

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNÍ NEHODY A JEJICH PŘÍČINY
V TERITORIU DOPRAVNÍHO INSPEKTORÁTU
ÚSTÍ NAD ORLICÍ**

Autor práce: Ondřej Borovička, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinované studium

Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDR. Janu Bouchalovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

BOROVÍČKA, O. *Dopravní nehody a jejich příčiny v teritoriu Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 91 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jan Bouchal.

Klíčová slova: dopravní nehoda, vyšetřování, přestupek, trestný čin, euroformulář, důležitá povinnost, bezpečnost a plynulost provozu, rizikový úsek

Bakalářská práce se zabývá silničními dopravními nehodami. Teritoriálně je zaměřená na území působnosti Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí. Zpočátku pojednává o historii Služby dopravní policie, která je odpovědná za dohled nad bezpečností a plynulostí v silničním provozu a která provádí vyšetřování a dokumentaci dopravních nehod. Práce se zabývá analýzou právní úpravy, která souvisí s dopravními nehodami, a to jak v přestupkové, tak i trestní rovině. Dále je v práci analyzován postup vyšetřování jednotlivých druhů nehod. Na základě zjištěných statistických dat jsou vyhodnoceny nejčastější příčiny dopravních nehod. Další část práce se zabývá rozborem a analýzou nejrizikovějších úseků v uvedeném teritoriu, ke kterým je zpracován návrh na opatření ke snížení počtu dopravních nehod. V závěru práce je analyzována případová studie vyšetřované dopravní nehody.

ABSTRACT

BOROVÍČKA, O. *Traffic Accidents and their Causes in the Territory of the Transport Inspectorate Ústí nad Orlicí : The Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 91 p. Supervisor : JUDr. Jan Bouchal.

Key words: traffic accident, investigation, offence, criminal act, euroform, important duty, safety and traffic flow, risk road section

This Bachelor's thesis deals with road traffic accidents. Territorially is focused on the area covered by the Transport Inspectorate of Usti nad Orlici. Initially, discusses the history of the Traffic Police Service, which is responsible for oversight the safety and fluidity of traffic, which carries out investigations and documentation of accidents. The thesis analyzes the legislation related to traffic accidents, both on offense and the criminal level. Further the work analyzes investigation process different types of accidents. Based on the findings of the statistical data are evaluated most common causes of traffic accidents. Another part deals with analysis and analysis of the most risky segments in that territory, which is a proposal of measures to reduce road accidents. In conclusion, the analysis of a case study investigated a traffic accident.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Teritorium Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí.....	11
2.1 Struktura územního odboru Ústí nad Orlicí	13
2.2 Struktura Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí	13
2.3 Struktura komunikací	14
3 Služba dopravní policie.....	15
3.1 Historie Služby dopravní policie	15
3.2 Historie vyšetřování dopravních nehod.....	16
4 Dopravní nehody z hlediska práva.....	18
4.1 Pojem dopravní nehoda	19
4.2 Dopravní nehody z hlediska přestupkového práva.....	21
4.3 Dopravní nehody z hlediska trestního práva	23
5 Vyšetřování dopravních nehod	26
5.1 Výjezdová služba	26
5.1.1 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody	27
5.2 Druhy dokumentace dopravních nehod.....	29
5.2.1 Dopravní nehoda bez oznamovací povinnosti	29
5.2.2 Malá dopravní nehoda.....	32
5.2.3 Velká dopravní nehoda	34
6 Statistika dopravních nehod v teritoriu DI Ústí nad Orlicí	38
6.1 Vyhodnocení statistických dat.....	41
6.2 Příčiny dopravních nehod.....	42
6.2.1 Předcházení nebezpečným situacím.....	44
6.2.2 Vnímání a předvídavý způsob jízdy.....	44
6.2.3 Agresivní způsob jízdy.....	45
6.3 Nejčastější porušení trestního zákoníku	46

7	Nejrizikovější úseky v teritoriu DI Ústí nad Orlicí.....	49
7.1	Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP	49
7.2	Rizikové komunikace v teritoriu DI Ústí nad Orlicí	51
7.3	Jednotná dopravní vektorová mapa	53
7.4	Analýza opatření ke snížení nehodovosti	54
7.4.1	Analýza opatření na silnici I. třídy č. 35	55
7.4.2	Analýza opatření na silnici I. třídy č. 14	57
7.4.3	Analýza opatření na silnici I. třídy č. 43	57
7.4.4	Analýza opatření na silnici I. třídy č. 11	58
7.5	Návrh opatření ke snížení nehodovosti	60
8	Případová studie vyšetřované dopravní nehody.....	64
8.1	Popis případu	64
8.2	Vyšetřování případu	65
8.3	Rozhodnutí	66
	Závěr	67
	Seznam použitých zdrojů	69
	Seznam zkratk	75
	Seznam tabulek, obrázků a grafů	76
	Přílohy	77

Úvod

„Smrtí tří osob skončila v pátek nehoda dvou osobních vozidel Renault a Peugeot. Tragédie se stala na křižovatce u Šedivce mezi městy Žamberk a Jablonné nad Orlicí. Při nehodě došlo i ke zranění dítěte, kterému hasiči předali plyšového dráčka Záchranáčka.“¹ Takové zprávy denně slyšíme ve sdělovacích prostředcích, čteme o nich na internetu či v novinách, vidíme je v televizi.

V současné době si téměř nikdo z nás nedokáže představit, že by součástí našeho každodenního života nebyl silniční provoz. Většinou denně používáme dopravní prostředky, abychom se dostali do práce, na nákup nebo k uspokojení našich dalších životních potřeb. Přitom se stáváme účastníky silničního provozu, jako řidiči, cyklisté nebo chodci. A se silničním provozem také úzce souvisí dopravní nehody. Jako účastníci silničního provozu máme každý podíl na tom, zda k dopravní nehodě dojde či nikoliv.

Se zvyšujícím se počtem vozidel v provozu na našich silnicích stoupá také pravděpodobnost, že se dříve či později staneme svědky nebo účastníky dopravní nehody. Mnozí z nás již mají nemalé zkušenosti s dopravní nehodou a je jen na nás, jak budeme dopravním nehodám předcházet.

Téma bakalářské práce, které se zabývá oborem silničních dopravních nehod, jsem si zvolil proto, že jsem zaměstnán u Policie České republiky od roku 2006, kdy jsem byl v roce 2009 služebně zařazen na Skupinu dopravních nehod na Dopravním inspektorátu v Ústí nad Orlicí, kde sloužím dodnes. Náplní mé práce je vyšetřování dopravních nehod od prvotního příjezdu na místo dopravní nehody, přes ohledání místa, zpracování fotodokumentace, náčrtku místa, šetření míry zavinění účastníků, zpracování spisové dokumentace a podle aspektů dopravní nehody až po projednání na místě nebo oznámení podezřelého ze zavinění dopravní nehody příslušnému správnímu orgánu k projednání. Dále zpracovávám prvotní dokumentaci dopravních nehod, při kterých dochází ke spáchání trestných činů. Tuto dokumentaci poté dále předávám zpracovateli dopravních nehod na našem DI, nebo ji předávám na SKPV.

¹ REGIONY ČR. Aktuality ČR: Zprávy z vašeho regionu. *Tři lidé přišli o život při dopravní nehodě na křižovatce u Žamberku na Orlickoústecku* [online]. Pardubický kraj, 2013 [cit. 2017-03-08]. Dostupné z WWW: <http://www.regiony-cr.cz/view.php?cislocianku=2013070306-tri-lide-prisli-o-zivot-pri-dopravni-nehode-na-krizovatce-u-zamberku-na-orlickoustecku&rstema=244&rsstat=5&rskraj=8&rsregion=72>.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Jelikož se bakalářská práce zabývá určitým teritoriem, bude v první části představeno teritorium Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí, s uvedením struktury Územního odboru, pod který jako organizační článek policie spadá. Poté bude představena struktura Dopravního inspektorátu a komunikací v jeho působnosti.

Další část se věnuje Službě dopravní policie, která je jednou z klasických policejních služeb. Zde bude popsána historie Služby dopravní policie a historie vyšetřování dopravních nehod ze strany Policie. Na konci kapitoly bude uvedena zmínka o prvním dopravním neštěstí v České republice. Ke zpracování této části byla prostudována odborná literatura.

V bakalářské práci budou analyzovány dopravní nehody z hlediska přestupkového a trestního práva. K této části práce budou prostudovány příslušné zákonné normy.

V jedné z kapitol budou popsány jednotlivé druhy dopravních nehod z pohledu jejich zpracování ze strany Policie. K tomuto byly prostudovány zákony a interní akty řízení, kterými se řídí policisté vyšetřující dopravní nehody.

Dílčím cílem bakalářské práce je odhalit nejčastější příčiny dopravních nehod v teritoriu Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí. Příčiny budou zjištěny ze statistických dat a budou v práci dále popsány.

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit, jaké jsou nejrizikovější úseky v uvedeném teritoriu. Nejrizikovější úseky budou zjišťovány z podkladů Evropského programu hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP, jejichž Riziková mapa ukazuje v barevné škále účastníkům silničního provozu, jaké je na daném úseku riziko, že se stanou součástí nehody se smrtelnými nebo vážnými následky. K těmto úsekům jsou analyzovány opatření ze strany Policie a dalších subjektů. Dále bude pojednáno o možnostech dalších opatření ze strany autora, aby došlo ke snížení počtu dopravních nehod v uvedených úsecích.

K dosažení cílů bakalářské práce bude použita především metoda vyhodnocení statistických dat, která budou zjištěna vlastním zpracováním autora z Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes. Tento program je určen k evidenci dopravních nehod a rovněž jsou v něm dopravní nehody dokumentovány.

V poslední části bude uvedena a analyzována případová studie vyšetřované dopravní nehody. Osobní údaje v ní budou anonymní, aby nedošlo ze strany autora k porušení zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů.

Bakalářská práce vychází z právní úpravy platné ke dni 28. 2. 2017.

2 Teritorium Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí

Teritorium Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí (dále jen DI Ústí nad Orlicí) je vymezené teritoriem Územního odboru Policie České republiky Ústí nad Orlicí (dále jen Územní odbor Ústí nad Orlicí), který se nachází v územní části Krajského ředitelství policie Pardubického kraje (Obr. 1). S teritoriem je totožná územní působnost. Krajské ředitelství policie Pardubického kraje nově vzniklo dne 1. 1. 2010 po reformě Policie České republiky.² Tehdy došlo v rámci reorganizace policie k rozdělení Krajského ředitelství policie Hradec Králové na dvě samostatná krajská ředitelství: Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje a Krajské ředitelství policie Pardubického kraje. V současné době se jedná o jedno ze čtrnácti krajských ředitelství policie v České republice. Rozloha Pardubického kraje je 4 519 km².³ Pod nově zřízené Krajské ředitelství policie Pardubického kraje spadají celkem čtyři územní odbory (bývalá Okresní ředitelství). Jedná se o Územní odbor Pardubice, Územní odbor Chrudim, Územní odbor Svitavy a Územní odbor Ústí nad Orlicí. Rozloha okresu Ústí nad Orlicí je 1 258,31 km².⁴ Teritoriem Územního odboru Ústí nad Orlicí je rozloha okresu Ústí nad Orlicí.

Administrativní rozdělení okresu Ústí nad Orlicí je uvedené v Příloze I.⁵ Z této přílohy je patrné, že je okres Ústí nad Orlicí rozdělen na šest správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Jedná se o Městský úřad Česká Třebová, Králíky, Lanškroun, Ústí nad Orlicí, Vysoké Mýto a Žamberk. Mapa územní působnosti Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí, tedy komunikací okresu Ústí nad Orlicí je poté uvedena v Příloze II.⁶

² ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA. *Obvodní oddělení Územního odboru Ústí nad Orlicí* [online]. Policie ČR, 2017 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/obvodni-oddeleni-uzemniho-odboru-usti-n-orlici.aspx>>.

³ PARDUBICKÝ KRAJ, oddělení komunikace a vnějších vztahů kanceláře hejtmána. *Třináctý rok samosprávy Pardubického kraje*. 2013, s. 5.

⁴ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Krajská správa ČSÚ v Pardubicích: Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí* [online]. Pardubice: Český statistický úřad, 2016 [cit. 2017-02-03]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>.

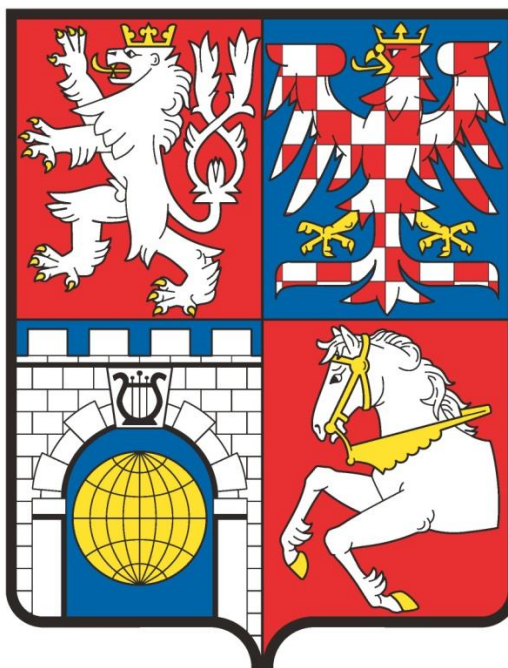
⁵ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Krajská správa ČSÚ v Pardubicích: Administrativní mapa okresu Ústí nad Orlicí* [online]. Pardubice: Český Statistický úřad, 2016 [cit. 2017-02-03]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/documents/11272/49229666/%C3%9Ast%C3%AD%20nad+Orlic%C3%AD.png/a8c4f2b6-58d8-441d-a7b1-828412b0aca5?version=1.1&t=1478516766908>>.

⁶ E-mailová korespondence s Ing. Kaletou Bogdan, Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Mapa okresu Ústí nad Orlicí*. [online], 1. 7. 2014, bogdan.kaleta@rsd.cz.

Obr. 1: Znak Krajského ředitelství policie Pardubického kraje.⁷



Obr. 2: Znak Pardubického kraje.⁸



⁷ The International Encyclopedia of Uniform Insignia. *PATCHES-POLICE, Czech Republic* [online]. The International Encyclopedia of Uniform Insignia, 2014, [cit. 2017-01-09]. Dostupné z: <http://www.uniforminsignia.org/?option=com_insigniasearch&Itemid=53&result=3301>.

⁸ PARDUBICKÝ KRAJ. *Symboly Pardubického kraje* [online]. Pardubice : Pardubický kraj, 2011 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z: <<http://www.pardubickykraj.cz/symboly-pk-a-tvar-pk>>.

2.1 Struktura územního odboru Ústí nad Orlicí

V rámci Územního odboru Ústí nad Orlicí působí následující složky Policie ČR: Služba kriminální policie a vyšetřování, Oddělení tisku a prevence, Oddělení vnitřní kontroly odboru vnitřní kontroly, Dopravní inspektorát, Oddělení služby pro zbraně a bezpečnostní materiál odboru služby pro zbraně a bezpečnostní materiál, Skupina personálního řízení a odměňování odboru personálního řízení a odměňování, Obvodní oddělení Ústí nad Orlicí, Obvodní oddělení Česká Třebová, Obvodní oddělení Choceň, Obvodní oddělení Králupy, Obvodní oddělení Lanškroun, Obvodní oddělení Letohrad, Obvodní oddělení Vysoké Mýto, Obvodní oddělení Žamberk.⁹

V rámci Územního odboru Ústí nad Orlicí dále působí Oddělení hlídkové služby. Na Územním odboru Ústí nad Orlicí se dříve nacházelo také Operační středisko, které bylo sloučené s operačními středisky z ostatních Územních odborů v rámci Krajského ředitelství policie Pardubického kraje a od 11. 6. 2014 je již plně funkční jako Integrované operační středisko a sídlí v prostorách Krajského ředitelství policie Pardubického kraje v Pardubicích.

2.2 Struktura Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí

Po restrukturalizaci Policie, která proběhla v roce 2010, byla 1. a 2. skupina Dopravních inspektorátů plošně sloučena. V současné době to tedy znamená, že není Skupina silničního dohledu a Skupina dopravních nehod. Rovněž došlo ke zrušení funkce vedoucího Skupiny dopravních nehod, který je nyní komisařem dopravního inspektorátu a je pověřen odpovědností za zpracování dopravních nehod a za vedení policistů zařazených na dopravním inspektorátu, bývalé Skupině dopravních nehod, kteří zpracovávají, vyšetřují a dokumentují dopravní nehody.

Na oddělení se ke dni 31. 01. 2017 nachází jeden vedoucí oddělení, jeden zástupce vedoucího, komisař dopravního inspektorátu, pět policistů vykonávajících dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, dvanáct policistů vykonávajících nepřetržitou službu výjezdu k dopravním nehodám, která je spojená s dohledem nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích v teritoriu DI Ústí nad Orlicí.

⁹ ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA. *Obvodní oddělení Územního odboru Ústí nad Orlicí* [online]. Policie ČR, 2017 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/obvodni-oddeleni-uzemniho-odboru-usti-n-orlici.aspx>>.

Uvedený dohled vykonávají policisté v době, kdy nedochází k nápadu dopravních nehod. Na DI Ústí nad Orlicí se dále nachází dva zpracovatelé dopravních nehod (vyšetřovatelé v trestním řízení, konaného ve zkráceném přípravném řízení), jeden dopravní inženýr a jedna sekretářka – občanský zaměstnanec.

Celkem je tedy na dopravním inspektorátu zařazeno 24 osob, z toho je 23 policistů. Dopravní inspektorát je oddělení s největším počtem sloužících policistů na Územním odboru Ústí nad Orlicí.

2.3 Struktura komunikací

Hlavními komunikacemi procházejícími působností DI Ústí nad orlicí, jsou silnice I. třídy číslo 11, 14, 17, 35 a 43. Dále zde prochází silnice II. třídy číslo 305, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 356, 357, 358, 360 a 368.

