

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA**

**Nehodovost v Chráněné krajinné oblasti Broumovsko**

**Jiří Doležal**

**Bakalářská práce**

**2010**

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2009/2010

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Jiří DOLEŽAL  
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje  
Studijní obor: Provozní spolehlivost dopravních prostředků a infrastruktury - Ochrana životního prostředí v dopravě  
Název tématu: Nehodovost v CHKO Broumovsko  
Zadávací katedra: Katedra dopravních prostředků a diagnostiky

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

1. Seznámení s vybranými lokalitami v CHKO Broumovsko
2. Všeobecná informace o nehodovosti v ČR
3. Specifické postupy bezprostředního odstraňování následků havárie
4. Analýza nehodovosti ve vybrané lokalitě CHKO Broumovsko

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2004 a její revize pro roky 2008 - 10 <http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP>

[2] Elektronický průvodce bezpečnou dopravou CDV

[3] Statistiky nehodovosti na stránkách Automotoklubu

[http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/dopr\\_nehodovost/index.](http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoskoly/dopr_nehodovost/index.)

[4] Statistiky nehodovosti na stránkách Policie ČR

<http://www.policie.cz/clanek/sprava-vychodoceskeho-kraje-aktuality-dopravni-nehodovost.aspx>

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Marcela Livorová

Katedra dopravních prostředků a diagnostiky

Datum zadání bakalářské práce: 26. února 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2010



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.

děkan

L.S.



doc. Ing. Miroslav Tesař, CSc.

vedoucí katedry

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 využití 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 19. 04. 2010

Jiří Doležal

Děkuji:

Ing. Marcele Livorové za vedení práce, věcné, korektní a podnětné připomínky;

PaedDr. Karlu Výravskému za jazykové korektury;

rodině za podporu při studiu.

**Anotace:**

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou nehodovosti ve vybraných částech Chráněné krajinné oblasti Broumovsko. Statistická data charakterizující vývoj nehodovosti a jejich možných příčin ve vybraném regionu jsou porovnávána s obdobnými daty nehodovosti Královéhradeckého kraje a České republiky. Pozornost je věnována také postupům při odstraňování následků dopravních nehod.

**Klíčová slova:** nehodovost, dopravní nehoda, Broumovsko, Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor, Zdravotnická záchranná služba

**Annotation:**

The bachelor thesis deals with analysis of traffic accidents rate in some selected parts of the Broumovsko Nature Reserve. The statistics data for characterizing the development of traffic accidents and their possible causes in the selected region are compared with similar road accident data of the Region of Hradec Králové and the Czech Republic. Furthermore, it provides a description of the procedures for the removal of road accidents.

**Keywords:** traffic accidents rate, traffic accident, the Broumov region, Police of the Czech Republic, Fire and Rescue Service, Emergency Medical Service

## Obsah:

Úvod .....	8
1. Obecná charakteristika Broumovska .....	9
1.1. Vymezení regionu Broumovska .....	9
1.2. Historické souvislosti dopravního rozvoje Broumovské .....	11
1.3. Stručná charakteristika současné silniční infrastruktury .....	13
2. Všeobecné informace o dopravní nehodě .....	14
2.1. Silniční dopravní nehoda a její znaky .....	14
2.2. Povinnost účastníků dopravní nehody .....	14
2.2.1. Rozdělení dopravní nehody z pohledu Policie ČR .....	14
2.3. Evidence nehod v silničním provozu .....	15
2.4. Základní ukazatelé nehodovosti .....	15
2.4.1. Hlavní ukazatel .....	16
2.4.2. Dílčí ukazatelé .....	16
3. Analýza nehodovosti ve vybraných částí CHKO Broumovsko .....	19
3.1. Vybrané statistické údaje charakterizující danou lokalitu .....	19
3.2. Nehodovost v regionu Broumovsko, Královéhradeckého kraje a ČR .....	21
3.3. Charakterizace příčin a následků silničních dopravních nehod v CHKO Broumovsko... ..	23
3.4. Údaje zjištěné od pojišťoven .....	39
4. Postupy odstraňování následků dopravní nehody (havárie) .....	40
4.1. Postup Policie ČR při dopravní nehodě .....	43
4.1.1. Úkoly a postup Policie České republiky při dopravní nehodě .....	43
4.1.2. Úkoly a postup PČR při dopravní nehodě se zvlášť závažnými důsledky nebo s velkým stupněm nebezpečí .....	44
4.1.3. Síly a prostředky pro plnění úkolů PČR při dopravních nehodách .....	44
4.2. Postup při sražené zvěři .....	45
4.3. Postup Hasičského záchranného sboru při dopravní nehodě .....	45
4.4. Postup zdravotní záchranné služby při dopravní nehodě .....	47
4.5. Postup po dopravní nehodě .....	48
5. Závěr .....	49
6. Použitá literatura a informační zdroje .....	50
7. Přílohy .....	53

## Úvod

Silniční doprava je nezbytným prvkem fungování nejen ekonomiky státu, ale každé moderní civilizace vůbec. Doprava však má vedle nesporných pozitivních stránek i důsledky negativní. Mezi nimi na předním místě figuruje dopravní nehodovost, která je průvodním jevem provozu na pozemních komunikacích. Dopravní nehodovost způsobuje materiální i nemateriální škody - má dopad jednak na zdraví lidí (nebo i jiných živých organismů) a jednak přináší škody na majetku. S rostoucí úrovní motorizace roste také počet událostí, při nichž dojde ke zranění osob nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla. Proto je dopravní nehodovost považována za závažný společenský problém nejen v České republice.

Tato bakalářská práce se bude zabývat analýzou nehodovosti ve vybraných částech Chráněné krajinné oblasti Broumovsko.

Cílem práce je statisticky zachytit vývoj nehodovosti ve vybraných částech CHKO Broumovsko v letech 2005 až 2009 a porovnat ji s nehodovostí v Královéhradeckém kraji a s celou Českou republikou. Statistické údaje jsou vybrány tak, aby podávaly co nejkomplexnější pohled na nehodovost ve vybraných částech CHKO Broumovsko (vývoj v letech, členění nehod dle hlavních i dílčích ukazatelů, srovnání s údaji z Královéhradeckého kraje a z celé ČR). Pozornost bude věnována také postupům při odstraňování následků dopravních nehod.



## 1. Obecná charakteristika Broumovska

### 1.1. Vymezení regionu Broumovska

Vymezení regionu Broumovska není jednoznačné. Region Broumovsko totiž není správní jednotkou, ale kulturně-historickou a geografickou oblastí, která se jako svébytný region formovala několik staletí.

Nejširší vymezení regionu Broumovska dnes podává Správa Chráněné krajinné oblasti Broumovsko, a to v souladu s hranicemi chráněné krajinné oblasti, kterou má Správa na starosti. Podle tohoto vymezení zaujímá Broumovsko plochu 410 km<sup>2</sup> v Broumovském výběžku ve východních Čechách v Královéhradeckém kraji. Zahrnuje část bývalého náhodského okresu a východní okraj bývalého okresu Trutnov. Severní, východní a jihovýchodní hranice je totožná se státní hranicí s Polskem. Nejseverněji leží obec Vižňov, nejj jižněji obec Žďárky. Na západě zasahuje až do obce Malé Svatoňovice, nejvýchodnějším bodem je vrch Homole. [18]

Za nejužší vymezení regionu Broumovska lze považovat tradiční historicko-geografického vymezení, podle kterého se za Broumovsko považuje ucelené území Broumovské kotliny v Broumovském výběžku. Na severu a východě ho vymezuje státní hranice s Polskem vedoucí po hraničních Javořích horách. Na jihu a západě jeho přirozenou hranici tvoří Broumovské stěny. Pomyslnou přírodní osu území tvoří řeka Stěna, uměle vytvořenou osou je silnice Starostín – Otovice a souběžně vedoucí železniční trať. Městským centrem regionu je jádrové město Broumov, které bylo až do roku 1960 okresním městem.

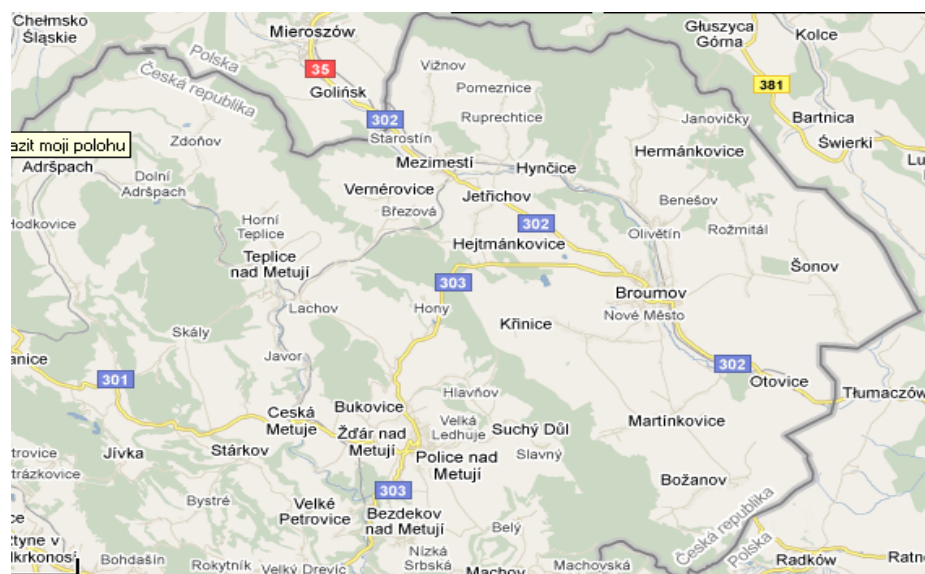
Protože tématem této práce je rozbor dopravní nehodovosti na Broumovsku, je třeba lokalitu, ve které bude hodnocení prováděno, přesně definovat. Vymezení Broumovska podle Správy Chráněné krajinné oblasti je pro účely mé práce příliš široké. Sice se v něm stále hovoří o Broumovsku, ale ve skutečnosti zahrnuje i Policko, Hronovsko, Kosteletsko a část Trutnovska. Vymezení historicko-geografické je naopak dosti úzké - zaměřené na historické centrum Broumovska město Broumov a jeho blízké okolí - a nepostihlo by dopravní nehodovost komplexně na Broumovsku. Pro hodnocení dopravní nehodovosti jsem proto zvolil území, na kterém působí dvě obvodní oddělení Policie České republiky - v Broumově a v Teplicích nad Metují. Obce, které patří do působnosti těchto dvou oddělení, představují rozumný průnik širokého a úzkého vymezení Broumovska. Jedná se o tyto obce: Adršpach, Bohdašín, Božanov, Broumov, Březová, Dědov, Hejtmánkovice, Heřmánkovice, Hynčice,

Jetřichov, Křinice, Lachov, Martřnkovice, Meziměstř, Osada Skály, Otovice, Rořmitál, Ruprechtice, Starostřn, řonov, Teplice nad Metuř, Verněřovice, Viřřnov. Tato sřdla řítajř dohromady cca 20 tisřc obyvatel a vřechna patřř do Chřaněné krajinné oblasti Broumovsko.

Nřže jsou uvedeny dvě mapy. Prvnř zachycuje polohu popisovaně řásti CHKO Broumovsko v řamci Králověhradeckéhokraje, druhá zobrazuje podrobnějš popisovanou řást CHKO Broumovsko se základnř silniřnř infrastrukturou a s nřzvy obcř. [4] [17]



Obr. ř. 1 Situace řirřř vztahů - mapa Králověhradeckéhokraje s vřznačenou popisovanou řástř v CHKO Broumovsko [1]



Obr. ř. 2 Situace uřřř vztahů - mapa vřbraně řásti CHKO Broumovsko s dopravnř infrastrukturou a s nřzvy obcř [2]

## 1.2. Historické souvislosti dopravního rozvoje Broumovska

Doprava, a tím i nehodovost jsou v každém regionu ovlivněny mnoha faktory. Na Broumovsku se jedná zvláště o specifickou regionálně historickou situaci:

- a) Umístění Broumovska na hraničním pomezí s Polskem, což v různých historických dobách mělo vliv na hustotu dopravního provozu v závislosti na tom, zda hraniční přechody do Polska byly volně průjezdné, či nikoliv.
- b) Průmysl a zemědělství, jejichž rozvoj či stagnace mají vždy vliv na dopravní infrastrukturu.
- c) Počet obyvatelstva.
- d) Cestovní ruch, jenž od přelomu století stoupá, zvyšuje dopravní provoz, a tím negativně ovlivňuje nehodovost.
- e) Hustota dopravní sítě, technický stav silnic, celkové pojetí dopravní infrastruktury, které jsou na Broumovsku dlouhodobě zanedbávány.

Výše uvedené faktory jsou z historického pohledu blíže specifikovány v této a v následující kapitole.

Novodobá historie Broumovska je neodmyslitelně spojena s 2. světovou válkou a s událostmi druhé poloviny 20. století, které změnilo socioekonomické podmínky na Broumovsku a měly vliv i na vývoj dopravy.

2. světová válka zasáhla Broumovsko velmi silně. Po Mnichovské dohodě bylo Broumovsko rozděleno - převážně německé Broumovsko a Teplicko bylo přiřazeno k Říši, Policko k protektorátu. Z Broumovska museli odejít Češi, Židé a antifašisté. Připojení k Německé říši ale uvítala velká většina německých obyvatel ve městě i na vesnicích. Válečným cílům Německa byla od čtyřicátých let přizpůsobena průmyslová i zemědělská výroba.

Po válce prošlo Broumovsko dramatickým vývojem, který se postupně negativně odrážel na obyvatelstvu, hospodářství i na krajině. Jednalo se o tyto historické události: vyhnání Němců v letech 1945-1947, osídlování pohraničí, komunistický převrat v roce 1948 a počátek kolektivizace, zrušení okresu Broumov v roce 1960, integrace obcí v programu budování socialistické vesnice v 70. a 80. letech 20. století.

9. května 1945 Broumov obsadily jednotky sovětské armády a politickou správu postupně přebíraly vznikající české mocenské orgány. V chaosu prvních poválečných měsíců docházelo

k rabování, k vyhánění a tyranizování německých civilistů a nezřídka i k vraždám. Během roku 1946 bylo z Broumova vysídleno více než 22 000 osob německé národnosti. Stát konfiskoval jejich majetek (zemědělská půda na vesnicích a živnosti ve městech) a předával ho dosídlencům z přilehlých okresů východních Čech, ze Slovenska a reemigrantům z ciziny.

