

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


Kazuistiky pracovních úrazů a nehod vzniklých při výkonu práce - XXVII. Sražení chodce vozidlem s právem přednosti jízdy (/clanky/kazuistiky-pracovnich-urazu-nehod-vzniklych-pri-vykonu-prace-xxvii-srazeni-chodce-vozidlem-s)

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

Kazuistiky pracovních úrazů a nehod vzniklých při výkonu práce - XXVII. Sražení chodce vozidlem s právem přednosti jízdy

30. 4. 2021 [Ing. Jakub Marek, MSc. \(/autori/ing-jakub-marek-msc\)](#).

Jak známo, vozidla integrovaného záchranného systému (IZS) jsou vybavena zvláštním výstražným světlem modré nebo modré a červené barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení. V poslední době je, bohužel, slyšíme a vidíme jezdit poměrně často. Ať již za účelem hašení vzniklých požárů, nebo například poskytnutí urgentní lékařské pomoci, vyjíždějí vozidla IZS na pomoc lidem. A jelikož je jejich hlavním účelem záchrana lidských životů, mají zákonem stanovená určitá práva (a povinnosti), mezi která patří mimo jiné i právo přednostní jízdy, a to i na přechodech pro chodce.

V praxi to znamená, že i když na přechodu pro chodce svítí chodcům zelená, tak při zpozorování blížícího se vozidla IZS (se zapnutými majáky  irénou) nesmí chodec na přechod vstoupit až do okamžiku, kdy vozidlo

IZS přechod přejede. Pakliže se již chodec na přechodu pro chodce nachází a zpozoruje blíže se vozidlo IZS, musí přechod urychleně opustit tak, aby nedošlo ke kolizi. Tento případ popisuje vznik smrtelné dopravní nehody právě za této specifické situace. Akteřem tohoto případu byla na straně jedné chodkyně, která vstoupila na přechod pro chodce v době, kdy k němu přijíždělo vozidlo IZS se zapnutými majáky i sirénou, a na straně druhé řidič tohoto vozidla.

Popis události

V dubnu roku 2018 v pozdních večerních hodinách srazilo v Praze vozidlo IZS se zapnutým zvláštním výstražným světlem modré barvy, doplněným o zvláštní výstražné zvukové znamení, na vyznačeném přechodu pro chodce chodkyni, která přes něj v inkriminovanou chvíli přecházela. Při této dopravní nehodě utrpěla těžká zranění, kterým po převozu do nemocnice podlehla. U řidiče byla Policíí ČR provedena dechová zkouška s negativním výsledkem. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě zjištěna ani uplatněna.

Důležité okolnosti vzniku nehody

Podrobnějším šetřením nehody se postupně prokázala tato klíčová zjištění:

Řidič předmětného vozidla IZS byl zaměstnán jako osobní řidič ředitele příslušné organizační složky IZS. K dispozici měl služební vůz IZS (označený osobní automobil) vybavený zvláštním výstražným světlem modré barvy, doplněným o zvláštní zvukové výstražné znamení. Hlavním úkolem řidiče bylo dle potřeby vozit

ředitele složky IZS k zásahům, důležitým jednáním apod. Vozidlo IZS měl povoleno parkovat v místě svého bydliště.

Řidičem vozidla IZS byl zkušený zaměstnanec s dlouholetou praxí v řízení vozidel IZS.

Úsek dopravní komunikace, ve kterém k nehodě došlo, byl rovný, přehledný a v okamžiku vzniku nehody byly optimální povětrnostní podmínky (nepršelo, nebyla mlha či nadměrný vítr, nemrzlo, vozovka byla suchá). Jediným ztěžujícím prvkem mohla být noční doba, ve které se nehoda stala. Ve 23.00 hod. již byla tma. Nicméně místo nehody bylo dostatečně osvětleno veřejným osvětlením a vozidlu IZS bezproblémově svítila světla.

Chodkyně byla oblečena do oděvu světlé barvy (horní i spodní část oděvu), přičemž kalhoty měly bílou barvu, tj. byly dobře viditelné i za daných vizuálních podmínek.

Vozidlo IZS mělo těsně před vznikem nehody zapnuty majáky i výstražnou sirénu, tj. bylo „vidět a slyšet“.

Z kamerového záznamu vozidla IZS vyplynulo, že přestože vozidlo používalo majáky i sirénu, chodkyně vstoupila na přechod pro chodce. Ze záznamu bylo rovněž patrné, že se po ujití pár kroků po přechodu a zpozorování vozidla IZS snažila přechod urychleně opustit (přejitím z chůze do běhu).

Vozidlo se v okamžiku vzniku nehody pohybovalo rychlostí jízdy 82 km/hod. Interním nařízením provozovatele vozidla IZS se však

vozidlo mohlo v daném úseku dopravní komunikace pohybovat rychlostí max. 70 km/h. Došlo tedy k výraznému překročení nejvyšší povolené rychlosti vozidla IZS.