Nejdelším úsekem z hlediska působnosti Dopravního inspektorátu je silnice I. třídy č. 11, která zde začíná v km 94,25 a končí v km 137,22. Vede okresem Ústí nad Orlicí v celkové délce 42,97 km. Zajímavostí také je, že uvedená silnice I. třídy č. 11 je nejdelší silnicí I. třídy v České republice, o své celkové délce 348 km.¹⁰

Celková délka silnic v okrese Ústí nad Orlicí je 895 km. Celková délka silnic I. třídy činí 127 km, celková délka silnic II. třídy činí 269 km a silnic III. třídy činí 499 km.¹¹

Okres Ústí nad Orlicí sousedí s okresy Šumperk (Olomoucký kraj), Svitavy, Chrudim, Pardubice (Pardubický kraj), Rychnov nad Kněžnou (Královéhradecký kraj) a dále s Polskou republikou (zde je délka státní hranice celkem 30 km).¹²

¹⁰ Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes.

¹¹ KRAJSKÁ SPRÁVA ČESKÉHO STATISTICKÉHO ÚŘADU V PARDUBICÍCH, ODDĚLENÍ INFORMAČNÍCH SLUŽEB. *Statistická ročenka Pardubického kraje 2014*. Pardubice, 2014, s. 120.

¹² ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Krajská správa ČSÚ v Pardubicích: Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí* [online]. Pardubice : Český statistický úřad, 2016 [cit. 2017-02-03]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>.

3 Služba dopravní policie

Tato kapitola v první části uvádí do historie Služby dopravní policie, jako jedné z klasických policejních služeb, která sahá do počátku 20. let 20. Století. V další části shrnuje historii a počátek vyšetřování dopravních nehod, která je podle posledních zjištěných faktů datována do roku 1953.

3.1 Historie Služby dopravní policie

Na problematiku bezpečnosti v silničním provozu se jako základní organizační článek Policie zaměřuje Služba dopravní policie.

Dopravní služba je z trojice klasických policejních služeb (pořádkové, dopravní, kriminální) nejmladší. Její osamostatnění v důsledku nárůstu automobilové dopravy spadá do počátku 20. let 20. století. Základním úkolem služby je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a projednávání stanovených deliktů v dopravě. Služba plnila i další úkoly, a to zejména od roku 1953. Jednalo se o vedení evidence řidičů a motorových vozidel, vydávání řidičských a technických průkazů a státních poznávacích značek, dopravní inženýrství nebo výkon funkce zkušebních komisařů u závěrečných zkoušek v autoškolách.

Služba dopravní policie existuje v rámci Policie ČR pod tímto názvem po celých dvacet pět let. V době federace tato oblast náležela do výlučné působnosti republik. Federální ministerstvo vnitra vedlo na základě podkladů republikových orgánů celostátní evidence.

Po celou dobu je tato služba uspořádána na principu metodicko-hierarchickém. Její organizační články jsou součástí Policejního ředitelství, resp. Policejního prezidia ČR, správ krajů a okresních ředitelství. Na policejním prezidiu v působnosti náměstka pro vnější službu, službu cizinecké a pohraniční policie, ochrannou službu a leteckou službu v rámci úseku vnější služby zahrnujícího ředitelství služby dopravní policie byl zřízen odbor dopravní služby. Řídícím článkem je od roku 1993 ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR nejprve v působnosti náměstka řídicího útvar pro koordinaci a řízení PČR, od 1. Dubna 1995 náměstka policejního prezidenta, od 17. září 1999 náměstka policejního prezidenta pro uniformovanou policii, od 1. ledna 2009 náměstka pro vnější službu a od 15. 2. 2014 prvního náměstka.

Pro dohled nad provozem na dálnicích jsou již od 70. let zřizována dálniční oddělení. Dálniční oddělení jsou součástí některých správ krajů (krajských ředitelství).

Základním pracovištěm služby je dopravní inspektorát, který byl součástí okresních ředitelství. Od reformy policie 1. ledna 2009 jsou dopravní inspektoráty součástí obvodních ředitelství policie a územních odborů vnější služby městských ředitelství policie. Na většině území ČR však z důvodu zrušení okresních ředitelství byly dopravní inspektoráty převedeny do krajských ředitelství jako součást územních odborů vnější služby (od června 2010 územních odborů) zřizovaných pro jednotlivé okresy.

Zásadní změnu v působnosti služby přinesl 1. leden a 1. červenec 2001, kdy policie přišla o část své působnosti v oblasti dopravy. Evidence řidičů a motorových vozidel, vydávání dokladů a poznávacích značek, úkoly v oblasti místní a přechodné úpravy silničního provozu, působnost ve vztahu k autoškolám a projednávání přestupků v silničním provozu mimo blokové řízení přešla z resortu vnitra do resortu dopravy. Působnost dopravních inspektorátů v této oblasti převzaly okresní úřady a od roku 2003 obecní úřady obcí s rozšířenou působností.¹³

3.2 Historie vyšetřování dopravních nehod

Významným mezníkem vyšetřování dopravních nehod byl již výše zmíněný rok 1953, kdy došlo k vytvoření Dopravních inspektorátů Veřejné bezpečnosti, jako orgánů Ministerstva národní bezpečnosti, jímž příslušela péče o bezpečnost a plynulost provozu na silnicích. Dopravní inspektoráty byly zřizované v sídlech okresních a krajských Národních výborů pro jejich územní obvod. V té době bylo již mezi úkoly DI vyšetřování dopravních nehod.¹⁴

¹³ ŠTEINBACH, M. *Čtvrtstoletí Policie České republiky : 25 let Policie České republiky 1991-2016*. Praha : Policejní prezidium České republiky, 2016, s 30.

¹⁴ MACEK, P., UHLÍŘ, L. *Dějiny policie a četnictva IV. : Československo (1945 - 1989)*. Mělník : Police history, 2011, s. 62-63.

První zatím dochovaná zmínka o dopravním neštěstí je datována ke dni 22. prosince 1706. Tehdy projížděla směrem od Prahy zasněženou krajinou jihovýchodně od Jesenice v kočáře pražská šlechtična, baronka z Astfeldtu. Na rozcestí dostali koně smyk a kočár se několikrát převrátil.

Baronka vypadla z kočáru a pod ním zahynula. Toto neštěstí připomíná pískovcový pomník (Obr. 3) s latinským nápisem, pod kterým je vytesáno čtyřspřeží s převrženým kočářem, pod kterým leží postava v ženských šatech.¹⁵

Obr. 3: Pískovcový pomník připomínající první zmínku o dopravní nehodě.¹⁶



¹⁵ MACHUTOVÁ, M., et. al. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO MEDIA s.r.o., 2009, s. 25.

¹⁶ Tamtéž.

4 Dopravní nehody z hlediska práva

Pravidla provozu na pozemních komunikacích, se kterými souvisí dopravní nehody, jsou obsažena nejen v zákoně o silničním provozu, ale také v dalších právních normách různé právní síly. Jedná se převážně o zákony a právní normy, které upravují oblast dopravy, pod kterou dopravní nehody bezpochyby spadají.

V souvislosti s dopravními nehodami lze protiprávní jednání řidičů v dopravě rozdělit dle společenské škodlivosti na přestupky a trestné činy.

Mezi nejdůležitější právní normy v oblasti silničních dopravních nehod můžeme zařadit:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy, působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích,¹⁷

zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích v oblasti registrace vozidel, technických požadavků na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti, dále upravuje práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí a kontroly technického stavu vozidel v provozu. Zákon rovněž upravuje výkon státní správy a státního dozoru v této oblasti,¹⁸

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). § 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. § 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962.

zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady,¹⁹

zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku,²⁰

zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti,²¹

zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,

zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

4.1 Pojem dopravní nehoda

Pojem „dopravní nehoda“ je definován v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), v § 47 odst. 1:

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“²²

¹⁹ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. § 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47.

²⁰ ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. § 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154.

²¹ ČESKO. Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). § 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158

²² ČESKO. Zákon č. 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). § 47 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4585.

Jaký je rozdíl mezi havárií a srážkou? Havárie je případ dopravní nehody, na které má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. při převrácení vozidla do příkopu. U srážky jde o případ, kdy se jedná o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž se alespoň jeden pohyboval v silničním vozidle. Srážky dělíme na čelní, boční, z boku a zezadu. U srážky se rovněž může jednat o náraz dopravního prostředku do pevné překážky, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem.²³

Dopravní nehodu definuje ve své knize také Viktor Porada a kol., jako:

„Souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením s konečnou destrukcí.“²⁴

Základní znaky dopravní nehody, které definuje JUDr. Jan Chmelík:

Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody, tj. moment překvapení. Dopravní nehody jsou tedy události neočekávané, náhlé, u kterých však vzhledem k jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k nim dojde. Např. u riskantní jízdy řidiče v nepřehledném úseku silnice a hustém provozu lze předvídat, že řidič způsobí dopravní nehodu. Zda skutečně k této nehodě dojde je však dílem „náhody“. Takový vznik dopravní nehody s sebou zákonitě přináší i moment překvapení pro účastníky nehody, který je závislý ve velké míře na psychických dispozicích osoby, ale také na stupni předvídatelnosti nehody. Určit hranici předvídatelnosti je však velmi obtížné.²⁵

Provoz na pozemní komunikaci je druhým pojmovým znakem. Každou dopravu můžeme charakterizovat jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravním prostředkem je v tomto případě míněno motorové i nemotorové vozidlo, povoz nebo jízdní kolo. Dopravní nehoda je pak negativním důsledkem tohoto pohybu. Nejde tedy o dopravní nehodu, pokud na stojící vozidlo spadne padající kámen nebo strom.²⁶

²³ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 7.

²⁴ PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 102

²⁵ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 6.

²⁶ Tamtéž.

Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku, tedy vznik škody je třetím pojmovým znakem každé dopravní nehody. Škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty poruchových trestných činů, které jsou aplikovány na dopravní nehody. Pokud nenastane škodní následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Pokud v příčinné souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné nebezpečí, lze takové jednání účastníka silničního provozu kvalifikovat jako ohrožovací trestný čin, u kterého není podmínkou vznik následku.²⁷

4.2 Dopravní nehody z hlediska přestupkového práva

Z hlediska přestupkového práva jsou dopravní nehody nedbalostními činy, kdy k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, pokud zákon nestanoví výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.²⁸

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou ze zákona o přestupcích vyňaty, a jsou uvedeny v § 125c zákona o silničním provozu. Zde jsou popsány jednotlivé skutkové podstaty přestupků, které souvisejí s dopravními nehodami.

Vybraná část ustanovení § 125c zákona o provozu na pozemních komunikacích týkající se dopravních nehod:

Odst. 1 písm. f) bod 7. *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno,“*²⁹

Odst. 1 písm. f) bod 8. *„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích, při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě,“*

²⁷ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 6-7.

²⁸ ČESKO. Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích. § 2 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 810.

²⁹ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 125c odst. 1 písm. f) bod 7. zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*, 2011, částka 51, s. 1290.

Odst. 1 písm. h) „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,“

Odst. 1 písm. i) „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při dopravní nehodě

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

Odst. 1 písm. k) „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“³⁰

Aby mohlo dojít k dopravní nehodě, musí být ze strany řidiče porušena určitá povinnost. Ta je čerpána z jednotlivých ustanovení zákona o silničním provozu v hlavě II., která se zabývá provozem na pozemních komunikacích.

Jedná se např. o ustanovení § 18 odst. 1 týkající se rychlosti jízdy:

„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“³¹

³⁰ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8. zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*, 2011, částka 51, s. 1291.

³¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). § 18 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4577.

4.3 Dopravní nehody z hlediska trestního práva

V trestním zákoníku není konkrétní část či hlava, která by se týkala přímo a pouze dopravních nehod. Jednotlivé trestné činy související s dopravními nehodami najdeme tedy v různých hlavách a paragrafech trestního zákoníku.

Dopravní nehody jsou z hlediska způsobu zavinění převážně nedbalostními činy. Avšak jsou případy, kdy se u dopravní nehody řidič dopouští úmyslného jednání (např. v případě řízení pod vlivem alkoholu je jisté, že řidič ví o tom, že je pod vlivem alkoholu a že nesmí motorová vozidla řídit, nebo v případě neposkytnutí pomoci, každý z občanů by měl být srozuměn s tím, že je povinen pomoc v mezích svých možností poskytnout).

Zařazení dopravních nehod do kategorie nedbalostních činů vyplývá také ze samotného jazykového, obsahového i logického výkladu pojmu „nehoda“. U dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou, avšak nelze vyloučit v některých případech také nedbalost nevědomou.³² Tato nedbalost je poté podrobně uvedena v § 16 odst. 1 trestního zákoníku, kdy je trestný čin spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí (nedbalost vědomá), nebo pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl (nedbalost nevědomá).³³

Nedbalostní trestné činy související s dopravními nehodami:

§ 143 Usmrcení z nedbalosti,

§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti,

§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti,

§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti,

§ 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.³⁴

³² PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 102

³³ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. § 16 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 356.

³⁴ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. § 143 až § 337 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 384-418.

Úmyslné trestné činy související s dopravními nehodami:

§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku,

§ 207 Neoprávněné užívání cizí věci,

§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky,

§ 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.³⁵

Výše uvedené trestné činy nejsou v souvislosti s dopravními nehodami taxativní, tudíž se řidiči při dopravní nehodě mohou dopustit i jiných trestných činů, které nejsou výše uvedeny.

V souvislosti s právní kvalifikací u dopravních nehod, při kterých dojde ke spáchání trestného činu, je ve většině druhých odstavců jednotlivých paragrafů výše jmenovaných trestných činů věta: „...poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona....“ Co znamená spojení slov „důležitá povinnost“?

Důležitá povinnost není zákonem nijak přesně definována a při samotném posuzování jednotlivých případů potenciálního porušení důležité povinnosti je nutné vycházet ze soudní praxe, která za porušení důležité povinnosti považuje především porušení takové povinnosti, která za dané situace zpravidla podstatně zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, ale i nebezpečí způsobení větší škody na majetku (pozn.: větší škoda je dle trestního zákoníku škoda nejméně 50 000 Kč). Mezi uvedeným porušením důležité povinnosti a způsobeným následkem musí být vždy příčinná souvislost. Vyjmenovat všechny případy porušení důležité povinnosti účastníkem silničního provozu není zejména u řidičů dopravních prostředků možné, neboť vždy bude záležet na konkrétních okolnostech, za kterých k dopravní nehodě došlo. V praxi často dochází k problémům v otázce právního posouzení, zda v jednání řidič, který způsobil dopravní nehodu, je možné spatřovat porušení důležité povinnosti. V uvedených případech je vždy nutné vyžádat stanovisko dozorujícího státního zástupce, který daný případ osobně posoudí a rozhodne o tom, zda lze, či nelze v jednání řidiče spatřovat porušení důležité povinnosti. Stanovisko státního zástupce v otázce porušení důležité povinnosti je pro policejní orgán závazné, čili musí se jím řídit.³⁶

³⁵ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. § 143 až § 337 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 384-432.

³⁶ CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, s. 70 – 76.

Jednání, které je dle soudní praxe především považováno za porušení důležité povinnosti:

- Řízení vozidla bez řidičského oprávnění po vydání zákazu řízení nebo po odnětí řidičského oprávnění.
- Předání řízení vozidla osobě, která není k řízení vozidla způsobilá.
- Řízení dopravního prostředku při snížené schopnosti v důsledku zdravotního stavu.
- Jízda s vozidlem se silně znečištěným nebo poškozeným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety.
- Řízení dopravního prostředku pod vlivem požitého alkoholického nápoje.
- Řízení dopravního prostředku pod vlivem jiné návykové látky.
- Nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž ví, že řádně nefungují.
- Nevěnování se plně řízení dopravního prostředku.
- Neumožní chodci bezpečné přejití vozovky na přechodu pro chodce, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci.
- Držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení.
- Nedodržení směru a způsobu jízdy (vjetí do protisměru).
- Předjíždění v místech, kde je to zakázáno.
- Nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčce.
- Nedání přednosti v jízdě.
- Couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou.
- Nezajištění bezpečné přepravy nákladu nebo přepravovaného řidiče.
- Porušení pravidel užívání dětské autosedačky.³⁷

³⁷ CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, s. 70 – 76.

5 Vyšetřování dopravních nehod

Vyšetřování dopravních nehod je činnost, která spočívá ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů, které jsou spáchány porušením právních předpisů v souvislosti s dopravní nehodou.³⁸

Pro zpracování spisové dokumentace k dopravním nehodám je ze strany dopravní policie používán „Informační systém zpracování a evidence dopravních nehod“ v prostředí Lotus Notes.³⁹ V případě, že dojde k poruše techniky, jsou dopravní nehody zavedeny v tomto programu dodatečně.⁴⁰

Dopravní nehody, které jsou šetřené policií a zpracované v programu Lotus Notes podléhají informačnímu systému „Evidence dopravních nehod“, proto je nutné u každé dopravní nehody uvádět souřadnice GPS místa vzniku dopravní nehody. Evidence dopravních nehod je upravena v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 156/2009, kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod.“⁴¹

5.1 Výjezdová služba

Výjezdová služba (hlídka DI) vyšetřuje dopravní nehody v rozsahu a způsobem, který je uveden v mnoha právních předpisech, různé právní síly. Níže jsou uvedené některé z nich.

Vybrané právní normy, dle kterých postupuje výjezdová služba:

- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky,
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád),
- Zákon o 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

³⁸ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 30.

³⁹ ZPPP č. 192/2002, kterým se upravuje postup příslušníků Policie české republiky při provozování "Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod" v prostředí Lotus Notes.

⁴⁰ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 30.