Osídlování bylo dokončeno v polovině roku 1947, kdy okres Broumov měl přes 30 000 obyvatel. Většina těchto obyvatel pracovala zpočátku převážně v průmyslu, ale ten nenavázal na předválečné tradice a nerozvíjel se. V roce 1945 byly velké broumovské závody zkonfiskovány státem a sloučeny v národních podnicích. Některá výrobní odvětví již nebyla obnovena nebo byla přenesena jinde. Zde začal postupný úpadek Broumova, který se mimo jiné projevil také v zanedbávání silniční sítě.

Ani komunistický režim se k Broumovsku nechoval lépe - závody se nemodernizovaly a tradiční textilní produkce stagnovala. Ani v zemědělství se nevedlo lépe. Noví osídlenci neměli zkušenosti se zemědělstvím ani vztah k půdě, a tak původně bohaté německé velkostatky upadaly a pustly, čemuž samozřejmě nemohla zabránit ani nově vznikající JZD, z nichž se většina stejně brzy rozpadla. Jejich úlohu musely přebírat státní statky. V roce 1960 drželi soukromníci už jen 3% plochy půdy. Kolektivizace měla negativní dopad i na ráz krajiny (scelování, meliorace, regulace apod.).

Po zrušení broumovského okresu v roce 1960 se Broumovsko stalo součástí okresu Náchod. Pro Broumovsko to znamenalo zrušení státních úřadů a přenesení sídel důležitých podniků a institucí s regionální působností mimo město, čímž došlo k odlivu financí i pracovníků. Z Broumova se definitivně stalo izolované provinční město a celé Broumovsko se stalo zapadlým krajem. Nebylo důvodu vytvářet moderní dopravní infrastrukturu, která by mohla příznivě působit na snižování dopravní nehodovosti.

Ani po zásadních politických změnách po roce 1989 problémy minulého období nezmizely a některé se dokonce vlivem centralizace a dopady volného trhu na venkov prohloubily. Broumovsko trpí odlivem mladých vzdělaných lidí a obecně nízkou průměrnou vzdělaností, rušením středních škol, klesající dopravní obslužností, nízkou ekonomickou aktivitou obyvatel a nízkou daňovou výtěžností, uzavíráním drobných průmyslových podniků, problémy zemědělského hospodaření a ponechávání pozemků ladem, omezováním dostupnosti lékařské péče, relativně nízkou občanskou iniciativou a v neposlední řadě velmi špatným stavem silniční sítě, který následně některé problémy Broumova prohlubuje a negativně působí i na dopravní nehodovost.

Teprve na přelomu tisíciletí se snad Broumovsko odrazilo od pověstného dna. Zasloužil se o to z počátku především turistický ruch. Broumovsko původně izolované ze tří stran nepropustnou státní hranicí od Polska, se nyní naopak stává atraktivním turistickým cílem zprvu Poláků a postupně i návštěvníků z celé České republiky. A v současné době je i výchozím bodem cest do hospodářsky a turisticky atraktivních oblastí Dolního Slezska a Kladska. Poslední desetiletí tak představuje období mírného rozvoje turistického, zejména příhraničního ruchu, který lze považovat za slibnou ekonomickou základnu budoucího rozvoje Broumovska. Zvýšený turismus však z pohledu dopravní nehodovosti je spíše negativní, protože zvýšené frekvenci dopravy rozhodně není přizpůsobena současná silniční síť, která zůstala na úrovni 60. let minulého století a jejíž stav se stále zhoršuje. [5] [17]

### **1.3. Stručná charakteristika současné silniční infrastruktury**

Hustota a rozmístění komunikací na Broumovsku jsou významně ovlivněny značnou členitostí území a existencí státní hranice kolem severní a východní části Broumovska. Nejvýznamnějším problémem je malý počet silnic II. třídy (pouze tři) a neúnosný stav silnic III. třídy. Celkově lze hovořit o špatné sjízdnosti silnic, která je nejen překážkou ekonomického rozvoje, ale i rizikovým faktorem dopravní nehodovosti.

Zvláště je třeba upozornit na velmi špatný technický stav úseku silnice II/303 z Police nad Metují do Broumova. Tato silnice je páteří komunikací celého regionu, protože propojuje Broumovsko s okresním městem Náchod. Avšak svou dopravní kapacitou ani vybavením neodpovídá dopravnímu zatížení. Proto na ní také dochází k velkému počtu dopravních nehod, často s tragickými následky.

Zvýšenou zátěž pro silniční síť znamenalo také otevření hraničních přechodů s Polskou republikou pro osobní silniční dopravu ve Starostíně a v Otovicích. Kromě silničního tranzitu se tím zvýšila intenzita dopravy o víkendech díky polským turistům, kteří ve zvýšené míře začali navštěvovat atraktivní turistické cíle na Broumovsku.

## **2. Všeobecné informace o dopravní nehodě**

### **2.1. Silniční dopravní nehoda a její znaky**

Pojem dopravní nehoda definuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) v § 47 odst. 1. Jedná se o událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci.

Základním znakem silniční dopravní nehody je, dojde-li k usmrcení, ke zranění nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

### **2.2. Povinnosti účastníků dopravní nehody**

Povinnosti účastníků dopravní nehody jsou specifikovány v § 47 zákona č. 361/2000 Sb. a liší se v závislosti na závažnosti dopravní nehody. Vždy jsou účastníci dopravní nehody povinni tuto dopravní nehodu oznámit, došlo-li k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku ve výši 100 000,- Kč.

V případě, že jsou povinni účastníci dopravní nehodu oznámit, je třeba neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi; zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.  
[3]

#### **2.2.1. Rozdělení dopravní nehody z pohledu Policie ČR**

Policie ČR dopravní nehody dělí podle jejich závažnosti, příčin a důsledků:

- nehody zaviněné zvěří (její záznam uveden v příloze č. 1.).
- nehody s poškozením čelního skla automobilu nebo předního světlometu (její záznam uveden v příloze č. 2.).
- malá dopravní nehoda (viz příloha č. 3).
- velká dopravní nehoda, o tuto nehodu se jedná:
  - a) došlo-li na místě dopravní nehody ke zranění osoby,

- b) je-li poškozená třetí osoba, např. sloup veřejného osvětlení apod.,
- c) pokud se řidiči na místě nedohodnou o zavinění,
- d) je-li u jednoho z účastníků dopravní nehody zjištěn alkohol,
- e) došlo-li na místě dopravní nehody ke smrti osoby,
- f) je-li na jednom ze zúčastněného vozidla škoda vyšší než 100 000,- Kč. [3]

### **2.3. Evidence nehod v silničním provozu**

Statistickému sledování podléhají od 1. ledna 1979 všechny nehody v silničním provozu, které byly dopravní policii nahlášený. Zatímco zpočátku byly hlášeny všechny nehody, od 1. ledna 2001 to byly pouze ty, u nichž došlo ke zranění nebo usmrcení osob nebo ke škodě převyšující 20 000,- Kč nebo ke škodě na majetku třetí osoby. Podmínky pro nahlášení dopravní nehody Policii České republiky se poté ještě dvakrát změnily. Od 1. 7. 2006 se hranice výše škody zvýšila na 50 000,- Kč a od 1. 1. 2009 na 100 000,- Kč a byl odstraněn institut tzv. „třetí osoby“. Od 1. 7. 2006 se staničení místa nehody provádí pomocí souřadnic GPS.

Pro uvedené statistiky se za usmrcenou osobu považuje osoba, která zemře na místě nehody, při převozu do nemocnice nebo nejpozději do 24 hodin po nehodě.

Pro evidenci nehod v silničním provozu se používají různé formuláře (viz přílohy č 1, č. 2 a č. 3). Nejběžnější formulář Malá dopravní nehoda (viz příloha č. 3) slouží jak k popisu průběhu a následků dopravní nehody, tak i k vyšetřování jejích příčin. U tzv. Velké dopravní nehody existuje formulář pouze v elektronické podobě a vyplňují ho dopravní policisté na místě dopravní nehody, kteří rozhodují, zda byl spáchán trestný čin nebo přestupek. [3]

### **2.4. Základní ukazatele nehodovosti**

Ukazatele nehodovosti můžeme rozdělit na hlavní a dílčí. Hlavním ukazatelem jsou následky dopravní nehody ve vztahu k lidskému životu a zdraví, protože jejich ochrana je prvořadá. Ostatní ukazatele mají význam hlavně statistický - popisují různé okolnosti dopravních nehod a lze na jejich základě činit různá preventivní opatření ke snížení nehodovosti.

### 2.4.1. Hlavní ukazatel

Hlavním ukazatelem je **následek dopravní nehody**, dle něhož můžeme nehody rozdělit na nehody s:

- s usmrcením,
- s těžkým zraněním,
- s lehkým zraněním,
- nehoda s hmotnou škodou.

### 2.4.2. Dílčí ukazatelé

Nehody jsou dále hodnoceny dle následujících dílčích ukazatelů:

#### a) Příčiny dopravní nehody, které se dále dělí:

- Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel (nevěnování potřebné pozornosti řízení /nejčtenější příčina/, nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání /poslední tři uvedené příčiny představují každoročně více jak 45% celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel/).
- Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel /nejčastěji cyklisté/ (nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti, nesprávný způsob jízdy).
- Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu (nejčastěji je viníkem řidič motorového vozidla, chodec a cyklista).
- Nehody zaviněné chodci (nejtragičtější příčinou nehod chodců je neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice, dalším specifikem nehod chodců je zavinění pod vlivem alkoholu).

#### b) Místa dopravní nehody:

- v obci,
- mimo obec.



Každoročně je nejvíce dopravních nehod v obci, ale mimo obec mají dopravní nehody horší následky (na životě, zdraví, majetku a poškození životního prostředí), protože vozidla se mimo obec zpravidla pohybují vyšší rychlostí, a stávají se tak hůře ovladatelná, což se nejvíce projeví právě při dopravní nehodě.

**c) Časové rozložení nehod:**

- pondělí,
- úterý,
- středa,
- čtvrtek,
- pátek,
- sobota,
- neděle.

Nejvíce dopravních nehod s nejhoršími následky připadá na pátek odpoledne, na sobotu a neděli odpoledne. To je zcela jistě způsobeno tím, že se provoz silničních vozidel ve většině míst v ČR v tyto dny zdvojnásobí a někde i zvicenásobí. Také se dá předpokládat, že řidiči jsou vlivem nadcházejícího volna méně pozorní a méně ohleduplní k ostatním účastníkům silničního provozu, protože více spěchají.

**d) Druh dopravní nehody:**

- s jedoucím vozidlem,
- s vozidlem zaparkovaným,
- s pevnou překážkou (např. oplocení, násep, nástupní ostrůvek, strom apod.),
- s chodcem,
- se zvěří,
- s vlakem,
- havárie,
- jiný druh nehody.

Nejčastějším druhem dopravní nehody je srážka jedoucích vozidel a srážka s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným.

#### **e) Nehody v krajích:**

V tomto dílčím ukazateli se hodnotí nehodovost v jednotlivých krajích České republiky. Otázka je, do jaké míry je tento dílčí ukazatel objektivní, zda lze srovnávat nehody v Hlavním městě Praha např. s Královéhradeckým krajem, když charakter provozu je v obou lokalitách značně odlišný. Proto by tento dílčí ukazatel měl mít význam pouze statistický, ne hodnotící.

#### **f) Nehody v okrese:**

V tomto ukazateli se hodnotí nehodovost v jednotlivých okresech České republiky.

Hlavní i dílčí ukazatelé nehodovosti jsou následným měřítkem pro srovnání ČR s celou Evropou. Počátkem 80. let byla ČR (jako součást tehdejšího Československa) v ukazatelích bezpečnosti silničního provozu na čele evropských zemí, zatímco od počátku 90. let se naše situace v silniční bezpečnosti výrazně zhoršila, což je dáno především zvýšením provozu po revoluci v roce 1989. Celková nehodovost dosáhla vrcholu v roce 1999 (kdy byla oproti polovině 90. let vyšší o třetinu a ve vztahu k roku 1990 dvojnásobná). Období od přelomu století lze z pohledu celkové nehodovosti hodnotit jako stagnaci s tendencí poklesu v posledních 3 letech. S počtem nehod koresponduje i počet usmrcených osob při dopravních nehodách. V roce 1990 bylo v ČR při dopravních nehodách usmrceno 1291 osob, v roce 1994 1637 osob, v roce 1998 1360 osob, v roce 2002 1431 osob, v roce 2005 1286 osob a v roce 2009 „jen“ 832 osob. Údaje převzaty ze stránek Českého statistického úřadu a Policie ČR (dostupné na <http://www.czso.cz/> a na <http://www.policie.cz/default.aspx>). [6] [7]

Důraz na bezpečnost tak musí být trvalým záměrem ČR v oblasti silničního provozu. Samozřejmě jde především o ochranu životů a zdraví lidí, ale bezpečnost silničního provozu má i další pozitivní efekty, jako je třeba zájem investorů o oblasti spojené se silniční dopravou. Klasickým příkladem je určitě oblast turismu - bezpečné silnice mohou přilákat více turistů. Nezanedbatelným efektem je samozřejmě také pozitivní vliv na životní prostředí. Při dopravních nehodách běžně dochází k úniku nebezpečných látek z vozidel a z jejich nákladů. Snížení počtu dopravních nehod sníží i tato rizika.

### 3. Analýza nehodovosti ve vybraných částí CHKO Broumovsko

#### 3.1. Vybrané statistické údaje charakterizující danou lokalitu

Na počet silničních nehod má vliv několik faktorů. Jedním z nich je i počet trvale žijících obyvatel na vymezeném území. Údaje o počtu přihlášených obyvatel ve vybraných částech CHKO Broumovsko jsou uvedeny v tabulce č. 1. Z těchto údajů vyplývá, že nejvíce obyvatel žije v Broumově, v Meziměstí a v Teplicích nad Metují. Počet obyvatel mírně klesá, což koresponduje s celkovým demografickým vývojem.

Tab. č. 1 Počet přihlášených (trvale žijících) obyvatel na vymezeném území [8]

Název obce	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009
Adršpach	518	510	508	507	492
Božanov	357	426	360	325	358
Broumov	8 186	8 088	8 085	8 080	8 191
Hejtmánkovice	652	653	657	655	664
Heřmánkovice	476	489	485	484	482
Hynčice	221	227	221	220	215
Jetřichov	432	437	442	447	450
Křinice	403	413	413	409	412
Martínkovice	539	538	552	547	530
Meziměstí	2 742	2 739	2 722	2 698	2 677
Otovice	401	394	400	403	397
Šonov	294	309	299	293	289
Teplice nad Metují	1 757	1 739	1 760	1 735	1 740
Verněřovice	350	356	360	363	365
Celkem	17 328	17 318	17 264	17 166	17 262

Zdroj: Autor

Vzhledem k tomu, že v dalším textu budou údaje o nehodovosti ve vybraných částech CHKO Broumovsko porovnávány s údaji z okresu Náchod a se souhrnnými údaji Královéhradeckého kraje, uvádím také srovnání vývoje počtu obyvatel v daných lokalitách.

