce 2018** (659, 2,4% podíl na všech zraněných). **Zranění při nehodách, kdy viník z místa nehody ujel, se na všech zraněných dlouhodobě podílejí v průměru 3,2 %**, tzn., že každá 31. osoba byla zraněná, když viník z místa nehody ujel.



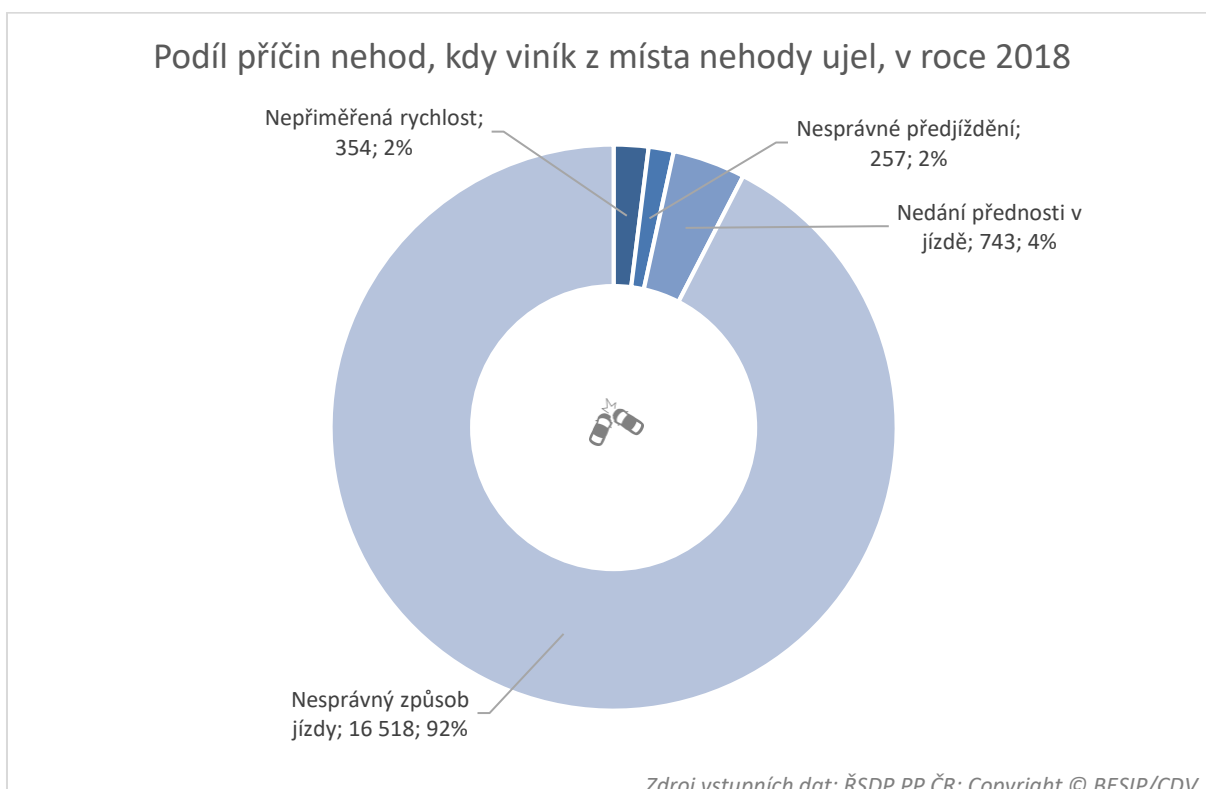
4. Příčiny

Příčiny dopravních nehod, usmrcených, těžce a lehce zraněných osob v případech, kdy viník nehody ujel, jsou zřejmé z uvedené tabulky.

Ujetí viníka z místa nehody; příčiny; 2018	nehod			usmrcení			těžce zranění			lehce zranění		
	počet	meziročně		počet	meziročně		počet	meziročně		počet	meziročně	
Nepřiměřená rychlost	354	-56	-14%	4	4		4	2	100%	11	-13	-54%
Nesprávné předjíždění	257	-3	-1%	0	-2	-100%	3	-2	-40%	53	-1	-2%
Nedání přednosti v jízdě	743	16	2%	0	-1	-100%	16	-1	-6%	263	4	2%
Nesprávný způsob jízdy	16 518	361	2%	6	2	50%	22	3	16%	287	-26	-8%
Technická závada	0	-2	-100%	0	0		0	0		0	0	
celkem	17 872	316	2%	10	3	43%	45	2	5%	614	-36	-6%

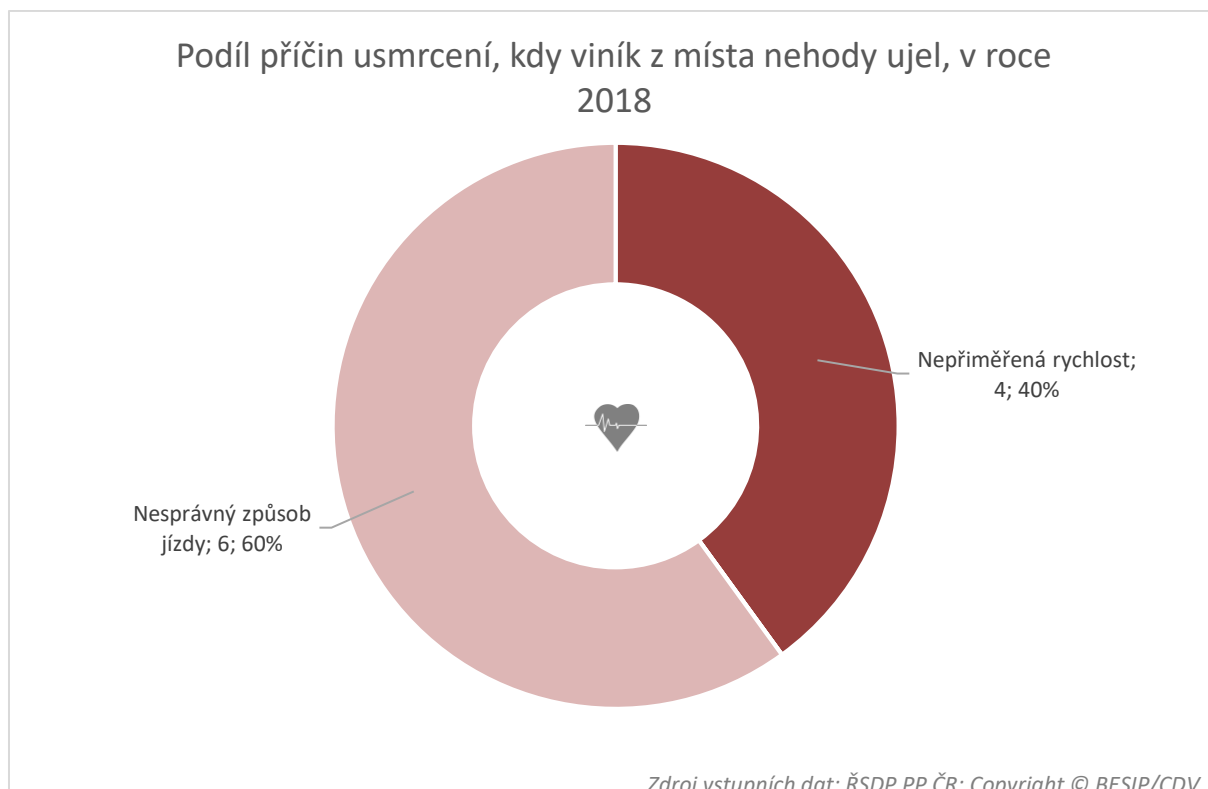
4.1 Nehody

Přibližně v 9. případech z 10. byl v roce 2018 hlavní příčinou nehod, kdy viník z místa nehody ujel, nesprávný způsob jízdy (92 % případů). Následovalo nedání přednosti v jízdě (4 %), nepřiměřená rychlost (2 %), nesprávné předjíždění (2 %) a v jednom případě hrál roli i alkohol.



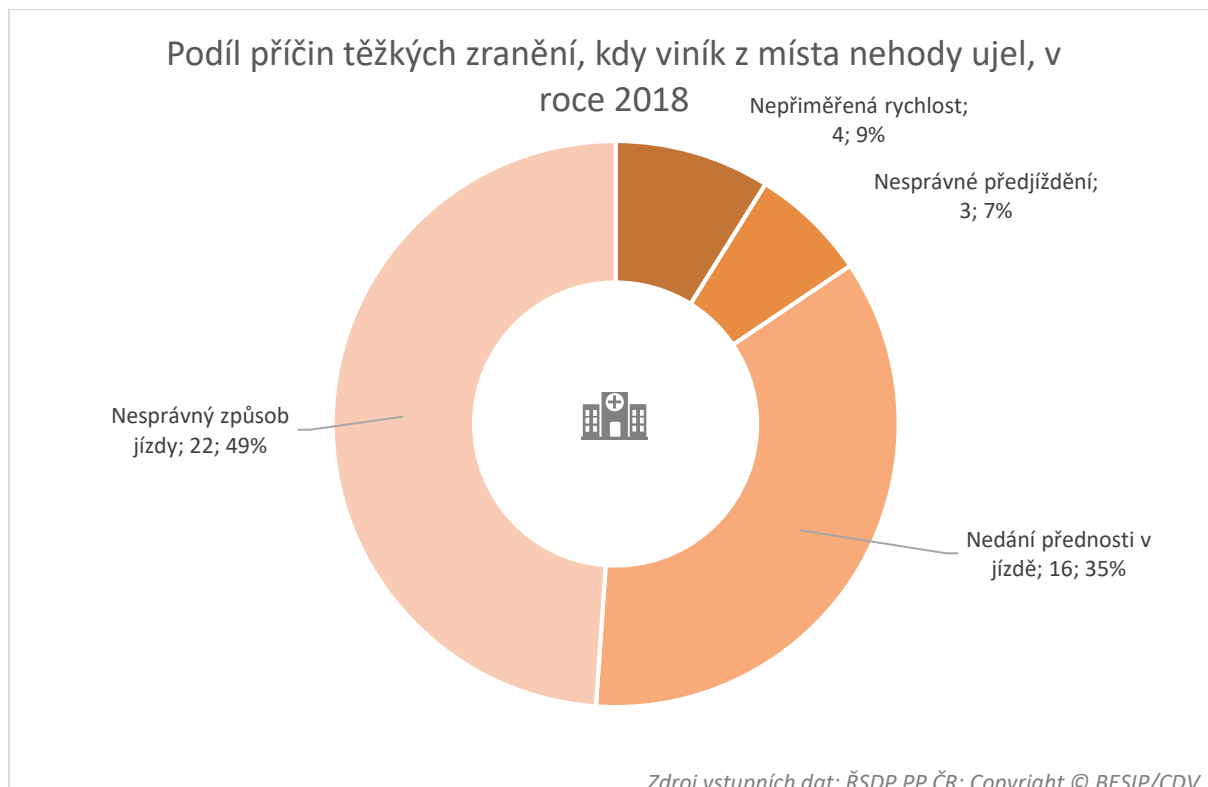
4.2 Usmrcení

Šest osob bylo usmrceno v případech, kdy viník z místa nehody ujel v důsledku nesprávného způsobu jízdy, další 4 pak v důsledku nepřiměřené rychlosti.