⁴¹ ZPPP č. 156/2009, kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod.“

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

Výjezd na místo dopravní nehody je prováděn nejméně dvěma policisty. Na místě dopravní nehody poté výjezdová služba získává základní údaje o příčinách vzniku dopravní nehody, průběhu nehodového děje, následcích dopravní nehody, zajišťuje a provádí ohledání a další prvotní, neodkladné a neopakovatelné úkony, informuje operační středisko policie o charakteru dopravní nehody a o situaci na místě dopravní nehody, včetně rozsahu omezení dopravy.⁴²

Zjistí-li výjezdová služba po příjezdu na místo dopravní nehody, že jde o podezření z trestného činu příslušného do vyšetřování, které koná SKPV, ihned vyrozumí policistu pověřeného vyšetřováním. V současné praxi to znamená, že si hlídka DI vyžádá cestou operačního střediska na místo výjezd technika SKPV s vyšetřovatelem SKPV.⁴³

Způsob ohledání a dokumentování místa dopravní nehody stanoví interní akt řízení ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky⁴⁴ (jedná se o Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod).

5.1.1 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody

Prvotní a neodkladná opatření jsou souhrnem postupů a činností, které provádí výjezdová služba na místě dopravní nehody. Tyto činnosti jsou uvedené v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

S prvotními a neodkladnými opatřeními na místě dopravní nehody souvisí také neodkladné a neopakovatelné úkony. Ty jsou uvedeny v § 160 odst. 4 trestního řádu.

⁴² ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 33.

⁴³ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 34.

⁴⁴ Tamtéž.

„Neodkladným úkonem je takový úkon, který vzhledem k nebezpečí jeho zmaření, zničení nebo ztráty důkazu nesnese z hlediska účelu trestního řízení odkladu na dobu, než bude zahájeno trestní stíhání. Neopakovatelným úkonem je takový úkon, který nebude možno před soudem provést. V protokolu o provedení neodkladného nebo neopakovatelného úkonu je třeba vždy uvést, na základě jakých skutečností byl úkon za neodkladný nebo neopakovatelný považován.“⁴⁵

Počáteční a neodkladná opatření na místě dopravní nehody můžeme charakterizovat jako soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu hlídky policie na místo dopravní nehody a zjištění na místě dopravní nehody, s cílem co možná nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, hrozící nebezpečí a fixovat stav na místě dopravní nehody. Prováděné úkony nemají taxativní charakter a jejich pořadí v žádném případě nevyjadřuje pořadí důležitosti. Proto je jejich posloupnost nutně přizpůsobit konkrétní situaci na místě dopravní nehody. Prioritou mezi těmito úkony jsou především ty, kterými je odvráceno nebezpečí hrozící poškozeným (poskytnutí první pomoci), ale i nebezpečí které hrozí v podobě jiných vážných následků, např. odvrácení vzniku požáru.⁴⁶

Mezi prvotní a neodkladná opatření prováděná na místě dopravní nehody patří zejména:

- Poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci, např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla.
- Zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, výbušniny, radioaktivní materiál, jedy apod.).
- Předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost.
- Označení místa dopravní nehody v případech, že tak nemůže učinit řidič, který měl účast na dopravní nehodě.
- Uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením.

⁴⁵ ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (trestní řád). § 160 odst. 4 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1961, částka 66.

⁴⁶ CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. s. 427–428.

- Zajištění okamžitého opatření cestou příslušného operačního střediska policie, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl.
- Zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody a svědků dopravní nehody, u zraněných osob zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni, přičemž je osobní údaje nutné chránit proti zneužití, dle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů.
- Obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedené odklonu silničního provozu včetně předání potřebných informací cestou operačního střediska policie.
- Po předchozí výzvě zajištění odborného lékařského vyšetření a odběru biologického materiálu v případě podezření, že jsou účastníci ovlivněni alkoholem či jinou návykovou látkou.
- Provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody (např. kontrola zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let).
- Provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě, účastníků dopravní nehody a jejich dokladů v informačních systémech provozovaných pro účely pátrání po vozidlech a osobách prostřednictvím operačního střediska, případně při využití jiných technických prostředků.
- Zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat, přičemž se vyhotoví seznam zajištěných věcí na místě dopravní nehody.⁴⁷

5.2 Druhy dokumentace dopravních nehod

Dopravní nehody se v současné době dělí dle jejich dokumentace, zpracování a jejich evidence ze strany Policie České republiky. Jejich rozdělení je uvedené Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009.

5.2.1 Dopravní nehoda bez oznamovací povinnosti

V případě dopravní nehody zpracované na Záznam o dopravní nehodě (dále jen „Euroformulář“), jako přestupek v dopravě, se jedná o dopravní nehodu, která nepodléhá oznamovací povinnosti Policii České republiky.

⁴⁷ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 34.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni si sepsat záznam o dopravní nehodě dle ustanovení § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu. Oznamovací povinnost je uvedena v § 47 odst. 4 a odst. 5 zákona o silničním provozu.

„Účastníci dopravní nehody jsou povinni v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejich účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.“⁴⁸

„Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

- a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,*
- b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,*
- c) 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.*

(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě

- a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,*
- b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo*
- c) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.“⁴⁹*

⁴⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). § 47 odst. 3 písm. g) zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98.

⁴⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). § 47 odst. 4 a odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98.

Povinnost, stanovenou v § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, sepsat v případě méně závažné dopravní nehody společný záznam o nehodě musí účastníci nehody, pokud neoznámí nehodu policii, splnit neprodleně.⁵⁰

Společný záznam o dopravní nehodě dle § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nemá povahu dohody mezi účastníky nehody; účastníci nehody nemají povinnost shodnout se na zavinění dopravní nehody ani na popisu jejího průběhu, příčin apod.; každý z účastníků nehody je oprávněn popsat v záznamu o nehodě svoji verzi dané události.⁵¹

Pokud dojde k oznámení této dopravní nehody Policii České republiky, hlídka Policie České republiky (dále jen „hlídka“) po příjezdu na místo dopravní nehody poučí účastníky o povinnosti sepsat společný Euroformulář (viz. Příloha III.⁵²), popřípadě záznam účastníkům předá k vyplnění.⁵³

Pokud hlídka zjistí protiprávní jednání některého z účastníků dopravní nehody, tedy porušení právního předpisu (zákonu o silničním provozu), dopravní nehodu řeší v blokovém řízení, popřípadě věc oznámí příslušnému věcně a místně příslušnému správnímu orgánu obce s rozšířenou působností. Na zadní stranu Euroformuláře vyznačí hlídka způsob vyřešení přestupku. V policejní praxi to znamená, že se na zadní stranu vylepí samolepka (Obr. 3) nebo hlídka otiskne razítko, které má stejné vyobrazení.⁵⁴

Hlídka na místě dopravní nehody provádí ohledání místa a vozidel, fotodokumentaci a vypracuje náčrtek místa dopravní nehody.⁵⁵ Na oddělení poté zaeviduje přestupek v policejním systému Elektronické trestní řízení (dále jen „ETŘ“), společně se založením náčrtku a třetí strany Euroformuláře (nebo jeho kopie). Rovněž policista zaeviduje blokovou pokutu, případně sepíše Oznámení příslušnému správnímu orgánu.

⁵⁰ Z usnesení Nejvyššího správního soudu ČR 5 As 4/2013 - 26 ze dne 29. srpna 2014.

⁵¹ Tamtéž.

⁵² Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Územní odbor Ústí nad Orlicí, Dopravní inspektorát.

⁵³ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 37.

⁵⁴ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 37.

⁵⁵ Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, čl. 2.

Pokud je dopravní nehoda oznamována správním orgánu, policista ještě vypracuje plánek místa dopravní nehody (zpracováván v programu PC-Crash), fotodokumentaci s popisem a sepíše záznam s výpověďmi účastníků dopravní nehody.

Dopravní nehody zpracované na Euroformulář nejsou statisticky vykazovány jako dopravní nehody, ale jako přestupky v dopravě, čímž došlo od jejich zavedení ke snížení počtu statisticky sledovaných dopravních nehod v České republice.

Obr. 4: Samolepka Policie České republiky na zadní stranu Euroformuláře.⁵⁶

<p>POTVRZENÍ POLICIE ČR</p> <p>Potvrzení Policie ČR o prošetření přestupku dle ustanovení § zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterého se dopustil/a řidič/ka</p> <p>veden/a jako účastník A/B na tomto společném záznamu o dopravní nehodě ze dne:</p> <p>Jmenovaný/á se dopustil/a přestupku proti bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu porušením ustanovení § odst. písm. Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.</p> <p>(Uvádí se nejzávažnější porušení zákona č. 361/2000 Sb.).</p> <p>Prošetření přestupku bylo zajištěno útvarem policie:</p> <p>Razítko:</p> <p>Poznámka:</p>

5.2.2 Malá dopravní nehoda

Pojem „Malá dopravní nehoda“ je policejní pojmenování dopravní nehody, kterou policisté zpracovávají na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“. Jedná se o dopravní nehodu, kdy vznikne účastníkům povinnost oznámit dopravní nehodu policii⁵⁷ dle § 47 odst. 4 a odst. 5 zákona o silničním provozu a jsou splněny podmínky pro vyřešení dopravní nehody v blokovém řízení. Tyto podmínky jsou uvedeny v § 84 zákona o přestupcích a v § 125c odst. 6 písm. a) zákona o silničním provozu.

§ 84 Blokové řízení

„(1) Přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit.“

⁵⁶ Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Územní odbor Ústí nad Orlicí, Dopravní inspektorát.

⁵⁷ ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 38.

(2) Proti uložení pokuty v blokovém řízení se nelze odvolat.

(3) Pokuty v blokovém řízení jsou oprávněny ukládat a vybírat správní orgány, v jejichž působnosti je projednávání přestupků, a osoby jimi pověřené a dále orgány určené tímto nebo jiným zákonem.

(4) V blokovém řízení nelze projednat přestupky, které lze projednat jen na návrh.⁵⁸

§ 125c odst. 6 písm. a)

„V blokovém řízení se uloží pokuta do 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k).“⁵⁹

Hlídky na místě malé dopravní nehody provádí stejně jako na místě dopravní nehody zpracovávané na Euroformulář ohledání místa dopravní nehody, ohledání vozidel, fotodokumentaci a vypracuje náčrtek místa dopravní nehody.⁶⁰

Rozdíl mezi malou dopravní nehodou a dopravní nehodou zpracovanou na Euroformulář je ten, že je malá dopravní nehoda na místě zpracována v programu Lotus Notes, ve kterém po vyplnění statistických dat zadává zpracovatel zúčastněná vozidla, předměty a osoby na dopravní nehodě. Zúčastněným předmětem je movitá či nemovitá věc (např. oplocení, zeď domu, dopravní značení, příslušenství nebo součást komunikace), tedy majetek třetí osoby, který byl při dopravní nehodě poškozen. Z majetku třetí osoby z pohledu oznamovací povinnosti je vyňato vozidlo, které mělo účast na dopravní nehodě a přepravované věci ve vozidle.

Poté je v programu Lotus Notes vytvořen formulář „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“, ve kterém zpracovatel uvádí děj dopravní nehody. Protokol poté účastníci podepíší.

Dopravní nehoda je na místě ukončena ze strany policie v blokovém řízení a účastníkům je předáno „Potvrzení o účasti na dopravní nehodě“. Po příjezdu na oddělení policista zálohuje fotodokumentaci, vytvoří informační formulář pro pojišťovny a fotodokumentaci pro pojišťovny.

⁵⁸ ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích. § 84 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 824.

⁵⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). § 125c odst. 6 písm. a) zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98.

⁶⁰ Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, čl. 2.

Dopravní nehoda je poté převedena z programu Lotus Notes do policejního informačního systému ETŘ, ve kterém je pak naskenován originální „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“ a náčrtek místa dopravní nehody. Tímto je dokumentace malé dopravní nehody ze strany policisty ukončena. Zbývá odeslat statistický formulář, který odesílá pověřený policista na dopravním inspektorátu.⁶¹

Někteří policisté u malé dopravní nehody také vytváří fotodokumentaci. Vytvořením fotodokumentace v programu Lotus Notes, která je následně vložena bez popisu fotografií do programu ETŘ se zlepšuje přehlednost a informovanost nadřízených služebních funkcionářů, kteří kontrolují činnost policistů vyšetřujících dopravní nehody, neboť z náhledu na fotodokumentaci mají větší přehled o situaci na místě vyšetřené dopravní nehody.

5.2.3 Velká dopravní nehoda

Pojem „Velká dopravní nehoda“ je v policejní praxi pojmenování dopravní nehody, kterou policisté zpracovávají na „Protokol o nehodě v silničním provozu“. V tomto případě se jedná o dopravní nehodu, kdy vznikne povinnost oznámit dopravní nehodu policii dle § 47 odst. 4 a odst. 5 zákona o silničním provozu, avšak nejsou splněny podmínky pro vyřešení dopravní nehody na místě v blokovém řízení.

V případě velké dopravní nehody se rovněž jedná o takové porušení pravidel silničního provozu, které má často závažný následek a lze jej kvalifikovat jako přestupek, který je nutné oznámit příslušnému správnímu orgánu nebo trestný čin, který je poté vyšetřován v trestním řízení.

Velká dopravní nehoda je charakterizována těmito znaky:

- Jedná se o závažné porušení pravidel silničního provozu.
- Dopravní nehodu nelze vyřešit na místě v blokovém řízení. Jde tedy o všechny ostatní dopravní nehody, které nejsou zpracovány na Euroformulář, ani jako malá dopravní nehoda na Protokol o dopravní nehodě s projednáním.

Důvody pro dokumentaci dopravní nehody jako velká dopravní nehoda:

- Podezřelý řidič nesouhlasí se zaviněním dopravní nehody.
- Při dopravní nehodě došlo ke zranění či usmrcení osob.

⁶¹ Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, čl. 8.

- Podezřelý řidič je pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky.
- Podezřelý řidič nevlastní řidičské oprávnění nebo nemá platné lékařské potvrzení k řízení motorových vozidel (u osob starších 65 let).
- Spácháním dopravní nehody hrozí řidiči sankce spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.
- Pachatel z místa dopravní nehody ujel nebo utekl.
- Při dopravní nehodě došlo ke spáchání trestného činu.
- K dopravní nehodě došlo vlivem technické závady na vozidle.
- K dopravní nehodě došlo vlivem závady ve sjízdnosti komunikace.
- Na dopravní nehodě mělo účast vozidlo, které podléhá režimu ADR – přepravě nebezpečných látek.
- Ze zavinění dopravní nehody je podezřelý příslušník bezpečnostního sboru, Úřadu pro zahraniční styky a informace, Vojenského zpravodajství, Bezpečnostní informační služby, Generální inspekce bezpečnostních sborů.
- Ze zavinění dopravní nehody je podezřelá osoba požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva; poslanec nebo senátor Parlamentu České republiky, který nepožádal o projednání přestupku v disciplinárním řízení.⁶²

Po příjezdu na místo velké dopravní nehody postupuje hlídka obdobně jako u malé dopravní nehody. Provádí na místě prvotní a neodkladné úkony, ohledání místa dopravní nehody se zadokumentováním stop v místě, vypracovává fotodokumentaci a náčrtek místa dopravní nehody. Hlavní rozdíl ve zpracování mezi velkou dopravní nehodou a malou dopravní nehodou je ten, že velká dopravní nehoda není na místě ukončena v blokovém řízení a není tedy hned rozhodnuto o pachateli dopravní nehody a míře zavinění.

Prvotní rozdíl na místě dopravní nehody je v tom, že hlídka na místě provádí výslechy nebo vytěžení účastníků dopravní nehody. Vytěžení účastníků znamená, že policista sepíše výpověď ve 3. Osobě. Vytěžení je bez podpisu osoby a slouží jako podklad pro případný další výslech osoby, nebo jako podklad pro další řízení u správního orgánu. Hlídka stejně jako u malé dopravní nehody eviduje dopravní nehodu v systému Lotus Notes a vydá účastníkům „Potvrzení o účasti na dopravní nehodě“.

⁶² ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, čl. 36, čl. 41 až 46.

V programu Lotus Notes hlídka na místě vytvoří „Protokol o nehodě v silničním provozu“, kde jsou uvedené veškeré informace k dopravní nehodě a okolnosti dopravní nehody. V protokolu je dále uveden děj dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody a stop na místě dopravní nehody. V poslední části protokolu jsou uvedené provedené úkony na místě dopravní nehody.

Po příjezdu na oddělení policista zálohuje fotodokumentaci, vytvoří informační formulář pojišťovně a fotodokumentaci pro pojišťovnu. Dále policista dopravní nehodu převede z programu Lotus Notes do systému ETR, ve kterém je pak dopravní nehoda dále dokumentována. Prvotně je převeden originální „Protokol o nehodě v silničním provozu“ a náčrtek místa dopravní nehody. K dopravní nehodě je dále vypracována fotodokumentace s popisem, plánek místa dopravní nehody v programu PC-Crash. Zpracovatel dopravní nehody vyžaduje u podezřelých osob výpis z Evidenční karty řidiče (EKŘ). Pověřený policista z dopravního inspektorátu odesílá vždy u velké dopravní nehody statistický formulář.⁶³

Další dokumentace velké dopravní nehody se poté ze strany zpracování liší. Tyto odlišnosti jsou z důvodu různých příčin a následků dopravní nehody.

Pokud dojde při dopravní nehodě ke zranění osob, je od zraněné osoby vyžádán souhlas k vydání lékařské zprávy ohledně zranění osoby při dopravní nehodě a poté je lékařská zpráva vyžádána. Lékařská zpráva se vyžaduje v nemocnici nebo u lékaře, u kterého je osoba dále léčena.

V případě, že dojde při dopravní nehodě k trestnému činu, jehož vyšetřováním je příslušný DI, vypracuje policista zpracovávající dopravní nehodu veškerou dokumentaci v programu Lotus Notes a tuto předá poté zpracovateli dopravních nehod, který zpracovává na DI dopravní nehody vedené jako trestné činy. V tomto případě policista, který začal dokumentovat velkou dopravní nehodu, rovněž zahájí úkony v trestním řízení dle ustanovení § 158 odst. 3 trestního řádu.

„O zahájení úkonů trestního řízení k objasnění a prověření skutečností důvodně nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin, sepíše policejní orgán neprodleně záznam, ve kterém uvede skutkové okolnosti, pro které řízení zahajuje, a způsob, jakým se o nich dověděl.“

⁶³ Pokyn ředitele ŘSDP PP č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, čl. 8.