Tab. č. 2 Porovnání počtu obyvatel CHKO Broumovsko, okresu Náchod a Královéhradeckého kraje v letech 2005 – 2009 [9]

Přehled obyvatel	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009
Vybrané části CHKO Broumovsko	17 328	17 318	17 264	17 166	17 262
Okres Náchod	112 293	112 302	112 507	112 582	112 342
Královéhradecký kraj	548 368	549 643	552 212	554 402	554 402

Zdroj: Autor

Dalším faktorem, který může ovlivnit počet nehod na dané lokalitě je počet vydaných řidičských průkazů. Tyto údaje jsou uvedeny v tabulce č. 3. Počet vydaných řidičských průkazů trvale stoupá, což může mít vliv na nehodovost na Broumovsku.

Tab. č. 3 Přehled řidičských průkazů ve vybraných částech CHKO Broumovsko [8]

	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009
Počet ŘP ve vybraných částech CHKO Broumovsko	7 081	8 117	9 561	10 406	11 265
Muži	4 278	4 874	5 705	6 296	6 795
Ženy	2 803	3 283	3 856	4 110	4 470

Zdroj: Autor

### 3.2. Nehodovost v regionu Broumovsko, Královéhradeckém kraji a ČR

V Tabulce č. 4 je uveden počet dopravních nehod, které jsou evidovány (oznámeny) obvodnímu oddělení Policie ČR Broumov a obvodnímu oddělení policie ČR Teplice nad Metují, která územně spravují vybrané části CHKO Broumovsko sledované v této práci. Tyto údaje jsou porovnány s počtem dopravních nehod v Královéhradeckém kraji a v celé ČR (viz Tabulka č. 5).

Počet dopravních nehod ve sledovaném období klesá, což koresponduje s vývojem v celé ČR (viz druhá kapitola).

Tab. č. 4 Dopravní nehody evidované příslušnými obvodními odděleními PČR [10]

Dopravní nehody ve vybraných částech CHKO Broumovsko	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
OOP Broumov	133	108	100	66	48	455
OOP Teplice nad Metují	54	28	27	29	7	145
Celkem	187	136	127	95	55	600

Zdroj: Autor

Tab. č. 5 Porovnání dopravních nehod s Královéhradeckým krajem a celou ČR [10]

Dopravní nehody	Celá ČR	Východočeský kraj (Královéhradecký kraj)	Vybrané části CHKO Broumovsko
Rok 2005	199 262	21 644	187
Rok 2006	187 965	20 029	136
Rok 2007	182 736	19 263	127
Rok 2008	160 376	16 739	95
Rok 2009	74 815	7 193	55

Zdroj: Autor

Z pohledu tématu této práce se jako velmi zajímavý jeví údaj o srovnání počtu dopravních nehod na jednoho obyvatele (tisíc obyvatel) v Královéhradeckém kraji a ve vybraných částech CHKO Broumovsko (viz Tab. č. 6). Z tabulky vyplývá, že počet nehod na jednoho obyvatele je ve vybraných částech CHKO Broumovsko výrazně nižší než v celém Královéhradeckém kraji. V jednotlivých letech čtyřikrát až pětkrát. Tento příznivý stav nebude patrně způsoben kvalitou dopravní infrastruktury (ta je naopak špatná), ale zřejmě nižší hustotou provozu, kterou můžeme vyvozovat z regionální polohy sledovaného území (hraniční oblast s Polskem s omezenými možnostmi tranzitu) a z nižšího počtu obyvatel (průměrná hustota obyvatelstva na 1 km<sup>2</sup> v Královéhradeckém kraji je 116, kdežto ve sledovaných částech CHKO Broumovsko pouze 86). Celkové statistiky hustoty provozu v CHKO Broumovsko nejsou k dispozici.

Tab. č. 6 Srovnání počtu dopravních nehod na 1000 obyvatel [10]

Rok	Východo český kraj (Králové hradecký kraj)	Počet obyvatel	Počet nehod na 1 obyvatele	Počet nehod na 1000 obyvatel	Vybrané části CHKO Broumov sko	Počet obyvatel	Počet nehod na 1 obyvatele	Počet nehod na 1000 obyvatel
2005	21644	548 368	0,0395	39,4698	187	17 328	0,0108	10,7918
2006	20 029	549 643	0,0364	36,4400	136	17 318	0,0079	7,8531
2007	19 263	552 212	0,0349	34,8833	127	17 264	0,0074	7,3563
2008	16 739	554 402	0,0302	30,1929	95	17 166	0,0055	5,5342
2009	7 193	554 402	0,0130	12,9743	55	17 262	0,0032	3,1862

Zdroj: Autor

Z výše uvedených údajů vyplývá, že počet dopravních nehod se jak v KH kraji, tak i na Broumovsku neustále snižuje. Je z nich také zřejmé, že počet nehod, vztažených k počtu obyvatel je na Broumovsku o čtvrtinu menší. To je zřejmě způsobeno menší intenzitou dopravy v daném regionu.

### **3.3. Charakterizace příčin a následků silničních dopravních nehod v CHKO Broumovsko**

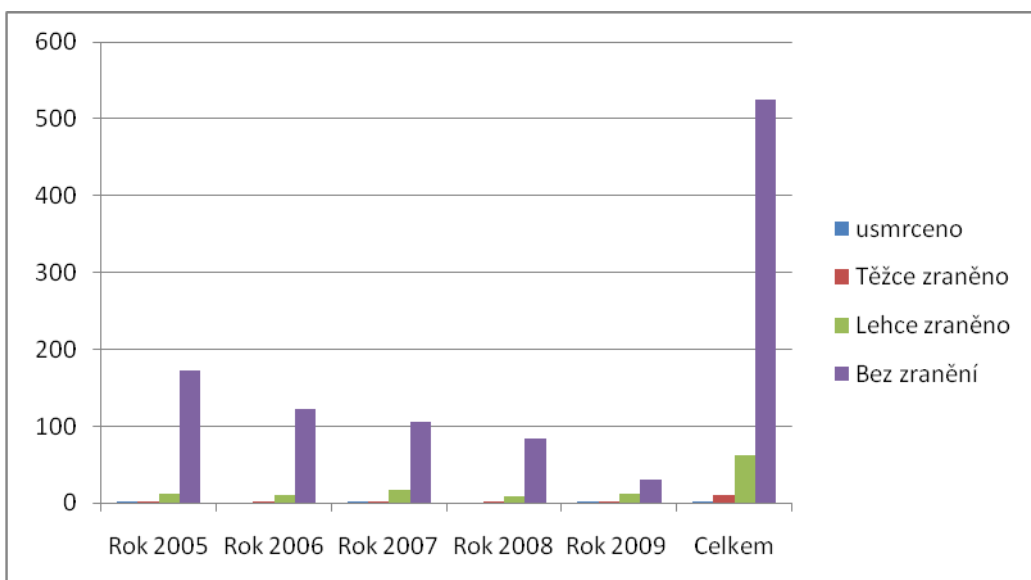
V této kapitole budou specifikovány následky a příčiny silničních dopravních nehod v CHKO Broumovsko podle kritérií, jež jsou užívána pro účely ročního hodnocení nehodovosti na pozemních komunikacích ČR.

## Následek dopravní nehody a jejich srovnání

Tab. č. 7 Následky dopravní nehody ve vybraných částech CHKO Broumovsko [11]

Následky dopravní nehody	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
usmrceno	1	0	1	0	1	3
Těžce zraněno	2	2	3	2	1	10
Lehce zraněno	12	11	18	9	12	62
Bez zranění	172	123	105	84	31	525

Zdroj: Autor



Graf č. 1 Následky dopravní nehody ve vybraných částech CHKO Broumovsko

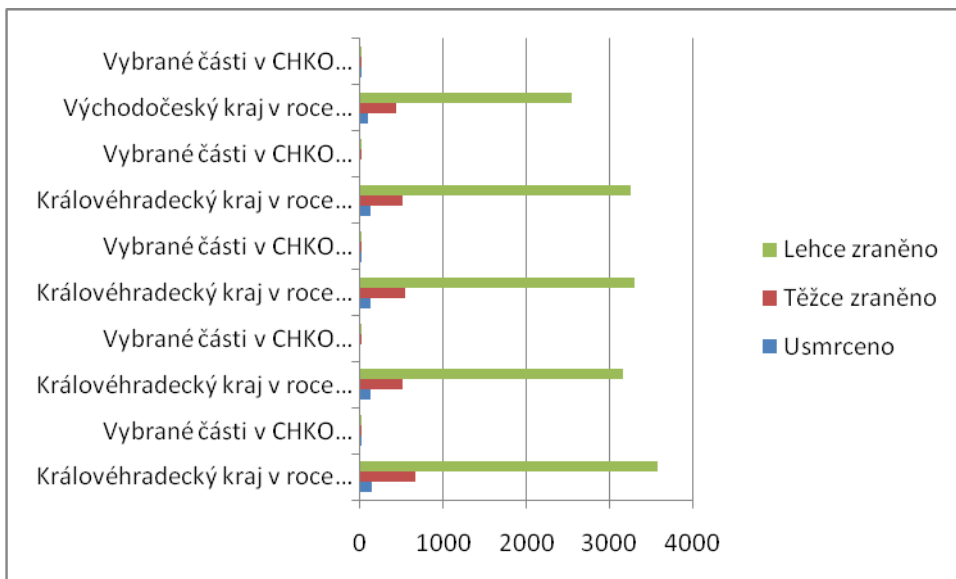
Zdroj: Autor



Tab. č. 8 Srovnání následků dopravních nehod [10] [11]

Následky dopravních nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
Královéhradecký kraj v roce 2005	146	667	3 577
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2005	1	2	12
Královéhradecký kraj v roce 2006	126	512	3 160
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2006	0	2	11
Královéhradecký kraj v roce 2007	135	541	3 298
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2007	1	3	18
Královéhradecký kraj v roce 2008	123	507	3 254
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2008	0	2	9
Východočeský kraj v roce 2009	100	429	2 553
Vybrané části v CHKO Broumovsko za rok 2009	1	1	12

Zdroj: Autor



Graf č. 2 Srovnání následků dopravních nehod

Zdroj: Autor

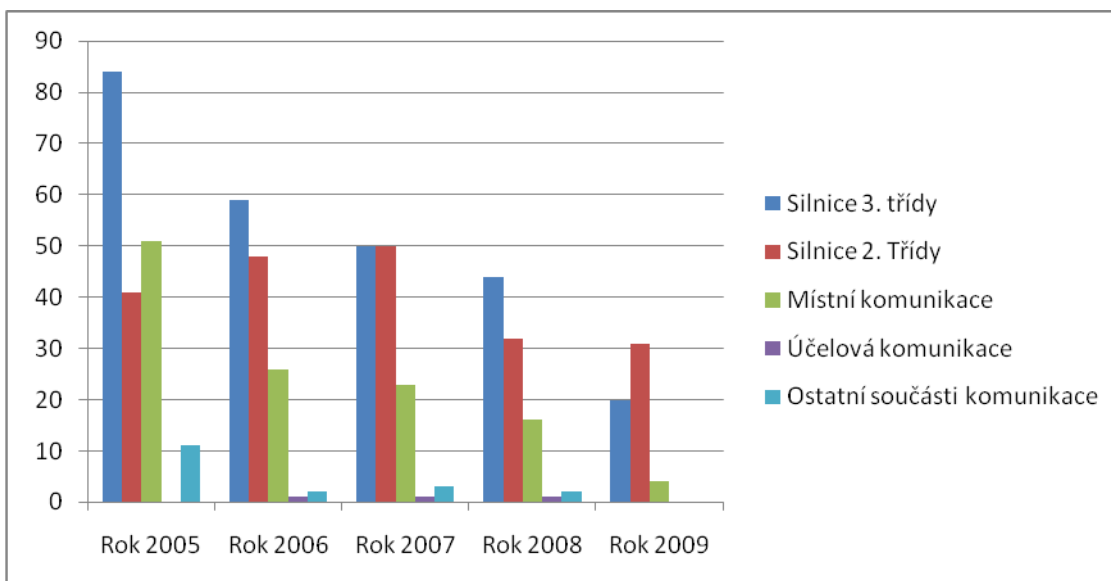
Z uvedených grafů (č. 1, č. 2) je patrné, že ve vybraných částech CHKO Broumovsko počet dopravních nehod se zraněním nebo s hmotnou škodou neustále klesá. Při dopravních nehodách je usmrceno minimum osob. Porovnání těchto ukazatelů mezi regionem Broumovsko a Královéhradeckým krajem koresponduje s porovnáním počtu nehod.