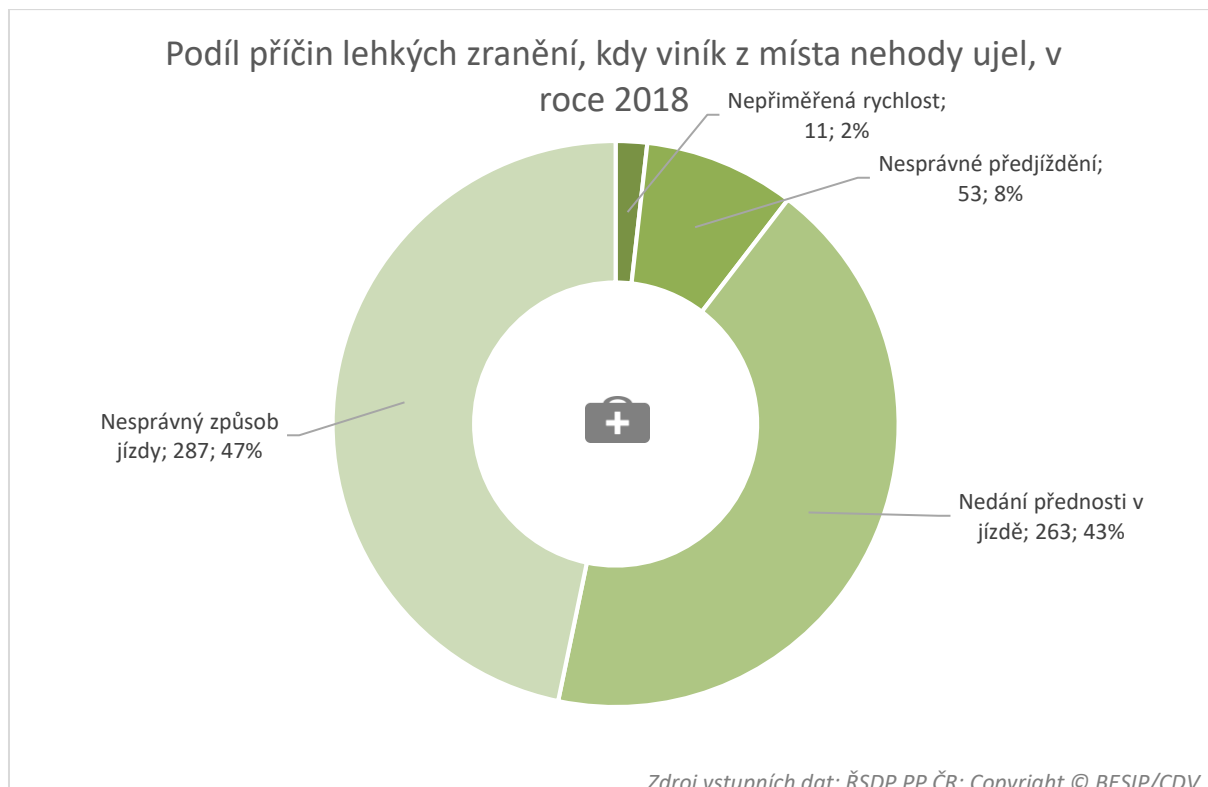
4.3 Těžce zranění

Polovina (49 %, 22 osob) osob byla těžce zraněna v případech, kdy viník z místa nehody ujel, v důsledku nesprávného způsobu jízdy, dalších 16 osob (35 %) pak v důsledku nedání přednosti v jízdě, 4 osoby v důsledku nepřiměřené rychlosti a 3 v důsledku nesprávného předjíždění.



4.4 Lehce zranění

Téměř polovina (47 %, 287 osob) osob byla lehce zraněna v případech, kdy viník z místa nehody ujel, v důsledku nesprávného způsobu jízdy, dalších 263 osob (43 %) pak v důsledku nedání přednosti v jízdě, 53 osob v důsledku nesprávného předjíždění a 11 osob v důsledku nepřiměřené rychlosti.



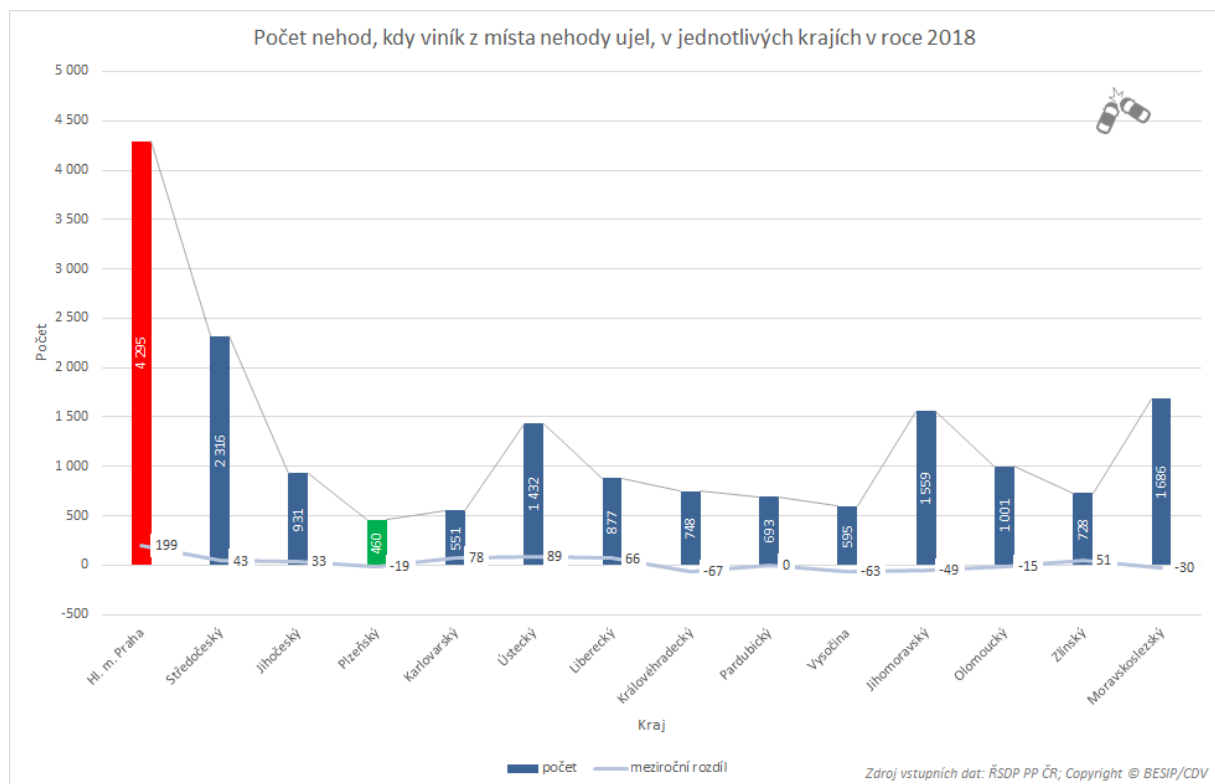
5. Krajské srovnání

Krajské srovnání dopravních nehod, usmrcených, těžce a lehce zraněných osob v případech, kdy viník nehody ujel, je zřejmé z uvedené tabulky.

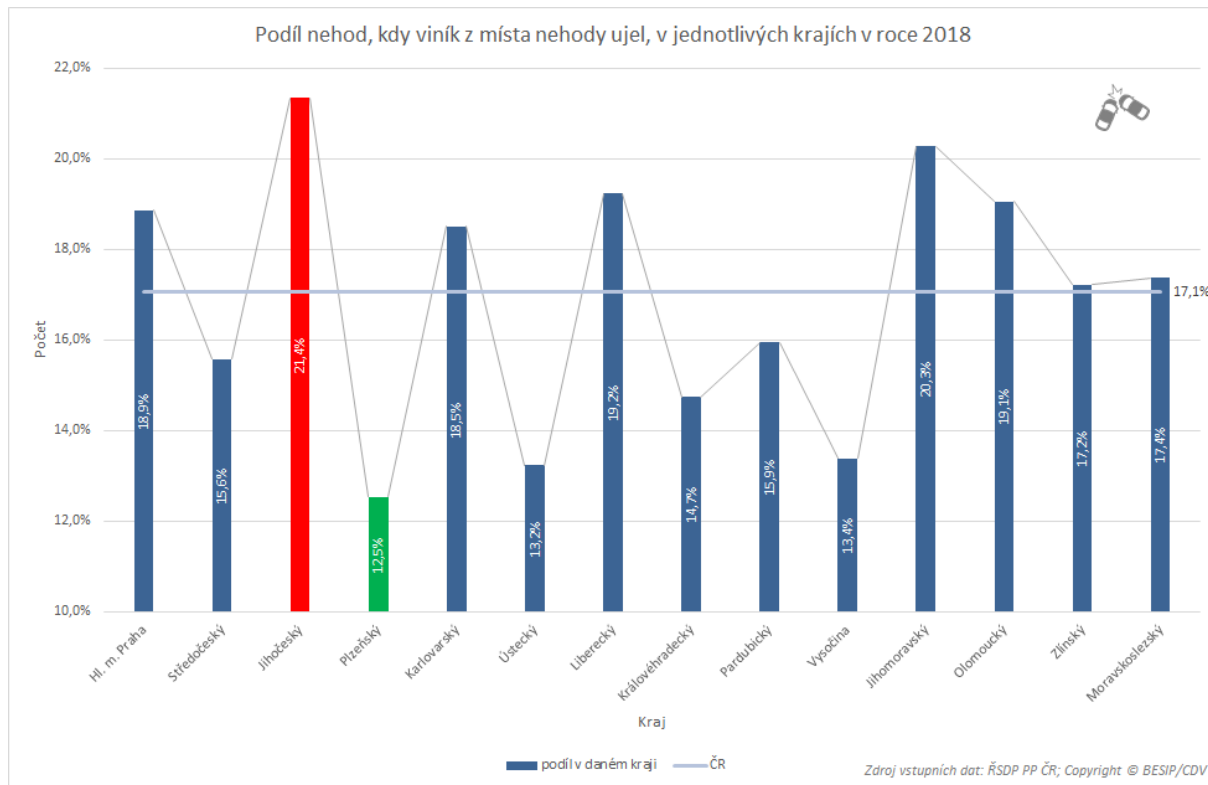
Ujetí viníka z místa nehody; kraje; 2018	nehod			usmrcení		těžce zranění		lehce zranění			
	počet	meziročně	%	počet	meziročně	počet	meziročně	počet	meziročně	%	
Hl. m. Praha	4 295	199	5%	0	0	6	4	200%	143	1	1%
Středočeský	2 316	43	2%	3	3	1	-8	-89%	68	11	19%
Jihočeský	931	33	4%	0	-1	3	1	50%	27	0	0%
Plzeňský	460	-19	-4%	0	0	2	0	0%	27	-4	-13%
Karlovarský	551	78	16%	0	0	1	0	0%	14	7	100%
Ústecký	1 432	89	7%	0	-2	6	3	100%	29	-17	-37%
Liberecký	877	66	8%	0	-1	5	3	150%	28	5	22%
Královéhradecký	748	-67	-8%	0	-2	1	-2	-67%	19	-13	-41%
Pardubický	693	0	0%	2	2	3	0	0%	29	-5	-15%
Vysočina	595	-63	-10%	0	0	1	-1	-50%	9	-14	-61%
Jihomoravský	1 559	-49	-3%	1	1	6	2	50%	55	-27	-33%
Olomoucký	1 001	-15	-1%	4	4	0	-3	-100%	50	1	2%
Zlínský	728	51	8%	0	-1	6	5	500%	48	12	33%
Moravskoslezský	1 686	-30	-2%	0	0	4	-2	-33%	68	7	11%
Celkem	17 872	316	2%	10	3	45	2	5%	614	-36	-6%