„Opis záznamu zašle do 48 hodin od zahájení trestního řízení státnímu zástupci. Hrozí-li nebezpečí z prodlení, policejní orgán záznam sepiše po provedení potřebných neodkladných a neopakovatelných úkonů.“⁶⁴

V případě, že dojde při dopravní nehodě k trestnému činu, jehož vyšetřováním je příslušná Skupina kriminální policie a vyšetřování (dále jen SKPV), policista zpracuje veškerou dokumentaci v programu Lotus Notes a poté ji předá místně a věcně příslušné SKPV. Zahájení úkonů v trestním řízení provede zpracovatel z DI nebo vyšetřovatel SKPV. Další vyšetřování poté vede příslušník SKPV.

Při dopravní nehodě, kdy je podezřelý ze zavinění dopravní nehody pod vlivem alkoholu, záleží na výsledcích dechových zkoušek, zda se jedná o trestný čin, či přestupek. Obecně je dohodnuto se státním zastupitelstvím Ústí nad Orlicí (dále jen SZ), že do 1 promile bude věc řešena jako přestupek a nad jednu promili jako podezření z trestného činu. Dále záleží na tom, zda byl při dechových zkouškách dodržen rozdíl hodnot do deseti procent, neboť se tímto jedná o odborné měření a není nutné vyzývat podezřelou osobu k odběru biologického materiálu (krve).

Nastane-li důvodné podezření, že je podezřelý ze zavinění dopravní nehody pod vlivem jiné návykové látky, je vyzván k podrobení se testu na návykové látky pomocí testeru zn. Drugwipe a v případě pozitivního výsledku je vyzván, aby se podrobil lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu (dvojímu odběru krve a jednomu odběru moči). Odebraný biologický materiál se poté zasílá na rozbor, který provádí Oddělení soudního lékařství v Pardubické krajské nemocnici, k určení přesné hladiny alkoholu v krvi, či k určení přesné hladiny návykové látky v moči, která se určuje pomocí screeningu.

Policista dokumentující velkou dopravní nehodu dále vyžaduje v některých případech odborná vyjádření z oboru kriminalistiky cestou Odboru kriminalistické techniky a expertíz (OKTE) Hradec Králové (např. v případě potřeby zkoumání laků zajištěných z poškozeného a podezřelého vozidla, kde se zjišťuje míra shody uvedených laků), vyžaduje a zajišťuje záznamy z kamerových systémů (převážně od Městských policií, které nahlížejí na tzv. MKDS – Městské kamerové dohlížecí systémy).

⁶⁴ ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (trestní řád). § 158 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1961, částka 66.

6 Statistika dopravních nehod v teritoriu DI Ústí nad Orlicí

Statistika dopravních nehod byla zpracována z podkladů programu Lotus Notes, který je informačním systémem pro zpracování a evidenci dopravních nehod ze strany Policie České republiky. Dalším programem, ve kterém jsou dopravní nehody ze strany Policie ČR dokumentovány je ETR (jedná se o informační systém Policie České republiky, původně zamýšlený pro evidenci trestního řízení, proto má název ETR). V současné době jsou v programu ETR u Policie vedeny, mimo jiné události a dokumentaci, také přestupky a trestné činy, tedy všechny vyšetřované dopravní nehody Policií.

Období zpracované v následujících statistických tabulkách je za dobu pěti let, tedy od **1. 1. 2012** do **31. 12. 2016**. V tabulkách nejsou zahrnuté dopravní nehody, které byly vyřešeny ze strany Policie na místě v blokovém řízení a které nepodléhají oznamovací zákonné povinnosti (nehody zpracované na Euroformulář). Je to proto, že jsou tyto nehody ze strany Policie vykazovány statisticky jako přestupky v dopravě, nikoliv jako dopravní nehody. Lze tedy konstatovat, že tímto vykazováním došlo ke snížení počtu statisticky uváděných dopravních nehod.

Tab. 1: Celkové statistické součty dopravních nehod.⁶⁵

Kategorie	2012	2013	2014	2015	2016
Celkem DN	921	991	985	1019	1041
Úmrtí	9	12	10	12	14
Těžké zranění	67	82	77	78	62
Lehké zranění	305	334	347	345	349
Celková škoda (Kč)	40 864 600	41 811 800	43 198 800	44 315 400	46 305 900
Pokuta v částce	263 100	254 200	229 000	273 900	251 900
Alkohol u viníka DN	83	63	92	88	79
Ukončeno blokově	175	197	177	202	181
Odloženo	209	270	309	293	319
Účastníci do 15 let	81	111	110	123	136

⁶⁵ Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes. Vlastní zpracování.

Tab. 2: Statistika dopravních nehod dle místa dopravní nehody.⁶⁶

DN dle místa	2012	2013	2014	2015	2016
DN v obci	586	638	613	619	644
DN mimo obec	335	353	373	400	397
silnice I. třídy	197	213	236	221	229
silnice II. třídy	244	245	261	292	281
silnice III. třídy	149	171	151	153	143
místní komunikace	314	338	321	335	366
úcelová kom. (polní)	0	0	3	2	1
úcelová (parkoviště)	17	24	14	16	21

Tab. 3: Statistika dopravních nehod dle subjektu zavinění dopravní nehody.⁶⁷

Zavinění DN	2012	2013	2014	2015	2016
Řidičem motorového vozidla	777	783	787	785	797
Řidičem nemotorového vozidla	45	61	45	62	58
Chodcem	3	9	10	14	12
Lesní zvěří - domácím zvířectvem	84	116	131	144	164
Jiným účastníkem silničního provozu	1	2	0	0	0
Závadou komunikace	4	13	9	5	2
Technickou závadou vozidla	4	0	2	1	4
Jiné zavinění	3	7	2	8	4

⁶⁶ Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes. Vlastní zpracování.

⁶⁷ Tamtéž.

Tab. 4: Statistika dopravních nehod dle příčiny dopravní nehody.⁶⁸

Příčina nehody	2012	2013	2014	2015	2016
Nezaviněná řidičem	95	146	152	171	181
Rychlost	205	201	182	219	174
Předjíždění	39	29	30	29	24
Přednost	103	114	119	105	112
Způsob jízdy	471	499	496	492	539
Technická závada	8	2	7	3	11

Tab. 5: Celkový přehled dopravních nehod předaných na SKPV a na SZ.⁶⁹

DN ukončené	2012	2013	2014	2015	2016
Předáno SKPV	51	54	59	68	56
Předáno SZ	79	61	87	72	73

Tab. 6: Statistika dopravních nehod z hlediska počtu porušení u vybraných ustanovení trestního zákoníku.⁷⁰

Paragraf trestního zákoníku	Počet porušení				
	2012	2013	2014	2015	2016
274/1/2a	45	33	48	51	40
147/1/2	38	48	42	41	28
148/1	51	39	52	35	52
143/1/2	6	8	6	3	3
337/1a	2	4	10	8	7
207/1	7	3	1	4	4
151	4	5	0	4	4
277/1	1	0	0	0	1
273/1/2b	0	0	0	1	2

⁶⁸ Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes. Vlastní zpracování.

⁶⁹ Tamtéž.

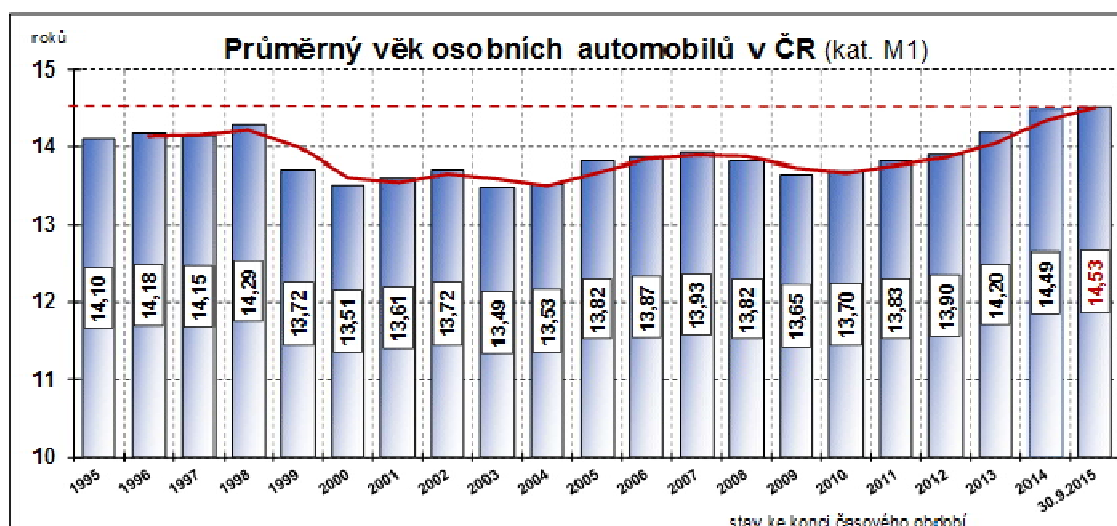
⁷⁰ Tamtéž.

6.1 Vyhodnocení statistických dat

Vyhodnocením statistických dat v teritoriu DI Ústí nad Orlicí lze dojít k závěru, že počet vyšetřovaných dopravních nehod od roku 2012 má stoupající tendenci, kdy během pěti let došlo k nárůstu statisticky vykazovaných dopravních nehod až na celkových 1041 v roce 2016, což je o 120 nehod více než v roce 2012. Se stoupajícím počtem dopravních nehod je spojený počet usmrcených osob při dopravních nehodách, který také stoupl z devíti osob až na čtrnáct osob v roce 2016.

Při dopravních nehodách se postupně zvyšuje způsobená celková hmotná škoda, která za rok 2016 činila částku přesahující 46 milionů korun. Zvyšující hmotnou škodu můžeme jistě přičítat tomu, že postupně vozový park v české republice „mládné“, kdy starší vozidla jsou postupně vyřazovány z evidence. Sice se na první pohled zdá, že vozový park stárne, jak je patrné z níže uvedeného Grafu 1, jedná se o velmi mírný nárůst v řádech tisícín. Když odečteme 15 let ze současné doby, týká se průměrné stáří osobních vozidel v ČR roku výroby 2002. V uvedené době byla již vyráběna taková vozidla, která dostatečně zajišťují dobrou bezpečnost posádky vozidla, což může mít určitě pozitivní vliv na snížení následků na zdraví u dopravních nehod. Zároveň však logicky stoupají výše způsobených hmotných škod.

Graf 1: Průměrný věk osobních automobilů v ČR.⁷¹



⁷¹ Složení vozového parku v ČR. *Sdružení automobilového průmyslu: Složení vozového parku v ČR* [online]. Brno: Sdružení automobilového průmyslu, 2015 [cit. 2017-02-18]. Dostupné z: <<http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>>.

6.2 Příčiny dopravních nehod

Když se budeme zabývat chováním řidičů s ohledem na příčiny dopravních nehod z pohledu etiologie, nemůžeme s určitostí říci, že je jejich chování v určitých případech vybočením z běžné praxe. Praxe zažitá v silničním provozu. Chování řidičů lze však označit v mnoha případech jako nekázeň v dopravním provozu a nerespektování dopravních předpisů.

Z pohledu zavinění u dopravních nehod je nutné hovořit v drtivé většině o nedbalostních činech (ať už v rovině přestupkové či trestní), přičemž se jedná o nedbalost vědomou a nevědomou. Jen s těžkostí se řidiči, který zavinil dopravní nehodu, dokazuje přímý či nepřímý úmysl.

Z pohledu sociologie poté můžeme označit chování řidičů, které je příčinou dopravní nehody, jako jev, který není prospěšný pro společnost, tedy protispolečenské asociální chování.

Nejčastější příčinou dopravních nehod ve sledovaném období byl **způsob jízdy**.

Níže jsou popsány vybrané příčiny dopravních nehod tak, jak jsou statisticky sledované ze strany Policie. Příčiny dopravních nehod jsou také sledované ze strany dalších státních i nestátních – tedy soukromých institucí.

Způsob jízdy je statisticky sledovaný v kategoriích: jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru; vyhýbání bez dostatečné boční vůle; nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem; nesprávné otáčení nebo couvání; chyby při udání směru jízdy; bezohledná, agresivní neohleduplná jízda; náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy; řidič se plně nevěnoval řízení vozidla; samovolné rozjetí nezajištěného vozidla; vjetí na nezpevněnou krajnici; nezvládnutí řízení vozidla; jízda (vjetí) jednosměrnou ulicí, silnicí v protisměru; nehoda v důsledku použití (policí) prostředků k násilnému zastavení (zastavovací pásy atd.); nehoda v důsledku použití služební zbraně; nehoda při provádění služebního zákroku; jiný druh nesprávného způsobu jízdy. V případě jiného druhu nesprávného způsobu jízdy jsou uvedeny ty případy, které sice jsou porušením způsobu jízdy, a které není možné zařadit do výše uvedených kategorií.⁷²

⁷² Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes.

Rychlost jízdy je statisticky sledovaná v kategoriích: nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu; nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda na tlumená světla apod.); nepřiměřením rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu; nepřiměřením rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.); překročení předepsané rychlosti stanované pravidly; překročení rychlosti stanované dopravní značkou; nepřiměřením rychlosti bočnímu, nárazovému větru (i při míjení, předjíždění vozidel); jiný druh nepřiměřené rychlosti. V případě jiného druhu nepřiměřené rychlosti jsou uvedeny ty případy, které sice jsou porušením rychlosti, avšak je není možné zařadit do výše uvedených kategorií.⁷³

Nedání přednosti je statisticky sledované v kategoriích: jízda na „červené světlo“ 3barevného semaforu; proti příkazu dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě; proti příkazu dopravní značky Dej přednost v jízdě; vozidlu přijíždějícímu zprava; při odbočování vlevo; tramvaji, která odbočuje; protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky; při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání; při vjíždění na silnici; při otáčení nebo couvání; při přejíždění z jednoho pruhu do druhého; chodci na vyznačeném přechodu; při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu; jiné nedání přednosti. V případě jiného nedání přednosti se jedná o ty případy, které sice jsou porušením povinnosti dát přednost, ale není možné je zařadit do výše uvedených kategorií.⁷⁴

Předjíždění je statisticky sledované v kategoriích: předjíždění vpravo; předjíždění bez dostatečného bočního odstupu; předjíždění bez dostatečného rozhledu (v nepřehledné zatáčce nebo její blízkosti, před vrcholem stoupání apod.); při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.); při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče (vynucované zařazení, předjížděný musel prudce brzdit, měnit směr jízdy apod.); předjíždění vlevo vozila odbočujícího vlevo; předjíždění v místech, kde je zakázáno dopravní značkou; při předjíždění přejetá podélná čára souvislá; bránění v předjíždění, přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla; jiný druh nesprávného předjíždění. V případě jiného druhu nesprávného předjíždění se jedná o ty případy, které není možné zařadit ani do jedné z výše uvedených kategorií.⁷⁵

⁷³ Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes.

⁷⁴ Tamtéž.

⁷⁵ Tamtéž.

6.2.1 Předcházení nebezpečným situacím

Řízení motorových vozidel se ve stále sílícím provozu stává čím dál tím více náročnější činností. Většina zvýšených nároků a plná odpovědnost je přitom kladena právě na řidiče – výkonný prvek v obsluze vozidla. Přitom právě lidský faktor má na vznik dopravních nehod největší vliv. Ze všech nejrůznějších možností jak zvyšovat bezpečnost silničního provozu je tou nejjednodušší a pro každého snadno dostupnou cestou začít sám u sebe. Všichni máme na vzniku nebezpečných situací svůj větší či menší podíl. Pokud se naučíme v provozu správně pohybovat, a budeme tuto dovednost dále rozvíjet, dojde ke značnému snížení možných rizik a zlepšení našeho vnímání vznikajících situací. Následkem toho lze očekávat výrazné snížení počtu dopravních nehod, usmrcených i hmotných škod. Začít můžeme navíc okamžitě.⁷⁶

6.2.2 Vnímání a předvídavý způsob jízdy

Předvídavý způsob jízdy znamená, že řidič plně koncentruje svou pozornost na to co se v dopravní situaci, ve které se právě pohybuje, může stát – předvídá, co nastane. Díky tomu může s předstihem ovlivňovat své chování a značným způsobem snížit riziko vzniku dopravní nehody.

Základním kamenem předvídavého způsobu jízdy je vnímání. Zrakovým vnímáním získává řidič informace o dopravní situaci i o situaci vlastního vozidla. Zrakem tak přejímá většinu podnětů. Pro bezpečnou jízdu je důležité nejen dobře vidět, ale také správně pochopit to, co vidíme. Rychlost zrakového vjemu může být ovlivněna řadou okolností – stupněm pozornosti, pamětí a zkušeností, rozsahem zorného pole, zdravotním stavem, únavou nebo alkoholem a návykovými látkami.

Pro zachování dobrého vnímání i při delších jízdách, je důležité dbát na optimální polohu sezení, jízdu prokládat přestávkami a přestávky vyplnit vhodnou činností, která snižuje únavu za volantem – fyzická aktivita na čerstvém vzduchu, lehké občerstvení apod.

⁷⁶ BESIP: Zásady bezpečné jízdy. *BESIP* [online]. Praha : BESIP, 2012 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

Pokud chce řidič dobře vnímat informace z centrální oblasti zorného pole, musí neustále měnit směr pohledu. Není správné upřeně pozorovat situaci jen úzkou částí zorného pole ve směru před vozidlem, ale pohledem propátrávat vše i okolí vozovky. Jestliže se zaměříme jen na jedno místo, může dojít i ke změně směru jízdy. Oči řidiče musí být vždy v pohybu a nesmějí dlouho ustrnout na jednom místě. Je nutné sledovat zejména pohyblivé cíle, vidět podrobnosti jako je třeba pohyb ruky cyklisty, vychylující se přední kola předjížděného vozidla nebo nohy chodce v průhledu pod stojícím autobusem. Lidské oko navíc pracuje jako řídicí systém a proto vždy jedeme ve směru, do kterého je nasměrován pohled. Na přímých úsecích to znamená dívat se přímo a orientovat se podle pravého okraje vozovky. Při jízdě v zatáčkách se díváme vždy po směru průběhu zatáčky a na pravý okraj vozovky.⁷⁷

6.2.3 Agresivní způsob jízdy

Opakem vnímavého a předvídatelného způsobu jízdy je způsob agresivní. Ten by se neměl v silniční dopravě vůbec objevovat, bohužel je častým jevem na českých silnicích.

