

[Práce a mzda \(/\)](#) [Pracovní úrazy \(/kategorie/pracovni-urazy\)](#)

Kazuistiky pracovních úrazů a nehod vzniklých při výkonu práce - XVIII. Smrtelný úraz zaměstnance zaviněný projíždějícím automobilem (/clanky/kazuistiky-pracovnich-urazu-nehod-vzniklych-pri-vykonu-prace-xviii-smrtelny-uraz-zamestnance)

[PRACOVNÍ ÚRAZY \(/KATEGORIE/PRACOVNI-URAZY\)](#)

# Kazuistiky pracovních úrazů a nehod vzniklých při výkonu práce - XVIII. Smrtelný úraz zaměstnance zaviněný projíždějícím automobilem

XVIII. Smrtelný úraz zaměstnance zaviněný projíždějícím automobilem

31. 7. 2020 [Ing. Jakub Marek, MSc. \(/autori/ing-jakub-marek-msc\)](#)

**Pokud jsou pracovní činnosti prováděny na veřejných místech, pak se zpravidla úzce dotýkají bezpečnosti a ochrany zdraví všech osob, které mohou být jejich prováděním dotčeny. Mezi takovéto činnosti patří např. údržba veřejně přístupných pozemních komunikací. Při jejím provádění se zřizuje dopravní omezení v konkrétním místě a ostatní účastníci silničního provozu jsou poté povinni dodržovat zavedená opatření, která mají eliminovat vznik rizik plynoucích z prováděných prací. Jak ale sama praxe ukázala, ne vždy jsou v ohrožení životy a zdraví pouze osob z řad veřejnosti, ale i samotných zaměstnanců provádějících práce údržby. Dnešní**

**případ bude popisovat událost, kdy nedbalé chování fyzické osoby zapříčinilo smrt zaměstnance údržby při provádění prací na veřejně přístupné pozemní komunikaci.**

## **Popis události**

V říjnu roku 2013 prováděla stavební firma X údržbu pozemní komunikace III. třídy, spočívající v opravě prohlubní (vzniklých obvyklým provozem), nástřikem nové asfaltové vrstvy. Firma X provedla částečné označení míst, ve kterých se údržba komunikace prováděla. Práce údržby se prováděly na jednoproudé komunikaci při jednom z jejích okrajů. Pro řidiče tak vznikla na pozemní komunikaci překážka, kterou byly nuceni objet (v souladu s požadavky pravidel bezpečnosti na pozemních komunikacích).

Byla středa 8 hod. ráno, teplota vzduchu  $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ , když pan Pavel vyjel ve svém soukromém vozidle do práce, přičemž jeho cesta vedla i přes část silnice, kde se prováděla údržba. Skla ve vozidle pana Pavla byla zamlžena (námrazu předtím odstranil ručně škrabkou na sklo), ale jelikož spěchal a nechtělo se mu čekat do doby, než se mu skla řádně odmlží, tak při minimální viditelnosti skrze malé "odmlžené okénko" v čelním skle vyjel. Při průjezdu kolem místa provádění údržby pan Pavel zničehonic do něčeho narazil, a to tak prudce, že v jeho voze došlo ke spuštění airbagů. Jakmile pan Pavel vystoupil z vozu, s hrůzou zjistil, že narazil do přípojného pracovního asfaltovacího stroje. Co však bylo ještě horší, když zjistil, že mezi tímto přípojným strojem a závěsným nákladním vozidlem se s krvácejícím zraněním nacházel člověk bez známek života (dále jen pan Martin). Pan Martin, zaměstnanec stavební firmy X, se v okamžik

nárazu osobního vozidla nacházel v prostoru mezi přípojným strojem a nákladním vozidlem, přičemž při nárazu ho přípojný stroj přimáčkl na zadní část nákladního vozidla (nejzávažnější zranění utrpěl v oblasti hlavy). I přes přivolanou rychlou lékařskou pomoc pan Martin svým zraněním podlehl.

## **Důležité okolnosti vzniku nehody**

Podrobnějším šetřením nehody se postupně prokázala tato klíčová zjištění:

Pan Pavel započal jízdu ve svém vozidle i přes skutečnost, že nebylo technicky způsobilé k jízdě. V důsledku nízké teploty vzduchu se i přes odstraněnou námrazu z předního skla zamlžila všechna skla uvnitř vozidla a nebylo skrze ně řádně vidět ven. I přesto, že se vlivem vnitřního větrání odmlžila jen nepatrná část čelního skla na straně řidiče, Pavel započal jízdu s vozidlem. Vizuální podmínky okolí vozu tak byly zcela nedostatečné.