5.1 Nehody

Nejvíce nehod, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Hlavním městě Praze (4 295), naopak nejméně v Plzeňském kraji (460).

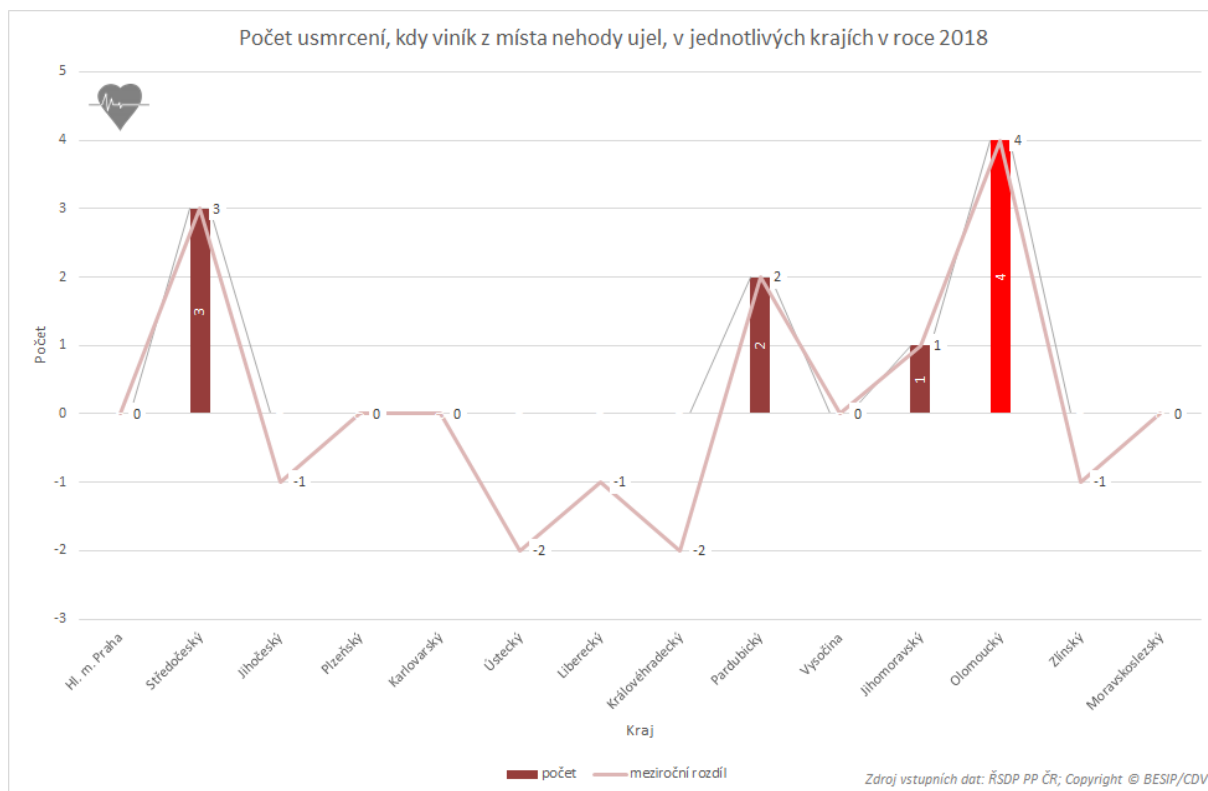


Nejvyšší podíl nehod, kdy viník z místa nehody ujel, na všech nehodách v roce 2018 byl evidován v Jihočeském kraji (21,4 %), naopak nejnižší v Plzeňském kraji (12,5 %).



5.2 Usmrcení

Nejvíce usmrčených osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Olomouckém kraji (4), 3 osoby byly usmrčeny ve Středočeském, 2 v Pardubickém a 1 osoba v Jihomoravském kraji.

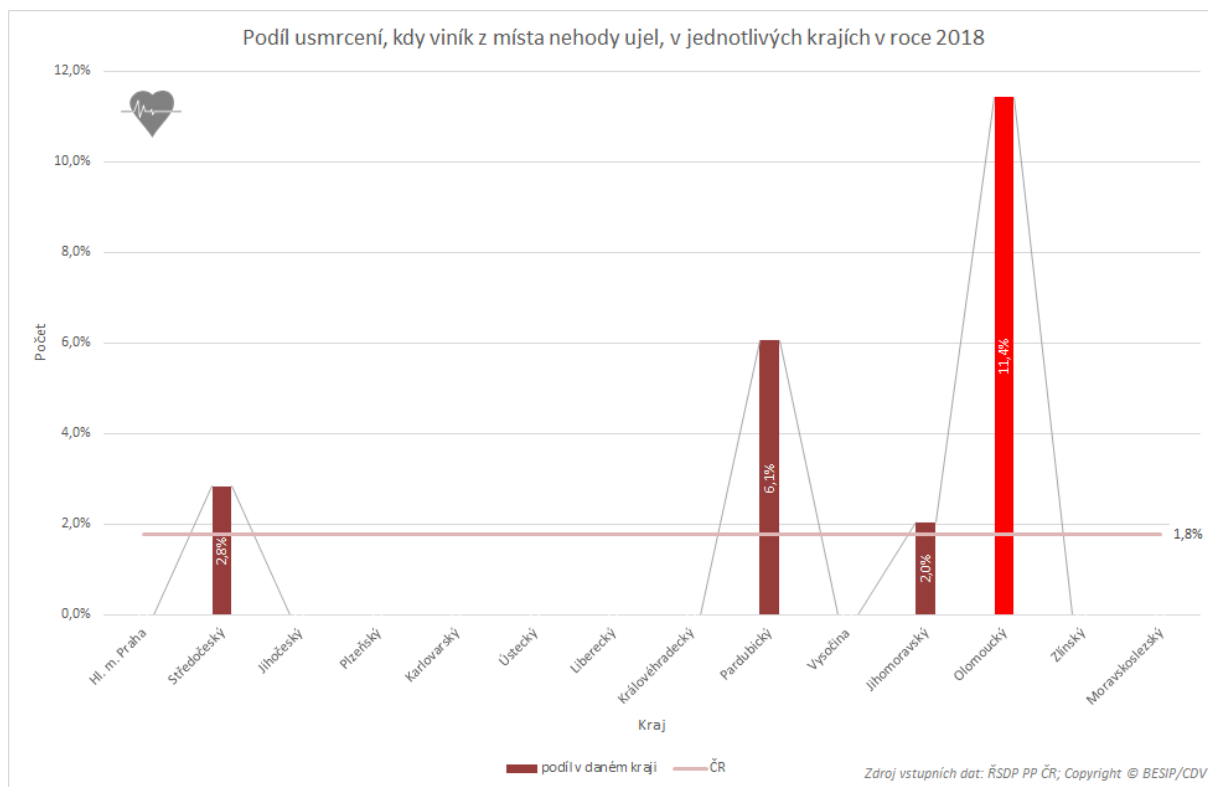


Ujetí viníka z místa nehody

Základní statistické ukazatele

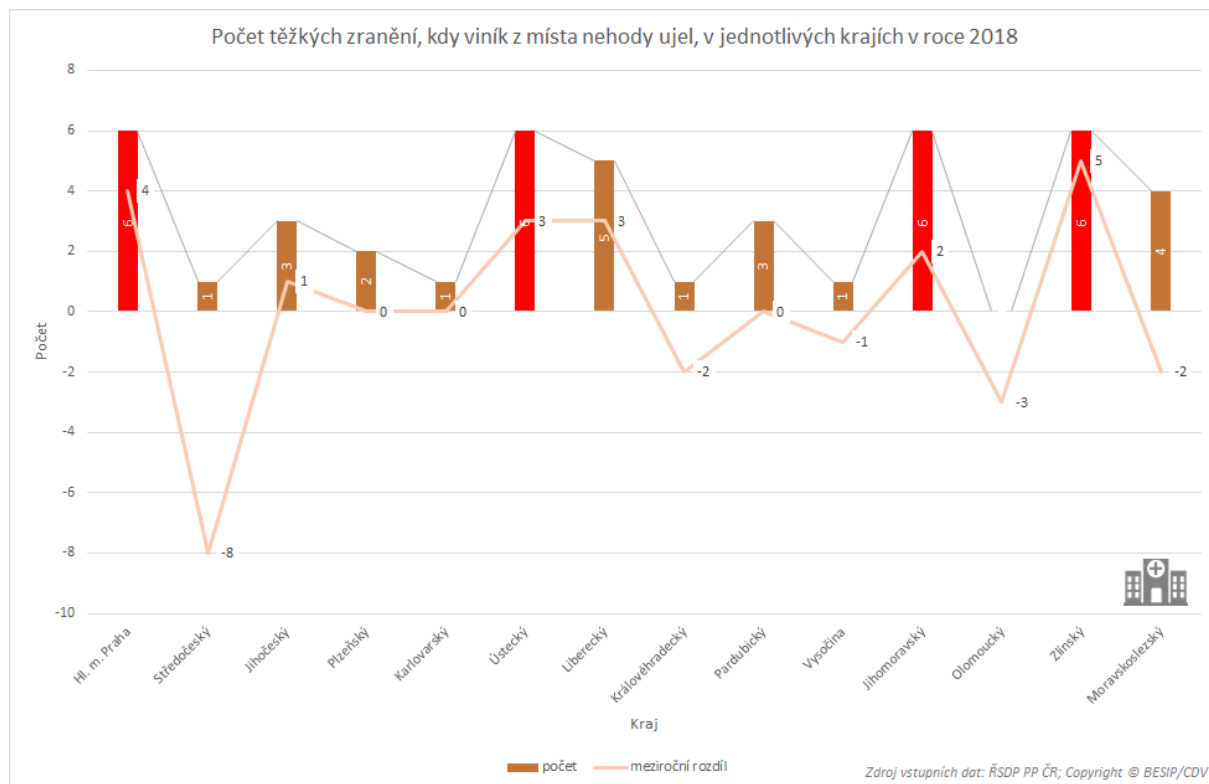
BESIP – Ministerstvo dopravy / CDV

Nejvyšší podíl usmrcených, kdy viník z místa nehody ujel, na všech usmrcených v roce 2018 byl evidován v Olomouckém kraji (11,4 %), přibližně od každé 9. nehody při níž byla usmrcená osoba viník v uvedeném kraji ujel.