### Druh pozemní komunikace a porovnání s celou ČR

Tab. č. 9 Počet dopravních nehod v závislosti na druhu pozemní komunikace ve vybraných částech CHKO Broumovsko [11]

Druh pozemní komunikace	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Silnice 3. třídy	84	59	50	44	20	257
Silnice 2. Třídy	41	48	50	32	31	202
Místní komunikace	51	26	23	16	4	120
Účelová komunikace	0	1	1	1	0	3
Ostatní součásti komunikace	11	2	3	2	0	18

Zdroj: Autor



Graf č. 3 Počet dopravních nehod v závislosti na druhu pozemní komunikace ve vybraných částech CHKO Broumovsko

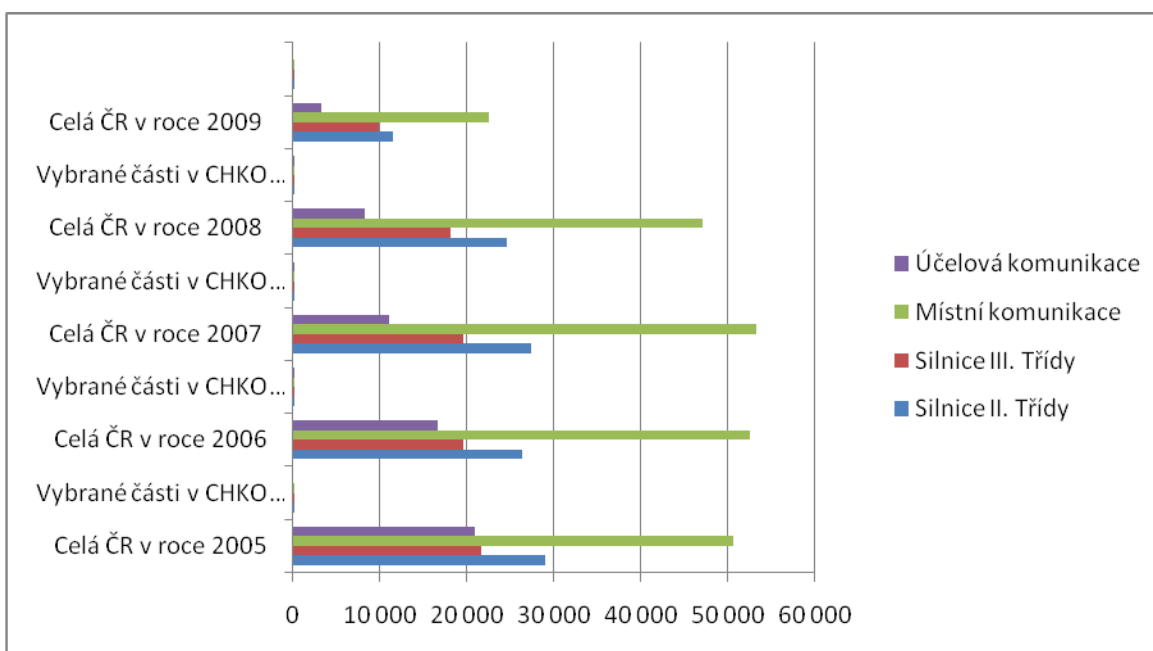
Zdroj: Autor

Tab. č. 10 Počet dopravních nehod v závislosti na druhu pozemní komunikace ve vybraných částech CHKO Broumovsko a následné srovnání s celou Českou republikou [10] [11]

Druh pozemní komunikace	Silnice II. Třídy	Silnice III. Třídy	Místní komunikace	Účelová komunikace
Celá ČR v roce 2005	29 006	21 637	50 653	20 877
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2005	41	84	51	0
Celá ČR v roce 2006	26 340	19 541	52 484	16 593
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2006	48	59	26	1
Celá ČR v roce 2007	27 399	19 512	53 293	11 056
Vybrané části	50	50	23	1

v CHKO Broumovsko v roce 2007				
Celá ČR v roce 2008	24 527	18 114	47 061	8 205
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2008	32	44	16	1
Celá ČR v roce 2009	11 449	9 884	22 492	3 211
Vybrané části v CHKO Broumovsko v roce 2009	31	20	4	0

Zdroj: Autor



Graf č. 4 Počet dopravních nehod v závislosti na druhu pozemní komunikace ve vybraných částech CHKO Broumovsko a následné srovnání s celou Českou republikou

Zdroj: Autor

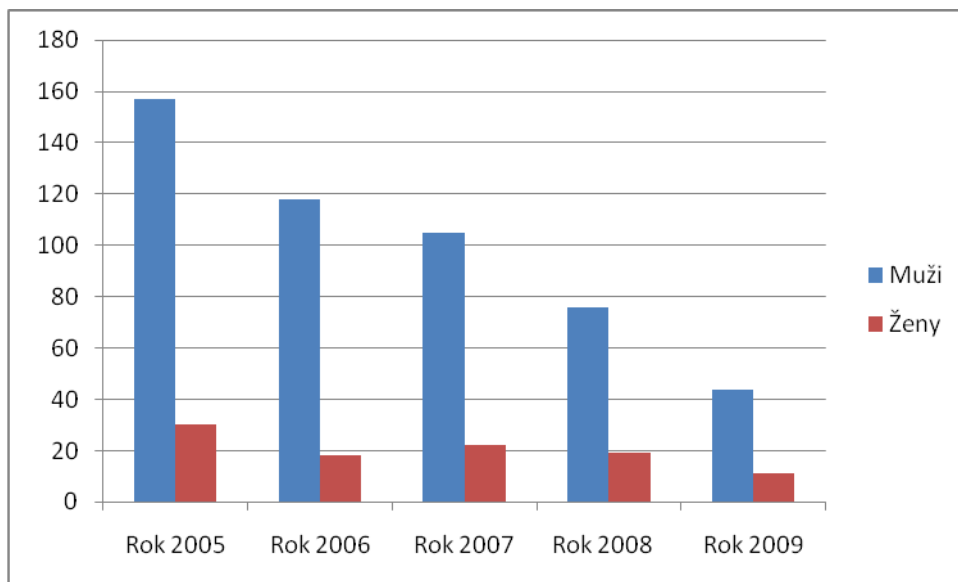
Nehodovost ve vybraných částech CHKO Broumovsko se z pohledu druhu pozemní komunikace liší od situace v ČR. Ve sledovaném území je totiž málo silnic II. třídy, převažují zde silnice III. třídy, na kterých tak dochází k většímu počtu dopravních nehod, případně jsou poměry nehod mezi oběma druhy silnic vyrovnané. V celé ČR se stává více nehod na silnicích II. třídy. Ve sledovaném území CHKO Broumovsko je také oproti ČR výrazně méně nehod na místních komunikacích. To je způsobeno typem obcí - převažují obce vesnického charakteru, ve kterých je velmi málo místních komunikací.

### Pohlaví viníků dopravní nehody

Tab. č. 11 Pohlaví viníků dopravní nehody [11]

Pohlaví viníků dopravní nehody	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Muži	157	118	105	76	44	500
Ženy	30	18	22	19	11	100

Zdroj: Autor



Graf č. 5 Pohlaví viníků dopravní nehody

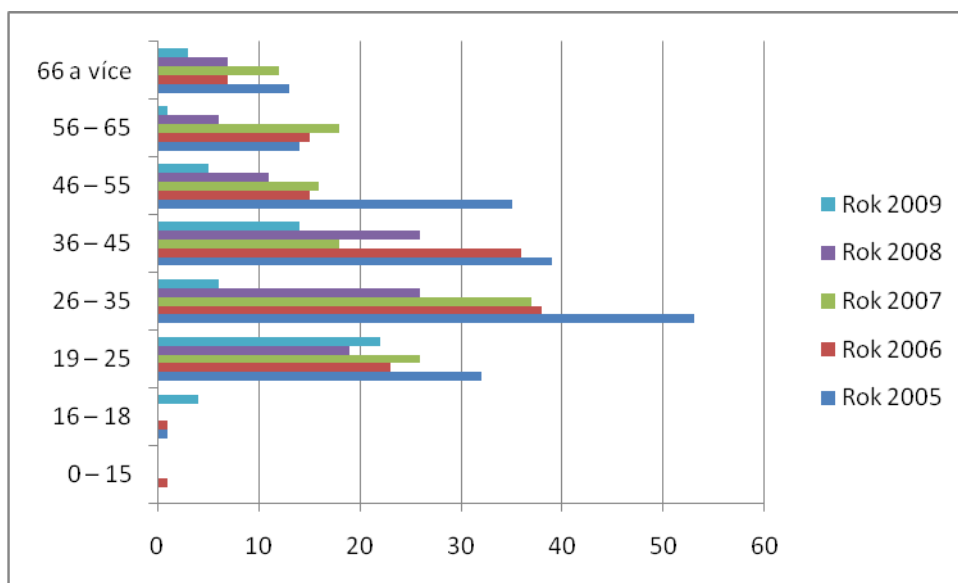
Zdroj: Autor

## Věk viníků dopravní nehody

Tab. č. 12 Věk řidičů (viníků dopravní nehody) [11]

Věk řidičů (viníků dopravní nehody)	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
0 – 15	0	1	0	0	0	1
16 – 18	1	1	0	0	4	6
19 – 25	32	23	26	19	22	122
26 – 35	53	38	37	26	6	160
36 – 45	39	36	18	26	14	133
46 – 55	35	15	16	11	5	82
56 – 65	14	15	18	6	1	54
66 a více	13	7	12	7	3	42

Zdroj: Autor



Graf č. 6 Věk řidičů (viníků dopravní nehody)

Zdroj: Autor

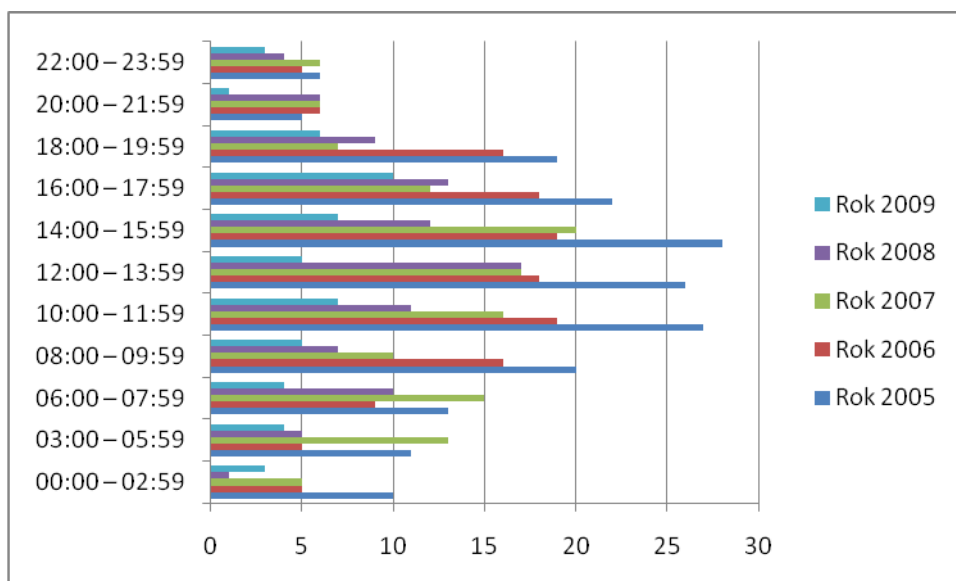
Z uvedených údajů vyplývá, že nejčastěji jsou viníkem dopravní nehody osoby ve věku od 26 - 35 let, dále osoby ve věku 36 – 45 let.

## Počet havárií v závislosti na čase dopravní nehody

Tab. č. 13 Počet havárií v závislosti na čase dopravní nehody [11]

Čas dopravní nehody	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
00:00 – 02:59	10	5	5	1	3	24
03:00 – 05:59	11	5	13	5	4	38
06:00 – 07:59	13	9	15	10	4	51
08:00 – 09:59	20	16	10	7	5	58
10:00 – 11:59	27	19	16	11	7	80
12:00 – 13:59	26	18	17	17	5	83
14:00 – 15:59	28	19	20	12	7	86
16:00 – 17:59	22	18	12	13	10	75
18:00 – 19:59	19	16	7	9	6	57
20:00 – 21:59	5	6	6	6	1	24
22:00 – 23:59	6	5	6	4	3	24

Zdroj: Autor



Graf č. 7 Počet havárií v závislosti na čase dopravní nehody Zdroj: Autor

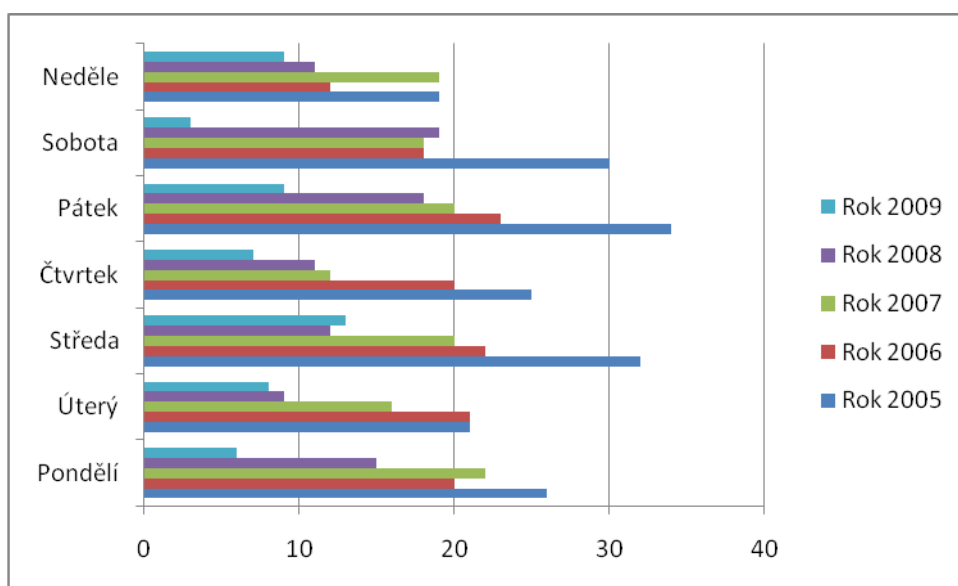
Z uvedených údajů vyplývá, že k největšímu počtu havárií dochází v době od 10:00 hod. do 15:59 hod..

### Počet havárií v závislosti na dni v týdnu, při kterém došlo k dopravní nehodě

Tab. č. 14 Počet havárií v závislosti na dni v týdnu, při kterém došlo k dopravní nehodě [11]

Dny v týdnu	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Pondělí	26	20	22	15	6	89
Úterý	21	21	16	9	8	75
Středa	32	22	20	12	13	99
Čtvrtek	25	20	12	11	7	75
Pátek	34	23	20	18	9	104
Sobota	30	18	18	19	3	88
Neděle	19	12	19	11	9	70

Zdroj: Autor



Graf č. 8 Počet havárií v závislosti na dni v týdnu, při kterém došlo k dopravní nehodě

Zdroj: Autor

Z uvedených údajů vyplývá, že nejčastěji dochází ke vzniku dopravních nehod v pátek.