Pan Martin, zaměstnanec stavební firmy X, se pohyboval v nebezpečném pracovním prostoru mezi přípojným pracovním strojem a závěsným nákladním vozidlem a při práci nepoužíval přidělené OOPP (např. ochrannou přilbu). V tomto rizikovém pracovním prostoru se přitom neměl vůbec vyskytovat, neboť zde neprováděl pracovní úkony a pohyb v tomto prostoru byl přímo

zakázán výrobcem přípojného stroje (vyjma činností spojených s jeho samotným připojováním/odpojováním).

Dotčený městský úřad (zadavatel prací údržby) se na označení a vymezení místa údržby nepodílel, resp. neschválil zamýšlené řešení provedené stavební firmou X, ač k tomu dle požadavků právních předpisů byl povinen.

V místě provádění prací údržby byla instalována světelná závora (konstrukce, na níž jsou umístěny svítící žárovky), přičemž však žárovky na ní umístěné nebyly funkční, tudíž závora nesvítila a neplnila svůj účel.

Firma X neprovedla řádné označení a fyzické vymezení místa provádění údržby, tak jak to vyžadují právní, resp. ostatní předpisy (např. označení místa práce příslušnými dopravními značkami a vymezení místa práce dopravními kužely zejména pro ochranu zaměstnanců provádějících práce údržby přímo na veřejně přístupné pozemní komunikaci).

Z pohledu bezpečného chování při práci nikdo z přítomných zaměstnanců firmy X neupozornil spolupracovníka Martina na skutečnost, že se pohybuje v nebezpečném (zakázaném) pracovním prostoru. Je otázkou, zda vůbec sami zaměstnanci vnímali existenci pracovního rizika.

Každoročně si dopravní nehody jen v ČR vyžádají stovky lidských životů. Práce prováděné na silnici za běžného provozu představují nejen pro zaměstnance stavebních firem, ale i pro účastníky provozu na pozemních komunikacích významná rizika ohrožení života a zdraví. Jak praxe ukazuje, jakmile jedna z uvedených stran pochybí (špatná preventivní opatření na straně jedné proti nedodržování stanovených pravidel na pozemní komunikaci na straně druhé), pak jde mnohdy doslova o život.

Z pohledu výše uvedeného případu tak lze za kořenové příčiny vzniku výše uvedeného případu považovat následující:

**Obecní úřad obce s rozšířenou působností** podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. (</predpisy/3612000-sb/text?effect=31-12-9999#ss-77>), **nestanovil** místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci, ač k tomu byl povinen a o prováděných pracích údržby věděl (dle výpovědí svědků údajně došlo na slovní odsouhlasení navrženého řešení provedení značení místa práce údržby). V této souvislosti tak firma X provedla značení prováděných prací údržby (jakož i samotné započítání prací údržby) **bez schválení** obecním úřadem obce s rozšířenou působností (zadavatelem prací), tj. nebyla úředně stanovena přechodná úprava, která měla spočívat v určení světelných signálů, příkazových a

zákazových dopravních značek, dopravních značek upravujících přednost a dodatkových tabulek k nim nebo jiných dopravních značek ukládající účastníkům silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

**Stavební firma X** v souladu s požadavky právních a ostatních předpisů (viz vyhláška č. 294/2015 Sb. (/predpisy/2942015-sb)) **nedostatečně označila a fyzicky vymežila** místo provádění prací údržby, zejména v rozporu se "Zásadami pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (Technické podmínky - TP 66)" neohraničila ve všech směrech pracovní prostor obsluhy přípojného asfaltovacího stroje dopravními kužely nebo vodicími deskami, anebo zepředu (v místě provádění prací a umístění asfaltovacího stroje) pojízdnou uzavírkovou tabulí.

V případě přípojného asfaltovacího stroje firma X pochybila následovně:

stroj nebyl řádně označen registrační značkou, čímž nebyly splněny podmínky pro jeho způsobilost pro provoz na veřejných pozemních komunikacích (stroj se tedy neměl po pozemních komunikacích vůbec pohybovat);

stroj nebyl vybaven značkou prikazující směr objíždění, čímž nesplňoval požadavky pro jeho bezpečné používání při pracích na opravě pozemní komunikace za provozu.

Ze znaleckého zkoumání dále vyplynulo, že příčinou pohybu pana Pavla v nebezpečném pracovním prostoru, tj. mezi asfaltovacím strojem a nákladním vozidlem, jakož i skutečnost, že jak on sám, tak ani jeho spolupracovníci z firmy X nepoužívali ochrannou přilbu, nebylo pouze jeho přímé pochybení, ale celkově nízká úroveň kultury bezpečnosti práce ve firmě X (ve spojitosti s nedostatečně provedeným značením a fyzickým vymezením místa práce, provozem přípojného asfaltovacího stroje, který nesplňoval podmínky zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (/predpisy/562001-sb), atd.).