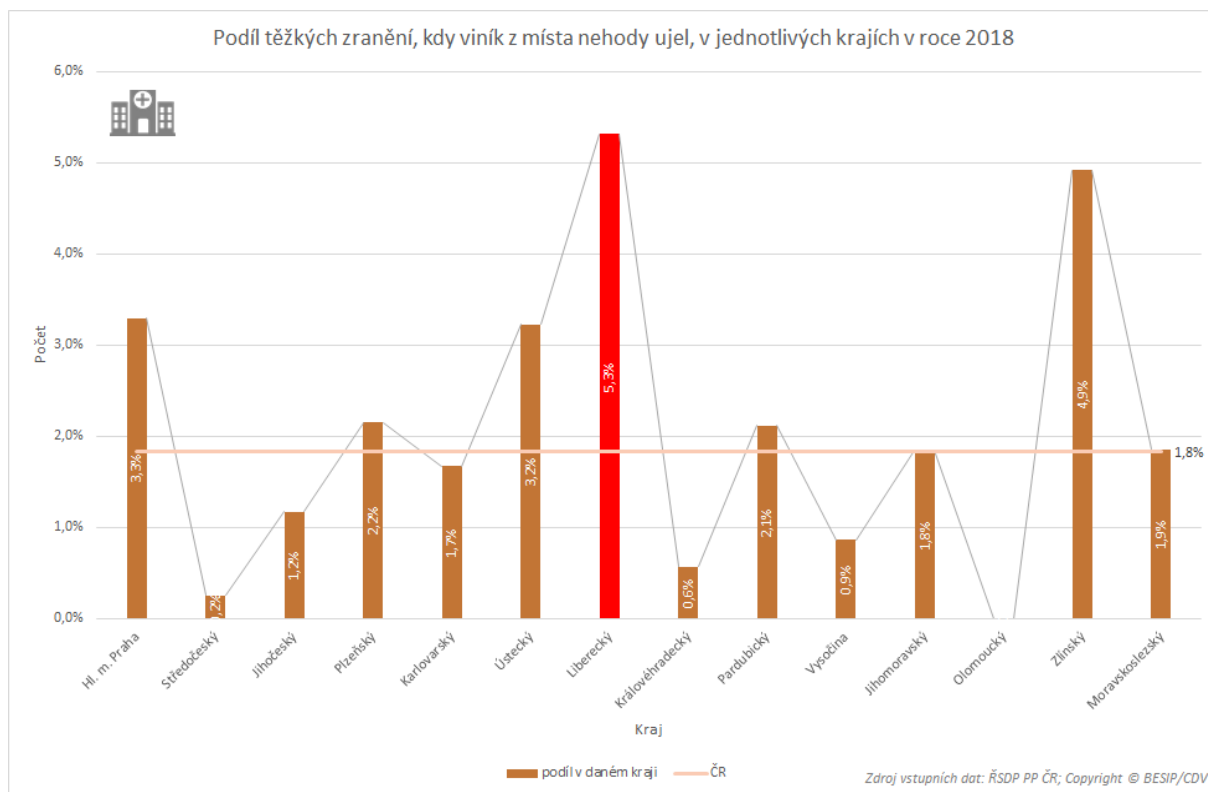


5.3 Těžce zranění

Nejvíce těžce zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Hl. m. Praze, Ústeckém, Jihomoravském a Zlínském kraji (shodně 6), ve Zlínském kraji byl evidován nejvyšší nárůst (+ 5) těžce zraněných osob.

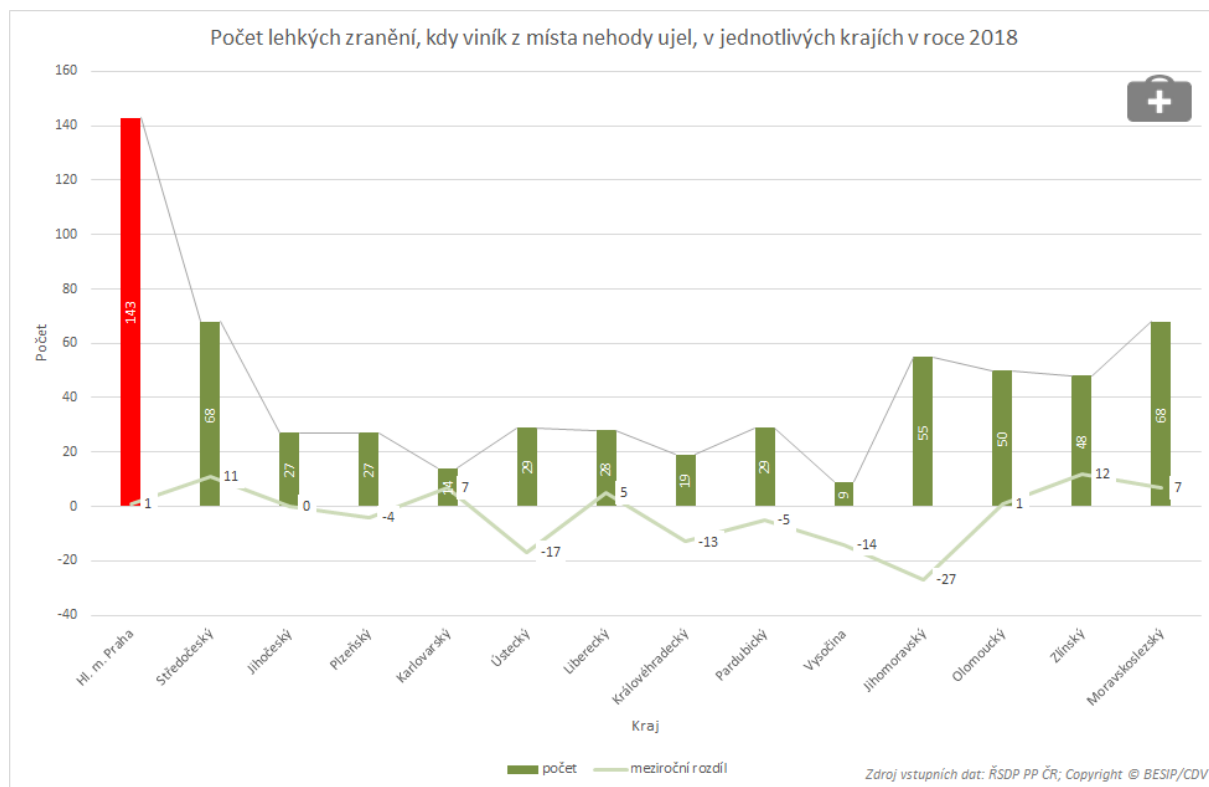


Nejvyšší podíl těžce zraněných, kdy viník z místa nehody ujel, na všech těžce zraněných v roce 2018 byl evidován v Libereckém kraji (5,3 %), přibližně od každé 19. nehody, při níž byla těžce zraněná osoba, viník v uvedeném kraji ujel.

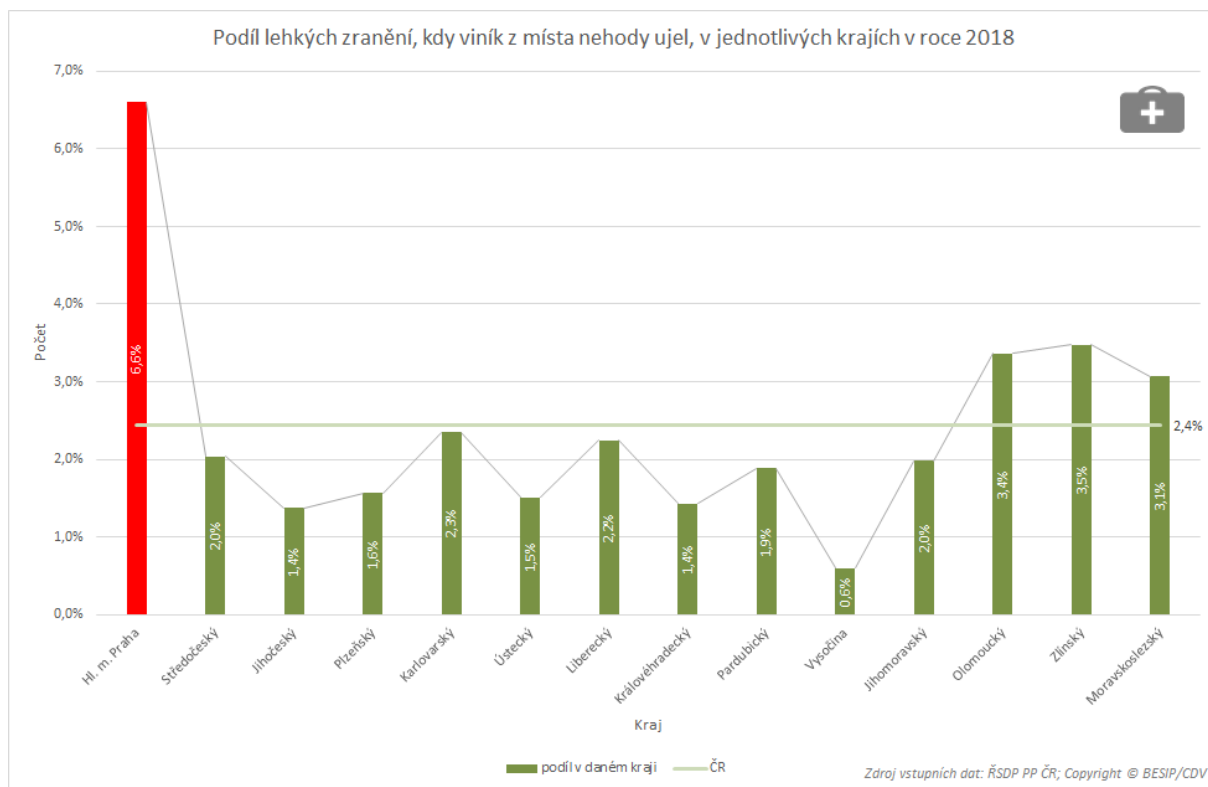


5.4 Lehce zranění

Nejvíce lehce zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v Hl. m. Praze (143), nejméně (9) na Vysočině.