Agresivní způsob jízdy je charakterizován jako chování, které nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu. Agresivita v dopravě je nebezpečná nejen pro bezprostřední ohrožení ostatních, ale především pro její psychologický dopad na ostatní účastníky silničního provozu. Bezohledná jízda se stává společenskou normou. Agresivní jízda přitom nijak zvlášť nešetří čas spěchajícímu řidiči, ale naopak omezuje ostatní, přispívá k jejich stresu, k vytváření kolizních situací.

Přímý dopad agresivní jízdy na nehodovost lze jen obtížně vyjádřit, neboť se projevuje různými způsoby – např. nebezpečným předjížděním, nedáním přednosti v jízdě.⁷⁸

⁷⁷ BESIP: Zásady bezpečné jízdy. *BESIP* [online]. Praha: BESIP, 2012 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>

⁷⁸ LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?* Praha : Wolters Kluwer ČR, 2011. s. 5-8

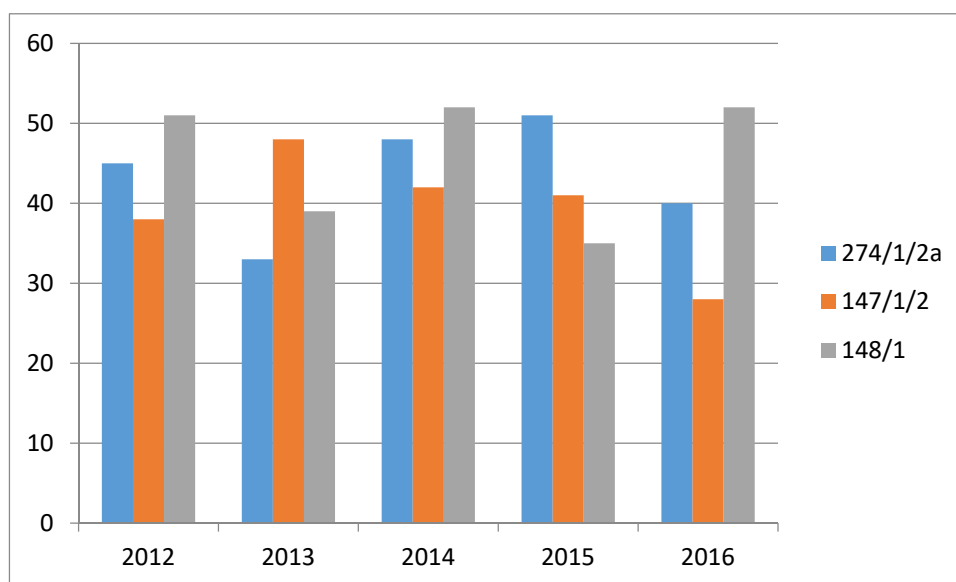
S agresivní jízdou je spojena také rychlá jízda. Se zvyšující se rychlostí je stále obtížnější reagovat na nepředvídatelné situace, např. na nepozorné chodce či vběhnutí zvěře. Pokud je však řidič disciplinovaný a dodržuje dopravní předpisy, je předpoklad, že krizových situací nebude muset řešit tolik.⁷⁹

6.3 Nejčastější porušení trestního zákoníku

Jak vyplývá ze zjištěných statistických dat uvedených v Tab. 6, nejčastěji docházelo v teritoriu DI Ústí nad Orlicí při dopravních nehodách v letech 2012 až 2016 z hlediska trestního zákoníku k páchaní níže uvedených trestných činů (viz. Graf č. 1):

- Ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 148 odst. 1 trestního zákoníku,
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 147 odst. 1 a odst. 2 trestního zákoníku,
- Ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) trestního zákoníku.

Graf 2: Přehled nejčastěji páchaných trestných činů při dopravních nehodách.⁸⁰



⁷⁹ RŮŽIČKA, B. *Rychle a bezpečně : základy sportovní jízdy a řízení vozidla v kritických situacích*. 2. vydání. Brno : Computer Press, 2004. s. 27.

⁸⁰ Vlastní zpracování.

§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti

„(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.“⁸¹

Pro vyjádření újmy na zdraví užívá trestní zákoník pojmu „ublížení na zdraví“. Zákon ve shodě s naukou a praxí pojem vymezuje jako způsobení takové poruchy normálních tělesných nebo duševních funkcí, která znesnadňuje poškozenému výkon obvyklé činnosti, resp. Má vliv na jeho způsob života, není zcela přechodného rázu (podle praxe nejméně 7 dnů) a vyžaduje lékařského ošetření. Újma na zdraví, která nedosahuje intenzity „ublížení na zdraví“ může být však přestupkem.⁸²

§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

„(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.“⁸³

„Těžkou újmu na zdraví“ vymezuje trestní zákoník dvěma podmínkami, které musí být zároveň splněny: je to jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění, které odpovídá některému z případů v § 122 odst. 2 trestního zákoníku.

⁸¹ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. § 148 zákona. In *Sbirka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 385.

⁸² JELÍNEK, J., a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, s. 185-186.

⁸³ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. § 147 zákona. In *Sbirka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 385.

Jedná se o zmrzačení, ztrátu nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, nebo delší dobu trvající porucha zdraví.⁸⁴

§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky

„(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odněti svobody uloženého za takový čin propuštěn.“⁸⁵

Podmínkou trestní odpovědnosti je jednání pachatele ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Nezpůsobilost může být vyvolána nejen požitím alkoholu, ale i jiných návykových látek. Nezáleží přímo na množství požití návykové látky, ale rozhodující je stupeň ovlivnění požitou látkou, vyjádřený stavem vylučujícím způsobilost k vykonávání určitých činností.⁸⁶

U řidiče motorového vozidla je dána absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla o hranice jednoho promile alkoholu v krvi. Pokud by řidič motorového vozidla řídil pod vlivem alkoholu, ale nikoliv ve stavu vylučujícím způsobilost, byl by odpovědný za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.⁸⁷

⁸⁴ JELÍNEK, J., a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, s. 153-154.

⁸⁵ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník. § 274 zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 417.

⁸⁶ JELÍNEK, J., a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, s. 345.

⁸⁷ Tamtéž.

7 Nejrizikovější úseky v teritoriu DI Ústí nad Orlicí

Nejrizikovější úseky v teritoriu DI Ústí nad Orlicí byly zjišťovány z podkladů Evropského programu hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP. K zobrazení jednotlivých úseků v rámci okresu Ústí nad Orlicí u nejrizikovějších silnic I. tříd, a ke zjištění dalších nehodových statistických dat, byla zvolena Jednotná dopravní vektorová mapa (dále jen JDVM).

7.1 Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP

Nejrizikovější úseky v teritoriu Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí byly zjišťovány z podkladů Evropského programu hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP (European Road Assessment Programme), který je mezinárodní neziskovou organizací založenou v roce 2003 v Belgii. Jejími členy jsou motoristická sdružení, národní i regionální správci pozemních komunikací a investoři, stejně jako přizvaní experti a komerční organizace, které se významným způsobem podílejí na výzkumu a realizaci programu. V České republice EuroRAP spolupracuje s Ústředním automotoklubem (ÚAMK) a společností AF-Cityplan.⁸⁸

Hlavní cíle EuroRAP

- Snížit smrtelná a těžká zranění na evropských silnicích prostřednictvím systematického programu hodnocení rizik, identifikace hlavních bezpečnostních nedostatků silnic a návrhu prakticky realizovatelných opatření ke zvýšení bezpečnosti.
- Zajistit, aby hodnocení rizik bylo v centru pozornosti při strategickém rozhodování o zlepšování vybraných tras, ochraně před nehodami a kvalitě správy a údržby silnic.
- Posilovat partnerství mezi těmi, kteří jsou odpovědní za bezpečný silniční systém – motoristické organizace, výrobci vozidel a správci pozemních komunikací.⁸⁹

⁸⁸ Aktuality. ÚAMK [online]. Praha : ÚAMK, 2016 [cit. 2017-29-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.uamk.cz/aktuality/1534-nova-rizikova-mapa-cr-2013-2016>>.

⁸⁹ Tamtéž.

Riziková mapa České republiky

Tvorba Rizikových map je základním statistickým nástrojem programu EuroRAP, využívajícím vstupní data o silniční síti, nehodovosti (pouze nehody s úmrtím nebo vážným zraněním) a intenzitách dopravy k tomu, aby bylo možné identifikovat úseky a lokality s vysokým bezpečnostním rizikem pro uživatele silnic.

Přestože existuje několik druhů rizikových map – pro různé cílové skupiny a s různou vypovídající hodnotou – nejčastěji zpracovávaná a zveřejňovaná je mapa zobrazující riziko pro každého jednotlivého účastníka silničního provozu, tj. individuální riziko. Proto pracuje s tzv. „relativní nehodovostí“ a poměřuje počet nehod na daném úseku s intenzitami dopravy.

Ve standardizované barevné škále ukazuje Riziková mapa EuroRAP účastníkům silničního provozu, jaké je na daném úseku riziko, že se stanou součástí nehody se smrtelnými nebo vážnými následky.

Mapování probíhá vždy pro 3 po sobě jdoucí roky, aby byl snížen vliv nahodilých extrémů v nehodovosti v 1 roce. Postup je založen na porovnání počtu nehod na silničním úseku o průměrné délce cca 20 km s dopravním výkonem, který přenáší (ve vozokilometrech – vozkm). To znamená, že úsek o určité délce s 20 nehodami a intenzitou 10 000 vozidel za 24 hodin bude mít 10-krát vyšší riziko, než úsek o stejné délce a počtu nehod, kde projede 100 000 vozidel za 24 hodin.

V České republice probíhá prozatím mapování rizika na síti dálnic a silnic I. třídy, což představuje v součtu více než 6 500 km.

Mapa (Příloha IV.⁹⁰) přehledně znázorňuje, jak jsou které silniční úseky rizikové z hlediska možného vzniku vážné dopravní nehody, a tedy potenciálního nebezpečí pro účastníky silničního provozu.⁹¹

⁹⁰ AF-CITYPLAN : Aktuálně, EuroRAP – Riziková mapa ČR 2013 – 2015. *AF-CITYPLAN, s.r.o.* [online]. Praha : EuroRAP, ÚAMK, AF-CITYPLAN, s.r.o. 2016 [cit. 2017-29-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.af-cityplan.cz/novinky/eurorap-%E2%80%93-rizikova-mapa-cr-2013-%E2%80%93-2015-1404045964.html>>.

⁹¹ Aktuality. *ÚAMK* [online]. Praha : ÚAMK, 2016 [cit. 2017-29-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.uamk.cz/aktuality/1534-nova-rizikova-mapa-cr-2013-2016>>.

7.2 Rizikové komunikace v teritoriu DI Ústí nad Orlicí

Když prostudujeme rizikovou mapu EuroRAP, zjistíme, že v okrese Ústí nad Orlicí (viz. Obr. 5) je **vysoké riziko** přičítáno silnici I. třídy č. 11 a silnici I. třídy č. 43. **Středně vysoké riziko** je vyhodnocené pro jeden z úseků silnice I. třídy č. 43 a pro silnici I. třídy č. 14. **Střední riziko** poté představuje silnice I. třídy č. 35.

Obr. 5: Rizikové komunikace v okrese Ústí nad Orlicí z mapy EuroRAP.⁹²



Silnice I. třídy č. 11

Silnice I. třídy č. 11 je druhou variantou cesty z Čech na Severní Moravu, na Ostravu. Úsek s **vysokým rizikem** silnice I. třídy č. 11 vede ve směru od Vamberka (okres Rychnov nad Kněžnou) směrem na Šumperk (okres Šumperk). V okrese Ústí nad Orlicí začíná před obcí Helvíkovice, poté vede přes obce Žamberk, Jablonné nad Orlicí a Červenou Vodu, za kterou končí ve směru na Šumperk.

⁹² AF-CITYPLAN : Aktuálně, EuroRAP – Riziková mapa ČR 2013 – 2015. *AF-CITYPLAN, s.r.o.* [online]. Praha : EuroRAP, ÚAMK, AF-CITYPLAN, s.r.o., 2016 [cit. 2017-29-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.af-cityplan.cz/novinky/eurorap-%E2%80%93-rizikova-mapa-cr-2013-%E2%80%93-2015-1404045964.html>>.

Silnice I. třídy č. 43

Silnice I. třídy č. 43 je hlavním tahem vedoucím z Brna směrem na Severní Moravu, do Jeseníků a na Polskou republiku. Úsek s vysokým rizikem silnice I. třídy č. 43 vede ve směru od Svitav (okres Svitavy) směrem na Šumperk. V okrese Ústí nad Orlicí začíná před obcí Třebovice, vede přes obce Rudoltice, Lanškroun, Albrechtice a Horní Heřmanice, za kterými končí ve směru na obec Štítý (okres Šumperk). Uvedená silnice prochází okresem Ústí nad Orlicí poté také z obce Červená Voda přes obec Králíky a končí ve směru na Polskou republiku, kam vede přes hraniční přechod Dolní Lipka. Zde již uvedená silnice představuje **středně vysoké riziko**.

Silnice I. třídy č. 14

Silnice I. třídy č. 14 je hlavním tahem z Moravy na sever Východních Čech, na Náchod a poté na Polskou republiku. Úsek se **středně vysokým rizikem** silnice I. třídy č. 14 vede ve směru od obce Potštejn (okres Rychnov nad Kněžnou) směrem na Svitavy. Okresem Ústí nad Orlicí začíná procházet před obcí Sopotnice, dále pokračuje přes obce České Libchavy, Libchavy, Ústí nad Orlicí, Dlouhá Třebová, Česká Třebová a Třebovice. Za obcí Třebovice končí křižovatkou se silnicí I. třídy č. 43, která vede ve směru od Svitav na Lanškroun.

Silnice I. třídy č. 35

Silnice I. třídy č. 35 nahrazuje zatím nedostavěnou dálnici D35. Silnice I. třídy č. 35 je hlavním tahem z Čech na Moravu, tzv. „severní trasu“, která je druhou a klidnější variantou cesty, pokud nejedete po dálnici D1. Úsek se středním rizikem silnice I. třídy č. 35 vede ve směru od obce Jaroslav (okres Pardubice) směrem na Litomyšl (okres Svitavy). Okresem Ústí nad Orlicí vede před obcí Týniště, pokračuje kolem obce Zámorsk, kde se nachází křižovatka se silnicí I. třídy č. 17 vedoucí na Chrudim. Tato je rovněž označena **středním rizikem**. Úsek silnice I. třídy č. 35 dále vede obcí Vysoké Mýto a Hrušová, za kterou končí ve směru na Litomyšl u obce Cerekvice nad Loučnou.

7.3 Jednotná dopravní vektorová mapa

K zobrazení jednotlivých úseků v rámci okresu Ústí nad Orlicí u výše uvedených silnic I. tříd, a ke zjištění dalších nehodových statistických dat, byla zvolena Jednotná dopravní vektorová mapa.

JDVM je informační systém, který je nástrojem synchronizace, optimalizace, sdílení a publikace dat o dopravní infrastruktuře ve vektorovém formátu. Jednotná dopravní vektorová mapa obsahuje tematické datové vrstvy týkající se správního členění ČR (správní celky a sčítací obvody, zdrojem je Český Statistický úřad) data o silniční, železniční, vnitrozemské vodní a letecké dopravě (zdrojem jsou jednotliví správci dopravní infrastruktury) a k tomu doplňující informace ze sčítání silničního (zdrojem je Ředitelství silnic a dálnic ČR) a železničního (zdrojem je Ministerstvo dopravy) provozu a v neposlední řadě data o nehodách v silničním provozu (zdrojem je Policie ČR). Tyto vektorizované vrstvy jsou zobrazované přes státní mapová díla Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK).

Veřejnosti přístupné jsou aplikace „Statistické vyhodnocení nehod v mapě“, „Tematická mapa nehod s následky na zdraví osob v silničním provozu na síti TEN-T“ a „Tematická mapa intenzit silničního provozu“, které byly vytvořeny v rámci výzkumného záměru Centra dopravního výzkumu (CDV) nebo v rámci výzkumného projektu Ministerstva vnitra.⁹³

Celkový přehled dopravních nehod s jejich vyobrazením na silnici I. třídy č. 11 dle JDVM za období od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2016 je dále uveden v příloze V.⁹⁴

Celkový přehled dopravních nehod s jejich vyobrazením na silnici I. třídy č. 14 dle JDVM za období od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2016 je dále uveden v příloze VI.⁹⁵

⁹³ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Geografický informační systém, Rozcestník, Jednotná dopravní vektorová mapa* [online]. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/c7314-Jednotna-dopravni-vektorova-mapa>>.

⁹⁴ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Geografický informační systém, Jednotná dopravní vektorová mapa, Statistické vyhodnocení nehod na pozemní komunikaci* [online]. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynakomunikaci/Search.aspx>>.

⁹⁵ Tamtéž.

Celkový přehled dopravních nehod s jejich vyobrazením na silnici I. třídy č. 35 dle JDVM za období od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2016 je dále uveden v příloze VII.⁹⁶

Celkový přehled dopravních nehod s jejich vyobrazením na silnici I. třídy č. 43 dle JDVM za období od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2016 je dále uveden v příloze VIII.⁹⁷

V celkových přehledech jsou uvedeny celkové počty dopravních nehod. Barevně jsou vyobrazeny pouze dopravní nehody, při kterých došlo k následkům na zdraví, tedy k úmrtí, těžké nebo lehké újmě na zdraví. Dále jsou v celkových přehledech uvedeny křižovatky se statistikami dopravních nehod.