Ze znaleckého posudku z oboru dopravy vyplynulo, že v době okamžiku vzniku nehody, tj. sražení chodkyně vozidlem IZS, řidič tohoto vozidla vůbec nebrzdil.

Důvodem jízdy vozidla IZS se zapnutými majáky a sirénou byl zapomenutý mobilní telefon řidiče v místě údržbářské dílny vozidel IZS. Jelikož se však jednalo o osobního řidiče ředitele organizace, který měl být vždy na telefonickém příjmu, vyhodnotil řidič zapomenutý mobilní telefon jako krizovou situaci. Tu se snažil vyřešit urychleným (ba až zběsilým) přesunem do dílny.

Výstražná zvuková a světelná znamení směl řidič použít jen na základě pokynu od operačního střediska nebo ředitele organizace. Ani jeden z těchto pokynů však řidiči pro uvedenou jízdu udělen nebyl. V tomto ohledu se tak jednalo o nepovolené použití výstražného světelného a zvukového znamení.

Řidič vozidla neměl platnou lékařskou prohlídku pro řízení dopravního prostředku, tj. v době řízení nebyl prokazatelně zdravotně způsobilý k řízení vozidla IZS.

Řidič vozidla nebyl dostatečně proškolen z oblasti BOZP při řízení vozidel IZS, jelikož mu nebyly jeho zaměstnavatelem poskytnuty dostatečné a přiměřené informace a pokyny o BOZP v souvislosti s

řízením vozidel IZS za použití výstražných světelných a zvukových znamení v blízkosti přechodů pro chodce. Školení o BOZP, specifické pro řidiče vozidel IZS nebylo provedeno řádně, prokazatelně a vykazovalo formální vady. Z těchto důvodů nebylo možné odbornou způsobilost řidiče pro řízení vozidla považovat za dostatečnou.

Z pohledu požadavku zákona č. 361/2000 Sb. (/predpisy/3612000-sb), o provozu na pozemních komunikacích, řidič nedodržel následující povinnosti:

Nechoval se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob a dále své chování nepřizpůsobil zejména situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Nepřizpůsobil jízdu svým schopnostem, vlastnostem vozidla a jiným okolnostem, které mohl předvídat, neboť směl jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Při řízení vozidla užívajícího zvláštního výstražného světla modré barvy, doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení, nedbal potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Neoprávněně užíval zvláštních výstražných světel a zvláštního zvukového výstražného znamení, které užívá vozidlo s právem přednostní jízdy.

Jako řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení, se nepodrobil pravidelné lékařské prohlídce, a to i přesto, že k jejímu absolvování byl zaměstnavatelem písemně vyzván.

Po provedené pitvě usmrčené chodkyně bylo zjištěno, že v okamžiku vzniku nehody měla v krvi přítomen alkohol. Je pouhou spekulací, zda tato skutečnost mohla mít na vznik nehody nějaký vliv, například v tom smyslu, že chodkyně nedostatečně vyhodnotila nebezpečí spojené s blížícím se vozidlem IZS.

Kořenové příčiny nehody

Z výše uvedených skutečností vyplynulo, že řidič vozidla IZS nebyl pro řízení vozidla při použití výstražných světelných a zvukových znamení odborně ani zdravotně způsobilý. Ze znaleckého zkoumání vyplynulo, že zaměstnavatel sice dotyčného řidiče prokazatelně vyzval, aby se v daném termínu pracovnělékařské prohlídce podrobil, tento však tak neučinil. V důsledku toho, že řidič pozbyl zdravotní způsobilosti pro řízení motorových vozidel, byl zaměstnavatel povinen mu zakázat řízení až do doby, kdy příslušnou pracovnělékařskou prohlídku absolvuje. Bohužel se tak nestalo. V tomto ohledu tak došlo k pochybení jak na straně zaměstnance, tak i zaměstnavatele. Jak již bylo uvedeno výše, ani školení řidiče o bezpečnosti a ochraně zdraví při řízení vozidel IZS (postupy při jízdě vozidla se zapnutými výstražnými znameními v blízkosti přechodů pro chodce) neproběhlo řádně.

Další podstatnou skutečností také bylo, že řidič použil výstražných světelných a zvukových znamení neoprávněně. Dle interní dokumentace provozovatele příslušné složky IZS totiž mohl řidič použít tato výstražná znamení pouze v případě udělení pokynu od operačního střediska nebo ředitele organizace. Bohužel nastala zcela neočekávaná situace, kdy si řidič zapomněl služební mobilní telefon v místě údržbářské dílny vozidel IZS, kde si vozidlo vyzvedával po provedené údržbě. Jelikož měl za povinnost být jako osobní řidič ředitele neustále na telefonickém příjmu a připraven kdykoliv usednout do služebního vozu a vyzvednout ředitele organizace, situaci ohledně zapomenutého telefonu vyhodnotil jako krizovou. Jako postup pro řešení situace zvolil použití služebního vozidla IZS, a aby se k telefonu dostal co nejdříve, zapnul i výstražná světelná a zvuková znamení k zajištění si přednosti vozidla při jízdě na pozemních komunikacích. Ve smyslu interních předpisů jeho zaměstnavatele se ale o krizovou situaci nejednalo. Řidič tedy jednal svévolně, přičemž svého nesprávného jednání si musel být s přihlédnutím ke své více jak třicetileté praxi u dané složky IZS dobře vědom.