Nejvyšší podíl lehce zraněných, kdy viník z místa nehody ujel, na všech lehce zraněných v roce 2018 byl evidován v Hl. m. Praze (6,6 %), přibližně od každé 15. nehody při níž byla lehce zraněná osoba viník v Hl. m. Praze ujel.



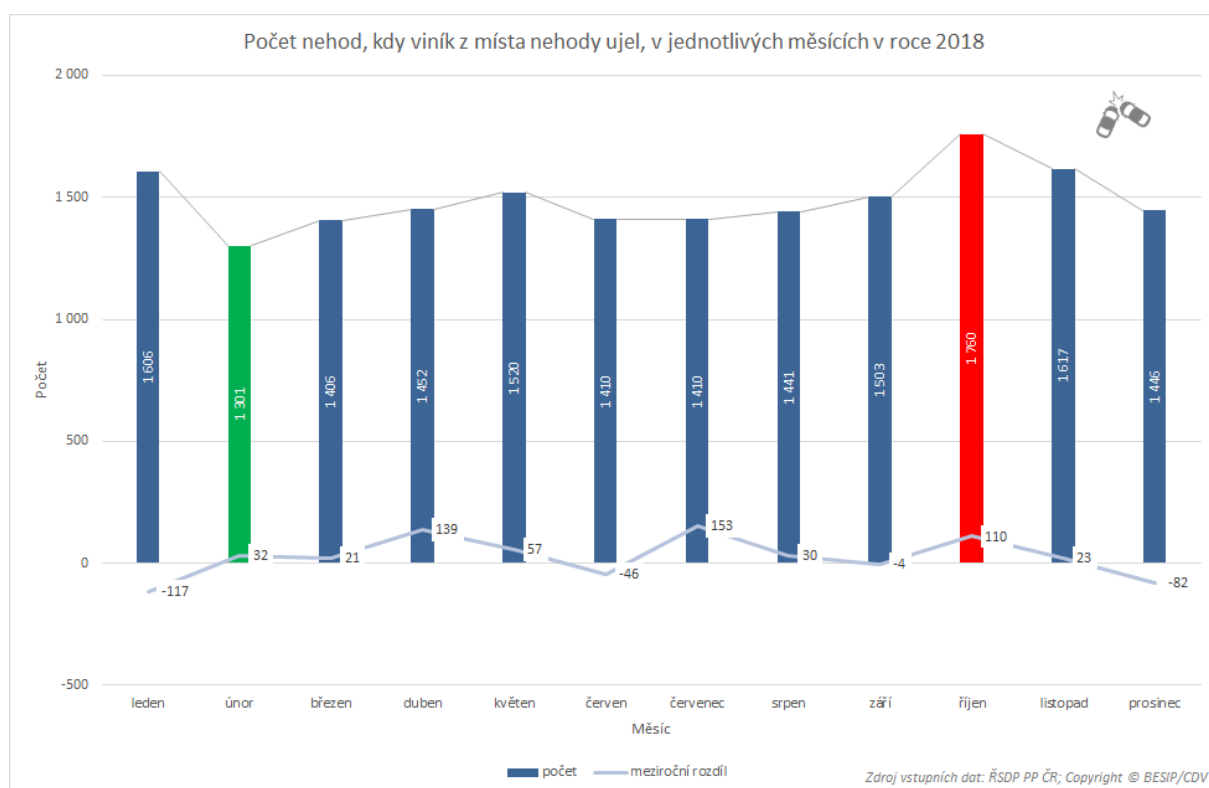
6. Měsíční vývoj

Měsíční srovnání dopravních nehod, usmrcených, těžce a lehce zraněných osob v případech, kdy viník nehody ujel, je zřejmé z uvedené tabulky.

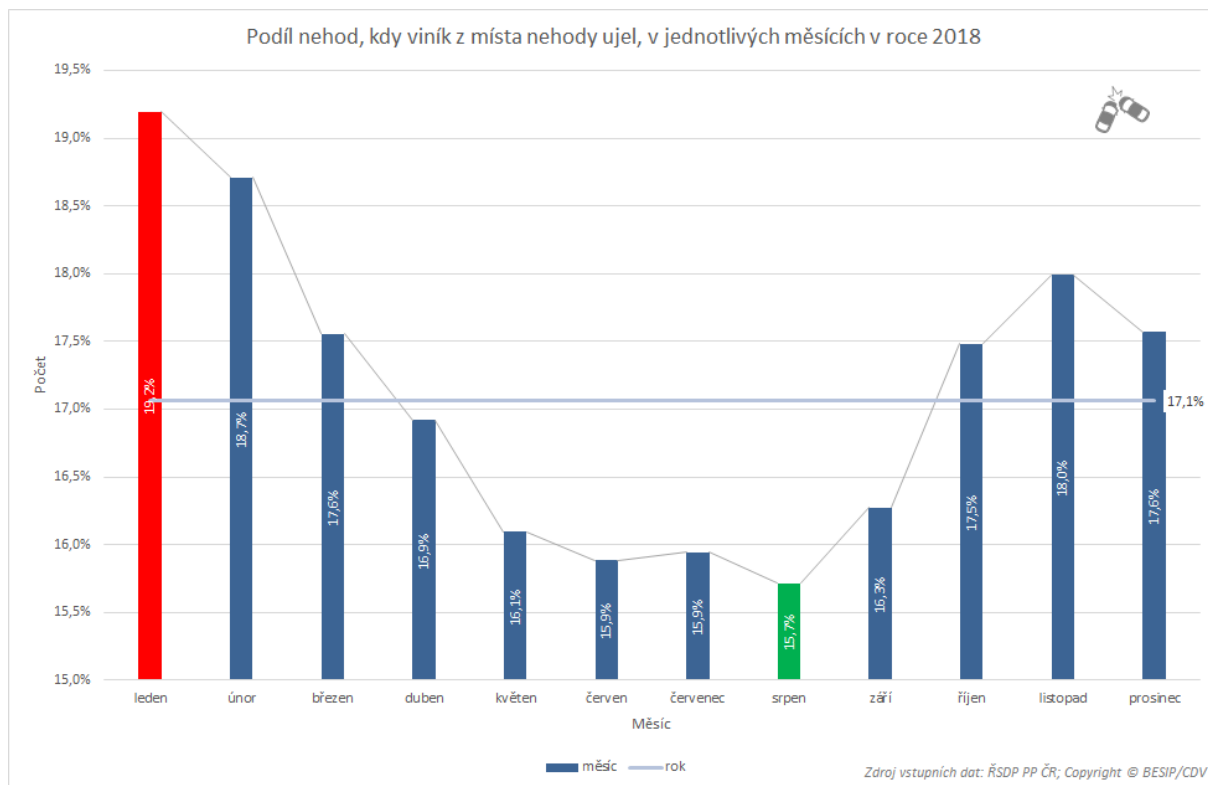
Ujetí viníka z místa nehody; měsíce; 2018	nehod			usmrcení			těžce zranění			lehce zranění		
	počet	meziročně	%	počet	meziročně	%	počet	meziročně	%	počet	meziročně	%
leden	1 606	-117	-7%	2	2		2	-3	-60%	37	2	6%
únor	1 301	32	3%	0	0		3	1	50%	30	-5	-14%
březen	1 406	21	2%	1	1		5	0	0%	49	-1	-2%
duben	1 452	139	11%	0	0		3	0	0%	50	4	9%
květen	1 520	57	4%	0	0		4	1	33%	60	-13	-18%
červen	1 410	-46	-3%	3	3		1	1		51	-18	-26%
červenec	1 410	153	12%	0	0		3	-2	-40%	62	21	51%
srpen	1 441	30	2%	0	-1	-100%	5	1	25%	55	-3	-5%
září	1 503	-4	0%	1	-2	-67%	4	-2	-33%	57	-5	-8%
říjen	1 760	110	7%	1	0	0%	1	-3	-75%	60	-9	-13%
listopad	1 617	23	1%	0	0		12	8	200%	59	4	7%
prosinec	1 446	-82	-5%	2	0	0%	2	0	0%	44	-13	-23%
Celkem	17 872	316	2%	10	3	43%	45	2	5%	614	-36	-6%

6.1 Nehody

Nejvíce nehod, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v říjnu (1 760), naopak nejméně v únoru (1 301).