Tab. 7: Přehled statistických dat z JDVM u vybraných silnic I. třídy za období od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2016.

Číslo silnice	11	14	35	43
Počet nehod celkem	277	352	258	156
Počet nehod s následky na zdraví	102	126	99	80
Usmrcených osob (stav do 24 hod.)	4	4	8	5
Těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	35	31	19	29
Lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	103	128	107	87
Počet nehod pod vlivem alkoholu	0	1	2	1

7.4 Analýza opatření ke snížení nehodovosti

Při analýze provedených opatření, která již byla realizována v roce 2016 a v předchozích letech, bylo autorem zjištěno, že byla provedena již celá řada důležitých opatření, která mají mít vliv na snížení nehodovosti na výše uvedených silnicích. Avšak ze zjištěných statistických dat v kapitole 6 je patrné, že místo toho, aby docházelo k poklesu, dochází k nárůstu počtu dopravních nehod. Z uvedeného zjištění vyplývá, že nelze některým provedeným opatřením přikládat z krátkodobého hlediska vliv na snížení nehodovosti. Zda popsaná následující opatření budou mít vliv na nehodovost v uvedených úsecích a budou přínosem pro snížení nehodovosti,

⁹⁶ ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Geografický informační systém, Jednotná dopravní vektorová mapa, Statistické vyhodnocení nehod na pozemní komunikaci* [online]. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynakomunikaci/Search.aspx>>.

⁹⁷ Tamtéž.

je otázkou, na kterou v současné době nelze jednoznačně odpovědět, neboť je nutné toto posuzovat v kontextu dlouhodobého časového horizontu.

Aby bylo možné úseky silnic I. tříd v okrese Ústí nad Orlicí analyzovat pro potřeby bakalářské práce, bylo nutné ze strany autora těmito úseky projet. Při jízdě osobním vozidlem byly zjištěny **délky úseků jednotlivých silnic** v okrese Ústí nad Orlicí:

- silnice I. třídy č. 35 o délce 13 km,
- silnice I. třídy č. 43 o délce 34 km,
- silnice I. třídy č. 14 o délce 31 km,
- silnice I. třídy č. 11 o délce 43 km.

7.4.1 Analýza opatření na silnici I. třídy č. 35

Ze strany Policie bylo v roce 2016 přijato jedno z nejefektivnějších opatření na silnici I. třídy č. 35 v teritoriu okresu Ústí nad Orlicí, kterým bylo zřízení a otevření Dálničního oddělení PČR Vysoké Mýto. V případě zřízení nového oddělení Policie se jedná jak o preventivní, tak i represivní opatření.

Slavnostní otevření Dálničního oddělení Vysoké Mýto proběhlo v pondělí 11. července 2016. Od ledna roku 2016 bylo na páteřní komunikaci silnice I. třídy číslo 35 spojující Čechy a Moravu zřízeno pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu Oddělení silničního dohledu Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, po půlroční činnosti mělo však již status dálničního oddělení. V současné době je zde služebně zařazeno deset policistů včetně vedoucího oddělení. Výhled navýšení početního stavu je do budoucna 27 míst. Dálniční oddělení se nyní prioritně zaměřuje na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a vykonávání dohledu a další policejní činnosti na silnici I. třídy č. 35.⁹⁸

Další provedené opatření je z roku 2015, kdy ŘSD vybuďovalo nový kruhový objezd na silnici č. 35 v obci Vysoké Mýto, který se nachází ve směru výjezdu z obce směrem na Litomyšl. Kruhový objezd byl dostavěn v roce 2016. Zde došlo podle mého názoru k výraznému zvýšení plynulosti dopravy. Předpokladem je rovněž budoucí snížení nehodovosti v místě, kde se dříve nacházela velmi frekventovaná a rozlehlá

⁹⁸ POLICIE. Policie České republiky – KŘP Pardubického kraje. *Slavnostní otevření dálničního oddělení* [online]. Policie, KŘP Pardubického kraje, 11. 8. 2016 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/slavnostni-otevreni-dalnicniho-oddeleni.aspx>>.

křižovatka (Obr. 6). Před vybudovaným kruhovým objezdem nebylo téměř možné z vedlejších komunikací na hlavní komunikaci č. 35 v době dopravní špičky vyjet. V důsledku dlouhého čekání poté dochází u řidičů ke stresu, únavě a ke zkratovitým jednáním. Riziko dopravní nehody bylo v uvedeném místě vysoké.

Obr. 6: Původní křižovatka v obci Vysoké Mýto.⁹⁹



Neméně důležité opatření, které je již v realizaci a postupně dochází k výstavbě jednotlivých částí, je dálnice D35, která vede ve směru od sjezdu z dálnice D11 mezi Pardubicemi a Hradcem Králové. Tato dálnice povede kolem Vysokého Mýta směrem na Mohelnici, kde se napojí na stávající dálnici D35 vedoucí z Mohelnice na Olomouc. Na podzim roku 2017 by měla začít výstavba prvních dvou úseků v Pardubickém kraji, které by měly být hotové zhruba za tři roky. Podle vyjádření ministra dopravy je vykoupeno přes 99 procent pozemků, zbytek se vyvlastňuje a ŘSD požádalo o stavební povolení.¹⁰⁰ Po dokončení celé trasy D35 bude doplněna dálniční síť České republiky (Příloha IX.¹⁰¹) o tzv. „severní dálniční trasu“ vedoucí přes Pardubický kraj (Příloha X.¹⁰²). Rovněž bude značně snížen provoz na silnici I. třídy č. 35, která

⁹⁹ MAPY.CZ. [online]. Seznam.cz, a.s., 11. 5. 2015 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=16.1652377&y=49.9423171&z=20&l=0>>.

¹⁰⁰ Dálnice D35. Novinky. Dálnice D35. *Na podzim by měla začít výstavba silnice D35 v Pardubickém kraji* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ministerstvo dopravy ČR, 17. 2. 2017 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-d35.cz/novinky/z-tisku/na-podzim-by-mela-zacit-vystavba-silnice-d35-v-pardubickem-kraji>>.

¹⁰¹ Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice. Mapy. Soubor map – ČR. Infografika. *Dálniční síť 2017* [online]. ŘSD, 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>>.

¹⁰² Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice. Mapy. Výstavba v krajích. *Pardubický* [online]. ŘSD, 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>>.

v současné době vede přes obec Vysoké Mýto. Snížením provozu by mělo z teoretického hlediska dojít ke snížení nehodovosti.

7.4.2 Analýza opatření na silnici I. třídy č. 14

Silnice I. třídy č. 14 prošla v posledních letech běžnou řadou technických opatření ze strany ŘSD, které se týkaly oprav a výměn některých částí povrchu komunikace. Za obcí Ústí nad Orlicí došlo v roce 2015 až 2016 k rozsáhlé opravě mostu ve směru na Hradec Králové, konkrétně před obcí Libchavy. Dále došlo k opravě mostu v obci Třebovice.

7.4.3 Analýza opatření na silnici I. třídy č. 43

Silnice I. třídy č. 43 v okrese Ústí nad Orlicí je po dlouhodobé rekonstrukci v minulosti v dobrém stavu. Jedná se hlavně o úsek od obce Damníkov do obce Lanškroun, kde je povrch úplně nový. Vozovka je na mnoha místech opatřena novým vodorovným dopravním značením.

Nárůst dopravy na silnici I. třídy č. 14 a 43

Na silnicích I. třídy č. 14 a 43 došlo v posledních letech k rapidnímu nárůstu nákladní dopravy z důvodu vybudování terminálu nadnárodní společnosti METRANS, která na okraji obce Česká Třebová v průmyslové zóně provozuje překladiště kontejnerové přepravy pro přepravu kontejnerů mezi železniční a silniční dopravou. Tento terminál má rozlohu 138 000 m², s terminálem spolupracuje 120 subdodavatelů nákladní přepravy, stohovací kapacita je 6 000 kontejnerů pod portálové jeřáby, kapacita pro vyložení 2 000 prázdných kontejnerů. Překladiště společnosti METRANS v České Třebové je jejím druhým železničním uzlem pro střední a jihovýchodní Evropu. V provozu je od roku 2013 s přímou kyvadlovou železniční dopravou z nebo do Hamburku a s každodenním provozem ve směru na Zlín, Ostravu, Dunajskou Strelu (Slovensko) nebo KREMS ader Donau (Rakousko). Odvoz kontejnerů z terminálu je prováděn také z nebo do jižního Polska.¹⁰³

¹⁰³ METRANS. RAIL HUB – Terminal CESKA TREBOVA (CZ) – METRANS Global Logistic within Europe Powerful Intermodal Network. *Terminal operations, Rail hub – Terminal Ceska Trebova (CZ)* [online]. METRANS, 2013 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.metrans.eu/terminal-operations/rail-hub---terminal-ceska-trebova-cz/>>.

Obr. 7: Překladiště společnosti METRANS v České Třebové.¹⁰⁴



7.4.4 Analýza opatření na silnici I. třídy č. 11

Silnice I. třídy č. 11 v teritoriu okresu Ústí nad Orlicí byla v minulých letech ze strany ŘSD zatížena částečnými opravami jejího povrchu a místy došlo i k celkové výměně povrchu komunikace. Rovněž došlo v několika úsecích k prořezání stromů v bezprostředním okolí vozovky. Stromy v bezprostřední blízkosti komunikace mají velký podíl na vyšších následcích na zdraví účastníků v případě dopravní nehody, neboť tvoří pevnou a nepřekonatelnou překážku.

Obr. 8: Stromy v bezprostřední blízkosti komunikace poblíž obce Šedivec.¹⁰⁵



¹⁰⁴ METRANS. RAIL HUB – Terminal CESKA TREBOVA (CZ) – METRANS Global Logistic within Europe Powerful Intermodal Network. *Terminal operations, Rail hub – Terminal Ceska Trebova (CZ)* [online]. METRANS, 2013 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.metrans.eu/terminal-operations/rail-hub---terminal-ceska-trebova-cz/>>.

¹⁰⁵ Foto autor.

Na silnici I. třídy č. 11 je jedním z nejrizikovějších míst křižovatka u obce Šedivec (dle zjištění z Přílohy V. tu došlo ve sledovaném období ke 4 dopravním nehodám, při kterých 3 osoby zemřely, 3 byly těžce zraněny a 8 lehce). Zde se kříží silnice I/11 se silnicí II/360 vedoucí od obce Letohrad a silnicí III/31216 vedoucí od obce Nekoř. V roce 2014 bylo rozhodnuto, že se nebezpečná křižovatka promění na křižovatku okružní. ŘSD ČR, Správa Pardubice již projednávala se zainteresovanými stranami projektovou dokumentaci. Provedení stavebních úprav uvedené křižovatky požadovala již v minulosti také Policie České republiky. ŘSD v souvislosti s jednáním přislíbilo realizaci projektu, která by měla být v úvahu již v roce 2017. V roce 2015 došlo v křižovatce k provizorní bezpečnostní úpravě příjezdů po vedlejších silnicích.¹⁰⁶

Obr. 9: Příjezd ke křižovatce u obce Šedivec ve směru od Letohradu.¹⁰⁷



Uvedená křižovatka je v současné době prostorná s dobrými výhledovými poměry. Na hlavní komunikaci I/11 je v křižovatce rychlost jízdy omezena svislým dopravním značením na sedmdesát kilometrů v hodině, avšak lze jen spekulovat, zda tuto rychlost všichni řidiči dodržují. Dopravní nehody jsou zde časté, dle osobní zkušenosti mohu uvést, že jsou způsobeny ve většině případů nepozorností řidičů přijíždějících po vedlejších komunikacích, nebo špatným odhadem vzdálenosti a rychlosti přijíždějícího vozidla po hlavní komunikaci.

¹⁰⁶ ORLICKÝ DENÍK. *Okružní křižovatka u Šedivce je na světě, zatím na papíře* [online]. Vltava Labe media, Dana Pokorná, 5.3.2015 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z WWW: <http://orlicky.denik.cz/zpravy_region/okruzni-krizovatka-u-sedivce-je-na-svete-zatim-na-papire-20150305.html>.

¹⁰⁷ Foto autor.

7.5 Návrh opatření ke snížení nehodovosti

Pokračování v preventivních programech Policie ČR

Policie ČR je zapojena do mnoha preventivních projektů a sama jich řadu vytváří. Jejich cílem je snížit nehodovost a preventivně působit na účastníky silničního provozu. Při preventivních akcích spolupracují policisté z DI při výkonu služby s kolegy ze Skupiny tisku a prevence a často také s veřejnými organizacemi. Cílem preventivních akcí a programů je osvěta a informování široké veřejnosti. Preventivní programy jsou také zaměřeny na různé cílové skupiny. Kritériem zaměření může být věk lidí (děti, senioři) nebo také jednotliví účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté, řidiči).

Represi řidiči poznají hned, např. tím, že je policie kontroluje na silnicích, tím že přestupcům ukládá pokuty. Prevence v silniční dopravě je oproti represí dlouhodobým procesem. Její vliv na snížení nehodovosti není ihned patrný a viditelný a může se projevit až po několika letech. Je však nezbytnou a z mého pohledu jednou z klíčových priorit, kterou by měla více podporovat Policie, ministerstva a další subjekty zainteresované v silniční dopravě.

Zvýšení počtu policistů v rizikových úsecích

Aby se zvýšila bezpečnost v rizikových úsecích, je nutné zvýšit počet policistů vykonávajících dohled na těchto úsecích. Tento dohled by měl být zaměřen na měření rychlosti jízdy vozidel a kontrolu dodržování správného způsobu jízdy, neboť jak bylo zjištěno ze statistických dat v kapitole 6 této práce, nejčastější příčinou dopravních nehod je v okrese Ústí nad Orlicí způsob jízdy. Zvýšení počtu policistů, tedy těch, kteří jsou denně vidět na našich silnicích, je skutečným problémem současnosti. S odchody starších policistů odchází také zkušenosti a noví policisté jen těžko během krátké doby zkušenosti získají. V řadách policie je tedy nutné, zaměřit se na podporu zkušených policistů, aby neodcházel v době, kdy mají zkušenosti a jsou ještě v produktivním věku. Podpora může být vedena různými směry, např. formou finančních odměn nebo různých poukazů.

Dalším problémem, zřejmě velmi obtížně řešitelným, je velká administrativní zatíženost policistů. Policisté v souvislosti s šetřením dopravních nehod zpracovávají dokumentaci ve dvou počítačových programech (Lotus Notes a ETŘ).

Samotné zpracování jednoho běžného přestupku v dopravě, který je oznamován na pověřený úřad obce s rozšířenou působností, obsahuje při minimálním počtu dokumentů Úřední záznam, formulář Oznámení přestupku a také fotodokumentaci či videozáznam. Pokud by se tyto přestupky daly vložit do jednoho souhrnného formuláře, ušetřilo by to jistě čas policistů, který mohou trávit jinou činností, např. dohledem v silničním provozu a tak působit jak represivně i preventivně. Administrativní zatíženost policistů je přímo úměrné viditelnosti policistů na komunikacích běžným občanem, tedy, čím větší administrativní zatíženost, tím méně jsou vidět.

Kontroly nákladní dopravy

Při analýze úseků v kapitole 7 bylo zjištěno, že se zvýšila intenzita nákladní dopravy na silnici I. třídy č. 14 a č. 43, z důvodu vybudovaného překladiště společnosti METRANS. Zde je nutné zvýšit počet kontrol nákladních vozidel ze strany dopravní policie a v souvislosti s těmito kontrolami využít také kontrolu hmotností nákladních vozidel v době naloženého nákladu. Přetížená nákladní vozidla totiž neúměrně zatěžují vozovku a tím dochází k jejímu předčasnému opotřebení.

Důsledná kontrola úseků ze strany policistů

Při výkonu služby by se policisté měli více a důsledně zaměřit na kontrolu silničních úseků, především na stav komunikací, případné závady, pokud jsou nebezpečné, by měli hned hlásit, aby bylo nebezpečným situacím v provozu předcházeno včas.

S úseky také souvisí opatření nejen policie, ale také správců komunikací. Ti by měli dbát na to, aby bylo vodorovné dopravní značení častěji kontrolováno a v případě potřeby v co nejkratší době obnoveno. Dále je nutné, např. po zimním období, důsledně provádět kontrolu a čištění zpevněných krajnic. Toto jsou faktory, které mají na řidiče velký vliv. Tímto opatřením by mohlo dojít ke snížení dopravní nehodovosti, neboť při jízdě na šterku se vozidlo chová jinak, než na čisté komunikaci.

Obr. 10: Dobře čitelné vodorovné dopravní značení s čistými zpevněnými krajnicemi v katastru obce Šedivec na silnici I. třídy č. 11.¹⁰⁸



Obr. 11: Nečitelné vodorovné dopravní značení se znečištěnou zpevněnou krajnicí v katastru obce Jablonné nad Orlicí na silnici I. třídy č. 11.¹⁰⁹



¹⁰⁸ Foto autor.

¹⁰⁹ Foto autor.

Zvýšení výše ukládaných pokut

Pokud je ze strany policie vyřešena dopravní nehoda na místě v blokovém řízení, znamená to, že řidiči byla uložena bloková pokuta do výše 2 000 Kč. Mnohdy je ale tato výše ukládané pokuty ze strany policistů nižší. Každý policista vyšetřující dopravní nehodu, kterou ukončuje blokovým řízením, by si měl uvědomit, že dopravní nehoda je způsobena porušením pravidel silničního provozu, při kterém došlo k následku a má dopad na další osoby, které nejednaly zaviněně. Aby však došlo ke snížení nehodovosti, je nutné, aby za dopravní nehody byly ukládány přísnější sankce. A to nejen v blokovém, ale také ve správním řízení. V České republice je maximální možná výše blokových pokut ve většině případů nižší než v okolních státech a určité případy v zahraničí ani nelze ze strany policie v blokovém řízení řešit.