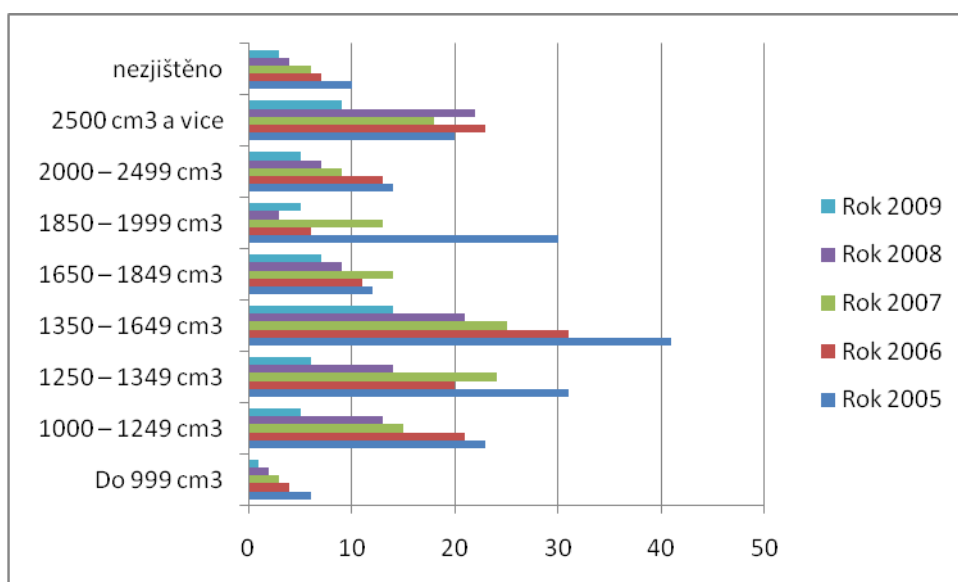


## Kubatura vozidla, které řídil viník

Tab. č. 15 Dopravní nehody podle kubatury vozidla (viníka) [11]

Rozdělení podle kubatury	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Do 999 cm <sup>3</sup>	6	4	3	2	1	16
1000 – 1249 cm <sup>3</sup>	23	21	15	13	5	77
1250 – 1349 cm <sup>3</sup>	31	20	24	14	6	95
1350 – 1649 cm <sup>3</sup>	41	31	25	21	14	132
1650 – 1849 cm <sup>3</sup>	12	11	14	9	7	53
1850 – 1999 cm <sup>3</sup>	30	6	13	3	5	57
2000 – 2499 cm <sup>3</sup>	14	13	9	7	5	48
2500 cm <sup>3</sup> a více	20	23	18	22	9	92
nezjištěno	10	7	6	4	3	30

Zdroj: Autor



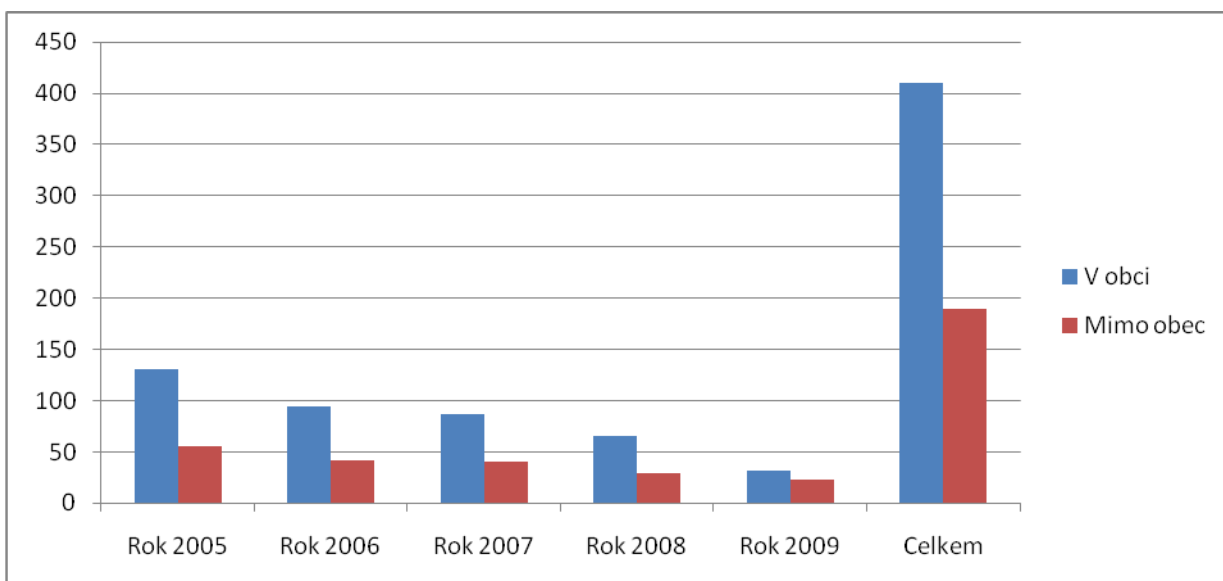
Graf č. 9 Dopravní nehody podle kubatury vozidla (viníka) Zdroj: Autor

## Místo dopravní nehody

Tab. č. 16 Místo dopravní nehody [11]

Místo dopravní nehody	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
V obci	131	94	87	66	32	410
Mimo obec	56	42	40	29	23	190

Zdroj: Autor



Graf č. 10 Místo dopravní nehody

Z uvedených údajů vyplývá, že nejčastěji dochází ke vzniku dopravních nehod v obci.

## Viditelnost při dopravní nehodě

Tab. č. 17 Viditelnost při dopravní nehodě [11]

Viditelnost při dopravní nehodě	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Ve dne	141	103	92	75	39	450
V noci	46	33	35	20	16	150

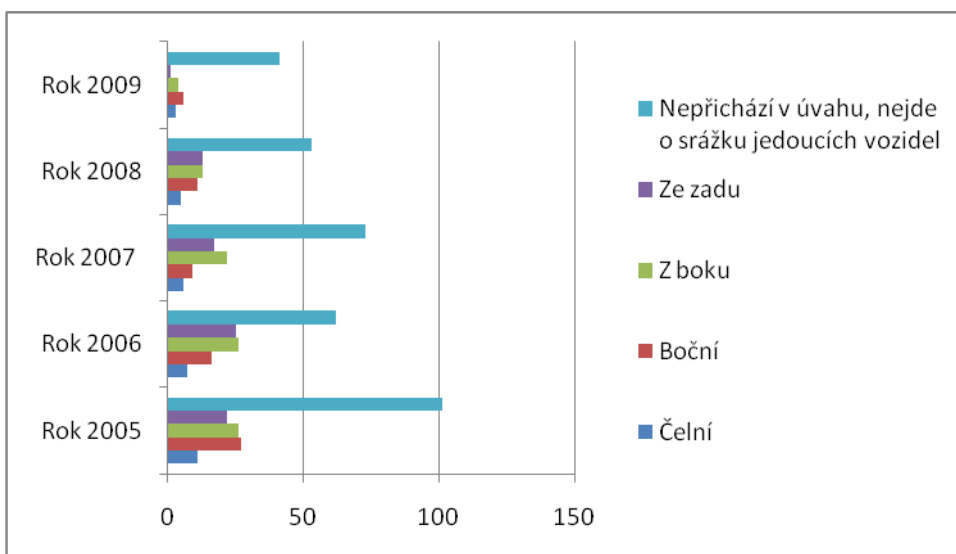
Zdroj: Autor

## Druh srážky jedoucích vozidel při dopravní nehodě

Tab. č. 18 Druh srážky jedoucích vozidel [11]

Druh srážky jedoucích vozidel	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Čelní	11	7	6	5	3	32
Boční	27	16	9	11	6	69
Z boku	26	26	22	13	4	91
Ze zadu	22	25	17	13	1	78
Nepřichází v úvahu, nejde o srážku jedoucích vozidel	101	62	73	53	41	330

Zdroj: Autor



Graf č. 11 Druh srážky jedoucích vozidel

Zdroj: Autor

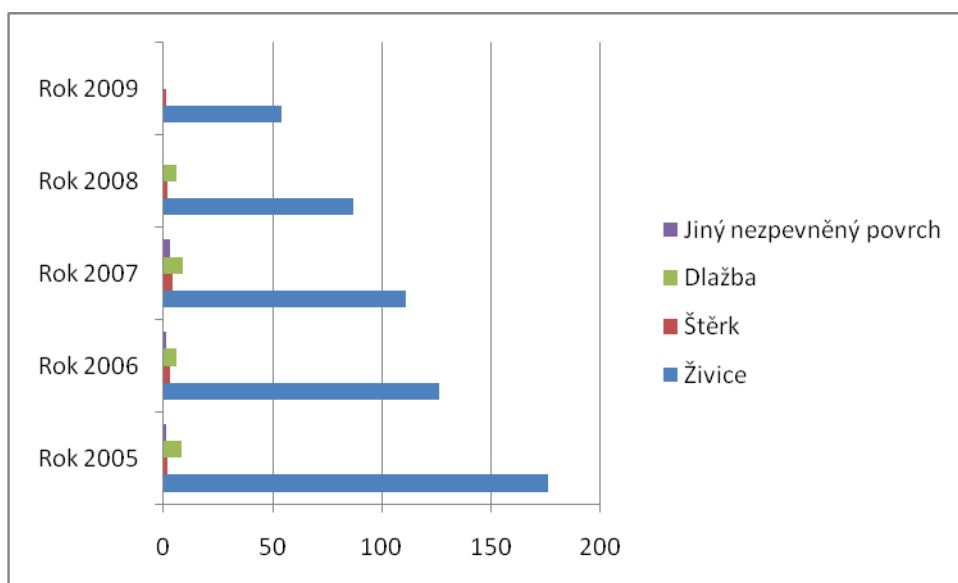
Z uvedených údajů vyplývá, že nejčastějším druhem srážky jsou dopravní nehody, kde nejde o srážku jedoucích vozidel.

## Druh povrchu na místě dopravní nehody

Tab. č. 19 Druh povrchu vozovky při dopravní nehodě [11]

Druh povrchu vozovky při dopravní nehodě	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Živice	176	126	111	87	54	554
Štěrka	2	3	4	2	1	12
Dlažba	8	6	9	6	0	29
Jiný nezpevněný povrch	1	1	3	0	0	5

Zdroj: Autor



Graf č. 12 Druh povrchu vozovky při dopravní nehodě

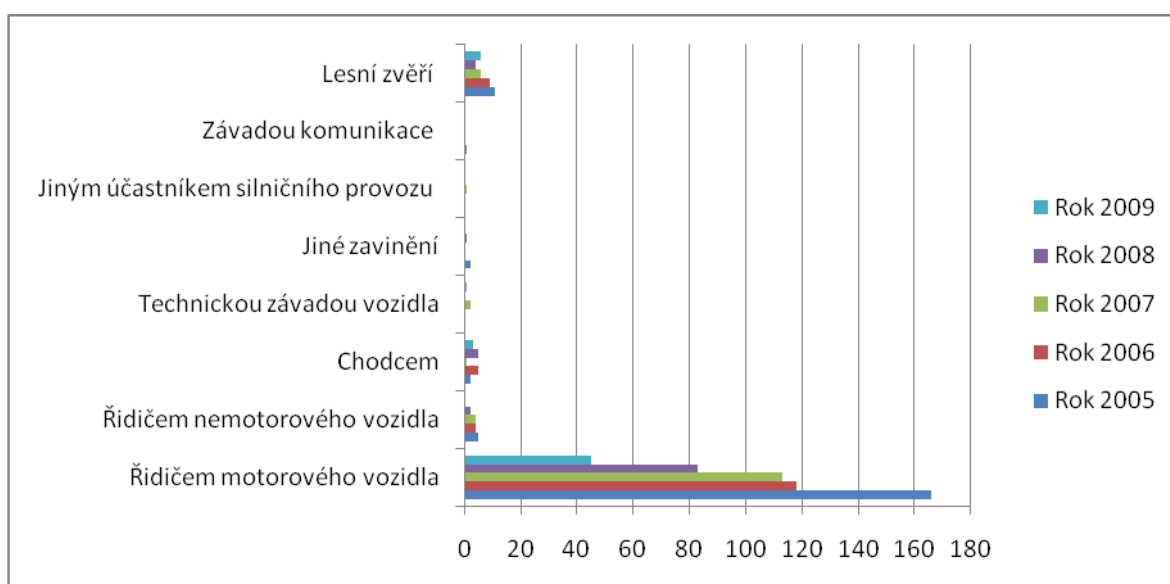
Zdroj: Autor

## Zavinění dopravní nehody

Tab. č. 20 Zavinění dopravní nehody [11]

Zavinění dopravní nehody	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Řidičem motorového vozidla	166	118	113	83	45	525
Řidičem nemotorového vozidla	5	4	4	2	0	15
Chodcem	2	5	1	5	3	16
Technickou závadou vozidla	0	0	2	0	1	3
Jiné zavinění	2	0	0	1	0	3
Jiným účastníkem silničního provozu	0	0	1	0	0	1
Závadou komunikace	1	0	0	0	0	1
Lesní zvěří	11	9	6	4	6	36

Zdroj: Autor



Graf č. 13 Zavinění dopravní nehody

Zdroj: Autor

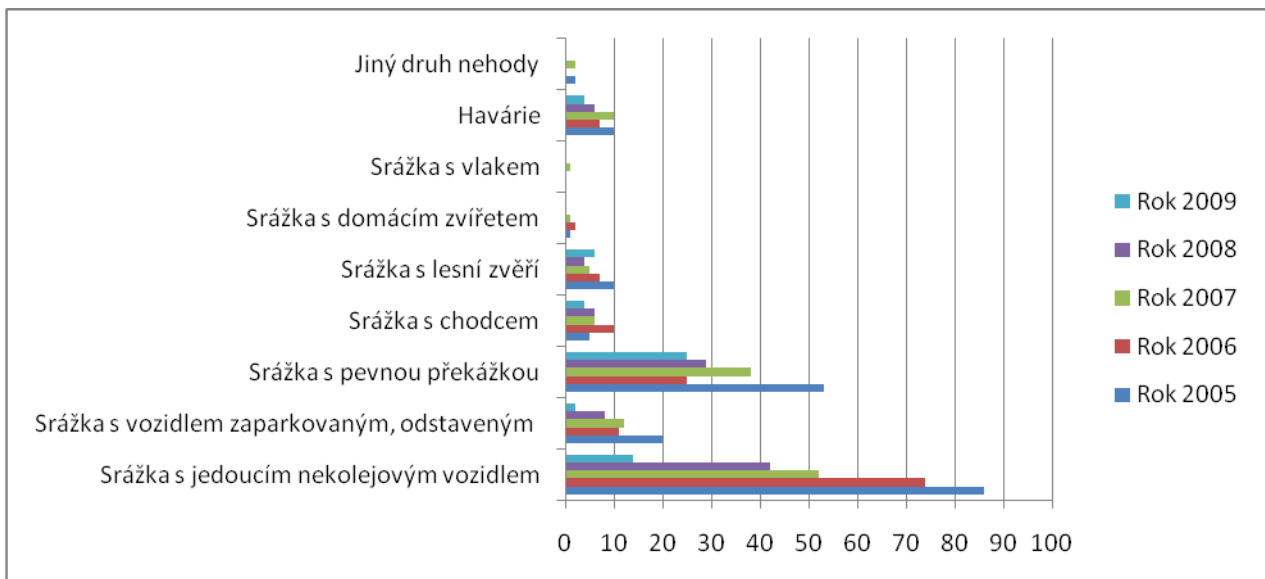
Z uvedených údajů vyplývá, že viníkem dopravní nehody je nejčastěji řidič motorového vozidla.