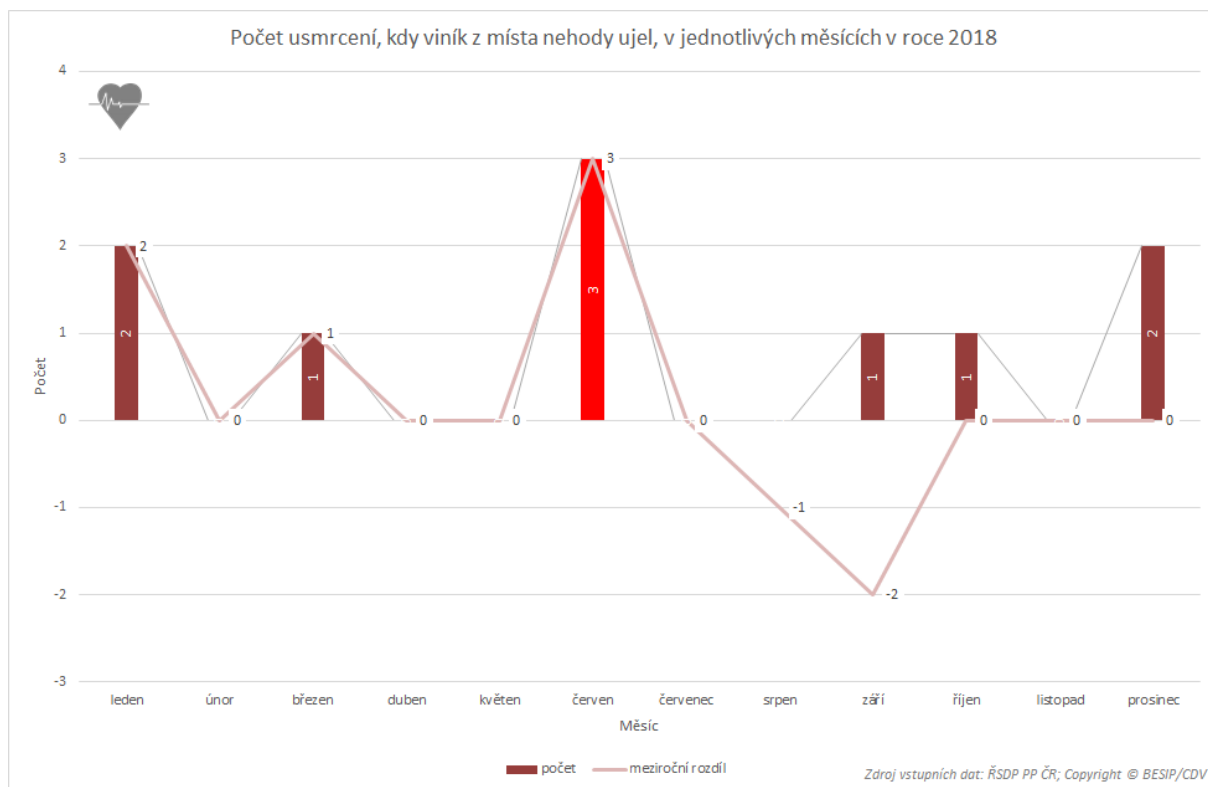


Nejvyšší podíl nehod, kdy viník z místa nehody ujel, na všech nehodách v roce 2018 byl evidován v lednu (19,2 %), naopak nejnižší v srpnu (15,7 %).

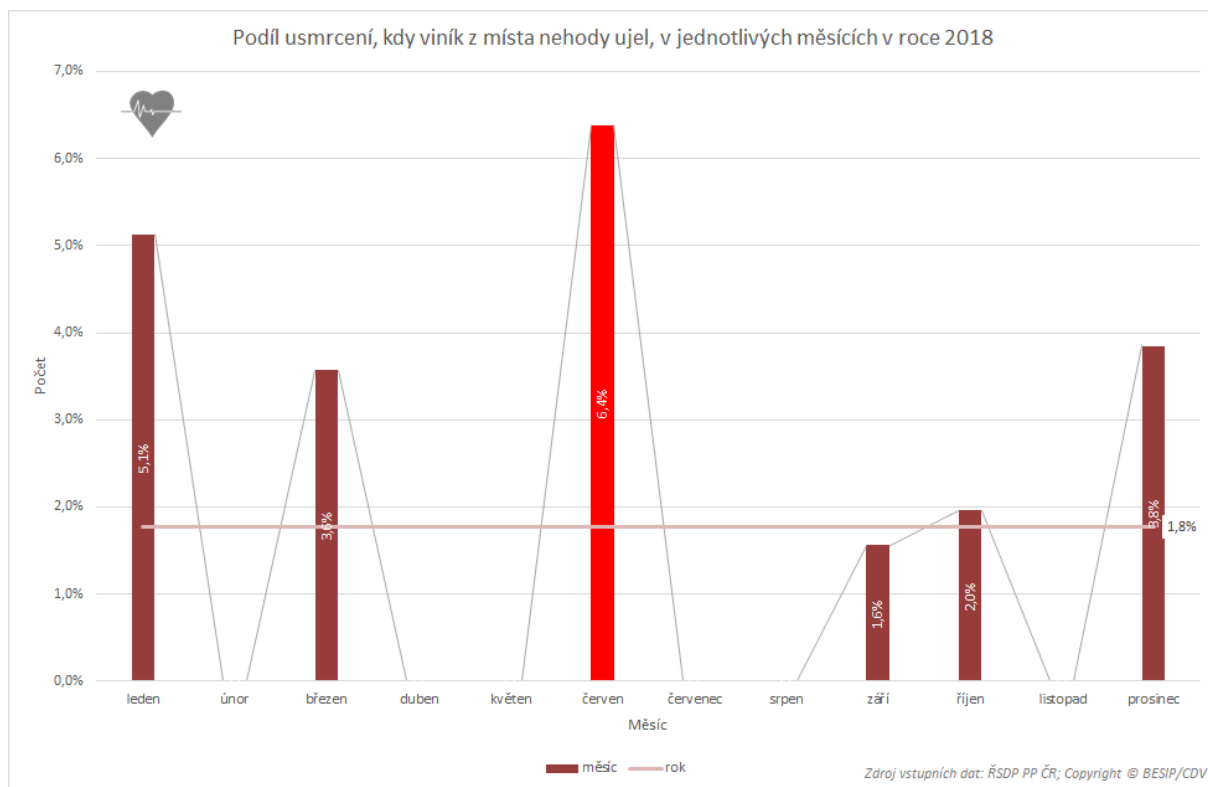


6.2 Usmrcení

Nejvíce usmrcených osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v červnu (3), 2 osoby byly usmrceny v lednu a v prosinci, 1 osoba pak v březnu, září a říjnu.

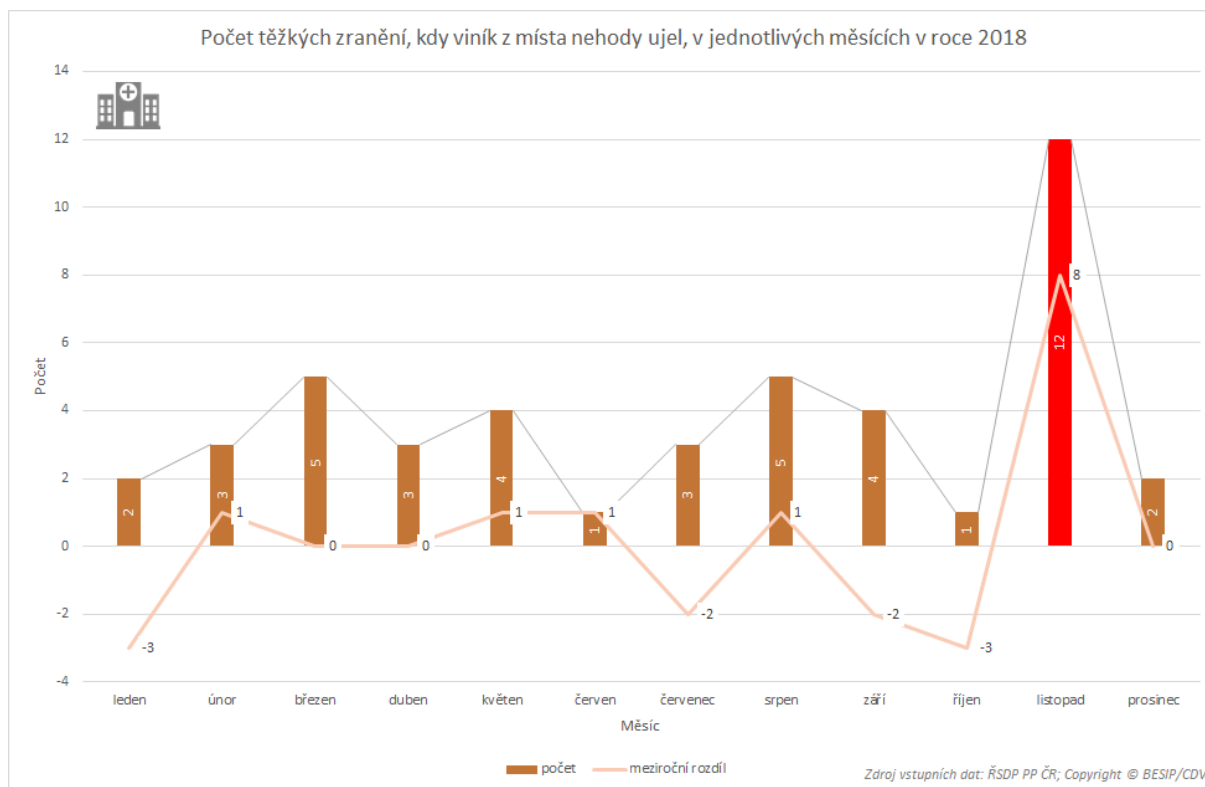


Nejvyšší podíl usmrcených, kdy viník z místa nehody ujel, na všech usmrcených v roce 2018 byl evidován v červnu (6,4 %), přibližně od každé 16. nehody při níž byla usmrcená osoba viník v uvedeném měsíci ujel.

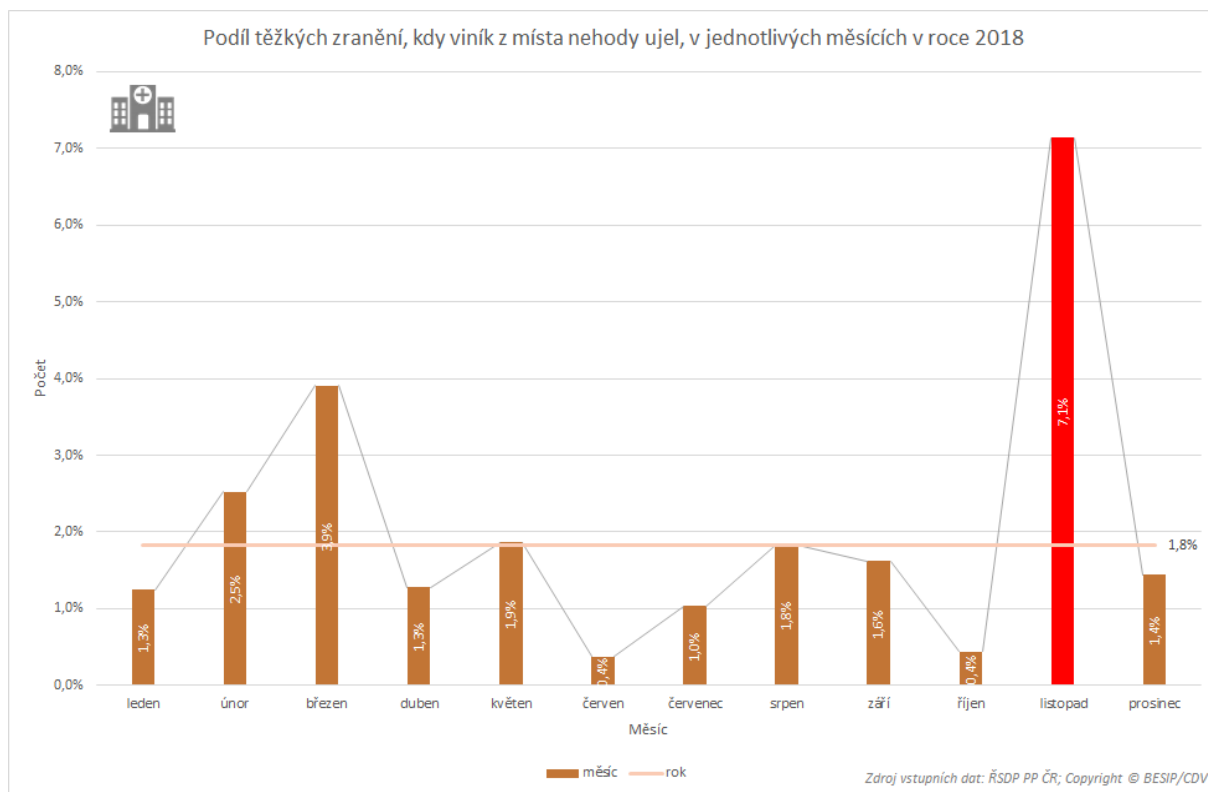


6.3 Těžce zranění

Nejvíce těžce zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v listopadu (12), meziročně o 8 osob více!