Tab. 8: Maximální výše blokových pokut v r. 2015 v ČR a cizině.¹¹⁰

Maximální výše blokových pokut	ČR	Slovensko	Rakousko	Polsko	Německo
Nedání přednosti v jízdě	2500	4050	nelze	nelze	3240
Rychlost o více než 20 km/h v obci	2500	3780	2700	2470	2700
Nepřipoutání se bezpečnostním pásem	2000	1350	810	650	810
Ohrožení chodců na přechodu	2500	4050	nelze	nelze	2700
Ohrožení při přejíždění z jízdního pruhu	2000	2700	nelze	nelze	3915
Vjetí na železniční přejezd s ohrožením	2500	4050	nelze	nelze	18 900

¹¹⁰ SLOVÁČEK, P. Dopravní pokuty v ČR. *Svět motorů*. 2015, č. 40, s 8. ISSN 0039-7016.

8 Případová studie vyšetřované dopravní nehody

Případ dopravní nehody, který je v této kapitole popisován, se stal v roce 2011, a byl dokumentován ze strany Dopravního inspektorátu. Jedná se o jednu z několika nejvýznamnějších dopravních nehod, která byla zdejším inspektorátem dokumentována. Dopravní nehoda byla také od počátku vyšetřována ze strany SKPV Ústí nad Orlicí.

8.1 Popis případu

Dne 23. května 2011 kolem 19:17 hodin došlo na silnici I. třídy č. 14 v km 190.411, mezi obcemi Třebovice a Rybník k dopravní nehodě mezi: 1. osobním vozidlem značky Fiat Marea, které řídil pan X.Y. (nar. 1986), se spolujedoucí vpředu K.V. (nar. 1991), 2. nákladním vozidlem značky Iveco Eurocargo, které řídil B.C. (nar. 1973), 3. nákladním vozidlem značky Mercedes-Benz ML, které řídil R.K. (nar. 1964), 4. nákladním vozidlem značky Mercedes-Benz Sprinter (PL) s přívěsem značky Swidnik (PL), které řídil B.A. (nar. PL, 1968), se spolujedoucím vpředu D.V. (PL,1953).

Ze zavinění dopravní nehody byl od počátku dokumentován a šetření podezřelý řidič osobního vozidla značky Fiat Marea, který přejel vlevo do protisměru, kde došlo k čelnímu střetu s protijedoucím nákladním vozidlem značky Iveco Eurocargo. Jednalo se o střet levých předních částí vozidel. Po střetu bylo vozidlo značky Fiat Marea odhozené a narazilo ještě pravou částí do levé části zastavujícího vozidla zn. Mercedes-Benz ML. Vozidlo značky Fiat Marea poté vyjelo vpravo mimo komunikaci a zůstalo po nehodě stát v pravém silničním příkopu. Po střetu pokračovalo nákladní vozidlo značky Iveco Eurocargo neovladatelně do protisměru, kde se čelně střetlo s protijedoucím nákladním vozidlem Mercedes-Benz Sprinter s přívěsem. Vozidlo zn. Iveco Eurocargo natlačilo vozidlo značky Mercedes-Benz Sprinter do silničního příkopu, kde zůstala vozidla zaklíněná svými předními částmi.

Při dopravní nehodě došlo ke smrtelným zraněním řidiče a spolujezdce z vozidla značky Mercedes-Benz Sprinter. Dále došlo k těžkému zranění řidiče vozidla značky Iveco Eurocargo s trvalými následky a dobou léčení minimálně 6 měsíců.

Při dopravní nehodě došlo rovněž k těžkému zranění podezřelého řidiče vozidla značky Fiat Marea, který se musel po nehodě podrobit amputaci levé nohy v oblasti stehna a k lehkému zranění spolujedoucí z vozidla značky Fiat Marea.¹¹¹

8.2 Vyšetřování případu

Dopravní nehoda byla na místě dokumentována ze strany Dopravního inspektorátu od 20:00 hod. do 05:00 hod. následujícího dne, tedy celkem 9 hodin. Označeno bylo 26 stop, náčrtek se skládal ze tří částí, fotodokumentace obsahovala celkem 215 fotografií. Na místě dopravní nehody zasahoval výjezd dopravních nehod DI Ústí nad Orlicí, výjezd SKPV, komisař DI, hlídka OO PČR Česká Třebová, hlídka OHS PČR Ústí nad Orlicí, tři vozidla HZS, tři sanitní vozidla a vrtulník LZS, tři vozidla přivolaných asistenčních odtahových služeb.

Po zadokumentování místa dopravní nehody byla teprve poté postupně ze strany vyšetřujícího policisty dopravních nehod z DI zpracována písemná dokumentace v Informačním systému evidence dopravních nehod Lotus Notes, v Informačním systému ETR a v programu PC Crash, kdy byl vypracován Protokol o nehodě v silničním provozu, Popis fotodokumentace, Plánek místa dopravní nehody s legendou. Písemná dokumentace ze strany dopravního inspektorátu trvala v souhrnu přibližně 20 hodin v průběhu následujících dní. Poté byla dokumentace předána na SKPV Ústí nad Orlicí, která dále nehodu vyšetřovala.

K dopravní nehodě byli v průběhu vyšetřování přibráni dva znalci, jeden z oboru dopravy a ekonomiky (k určení technické příčiny dopravní nehody – náhlé vybočení vozidla Fiat do protisměru, určení rychlostí jízdy vozidel v době střetu) a druhý z oboru lékařství (z důvodu pozitivního rozboru na návykové látky – zjištěn pervitin u podezřelého řidiče z vozidla značky Fiat Marea).

¹¹¹ Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes.

8.3 Rozhodnutí

Dne 26. 10. 2011 byl obžalovaný řidič vozidla značky Fiat Marea pan X.Y. uznán vinným ze spáchání přečinu Usmrcení z nedbalosti podle ustanovení § 143 odst. 1 a odst. 2 trestního zákoníku, přečinu Těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 147 odst. 1 a odst. 2. trestního zákoníku a dále přečinu Ohrožení pod vlivem návykové látky podle ustanovení § 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a) trestního zákoníku. Obžalovaný byl odsouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání pěti (5) roků nepodmíněně, zařazen do věznice s dozorem.

Obžalovanému řidiči byl dále uložen zákaz řízení motorových vozidel na dobu sedmi (7) roků a byla mu dále uložena povinnost uhradit způsobenou hmotnou škodu celkem ve výši 101.675,- Kč provozovateli nákladního vozidla značky Iveco Eurocargo (jednalo se o spoluúčast provozovatele vozidla z pojistného plnění, neboť skutečná hmotná škoda byla na nákladním vozidle vyčíslena na částku 1 171 684 Kč). Soud odkázal další poškozené při dopravní nehodě k náhradě škody formou občanskoprávního řízení. Při dopravní nehodě došlo k celkové hmotné škodě na zúčastněných vozidlech ve výši 1 644 600 Kč.¹¹²

Uvedený případ jsem osobně vyšetřoval jako zasahující policista z Dopravního inspektorátu, od prvotního příjezdu na místo dopravní nehody až po předání spisové dokumentace na SKPV. Jedná se o jeden z nejsložitějších případů za mou dosavadní policejní praxi, která je téměř 11 let, z toho 7 let na dopravních nehodách.

Dle mého názoru, také vzhledem k rozhodovací praxi v České republice, jsem přesvědčen, že se jedná o přiměřený trest. Za svou praxi jsem se zatím s takovou výší trestu při dopravních nehodách nesetkal.

¹¹² Databáze Informačního systému Evidence trestního řízení (ETŘ).

Závěr

Bakalářská práce se zabývala problematikou dopravních nehod v teritoriu Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí. Proto byla zjištěna struktura Územního odboru, pod který jako organizační článek policie spadá a představena struktura Dopravního inspektorátu a komunikací v jeho působnosti.

Na základě prostudované odborné literatury byla zjištěna a v práci představena historie Služby dopravní policie a historie vyšetřování dopravních nehod ze strany policie. Tato část přehledně seznamuje čtenáře s uvedenou historií.

Dopravní nehody byly analyzovány z pohledu přestupkového a trestního práva. Ze statistik bylo zjištěno, že nejčastěji v teritoriu DI Ústí nad Orlicí dochází v souvislosti s dopravními nehodami k trestným činům Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Ublížení na zdraví z nedbalosti a Ohrožení pod vlivem návykové látky. Policie by se na daném území měla zaměřit na kontrolu dodržování předepsané rychlosti jízdy, která má vliv na následky při dopravních nehodách, neboť vyšší rychlost jízdy znamená, že dochází k větším škodám a také ke zranění osob. Kontrola zákazu požívání alkoholu řidiči motorových vozidel je prováděná při každé policejní silniční kontrole. Širší předcházení dopravním nehodám s alkoholem je tedy obtížné.

V další části práce byly analyzovány postupy Policie při zpracování jednotlivých druhů dopravních nehod z pohledu jejich zpracování. Tyto zjištěné postupy pomůžou začínajícím dopravním policistům, aby získali přehled o způsobu zpracování dopravních nehod.

Cílem bakalářské práce bylo odhalit nejčastější příčiny dopravních nehod v teritoriu Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí. Bylo zjištěno, že nejčastější příčinou dopravních nehod je způsob jízdy. V souvislosti se způsobem jízdy byly popsány jednotlivé druhy způsobu jízdy, jako je vnímavý a předvídavý způsob jízdy a agresivní způsob jízdy. Zde by se tedy policisté měli zaměřit na kontrolu způsobu jízdy vozidel. Jedná se zejména o tzv. „zkracování zatáček“, tedy přejíždění vodorovného dopravního značení. Dále by se policisté měli zaměřit na kontrolu věnování se řízení ze strany řidičů. Velká část řidičů se totiž za volantem vozidla plně řízení nevěnuje. Často telefonují, dívají se do navigací, nebo konzumují jídlo a pití. K dokumentaci tohoto chování by policie měla více využívat videotechniku.

Dalším cílem bakalářské práce bylo zjištění nejrizikovějších úseků. Z podkladů Evropského programu hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP bylo zjištěno, že všechny silnice I. třídy v okrese Ústí nad Orlicí představují riziko. V práci byly úseky silnic prvních tříd analyzovány. Z analýzy poté vychází vlastní návrh opatření, která dle mého názoru spočívají v pokračování preventivních programů Policie ČR, zvýšení počtu policistů v rizikových úsecích, zvýšení kontrol nákladní dopravy, dále pak v důsledné kontrole úseků ze strany policistů a zvýšení výše ukládaných pokut při dopravních nehodách. Já osobně bych považoval za velmi důležité, věnovat velkou pozornost preventivním opatřením. Preventivní působení policie je dle mého názoru v současné době ze strany veřejnosti méně vnímanou aktivitou. Většina občanů vnímá spíše represii.

V poslední části práce byla uvedena případová studie vyšetřované dopravní nehody. Pokud by soudy v České republice posuzovaly dopravní nehody přísnějšími tresty, jako byl například výše uvedený případ, jistě by to mělo pozitivní dopad na další páchaní dopravních nehod v souvislosti s pácháním trestné činnosti. S tím souvisí také medializace takovýchto případů, která je velice nutná. Jejím cílem by mělo být předání informací, aby se široká veřejnost o případu a výši trestu dověděla a aby poté i takto medializovaná informace mohla vést k prevenci a tím tedy k potenciálně možnému snížení nehodovosti.

Jelikož je řízení motorových vozidel nedílnou součástí našeho každodenního života, měli bychom se všichni podílet na předcházení nehodovosti. Začněme především tím, že budeme v silničním provozu ohleduplnější. Věnujme se plně řízení. V případě únavy zastavme, projdeme se, načerpejme energii, napijme se a poté pokračujme dál v jízdě. Dodržujme předepsanou rychlost. Není důležité dojet do cíle naší cesty rychle a o několik minut dříve, vlivem agresivní a rychlé jízdy. Důležité však je, aby se silniční provoz na našich silnicích stal bezpečnějším, a k tomu může přispět každý z nás.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
2. CHMELÍK, J., a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2005, 536 s. ISBN 80-86898-36-9.
3. JELÍNEK, J., a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, 1216 s. ISBN 978-80-87212-22-6.
4. KRAJSKÁ SPRÁVA ČESKÉHO STATISTICKÉHO ÚŘADU V PARDUBICÍCH, ODDĚLENÍ INFORMAČNÍCH SLUŽEB. *Statistická ročenka Pardubického kraje 2014*. Pardubice, 2014, 230 s. ISBN 978-80-250-2594-9.
5. LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?* Praha : Wolters Kluwer ČR, 2011, 144 s. ISBN 978-80-7357-615-8.
6. MACEK, P., UHLÍŘ, L. *Dějiny policie a četnictva IV.: Československo (1945 - 1989)*. Mělník : Police history, 2011, 291 s. ISBN 978-80-86477-55-8.
7. MACHUTOVÁ, M., et. al. *Historie dopravní policie*. Praha : Milpo media s.r.o., 2009, 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
8. PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde Praha, a.s., 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
9. RŮŽIČKA, B. *Rychle a bezpečně : základy sportovní jízdy a řízení vozidla v kritických situacích*. 2. vydání. Brno : Computer Press, 2004, Rady a tipy pro řidiče (Computer Press), 146 s. ISBN 80-722-6965-8.
10. ŠTEINBACH, M. *Čtvrtstoletí Policie České republiky : 25 let Policie České republiky 1991-2016*. Praha : Policejní prezidium České republiky, 2016, 127 s. ISBN 978-80-260-9597-2.

Elektronické zdroje

1. AF-CITYPLAN: Aktuálně, EuroRAP – Riziková mapa ČR 2013 – 2015. *AF-CITYPLAN, s.r.o.* [online]. EuroRAP, ÚAMK, AF-CITYPLAN, s.r.o., 2016 [cit. 2017-29-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.af-cityplan.cz/novinky/eurorap-%E2%80%93-rizikova-mapa-cr-2013-%E2%80%93-2015-1404045964.html>>.
2. Aktuality. *ÚAMK* [online]. ÚAMK, 2016 [cit. 2017-29-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.uamk.cz/aktuality/1534-nova-rizikova-mapa-cr-2013-2016>>.
3. BESIP: Zásady bezpečné jízdy. *BESIP* [online]. Praha : BESIP, 2012 [cit. 2016-11-24]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.
4. ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA. *Obvodní oddělení Územního odboru Ústí nad Orlicí* [online]. Policie ČR, 2017 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/obvodni-oddeleni-uzemniho-odboru-usti-n-orlici.aspx>>.
5. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Geografický informační systém, Rozcestník, Jednotná dopravní vektorová mapa* [online]. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/c7314-Jednotna-dopravni-vektorova-mapa>>.
6. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Geografický informační systém, Jednotná dopravní vektorová mapa, Statistické vyhodnocení nehod na pozemní komunikaci* [online]. Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynakomunikaci/Search.aspx>>.
7. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Krajská správa ČSÚ v Pardubicích : Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí* [online]. Pardubice : Český statistický úřad, 2016 [cit. 2017-02-03]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici>.
8. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Krajská správa ČSÚ v Pardubicích: Administrativní mapa okresu Ústí nad Orlicí* [online]. Pardubice : Český Statistický úřad, 2016 [cit. 2017-02-03]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/documents/11272/49229666/%C3%9A%C3%AD%20na+d+Orlic%C3%AD.png/a8c4f2b6-58d8-441d-a7b1-828412b0aca5?version=1.1&t=1478516766908>>.

9. Dálnice D35. Novinky. Dálnice D35. *Na podzim by měla začít výstavba silnice D35 v Pardubickém kraji* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ministerstvo dopravy ČR, 17. 2. 2017 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-d35.cz/novinky/z-tisku/na-podzim-by-mela-zacit-vystavba-silnice-d35-v-pardubickem-kraji>>.
10. MAPY.CZ. [online]. Seznam.cz, a.s., 11. 5. 2015 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=16.1652377&y=49.9423171&z=20&l=0>>.
11. METRANS. RAIL HUB – Terminal CESKA TREBOVA (CZ) – METRANS Global Logistic within Europe Powerful Intermodal Network. *Terminal operations, Rail hub – Terminal Ceska Trebova (CZ)* [online]. METRANS, 2013 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.metrans.eu/terminal-operations/rail-hub---terminal-ceska-trebova-cz/>>.
12. ORLICKÝ DENÍK.CZ. *Okružní křižovatka u Šedivce je na světě, zatím na papíře* [online]. Vltava Labe media, Dana Pokorná, 5.3.2015 [cit. 2017-03-13]. Dostupné z WWW: <http://orlicky.denik.cz/zpravy_region/okruzni-krizovatka-u-sedivce-je-na-svete-zatim-na-papire-20150305.html>.
13. PARDUBICKÝ KRAJ. *Symboly Pardubického kraje* [online]. Pardubice : Pardubický kraj, 2011 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubickykraj.cz/symboly-pk-a-tvar-pk>>.
14. POLICIE. Policie České republiky – KŘP Pardubického kraje. *Slavnostní otevření dálničního oddělení* [online]. Policie, KŘP Pardubického kraje, 11. 8. 2016 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/slavnostni-otevreni-dalnicniho-oddeleni.aspx>>.
15. REGIONY ČR. Aktuality ČR : Zprávy z vašeho regionu. *Tři lidé přišli o život při dopravní nehodě na křižovatce u Žamberku na Orlickoústecku* [online]. Pardubický kraj, 2013 [cit. 2017-03-08]. Dostupné z WWW: <<http://www.regiony-cr.cz/view.php?cislocclanku=2013070306-tri-lide-prisli-o-zivot-pri-dopravni-nehode-na-krizovatce-u-zamberku-na-orlickoustecku&rstema=244&rsstat=5&rskraj=8&rsregion=72>>.
16. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice. Mapy. Soubor map – ČR. Infografika. *Dálniční síť 2017* [online]. ŘSD, 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>>.
17. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice. Mapy. Výstavba v krajích. *Pardubický* [online]. ŘSD, 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>>.