Z pohledu jízdy vozidla IZS v okamžiku těsně před nehodou nelze opomenout ani skutečnost, že řidič vozidla překročil maximálně povolenou rychlost stanovenou svým zaměstnavatelem v místním provozním předpisu. Zde bylo uvedeno, že při jízdě s výstražnými znameními je řidič vozidla IZS oprávněn (dle vlastního uvážení, na základě dopravní situace apod.) na území hlavního města Prahy překročit právními předpisy stanovené maximální povolené rychlosti vozidla maximálně o 20 km/hod. V úseku dopravní komunikace, kde se nehoda stala, je dopravními předpisy stanovena maximální povolená rychlost vozidel 50 km/hod., takže řidič se zde mohl pohybovat rychlostí nanejvýš

70 km/hod. Dle dostupných informací ale vozidlo IZS jelo v okamžiku vzniku nehody rychlostí 82 km/hod.

Během jízdy vozidla IZS došlo na přehledném úseku dopravní komunikace ke sražení chodkyně přecházející vyznačený přechod pro chodce. S ohledem na skutečnost, že vozidlo IZS používalo výstražná světelná a zvuková znamení, tj. bylo „vidět a slyšet“, pak chodkyně neměla na přechod pro chodce vůbec vstoupit. Zda za tímto jejím rozhodnutím stálo možné ovlivnění alkoholem je otázkou. Na druhou stranu, na základě záběrů z kamery umístěné ve vozidle si musel řidič chodkyně vstupující na přechod pro chodce všimnout, protože se jednalo o rovný, dlouhý a přehledný úsek. Bylo proto zarážející, že před srážkou intenzivně nebrzdil.

Závěr

Z tohoto případu je patrné, že hlavní příčinou vzniklé nehody bylo selhání lidského činitele. Zkušený řidič vozidla IZS z neznámých důvodů nepřizpůsobil jízdu vzniklé dopravní situaci a pravděpodobně s vědomím práva přednosti jízdy srazil na vyznačeném přechodu pro chodce chodkyni, aniž by se srážce snažil jakkoli zabránit bržděním. Nadto bylo znaleckým zkoumáním zjištěno, že jeho zaměstnavatel toleroval (ať již úmyslně nebo neúmyslně) u dotčeného řidiče propadlou pracovnělékařskou prohlídku, na základě čehož řidič pozbyl zdravotní způsobilost pro řízení vozidla IZS. Rovněž nedostatečné školení zaměstnavatele o BOZP pro řízení vozidel IZS za mimořádných situací a také nestanovení pracovních postupů pro řešení mimořádných událostí, jako je např. zapomenutý mobilní telefon řidiče, poukazují spíše na otázku kulturu BOZP v dané organizační složce IZS.

Z tohoto případu by mělo na straně jedné vyplynout ponaučení pro všechny zaměstnavatele, že oblast prevence rizik je natolik složitá, a přitom klíčová oblast, že její podceňování se dříve nebo později na chodu dané organizace negativně projeví. Na straně druhé pak je nutné upozornit, že každý občan by si měl uvědomovat svá práva a povinnosti při pohybu na veřejných komunikacích, neboť ani přechod pro chodce nemusí být za všech okolností zcela „bezpečným“ místem.



[Vytisknout celý článek](#)



[Stáhnout článek jako PDF\(/print/pdf/node/14189\).](#)

Klíčová slova

[PRACOVNÍ ÚRAZ \(/REJSTRIK/PRACOVNI-URAZ\).](#)

[BOZP. \(/REJSTRIK/BOZP\).](#)

Související články

Kazuistiky pracovních úrazů a nehod vzniklých při výkonu práce - XXVI. Zanedbání povinností vedoucí příměstského tábora s následkem vzniku těžkých popálenin u tří dětí (/clanky/kazuistiky-pracovnich-urazu-nehod-vzniklych-pri-vykonu-prace-xxvi-zanedbani-povinnosti)

26. 3. 2021

[doc. RNDr. Mgr. Petr A. Skřehot, Ph.D.,
MSc., dr. h. c.](#)

[\(/autori/doc-rndr-mgr-petr-skrehot-phd-
msc-dr-h-c\).](#)

Kazuistiky pracovních úrazů a nehod vzniklých při výkonu práce - XXV. Úmrtí zaměstnance po propadnutí střešním světlíkem (/clanky/kazuistiky-pracovnich-urazu-nehod-vzniklych-pri-vykonu-prace-xxv-umrti-zamestnance-po)