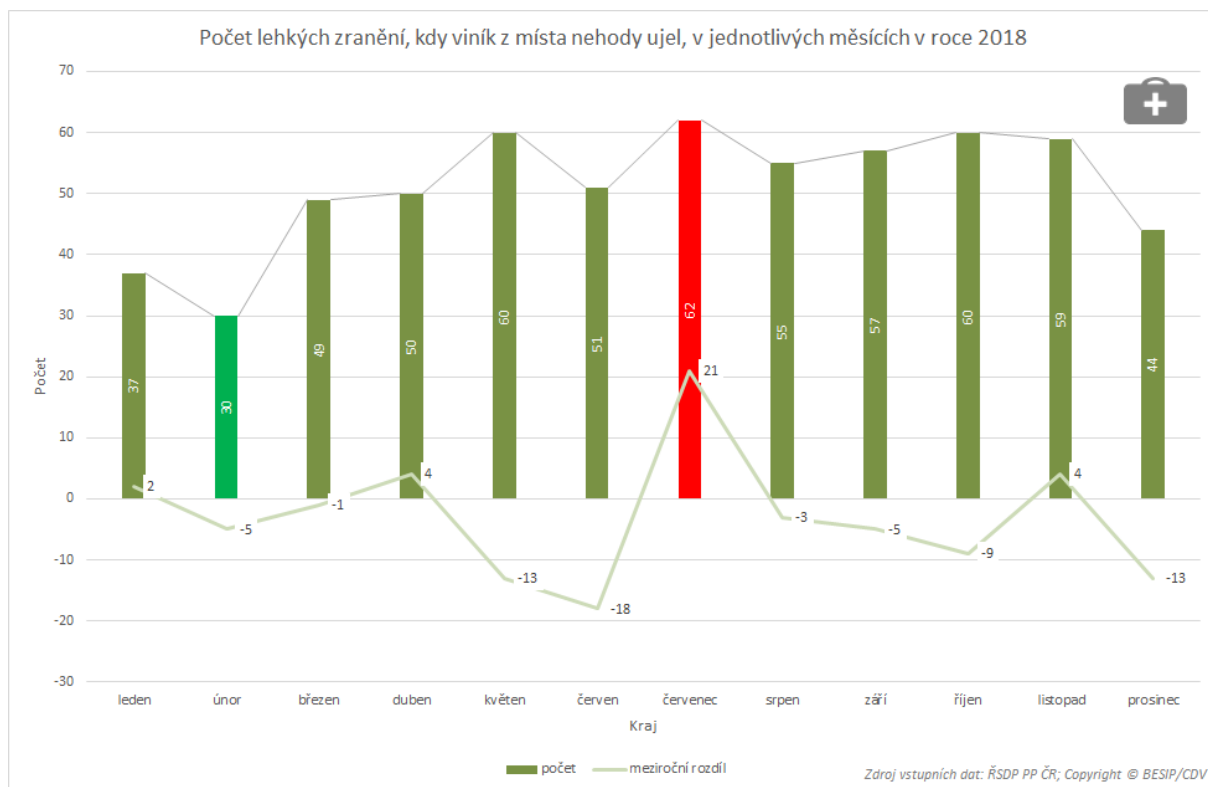


Nejvyšší podíl těžce zraněných, kdy viník z místa nehody ujel, na všech těžce zraněných v roce 2018 byl evidován v listopadu (7,1 %), přibližně od každé 14. nehody při níž byla těžce zraněná osoba viník v uvedeném měsíci ujel.

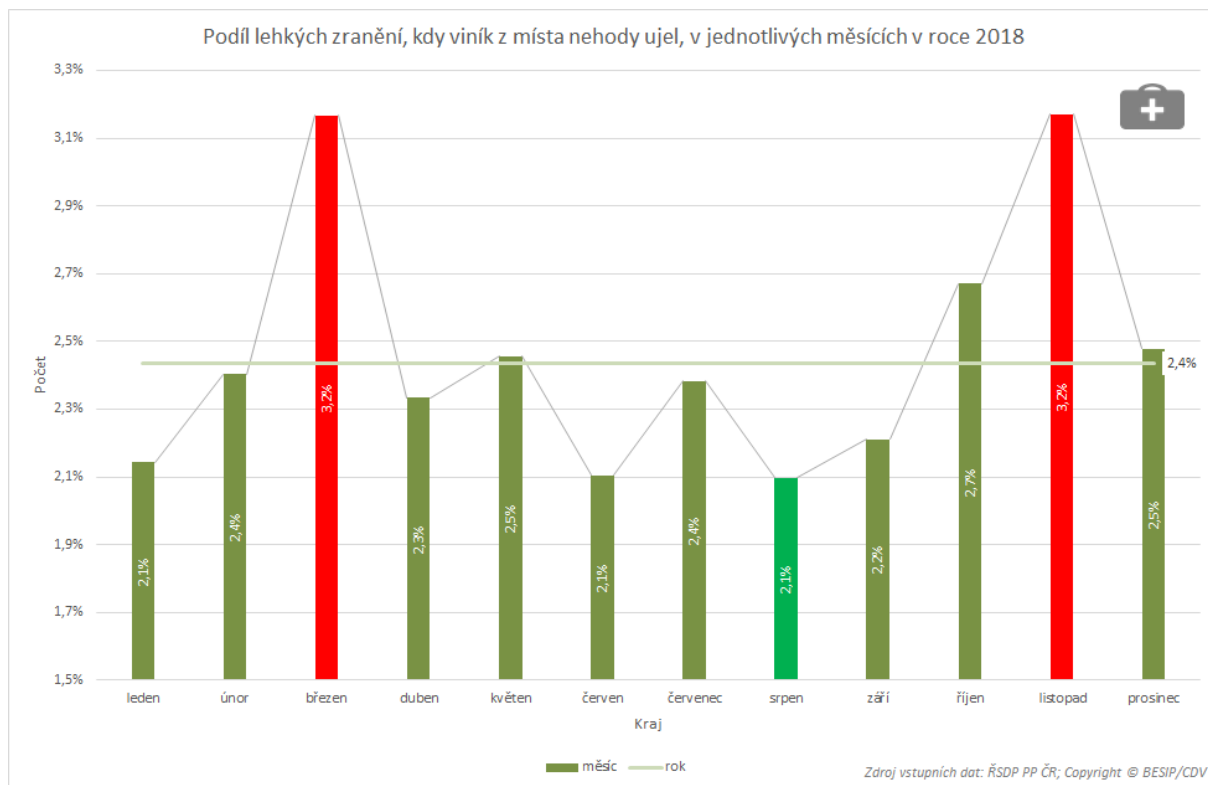


6.4 Lehce zranění

Nejvíce lehce zraněných osob, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018 bylo evidováno v červenci (62), nejméně (30) v únoru.

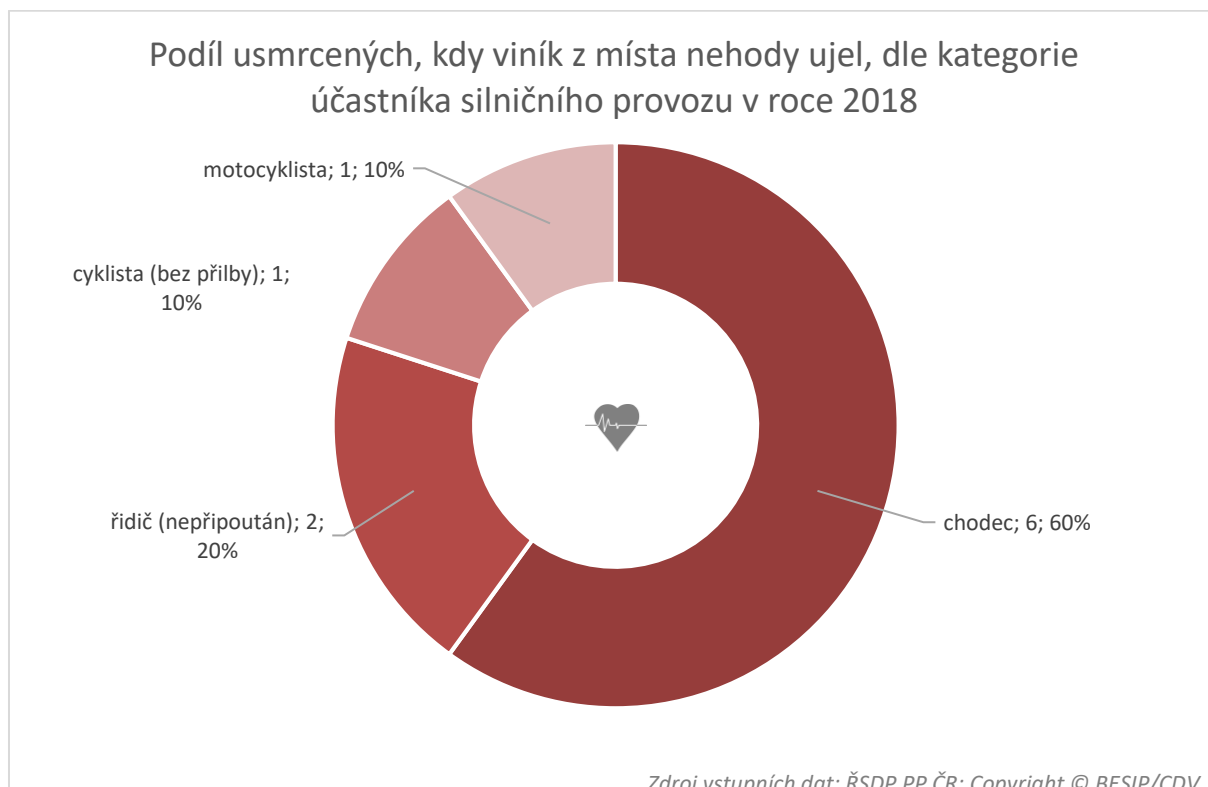


Nejvyšší podíl lehce zraněných, kdy viník z místa nehody ujel, na všech lehce zraněných v roce 2018 byl evidován v březnu a listopadu (3,2 %), nejnižší (2,1 %) pak v srpnu.