### Druh dopravní nehody

Tab. č. 21 Druh dopravní nehody [11]

Druh dopravní nehody	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	86	74	52	42	14	268
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	20	11	12	8	2	53
Srážka s pevnou překážkou	53	25	38	29	25	170
Srážka s chodcem	5	10	6	6	4	31
Srážka s lesní zvěří	10	7	5	4	6	32
Srážka s domácím zvířetem	1	2	1	0	0	4
Srážka s vlakem	0	0	1	0	0	1
Havárie	10	7	10	6	4	37
Jiný druh nehody	2	0	2	0	0	4

Zdroj: Autor



Graf č. 14 Druh dopravní nehody

Zdroj: Autor

Z uvedených údajů vyplývá, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem.

### 3.4. Údaje zjištěné od pojišťoven

Aby údaje uváděné v této bakalářské práci byly co nejkomplexnější, požádal jsem o poskytnutí informací o dopravních nehodách ve vybraných částech CHKO Broumovsko také pojišťovny, poskytující pojištění motorových vozidel. Jejich statistiky totiž zahrnují i dopravní nehody, které nemusí být ve statistikách Policie ČR, protože se jednalo o nehlášené dopravní nehody (např. škoda byla malá, nedošlo ke zranění, na místě dopravní nehody se o zavinění dohodli apod.). Jednalo se o pojišťovny: Allianz pojišťovna a.s., Česká pojišťovna a.s., Hasičská vzájemná pojišťovna a.s., Kooperativa pojišťovna a.s., Uniqa pojišťovna, Generali pojišťovna a.s., ČSOB pojišťovna, Česká podnikatelská pojišťovna a.s., Axa pojišťovna a.s., Slavia pojišťovna a.s., Triglav pojišťovna a.s., Wüstenrot pojišťovna a.s. Kromě České pojišťovny (Tab. č. 22) mně ostatní pojišťovny ani přes opakované žádosti žádné údaje neposkytly. Avšak i z údajů poskytnutých jednou pojišťovnou (a u České pojišťovny se dá předpokládat velký počet klientů) vyplývá značný rozdíl mezi počtem hlášených a nehlášených dopravních nehod. Dopravní nehody oznámené této pojišťovně jako škodní události výrazně převyšují počet dopravních nehod nahlášených Policii ČR (Tab. č. 23).

Tabulka č. 22 Množství dopravních nehod zaslané od České pojišťovny a. s. [12]

	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009
Dopravní nehody ve vybraných částech CHKO Broumovsko	272	251	210	224	186

Zdroj: Autor

Tabulka č. 23 Dopravní nehody evidované příslušnými obvodními odděleními PČR [11]

	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009
Dopravní nehody ve vybraných částech CHKO Broumovsko	187	136	127	95	55

Zdroj: Autor

#### 4. Postupy odstraňování následků dopravní nehody (havárie)

U dopravních nehod, při nichž dojde k usmrcení nebo zranění osob nebo ke škodě na majetku či k jiným škodám (např. ekologickým), je třeba co nejefektivněji odstraňovat jejich následky. K těmto účelům byl v ČR vytvořen integrovaný záchranný systém (dále IZS), jehož základními složkami dle zákona č. 239/2000 Sb. (zákon o integrovaném záchranném systému) jsou Hasičský záchranný sbor České republiky, Zdravotnická záchranná služba a Policie České republiky. Ostatními složkami integrovaného záchranného systému jsou např. ozbrojená síla, orgány ochrany veřejného zdraví a veterinární správy, správce komunikace, správce vodního toku, havarijní služba, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů (u dopravních nehod často myslivecká sdružení), která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Ostatní složky IZS poskytují při záchranných a likvidačních pracích pomoc na vyžádání.



Cílem všech složek IZS je poskytovat na místě dopravní nehody či havárie záchranné, likvidační a obnovovací práce, které spočívají v níže uvedených činnostech:

**Záchranné práce** – jsou veškeré činnosti na místě dopravní nehody spočívající nebo směřující zejména k:

- zajištění ochrany záchranářů a osob zdržujících se v místě dopravní nehody proti vnějším faktorům, zejména před ohrožením přijíždějícími vozidly,
- uhašení požárů havarovaných vozidel,
- provedení nezbytných technických opatření k zajištění ochrany záchranářů a dalších osob (odpojení baterie, vypnutí samostatných topení, zajištění stability havarovaného vozidla apod.),
- vynesení nebo vyproštění raněných osob z vozidel,
- poskytování první pomoci raněným osobám,
- poskytování přednemocniční neodkladné zdravotní péče,
- umožnění transportu zraněných sanitkami nebo vrtulníky (přenosy raněných, zřízení stanoviště raněných, provizorního heliportu),
- zabránění úniku nebezpečných látek do životního prostředí,
- další bezprostředně nutné práce k zajištění ochrany života, zdraví, majetku a životního prostředí.

**Likvidační práce** – jsou veškeré činnosti na místě dopravní nehody spočívající nebo směřující zejména k:

- transportu raněných do lůžkových zdravotnických zařízení a poskytování neodkladné a přednemocniční neodkladné péče během transportu,
- poskytování psychologické a posttraumatické intervenční péče raněným i dalším účastníkům nehody,
- dokumentaci a ochraně stop pro vyšetřování nehody (fotografie, šetrnost vůči stopám apod.),
- některé vyšetřovací úkony (např. zjištění totožnosti účastníků nehody) na místě nehody,
- řízení dopravy, uzavírce komunikace a vytýčení objížděk a postupnému obnovování plynulosti a bezpečnosti silničního provozu,

- provedení potřebných procedur a úkonů k předání obětí dopravní nehody pohřebním službám nebo k provedení pitvy,
- odstranění krve a tkání obětí dopravní nehody,
- přečerpání nebezpečných látek z nepojízdných cisteren,
- neutralizaci vyteklých nebezpečných látek a odstranění nebezpečných látek z havarovaných vozidel,
- vyčištění komunikace od olejových skvrn nebo látek snižujících přilnavost pneumatik, nebo jejich zásyp,
- úklidu komunikace od trosek, stěpů, posypů použitých k neutralizaci vyteklých kapalin, padlých stromů a větví,
- odtahu nebo přemístění nepojízdných vozidel do nejbližšího místa, kde netvoří překážku silničního provozu,
- zajištění dopravního značení, pokud dojde k takovému poškození silniční komunikace, že nelze obnovit zcela plynulý a bezpečný provoz bez omezení nebo varování,
- statické posouzení a případné provizorní zajištění objektů a zařízení poškozených havarovanými vozidly,
- další práce, které je vhodné bez dlouhého odkladu vykonat.

**Obnovovací práce** – při nebo po dopravní nehodě jsou zejména:

- veškerá zdravotní péče poskytovaná postiženým osobám v lůžkových zdravotnických zařízeních,
- odvoz kontaminovaných látek a trosek na skládky nebezpečného odpadu nebo na skládky,
- opravy komunikace, jejích součástí a příslušenství (zejména záchytných bezpečnostních zařízení – svodidel – a dopravního značení),
- obnova průjezdnosti komunikací v původním rozsahu,
- sanace kontaminované zeminy a vegetace v okolí nehody,
- opravy budov, objektů a zařízení poškozených havarovanými vozidly mimo komunikaci,
- procedury související s pojištěním vozidel a majetku,
- ochrana cenného nákladu v nepojízdných vozidlech, jeho přeložení na jiná vozidla,
- odtažení nepojízdných vozidel na odstavná parkoviště nebo k majitelům a další asistenční služby (např. opravy na místě),

- správní řízení s účastníky nehody a další činnosti.

Vedle obecných úkolů mají jednotlivé složky IZS při odstraňování následků nehod a havárií specifické úkoly, vyplývající z jejich odborného zaměření. Dále v textu se zaměřím na specifické úkoly hlavních složek IZS. [13]

## **4.1. Postup Policie ČR při dopravní nehodě**

### **4.1.1. Úkoly a postup Policie České republiky (dále PČR) při dopravní nehodě**

Příslušníci Policie ČR plní při dopravní nehodě několik úkolů. Zajišťují vhodné označení dopravní nehody, regulují dopravu a spolupracují se zdravotnickou záchrannou službou a jednotkami požární ochrany při provádění záchranných a likvidačních prací, v případě potřeby se podílejí na poskytování první pomoci zraněným osobám. Zásadní činností je však řízení dopravy v místě dopravní nehody, kde jednak vytvářejí podmínky pro příjezd a odjezd vozidel ZZS (a dalších složek integrovaného záchranného systému) a organizují postavení těchto vozidel u dopravní nehody a jednak zabezpečují plynulost pohybu dalších silničních vozidel (popřípadě zastavení dopravy všech nebo vybrané skupiny vozidel). Podle pokynů velitele zásahu provádějí vhodné označení dopravní nehody včetně využití světelných výstražných zařízení vlastních vozidel. Rozhodují o provedení případných přechodných úprav silničního provozu, zejména objížděk, není-li možné neprodleně obnovit provoz v plném rozsahu po běžné trase. Mohou využít oprávnění prohlásit některá havarovaná vozidla za překážku silničního provozu a nařídít správci komunikace jejich odstranění.

Při všech činnostech udržují spojení s dozorcí službou nebo operačními středisky PČR, zjišťují a průběžně předávají dopravní informace o aktuální situaci na komunikacích prostřednictvím policejních informačních systémů. Zároveň si na místě vzájemně vyměňují informace o situaci, komunikují s velitelem zásahu, se správcem komunikace a se složkami IZS.

Dále na místě dokumentují dopravní nehodu, shromažďují podklady a důkazní prostředky o zavinění dopravní nehody pro příslušný správní orgán. Zjistí-li důvodné podezření ze spáchání trestného činu, provádí neodkladné úkony k zajištění důkazů a stop, případně přivolají věcně a místně příslušný orgán činný v trestním řízení nebo jiného specialistu z PČR. [13]

#### **4.1.2. Úkoly a postup PČR při dopravní nehodě se zvláště závažnými důsledky nebo s velkým stupněm nebezpečí**

Policisté plní při závažné dopravní nehodě všechny úkoly jako při méně závažné dopravní nehodě. Zpravidla však zároveň přivolají věcně a místně příslušný policejní orgán Služby kriminální policie a vyšetřování (nebo jiného specialistu z PČR) a potom provádějí uzávěru na místě zásahu a realizují režimová opatření na vstupech a výstupech z vnější zóny (např. evidují postižené osoby, pokud opouštějí místo zásahu, evidují dekontaminované a zraněné, zúčastňují se identifikace těžce zraněných nebo mrtvých osob, zajišťují dohled nad vyznačeným prostorem pro ukládání zemřelých apod.).

V případě nutnosti zajišťují doprovod speciální techniky na místo dopravní nehody, na žádost velitele zásahu povolají na místo zásahu vrtulník PČR a poté dohlížejí na přistávací plochu vrtulníků.

Spolupracují s orgány Služby kriminální policie a vyšetřování na objasnění příčiny, zjištění míry a prokázání zavinění konkrétních osob, případně zjištění a usvědčení pachatele, jedná-li se o podezření ze spáchání trestného činu. [13]

#### **4.1.3. Síly a prostředky pro plnění úkolů PČR při dopravních nehodách**

Uvedené úkoly plní zejména policisté územních odborů vnější služby krajských ředitelství PČR, přičemž k vyšetřování závažných dopravních nehod jsou obvykle povolány i výjezdové skupiny silničního dohledu organizované při územních odborech krajských ředitelství PČR. K zabezpečení úkolů při zvláště závažných dopravních nehodách organizují operační střediska PČR povolání a nasazení sil a prostředků věcně a místně příslušného policejního orgánu Služby kriminální policie a vyšetřování nebo jiných specialistů z PČR.

Všechny uvedené útvary nebo organizační články vysílají k plnění úkolů hlídky na motocyklech nebo v osobních automobilech.

Vrtulníky Letecké služby PČR jsou využívány při dopravních nehodách zejména pro plnění úkolů letecké záchranné služby, dále pro přepravu hasičských záchranářů nebo pro monitorování dopravní situace. [13]

## 4.2. Postup při sražené zvěři

Protože v popisovaných částech CHKO Broumovsko jsou rozsáhlé honitby, dochází zde často k dopravním nehodám se zvěří. Při dopravní nehodě, kde došlo ke sražení zvěře, je řidič povinen předat tuto zvěř příslušnému majiteli honitby (tzv. hospodář), který danou zvěř dle platných veterinárních předpisů označí a zpracuje. K předání sražené zvěře dochází tím, že ji řidič osobně předá hospodáři nebo vše oznámí Policii ČR, která toto předání zajistí. Dále Policie ČR s řidičem sepíše protokol o sražené zvěři, kde hospodář svým podpisem potvrdí převzetí sražené zvěře. Pokud řidič sraženou zvěř neodevzdá, vystavuje se spáchání přestupku krádeže.

Počet sražené zvěře ve vybraných částech CHKO Broumovsko v období 2005 – 2009 je uveden v tabulce č. 10. V této tabulce je souhrnně zaznamenán počet zvěře sražené jak silničními, tak i kolejovými vozidly. [14]

Tab. č. 24 Množství sražené zvěře ve vybraných částí CHKO Broumovsko [8]

Druh zvěře	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Jelen	16	11	11	13	13	64
Muflon	11	8	8	9	11	47
Srnc	35	28	26	39	52	180
Prase	46	32	29	50	51	208
Celkem	108	79	74	111	127	499

Zdroj: Autor

## 4.3. Postup Hasičského záchranného sboru při dopravní nehodě

Činnost Hasičského záchranného sboru (dále HZS) se nejvíce blíží obecným činnostem složek IZS (viz úvod kapitoly 1.) Výjezd hasičského záchranného sboru se děje na základě oznámení nebo vyžádání Policií ČR či Zdravotní záchranné služby.

Cílem činnosti HZS při zásahu u dopravních nehod na pozemních komunikacích je zejména zajištění místa a okolí dopravní nehody, poskytnutí první pomoci raněným a provedení protipožárních opatření.