**Zaměstnanec firmy X pan Martin** se pohyboval v nebezpečném prostoru mezi korbou nákladního automobilu a přípojným asfaltovacím strojem, čímž **nedodržel** pokyny zaměstnavatele (tj. stanovený pracovní postup), podle svých možností **nedbal o svou vlastní bezpečnost** a o své zdraví, dále **nedodržel** bezpečnostní pokyny obsažené v návodu k obsluze stanovené výrobcem pracovního stroje a **nedbal instrukcí** bezpečnostních značek, ačkoliv s nimi byl zaměstnavatelem řádně seznámen. Rovněž bylo zjištěno, že při své činnosti řádně **nepoužil přidělené OOPP** - zejména ochranou přilbu, ačkoli mu byla zaměstnavatelem řádně poskytnuta. Bohužel z kontextu výpovědí svědků samotné firmy X vyplynuly informace, že firma zajišťovala BOZP spíše jen povrchně, než aby se snažila u zaměstnanců budovat kulturu bezpečnosti práce, a tak se i stávalo, že např. školení o BOZP se prováděla způsobem

prostého podpisu prezenční listiny, bez prokazatelného a řádného proškolení zaměstnanců z předmětné problematiky.

**Pan Pavel nedodržel požadavky § 5 odst. 2 písm. i) zákona č. 361/2000 Sb. (</predpisy/3612000-sb/text?effect=31-12-9999#ss-5>),** když na pozemní komunikaci řídil vozidlo, jehož skla byla nadměrně zamlžena, a tím bylo zabráněno výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran. Takovýmto způsobem chování neohrožoval jen své vlastní zdraví, ale i zdraví ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, potažmo chodců.

## Závěr

Dnešní případ má s těmi předešlými společný atribut, a to nízkou úroveň kultury bezpečnosti ve firmě. Ta se následně odráží v podceňování pracovních rizik zaměstnanci, porušování stanovených pracovních postupů včetně nedodržování pokynů výrobce uvedených v návodu k zařízení (stroji) či nepoužívání přidělených OOPP. Všechny tyto prvky lze nalézt i v dnešním případě. Na rozdíl o těch minulých ale v tom dnešním sehrál hlavní roli vnější činitel (prvek mimo obvyklý pracovní systém uvnitř firmy), konkrétně "cizí" člověk, který se na základě vlastního selhání (způsobeného ničím jiným než podceněním rizik) ocitl ve špatnou chvíli na špatném místě a svým konáním způsobil smrt jiného člověka.

Na jedné straně se tak potvrdilo úsloví "nemyslíš, zaplatíš" (pro řidiče osobního vozidla), na straně druhé by si dotčená stavební firma měla

postot otázku: "Mohli jsme tomu zabránit?". Odpověď je zřejmá, ano



mohli. Pokud by totiž firma řádně plnila ustanovení právních a ostatních předpisů, tak by bez řádného schválení navržených způsobů provedení značení a vymezení místa údržby od zadavatele prací (obecní úřad obce s rozšířenou působností) nezačala samotné práce vykonávat. Pakliže by dotčený obecní úřad svědomitě zhodnotil navržené řešení a považoval ho za nedostatečné, firma X by byla nucena navržené řešení doplnit, což by znamenalo mimo jiné instalovat funkční osvětlení světlené závory včetně světlené šipky před místo provádění údržby, a lze předpokládat, že na tyto světelné prvky by pan Pavel během své jízdy mohl reagovat a mohlo by dojít k odvrácení uvedené dopravní nehody.

Zároveň šlo dost možná předejít dopravní nehodě tím, že pokud by se pan Michal nenacházel v nebezpečném pracovním prostoru (ve kterém se dle znaleckého zkoumání neměl vůbec vyskytovat), pak by ani v případě stejného scénáře vzniku dopravní nehody nedošlo ke stlačení zaměstnance mezi připojovací stroj a nákladní vozidlo a z celé nehody by si poškození "odnesly jen plechy" na soukromém vozidle pana Pavla. Navíc, pokud by byl pan Pavel natolik zodpovědný a důsledně dodržoval pravidla bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a řádně by vyčkal do doby, než by se mu zcela odmlžila všechna skla ve vozidle, aby měl přímý a ničím nerušený výhled ven z vozidla, pak by samozřejmě viděl pracovní vozidla, stroje a zaměstnance firmy X a zavčas by přizpůsobil jízdu podmínkám na pozemní komunikaci.

Nezbývá než doufat, že takovéto lidské neštěstí donutí lidi k zamyšlení a dojdou ponaučení, neboť nikdo nikdy neví, zda na onom nesprávném místě v nesprávnou chvíli nebudeme stát jednoho dne my sami.