7. Kategorie usmrcených osob

V roce 2018 bylo v České republice usmrceno 10 osob v případech, kdy viník z místa nehody ujel. Z uvedeného počtu bylo **6 chodců, 2 řidiči motorových vozidel (pozn. oba nebyli připoutáni bezpečnostním pásem), 1 cyklista, který neměl přilbu a 1 motocyklista.**



Všichni usmrcení byli v roce 2018 muži. Vyjma 1 usmrceného cyklisty (81 let), který neměl v době nehody přilbu, byly všechny osoby usmrceny v noci, resp. mezi časy 18:11 až 5:41. **V roce 2018 bylo v noci usmrceno 58 chodců, od 6 z nich (10,3 %) viník nehody ujel!** V jednom případě mohl sehrát roli také alkohol, kdy byla u 36 letého chodce zjištěna hladina alkoholu v krvi nad 1 ‰, tento v době nehody šel navíc po nesprávné straně komunikace III. třídy.

Na silnicích I. třídy byly usmrceny 4 osoby, 3 na silnicích II. tříd, 2 na silnicích III. třídy a 1 na místních komunikacích.



Ujetí viníka z místa nehody

Základní statistické ukazatele

BESIP – Ministerstvo dopravy / CDV

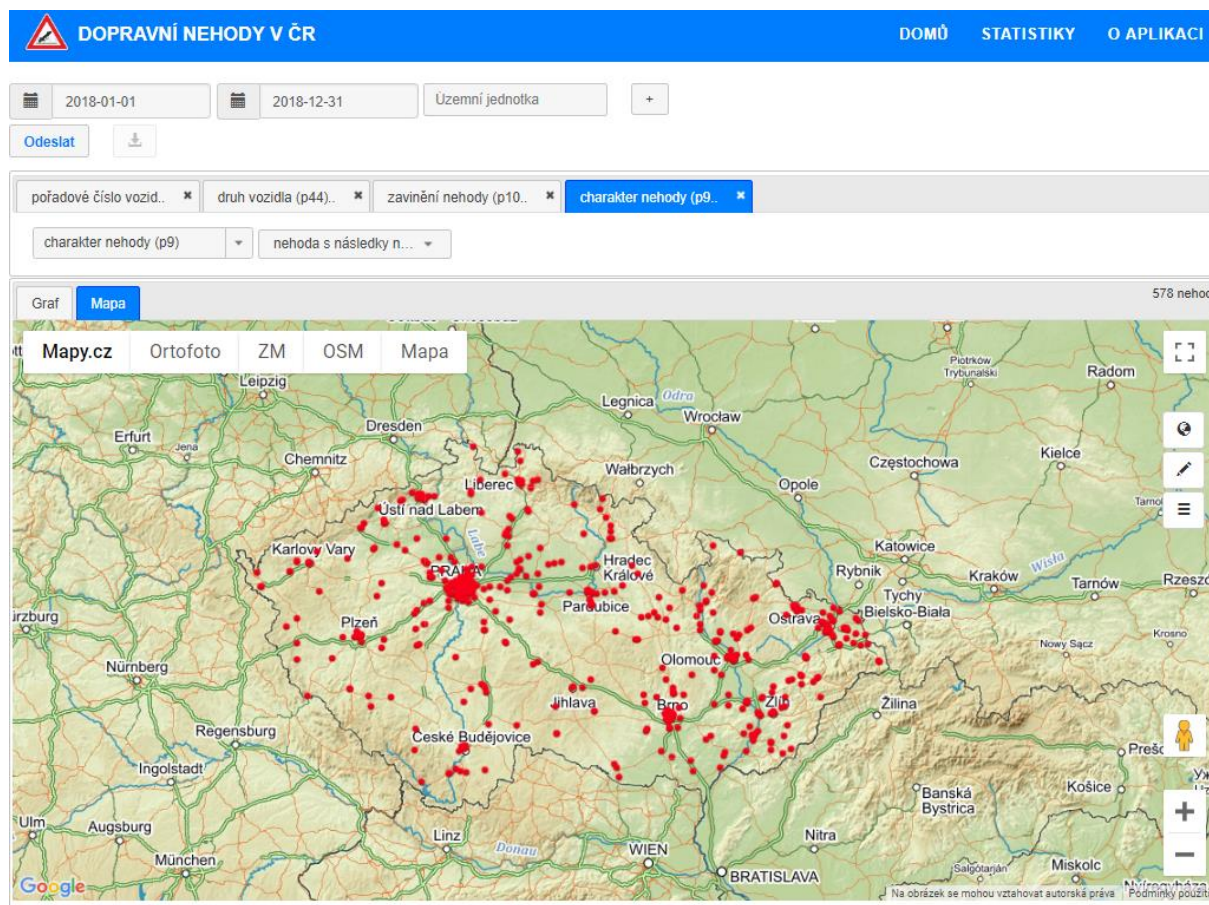
Detailní informace k usmrceným osobám v případech, kdy viník z místa nehody ujel, jsou obsahem níže uvedené tabulky. Po kliknutí na datum se zobrazí detaily příslušné nehody.

Ujetí viníka z místa nehody						
Datum	Čas	Druh komunikace	Kraj	Kategorie usmrcené osoby	Pohlaví	Věk
15.01.2018	5 h 41 min	I. třídy	Pardubický	chodec	muž	35
17.01.2018	5 h 10 min	místní komunikace	Olomoucký	chodec	muž	48
25.03.2018	3 h 00 min	I. třídy	Olomoucký	řidič (nepřipoután)	muž	44
01.06.2018	19 h 10 min	I. třídy	Olomoucký	motocyklista	muž	41
02.06.2018	5 h 20 min	I. třídy	Olomoucký	řidič (nepřipoután)	muž	62
21.06.2018	11 h 55 min	III. třídy	Středočeský	cyklista, bez přilby	muž	81
09.09.2018	3 h 06 min	II. třídy	Středočeský	chodec	muž	40
13.10.2018	3 h 00 min	III. třídy	Jihomoravský	chodec, chůze po nesprávné straně, obsah alkoholu v krvi 1 ‰ a více	muž	36
08.12.2018	23 h 40 min	II. třídy	Pardubický	chodec	muž	37
31.12.2018	18 h 11 min	II. třídy	Středočeský	chodec	muž	83



8. Mapové podklady fatálních následků nehod, kdy viník z místa nehody ujel, v roce 2018

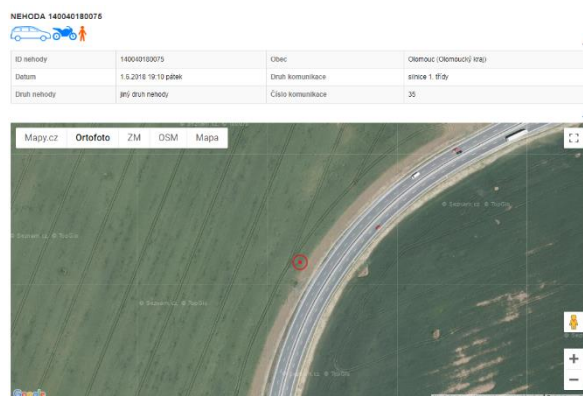
V roce 2018 bylo evidováno 578 nehod se zraněním, kdy viník (řidič motorového vozidla) z místa nehody ujel. Fatální následky těchto nehod lze zobrazit v aplikaci DOPRAVNÍ NEHODY V ČR. [3]



Z databáze lze zjistit detaily těchto nehod, jako např. fatální páteční nehoda z 1.6.2018, ke které došlo na silnici I. třídy č. 35 v Olomouci.

Při této nehodě byl usmrčen 41 letý motocyklista, který řídil 13 letý motocykl Suzuki. Viníkem nehody byl řidič motorového vozidla, který z místa nehody ujel!

Detailní informace k uvedené nehodě jsou k dispozici [zde](#).



9. Hlubková analýza dopravních nehod

V mnoha případech, zejména u méně závažných nehod, mohou viníci primárně řešit ztrátu bonusu z povinného ručení.

V rámci HADN se psychologové vyšetřovacího týmu často setkávají s akutní reakcí na stres. Ta je poměrně běžnou reakcí na emočně náročnou situaci. Příznaky se dostavují během několika minut a odeznívají v rámci několika hodin až tří dnů. Akutní reakce na stres je specifická zúženým polem vědomí, sníženou pozorností, omezenou kognitivní schopností a dezorientací. Ze somatických projevů je často přítomno nadměrné pocení, nevolnost, tachykardie, svalový tonus a další jevy typické pro panickou úzkost.



Zážitek z dopravní nehody představuje pro všechny zúčastněné stres a v mnohých případech je silným zážitkem způsobujícím šok. Ten působí především na emoce, myšlení, behaviorální a somatické projevy, které lze na základě aktivity rozdělit na aktivní a pasivní. Aktivní reakce je specifická agresivním chováním (verbálním, nebo fyzickým), zaplavením emocemi, lakrimací, tachypsychismem, třesem, motorickým neklidem, nebo problémy s termoregulací. **Jedince může ovlivnit natolik, že např. jinak zodpovědný řidič v důsledku šokové reakce z místa nehody odjede. Dalším příkladem projevu aktivní reakce může být také neposkytnutí první pomoci žádným z účastníků.** Pasivní reakce je specifická popřením situace (což je také jeden z výše zmíněných obranných mechanismů), bagatelizací, amnézií, zmateností, emoční otupělostí, bradypsychismem, zpomalením dechu a motorické aktivity. Dotyčný může působit, že se na vzniklou situaci adaptuje a dobře ji zvládá.



Použité zdroje

[1] ŘSDP PP ČR

[2] 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

[3] DOPRAVNÍ NEHODY V ČR

[4] CDV: Hlubková analýza dopravních nehod v silničním provozu





Copyright © 2019 | Všechna práva vyhrazena
Oddělení BESIP
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1



Zpracoval:
Ing. Lukáš Kadula
+420 778 888 359
lukas.kadula@cdiv.cz
Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií
Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno