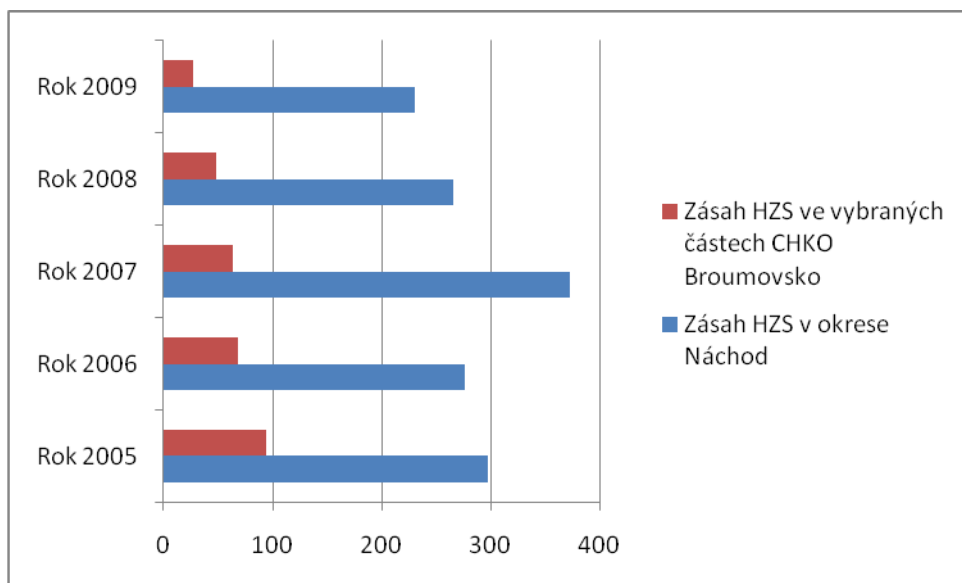
Nezastupitelnou úlohu má HZS při vyprošťování raněných a ohrožených osob, při zamezení úniku nebezpečných látek a při dopravních nehodách s velkým počtem zraněných.

Níže uvádím graf počtu zásahů HZS ve vybraných částech CHKO Broumovsko a v okrese Náchod za období 2005 - 2009. [13]

Tab. č. 25 Množství zásahu HSZ [15]

	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	Rok 2009	Celkem
Zásah HZS v okrese Náchod	297	276	373	266	231	1 443
Zásah HZS ve vybraných částech CHKO Broumovsko	94	68	63	48	27	300

Zdroj: Autor



Graf č. 15 Množství zásahu HSZ

Zdroj: Autor

#### **4.4. Postup zdravotní záchranné služby při dopravní nehodě**

Zdravotnická záchranná služba (dále ZZS) poskytuje odbornou přednemocniční neodkladnou péči. Přednemocniční neodkladná péče je péče o postižené na místě dopravní nehody a případně během jejich dopravy k dalšímu odbornému ošetření. ZZS řeší především stavy bezprostředně ohrožující život postiženého, které mohou bez rychlého poskytnutí odborné první pomoci způsobit trvalé chorobné změny, stavy způsobující utrpení a velkou bolest a stavy, které změnami v chování postiženého mohou ohrožovat jeho samotného nebo jeho okolí.

Činnosti ZZS při dopravní nehodě jsou shodné s činnostmi ZZS při všech zásazích u všech typů mimořádných událostí. Postup posádky ZZS a jejího vedoucího se liší podle toho, zda na místo dopravní nehody dorazí jako první složka IZS, nebo zde již zasahují další složky IZS.

Dojede-li ZZS na místo dopravní nehody jako první, musí nejprve posoudit rizika pro zasahující zdravotníky. Velmi důležité je zastavit s vozidlem se zapnutými světelnými signály tak, aby se minimalizovalo ohrožení posádky příjezdějícími auty. Nezbytná je také komunikace s ostatními složkami IZS, kterým musí posádka ZZS upřesnit situaci v místě nehody. Poté co nejrychleji zahájí odbornou přednemocniční neodkladnou péči.

Pokud se posádka ZZS dostaví na místo nehody, kde již zasahují ostatní složky IZS, zapojí se do jejich činnosti a spadají pod velení velitele zásahu, kterým je velitel HZS. V součinnosti s hasiči mohou zdravotníci provádět některé život zachraňující úkony již během vyprošťování osob, např. oknem vozu.

Velitel zásahu nemůže příslušníkům ZZS nařizovat takové činnosti, které by mohly vést k ohrožení jejich vlastního života. Nejsou totiž (na rozdíl od příslušníků PČR a HZS) školeni k takovým zásahům a nedisponují potřebnými osobními ochrannými prostředky.

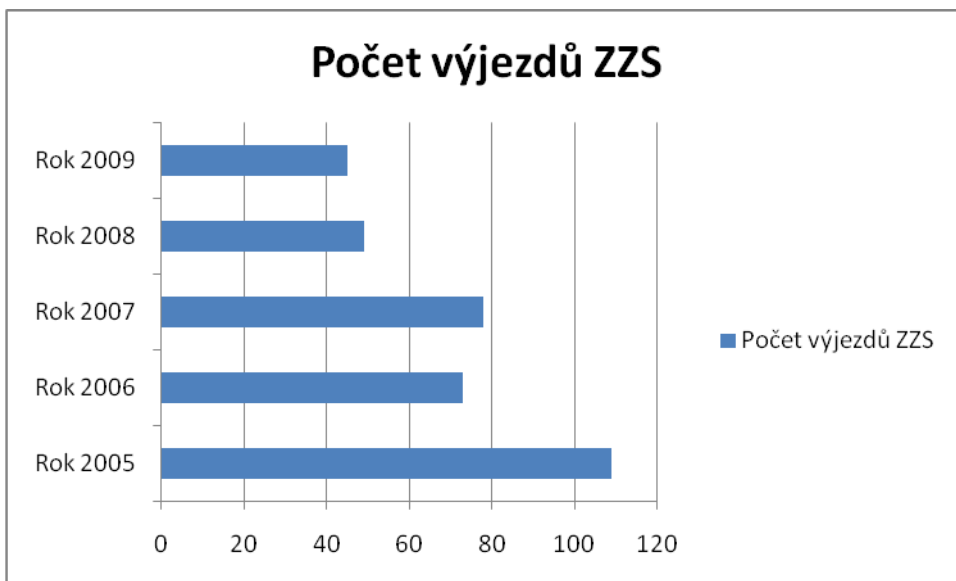
Počty výjezdů zdravotní záchranné služby se od počtů výjezdu hasičského záchranného sboru liší, protože jsou dopravní nehody, kdy výjezd HZS není potřeba - např. řidič je v šoku, stěžuje si na bolesti části těla apod.

Dále uvádím v grafu č. 16 počty výjezdů ZZS ve vybraných částech CHKO Broumovsko.[13]

Tab. č. 26 Množství výjezdů ZZS [16]

	Rok 2005	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008	2009	Celkem
Počet výjezdů ZZS	109	73	78	49	45	354

Zdroj: Autor



Graf č. 16 Množství výjezdů ZZS

Zdroj: Autor

#### 4.5. Postup po dopravní nehodě

Pro úplnost je vhodné doplnit i to, co se s vozidlem děje již po dopravní nehodě. Pokud jsou vozidla po dopravní nehodě provozuschopná, opustí místo dopravní nehody po tzv. vlastní ose nebo se nechají odvléci pomocí jiného vozidla. Pokud jsou vlivem dopravní nehody vozidla neprovozuschopná, musí majitel na své náklady (případně s využitím pojištění) zajistit jejich odtažení (např. odtahovou službou).

Majitel vozidla, které zavinilo dopravní nehodu, musí si vozidlo nechat opravit na své náklady (nemá-li uzavřeno havarijní pojištění, kdy v tomto případě má určitou spoluúčast). Je-li vozidlo neopravitelné, může ho majitel prodat nebo musí zajistit ekologickou likvidaci. Jedině na základě kupní smlouvy nebo dokladu o ekologické likvidaci pak lze provést odhlášení vozidla, případně dát registrační značku vozidla do tzv. depozita. Jestliže majitel vozidlo neodhlásí, bude po něm Kancelář pojistitelů vymáhat pojištění z provozu vozidla.



Majitel vozidla, které dopravní nehodu nezavinilo, uplatní pojistnou událost u pojišťovny, u které má viník dopravní nehody sjednané povinné pojištění. Je-li vozidlo opravitelné, což stanoví likvidátor dané pojišťovny, oprava se dále řeší s pojišťovnou. Je-li vozidlo neopravitelné, je poškozenému podle platných tabulek dané pojišťovny vyplacena finanční náhrada.

## **5. Závěr**

Bezpečnost silniční dopravy se ve vyspělých státech Evropy stala jedním ze základních ukazatelů vyspělosti společnosti. Situace v dopravní nehodovosti v České republice se po roce 1989 dlouhodobě zhoršovala. K mírnému zlepšení dochází teprve v několika posledních letech. V souvislosti s tím jsem se v této bakalářské práci pokusil zachytit vývoj nehodovosti ve vybraných částech CHKO Broumovsko v letech 2005 až 2009 a následně zjistit, zda koresponduje s vývojem nehodovosti v Královéhradeckém kraji a v celé České republice.

Statistická data ukázala, že vývoj nehodovosti ve vybraných částech CHKO Broumovsko odpovídá obecným trendům vývoje v Královéhradeckém kraji i v České republice. Nejlépe to dokládá trvale klesající počet dopravních nehod od roku 2005 až do roku 2009, který je na Broumovsku shodný s vývojem v celém státě. Jen v některých ukazatelích se vybrané části CHKO Broumovsko od Královéhradeckého kraje i od celé České republiky lišily - například výrazně nižší počet dopravních nehod v přepočtu na 1 obyvatele nebo počet dopravních nehod v souvislosti s typem komunikace. Tyto odlišnosti vyplývají z regionální specifčnosti Broumovska jakožto příhraniční oblasti.

Bakalářská práce také shrnula postupy jednotlivých složek integrovaného záchranného systému při odstraňování následků dopravních nehod.

## **Použitá literatura a informační zdroje:**

### Internetové zdroje:

[9] Demografická data pro Královéhradecký kraj:

*Www.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-21]. *Www.czso.cz*. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/E500384398/\\$File/4027090209.pdf](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/E500384398/$File/4027090209.pdf)>.

[9] Demografická data okresu Náchod:

*Www.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-21]. *Www.czso.cz*. Dostupné z WWW: <[http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/50004003C0/\\$File/40340943.pdf](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/50004003C0/$File/40340943.pdf)>.

[9] *Www.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-21]. *Www.czso.cz*. Dostupné z WWW:

<[http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/kralovehradecky\\_kraj\\_mel\\_ke\\_konci\\_roku\\_2009\\_celkem\\_554\\_402\\_obyvatele](http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/kralovehradecky_kraj_mel_ke_konci_roku_2009_celkem_554_402_obyvatele)>.

[9] *Www.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-21]. *Www.czso.cz*. Dostupné z WWW:

<<http://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/obyvatelstvo-xh>>.

[1] Barevný obrázek mapy kraje:

*Http://up.kr-kralovehradecky.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Http://up.kr-kralovehradecky.cz*. Dostupné z WWW: <[http://up.kr-kralovehradecky.cz/vuc/zur/htm/\\_up/text\\_02.html](http://up.kr-kralovehradecky.cz/vuc/zur/htm/_up/text_02.html)>.

### Statistiky nehodovosti:

[10] *Http://aplikace.mvcr.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Http://aplikace.mvcr.cz*.

Dostupné z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2005/12\\_2005.doc](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2005/12_2005.doc)>.

[10] *Http://aplikace.mvcr.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Http://aplikace.mvcr.cz*.

Dostupné z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2006/12\\_2006.doc](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2006/12_2006.doc)>.

[10] *Http://aplikace.mvcr.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Http://aplikace.mvcr.cz*.

Dostupné z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2007/12\\_2007.doc](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/nehody/2007/12_2007.doc)>.

[10] *Http://www.ostrava.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Http://www.ostrava.czso.cz*. Dostupné z

WWW: <[http://www.ostrava.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/dopravni\\_nehodovost\\_v\\_letech\\_2000\\_2008/\\$File/a0902.pdf](http://www.ostrava.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/dopravni_nehodovost_v_letech_2000_2008/$File/a0902.pdf)>.

[10] *Www.policie.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Www.policie.cz*. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>>.

[3] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ASPI, [on-line], [09-04-2010], dostupné z [www: http://cds.upce.cz](http://cds.upce.cz).

[2] Mapa Google, [on-line], [03-05-2010], dostupný z [www: http://maps.google.cz/](http://maps.google.cz/).

[17] *Www.broumovsko.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Www.broumovsko.cz*. Dostupné z WWW: <[www.broumovsko.cz](http://www.broumovsko.cz)>.

[17] *Www.nachodsko.info* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Www.nachodsko.info*. Dostupné z WWW: <<http://www.nachodsko.info/mesta.html>>.

[17] *Policko.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Policko.cz*. Dostupné z WWW: <<http://policko.cz/policko.php>>.

[6] *Www.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Www.czso.cz*. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/>>.

[7] *Www.policie.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-05-25]. *Www.policie.cz*. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/default.aspx>>.

Knižní zdroje:

[18] FRIEDL, Karel, et al. *Chráněná území v České republice*. Praha : Informatorium, 1991. 274 s. ISBN 80-85368-13-7.

[4] VÍTEK, Jan. *Krajinou severovýchodních Čech*. 1. vyd. Ústí nad Orlicí : Oftis, 2000. 168 s.

[5] OTTE, Miroslav. *Broumov: historie a kulturní památky*. Broumov : Městský úřad v Broumově, 2002. 20 s. ISBN 80-239-4077-5.

[14] ŠTĚPÁNEK, Zdeněk, et al. *Penzum - základy znalostí z myslivosti* . 6. vyd. Praha : Druckvo, 2004. 689 s. ISBN 80-239-3500-3.

[13] Česká republika. Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Nález předmětu s podezřením na přítomnost B-agens nebo toxinů STČ 05/IZS. In *Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Nález předmětu s podezřením na přítomnost B-agens nebo toxinů STČ 05/IZS*. 2005, s. 45.

[13] Česká republika. Katalogový soubor – typová činnost složek ISZ při společném zásahu Ministerstvo vnitra – GŘ HZS ČR Číslo jednací PO-2792-9/IZS-2006. In *Katalogový soubor – typová činnost složek ISZ při společném zásahu Ministerstvo vnitra – GŘ HZS ČR Číslo jednací PO-2792-9/IZS-2006*. 2006, s. 38.

Jiné zdroje (ústní a telefonické jednání):

[12] Česká pojišťovna a.s., Hradec Králové, Pražské Předměstí, nám. 28 října 20/2.

[8] Městský úřad Meziměstí, Městský úřad Broumov, Městský úřad Teplice nad Metují  
Obecní úřad Adršpach, Obecní úřad Božanov, Obecní úřad Hejtmánkovice, Obecní úřad  
Heřmánkovice, Obecní úřad Hynčice, Obecní úřad Jetřichov, Obecní úřad Křinice, Obecní  
úřad Martínkovice, Obecní úřad Otovice, Obecní úřad Šonov, Obecní úřad Vernéřovice

[11] Statistické oddělení Hradec Králové Policie České republiky

[15] Statistické oddělení Hasičského záchranného sboru České republiky, Velké Poříčí

[16] Statistické oddělení Zdravotnické záchranné služby České republiky, Broumov

**Přílohy:**

Příloha č. 1 Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Příloha č. 2 Záznam o poškození čelního skla automobilu (předního světlometu)

Příloha č. 3 Malá dopravní nehoda (Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním)

Příloha č. 1 Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

**ZÁZNAM**  
o dopravní nehodě zaviněné zvěří

<b>Datum, čas a místo události srážky</b>		
<b>Druh lesní zvěře</b>		
<b>SPZ a druh vozidla</b>		
<b>Jméno a adresa držitele vozidla</b>		
<b>Řidič</b> jméno a příjmení		
datum narození		
trvalý pobyt		
rodné číslo		
<b>Řidičský průkaz</b> evidenční číslo		
vydán kým		
řidičské oprávnění		
<b>Zákonné pojištění</b> zapláceno dne		
částka, kde		
<b>Mezinárodní karta automobil. pojištění</b> vydána kým, platná do		
CZ neškrtnuto		
<b>Popis poškození vozidla</b>		
<b>Ohledáním vozidla, případně místa zjištěny tyto stopy:</b> - jejich popis a provedení fotodokumentace		
<b>Jiná škoda, případně poškozený</b>		

Příloha č. 1 Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Popis události: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Šetření POLICIE České republiky:**

1. Zvěř byla nalezena na místě nebo poblíž místa dopravní nehody
2. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob
3. Na zúčastněném vozidle nebyla uplatňována ani zjištěna technická závada
4. U řidiče vozidla nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů

Zvěř předána (oznámena): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ předal (podpis)

\_\_\_\_\_ převzal (podpis)

**Právní kvalifikace:** Věc dopravní nehody, srážky se zvěří se odkládá dle § 58 odst. 3 písm. b) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zasílá se: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Druh dokumentace (počet): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ podpis řidiče

\_\_\_\_\_ podpis poškozeného

\_\_\_\_\_ podpis příslušníka  
Policie České republiky

\_\_\_\_\_ vedoucí SDN DI OŘP

Příloha č. 2 Záznam o poškození čelního skla automobilu (předního světlometu)

Č. j.:

**ZÁZNAM**  
o poškození čelního skla automobilu  
(předního světlometu)\*)

<b>Datum, čas a místo události</b>	Oznámeno:	
<b>Zúčastněná vozidla</b>	<b>poškození způsobilo</b>	<b>bylo poškozeno</b>
<b>SPZ a druh vozidla</b>		
<b>Jméno a adresa držitele vozidla</b>		
<b>Řidič</b> jméno a příjmení		
datum narození		
trvalý pobyt		
rodné číslo		
<b>Řidičský průkaz</b> evidenční číslo		
vydán kým		
řidičské oprávnění		
<b>Zákonné pojištění</b> zapláceno dne		
částka, kde		
<b>Mezinárodní karta automobil. pojištění</b>		
vydána kým, platná do		
CZ neškrtnuto		
<b>Popis poškození vozidla</b>		
<b>Ohledáním vozidla, případně místa zjištěny tyto stopy:</b> - jejich popis a provedení fotodokumentace		
<b>Jiná škoda, případně poškozený</b>		

\*) Nehodící se škrtněte



Příloha č. 2 Záznam o poškození čelního skla automobilu (předního světlometu)

**Vyjádření řidiče:** \_\_\_\_\_  
(odpovědného)

---

---

---

**Vyjádření řidiče:** \_\_\_\_\_  
(poškozeného)

---

---

---

**Popis události:** \_\_\_\_\_

---

---

---

**Právní kvalifikace:** Věc poškození čelního skla automobilu (předního světlometu)\* se odkládá dle § 58 odst. 3 písm. b) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

**Zasílá se:** \_\_\_\_\_

---

**Druh dokumentace (počet):** \_\_\_\_\_

---

\_\_\_\_\_  
**podpis řidiče**  
(odpovědného)

\_\_\_\_\_  
**podpis řidiče**  
(poškozeného)

\_\_\_\_\_  
**podpis příslušníka**  
**Policie České republiky**

\_\_\_\_\_  
vedoucí SDN DI OŘP

Příloha č. 3 Malá dopravní nehoda (Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním)

Č. j. :

**Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním**

Datum a čas dopravní nehody			
Místo			
<p><b>A) Účastníci dopravní nehody</b></p> <p>RZ vozidla: MPZ: druh/typ vozidla                  výše škody na vozidle: tis. Kč                  řidič :                  narozen : místo nar.: státní příslušnost :                  adresa pobytu :                  telefonní číslo : číslo OP: lékařská prohlídka:                  řidičský průkaz : sk: číslo ŘP: vydal (a) stát:</p> <p>Spolujedoucí - jméno, příjmení, dat.nar., adresa, stát, st.přísl., ostat.doklady, typ, číslo, kdo a kdy vydal, stát.</p>			
<p><b>B) Účastníci dopravní nehody</b></p> <p>RZ vozidla: MPZ: druh/typ vozidla                  výše škody na vozidle: tis. Kč                  řidič :                  narozen : místo nar.: státní příslušnost :                  adresa pobytu :                  telefonní číslo : číslo OP: lékařská prohlídka:                  řidičský průkaz : sk: číslo ŘP: vydal (a) stát:</p> <p>Spolujedoucí - jméno, příjmení, dat.nar., adresa, stát, st.přísl., ostat.doklady, typ, číslo, kdo a kdy vydal, stát.</p>			
<p>Poškozené předměty a zvířata</p>	Název: škoda: Popis poškození: Majitel: adresa (sídlo) : IČ:		
Svědci :			
Vylíčení události	----- ----- ----- ----- -----		

Příloha č. 3 Malá dopravní nehoda (Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním)

Technické údaje vozidel	<b>A)</b> Druh vozidla: Typ: Vyrobeno (zaevidováno) v roce: Registrační značka: MPZ: Vlastník: stát: Číslo VIN: STK: platná - neplatná do kdy: Brzdy (druh): stav: Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: č.dokl. o poj.: Popis poškození vozidla: Výše škody na vozidle: tis. Kč
	<b>B)</b> Druh vozidla: Typ: Vyrobeno (zaevidováno) v roce: Registrační značka: MPZ: Vlastník: stát: Číslo VIN: STK: platná - neplatná do kdy: Brzdy (druh): stav: Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: č.dokl. o poj.: Popis poškození vozidla: Výše škody na vozidle: tis. Kč
Dopravní nehoda oznámena	dne: v hodin kým:
Místo ohledáno	Dne: od: do: hodin: Kým: Přítomen:
Ohledání místa dopravní nehody	I. Dopravní situace: a) (Místo, druh křižovatky a komunikace, druh povrchu vozovky, atd.)  b) (Viditelnost - rozhledové poměry)  c) (Alkohol vyloučen DZ) pomocí <b>ALTEST - DRÄGER - LION - JINÉ</b> (uveď) s výsledkem:
	II. Účinná opatření : Na místě dopravní nehody provedeno:

## Příloha č. 3 Malá dopravní nehoda (Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním)

### Dopravní nehodu zavinil(a) :

(titl., jméno, příjmení): \_\_\_\_\_ (dat. narození): \_\_\_\_\_ adresa pobytu): \_\_\_\_\_ (stát): \_\_\_\_\_

Porušil(a) ustanovení §§ \_\_\_\_\_ zákona č. 361/2000 Sb. (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil(a) skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení §§ \_\_\_\_\_ odst. \_\_\_\_\_ písm.) \_\_\_\_\_ zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byla jmenovanému v souladu s ustanovením § 22 odst. 10 citovaného zákona uložena bloková pokuta v částce: \_\_\_\_\_ Kč. Jmenovanému byly vydány bloky na pokutu na místě: **zaplacenou / nezaplacenou:** \_\_\_\_\_  
 série bloků: \_\_\_\_\_ čísla bloků od: \_\_\_\_\_ do: \_\_\_\_\_

### Ostatní přestupci :

(titl., jméno, příjmení): \_\_\_\_\_ (dat. narození): \_\_\_\_\_ adresa pobytu): \_\_\_\_\_ (stát): \_\_\_\_\_

Porušil(a) ustanovení §§ \_\_\_\_\_ zákona č. 361/2000 Sb. (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil(a) skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení §§ \_\_\_\_\_ odst. \_\_\_\_\_ písm.) \_\_\_\_\_ zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byla jmenovanému v souladu s ustanovením § 22 odst. 10 citovaného zákona uložena bloková pokuta v částce: \_\_\_\_\_ Kč. Jmenovanému byly vydány bloky na pokutu na místě: **zaplacenou / nezaplacenou:** \_\_\_\_\_  
 série bloků: \_\_\_\_\_ čísla bloků od: \_\_\_\_\_ do: \_\_\_\_\_

Přestupce(i) byl(i) poučen(i) v souladu s § 84 odst. 1,2 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, že proti uložení pokuty v blokovém řízení se nelze odvolat.

Přestupce(i) svým podpisem potvrzuje(i), že s takovýmto vyřízením dopravní nehody vědomě souhlasí a že na něho(ně) nebyl ze strany příslušníka Policie ČR činěn žádný nátlak pro takovéto vyřízení dopravní nehody.

Uvedené výše škody v protokolu jsou pouze orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

### Vyjádření pachatele přestupku:

Podpisy přestupců: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 Podpisy poškozených: \_\_\_\_\_  
 Podpis policisty: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### ÚDAJE PRO STATISTICKÝ FORMULÁŘ (správnou položku zakroužkujte)

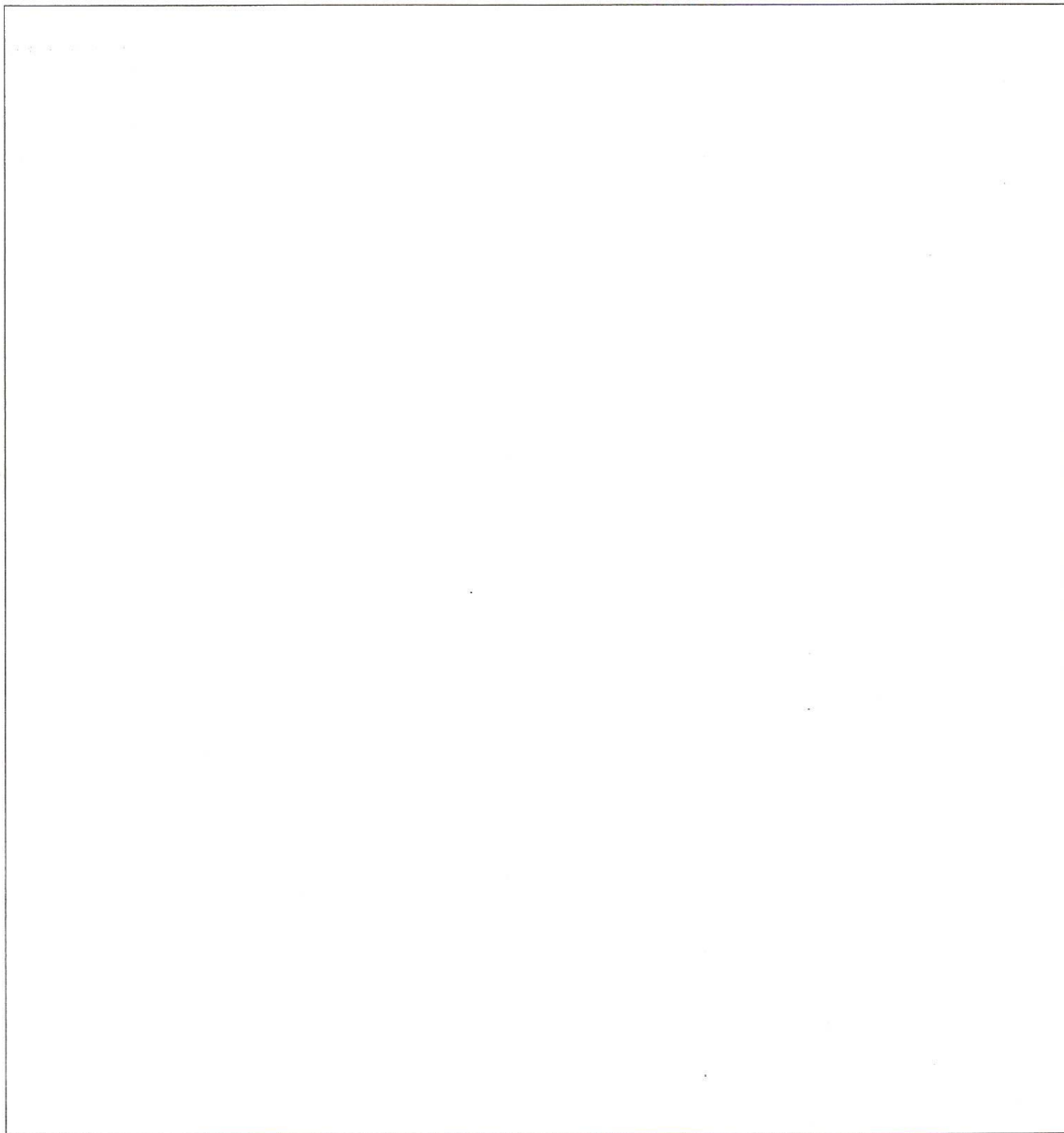
Druh povrchu vozovky	živice	dlažba	nezpevněný			
Stav povrchu vozovky	suchý	mokrá	sníh	bláto		
Povětrnostní podmínky	slunce	prší	sněží	vítr	mlha	neztížený
Objekty v místě DN	přechod	žel. přejezd	most	zastávka	čerpadlo	
Výhledové poměry	přímý úsek	zatáčka	křižovatka			
Jak byl provoz řízen v době DN ??	dopr. značkami	policistou	semaforem	neřízen		
	<b>VOZIDLO "A"</b>		<b>VOZIDLO "B"</b>			
Obsah válců motoru vozidla						
NA – celková hmotnost						
BUS – počet míst k sezení						
Přeprava nebezpečného nákladu ??	ANO - NE		ANO - NE			
Vozidlo dostalo smyk ??	ANO - NE		ANO - NE			
Únik provozních kapalin	ANO - NE		ANO - NE			
	<b>ÚČASTNÍK "A"</b>	<b>ÚČASTNÍK "B"</b>				
Vzdělání	Z - SO - S - V	Z - SO - S - V				
Praxe v řízení (napiš pouze počet let)						
Byl připoután bezpeč. pásem ?	ANO - NE	ANO - NE				

## Příloha č. 3 Malá dopravní nehoda (Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním)

Náčrtek z místa dopravní nehody:

k Č.j.: \_\_\_\_\_

Vypracován dne: \_\_\_\_\_



Podpis policisty:

Podpisy účastníků nehody (resp. nezúčastněné osoby):

\_\_\_\_\_