18. Složení vozového parku v ČR. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. Brno : Sdružení automobilového průmyslu, 2015 [cit. 2017-02-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>>.
19. The International Encyclopedia of Uniform Insignia. *PATCHES-POLICE, Czech Republic* [online]. The International Encyclopedia of Uniform Insignia, 2014, [cit. 2017-01-09]. Dostupné z WWW: <http://www.uniforminsignia.org/?option=com_insigniasearch&Itemid=53&result=3301>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.
2. ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
3. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
4. ČESKO. Zákon č. 11 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

5. ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
6. ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
7. ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 3. května 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony § 125c odst. 1 písm. f zákona. In *Sbírka zákonů České republiky*, 2011, částka 51, s. 1286-1296. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=133/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
8. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354-464. Dostupné také z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
9. ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 9. prosince 1961, o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1961, částka 66, s. 513-576. Dostupné také z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141>>.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Databáze Informačního systému Evidence trestního řízení (ETR).
- Databáze Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod Lotus Notes.
- E-mailová korespondence s Ing. Kaletou Bogdan, Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Mapa okresu Ústí nad Orlicí*. [online], 1. 7. 2014, bogdan.kaleta@rsd.cz.

- CHMELÍK J., *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1. vydání, Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání PČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, Praha, 1998, 88 s.
- Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Územní odbor Ústí nad Orlicí, Dopravní inspektorát.
- PARDUBICKÝ KRAJ, oddělení komunikace a vnějších vztahů kanceláře hejtmána. *Třináctý rok samosprávy Pardubického kraje*. Pardubice, 2013, 44 s.
- Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, 7 s.
- SLOVÁČEK, P. Dopravní pokuty v ČR. *Svět motorů*. 2015, č. 40, 52 s. ISSN 0039-7016.
- Usnesení Nejvyššího správního soudu ČR 5 As 4/2013 - 26 ze dne 29. srpna 2014. Dostupné z: Informační systém ASPI.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 192/2002, kterým se upravuje postup příslušníků Policie české republiky při provozování "Informačního systému zpracování a evidence dopravních nehod" v prostředí Lotus Notes, 8 s.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, 40 s.

Seznam zkratk

BESIP – bezpečnost silničního provozu

DI – Dopravní inspektorát

ETR – Informační systém Evidence trestního řízení

JDVM - Jednotná dopravní vektorová mapa

OHS – Oddělení hlídkové služby

OO PČR - Obvodní oddělení Policie České republiky

PČR – Policie České republiky

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SKPV – Skupina kriminální policie a vyšetřování

SZ – Státní zastupitelství

ÚO – Územní odbor Policie České republiky

Seznam tabulek, obrázků a grafů

Tab. 1: Celkové statistické součty dopravních nehod.

Tab. 2: Statistika dopravních nehod dle místa dopravní nehody.

Tab. 3: Statistika dopravních nehod dle subjektu zavinění dopravní nehody.

Tab. 4: Statistika dopravních nehod dle příčiny dopravní nehody.

Tab. 5: Celkový přehled dopravních nehod předaných na SKPV a SZ.

Tab. 6: Statistika dopravních nehod z hlediska počtu porušení u vybraných ustanovení trestního zákoníku.

Tab. 8: Maximální výše blokových pokut v r. 2015 v ČR a cizině.

Obr. 1: Znak Krajského ředitelství policie Pardubického kraje.

Obr. 2: Znak Pardubického kraje.

Obr. 3: Pískovcový pomník připomínající první zmínku o dopravní nehodě.

Obr. 4: Samolepka Policie České republiky na zadní stranu Euroformuláře.

Obr. 5: Rizikové komunikace v okrese Ústí nad Orlicí z mapy EuroRAP.

Obr. 6: Původní křižovatka v obci Vysoké Mýto.

Obr. 7: Překladiště společnosti METRANS v České Třebové.

Obr. 8: Stromy v bezprostřední blízkosti komunikace poblíž obce Šedivec.

Obr. 10: Dobře čitelné vodorovné dopravní značení s čistými krajnicemi v katastru obce Šedivec na silnici I. třídy č. 11.

Obr. 11: Nečitelné vodorovné dopravní značení se znečištěnou krajnicí v katastru obce Jablonné nad Orlicí na silnici I. třídy č. 11.

Graf 1: Průměrný věk osobních automobilů v ČR.

Graf 2: Přehled nejčastěji páchaných trestných činů při dopravních nehodách.

Přílohy

Příloha I. Administrativní rozdělení okresu Ústí nad Orlicí.

Příloha II. Mapa okresu Ústí nad Orlicí.

Příloha III. Euroformulář.

Příloha IV. EuroRAP – Riziková mapa ČR.

Příloha V. Celkový přehled dopravních nehod na silnici č. 11.

Příloha VI. Celkový přehled dopravních nehod na silnici č. 14.

Příloha VII. Celkový přehled dopravních nehod na silnici č. 35.

Příloha VIII. Celkový přehled dopravních nehod na silnici č. 43.

Příloha IX. Dálniční síť České republiky.

Příloha X. Přehled projektů ŘSD 2017 v Pardubickém kraji.

Příloha I. Administrativní rozdělení okresu Ústí nad Orlicí.

ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU ÚSTÍ NAD ORLICÍ - STAV K 1.1.2016

Průměrný počet obyvatel obce = 1 202

Průměrná rozloha obce (ha) = 1 102

- Největší: 1. Česká Třebová = 15 710
 2. Ústí nad Orlicí = 14 226
 3. Vysoké Mýto = 12 404

- Největší: 1. Králky = 5 275
 2. Červená Voda = 4 739
 3. Vysoké Mýto = 4 203

- Nejmenší: 1. Pustina = 65
 2. Píchovice = 73
 3. Třpk = 83

- Nejmenší: 1. Hrádek = 100
 2. Nasavky = 133
 3. Kosohň = 175

Počet obyvatel v obci

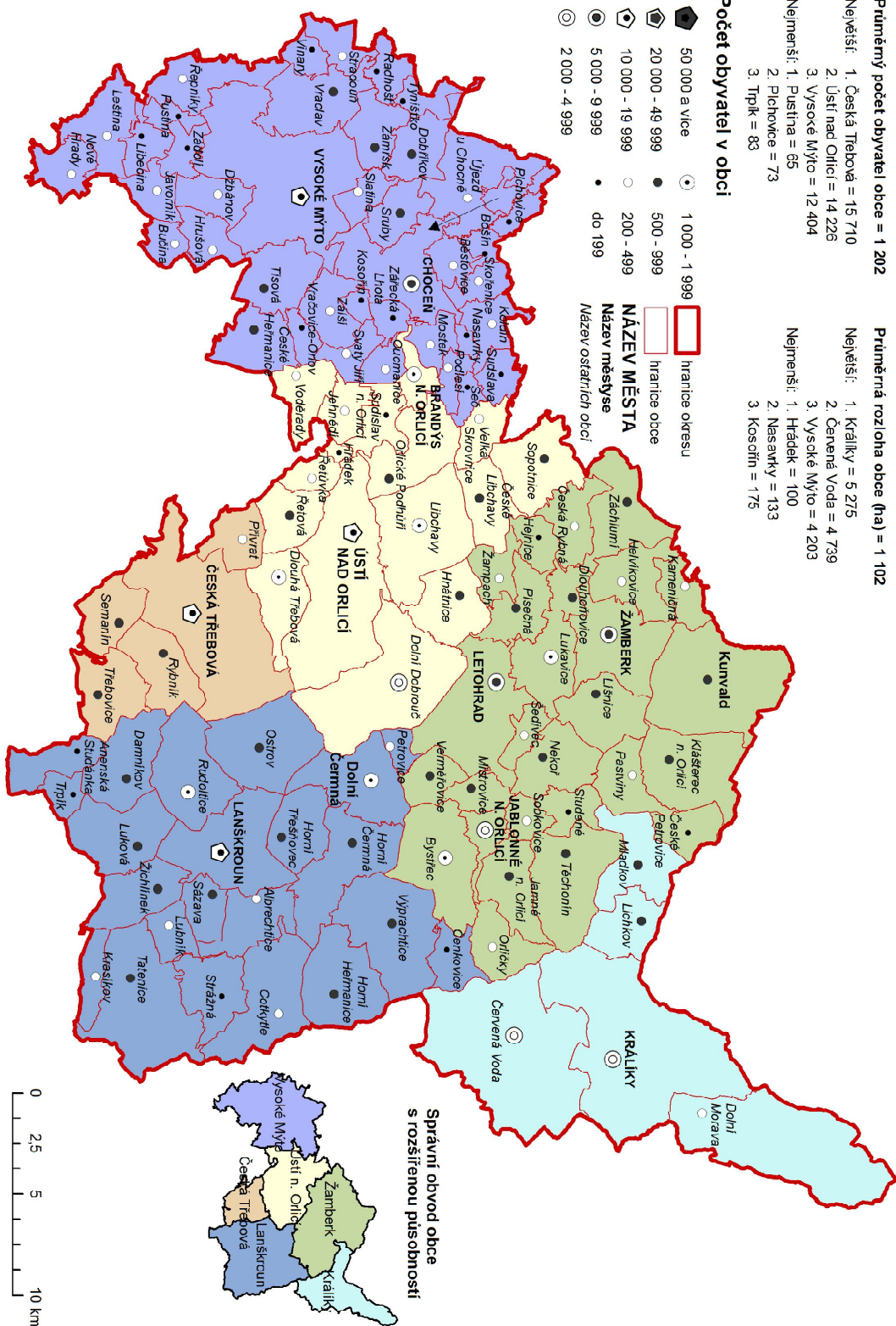
- 50 000 a více
- 20 000 - 49 999
- 10 000 - 19 999
- 5 000 - 9 999
- 2 000 - 4 999

- 1 000 - 1 999
- 500 - 999
- 200 - 499
- do 199

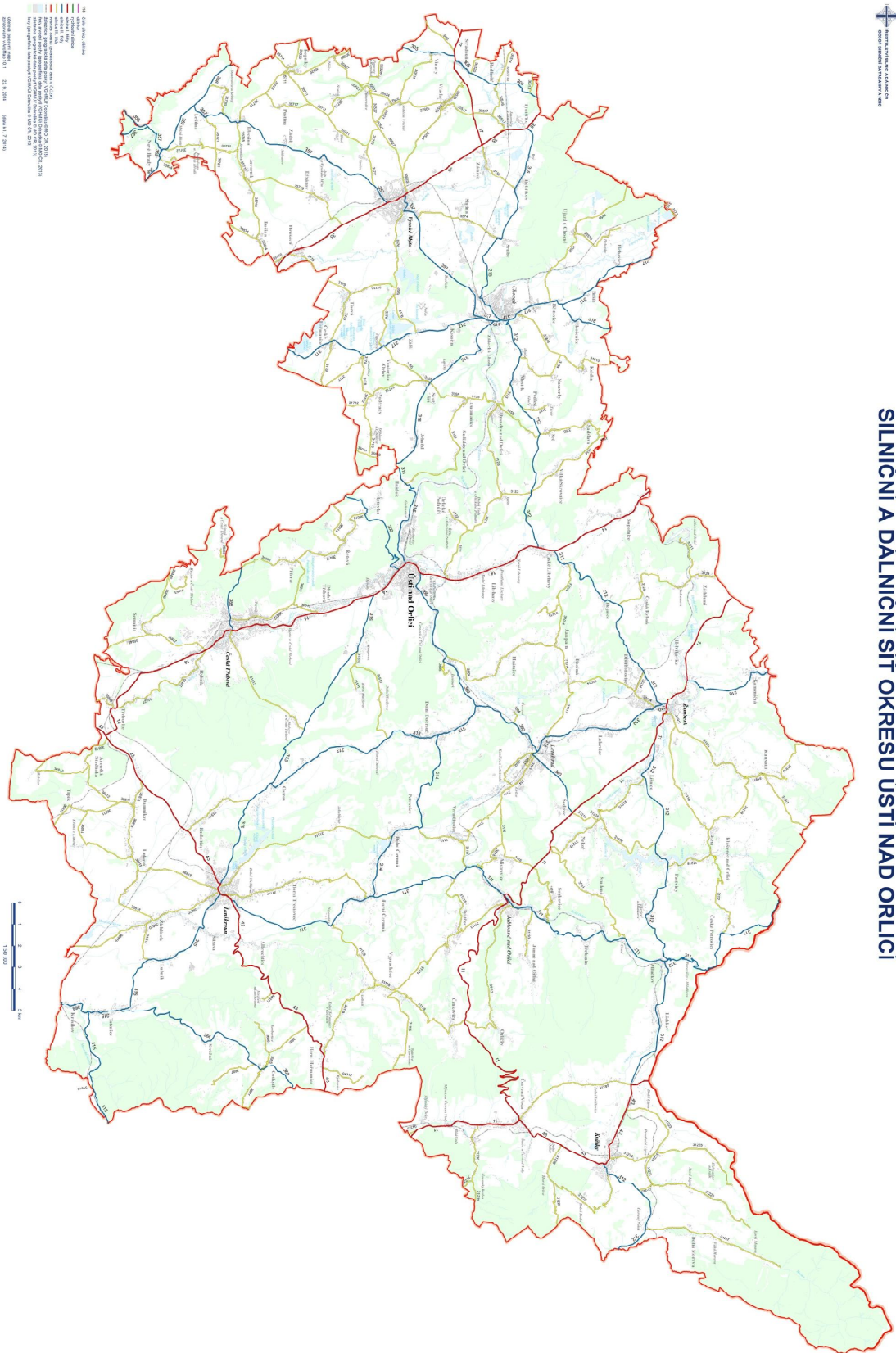
NÁZEV MĚSTA

Název městyse

Název ostatních obcí




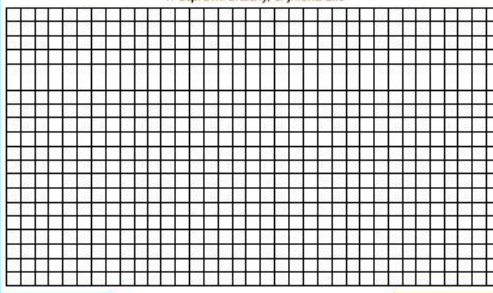

Příloha II. Mapa okresu Ústí nad Orlicí.



Záznam o dopravní nehodě

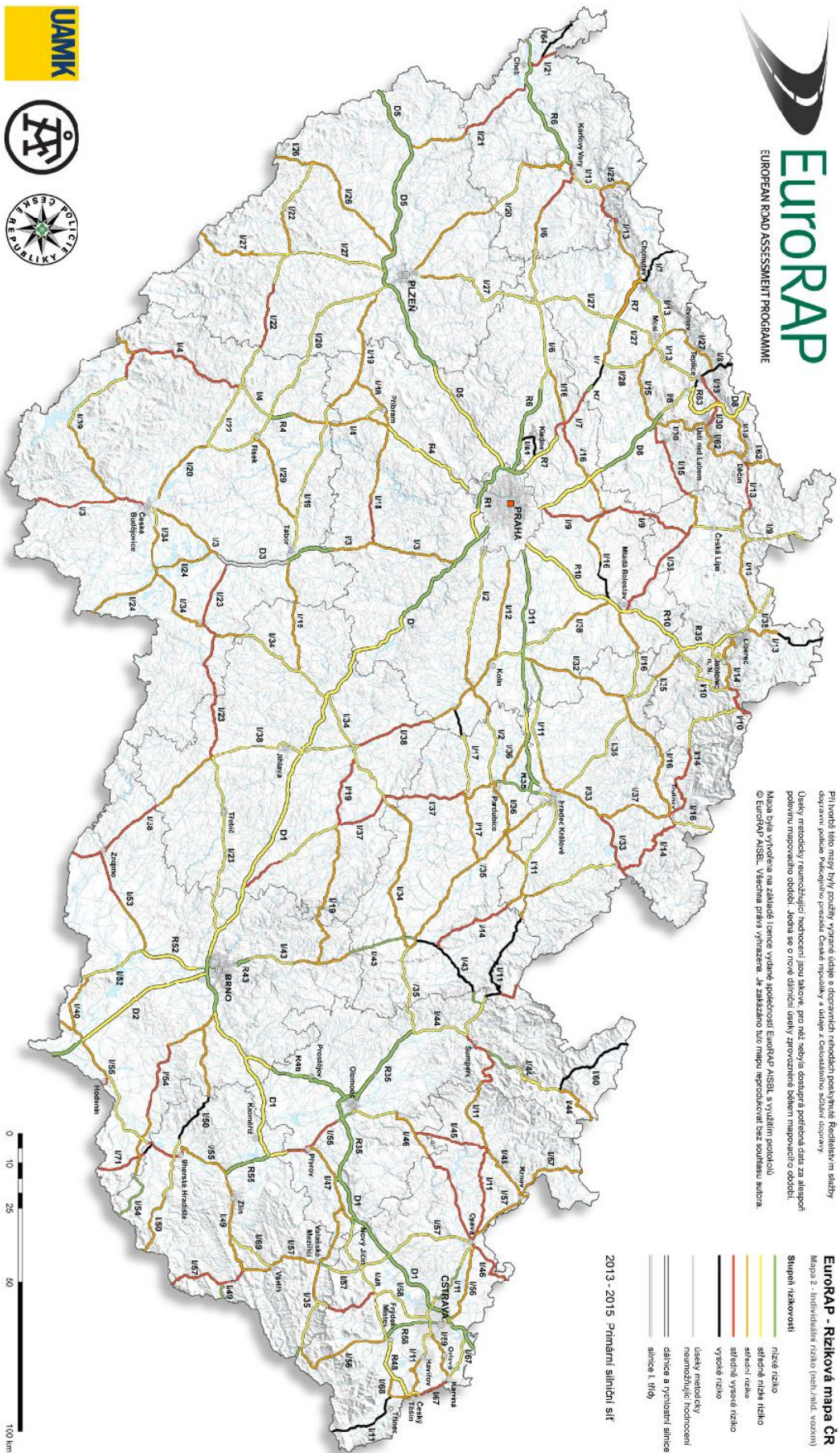
Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody		Hodina		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>					
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřenc? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým:					
Vozidlo A				Vozidlo B							
6. Pojištěný (jméno a adresa)				6. Pojištěný (jméno a adresa)							
Telefon (od 9.00 do 16.00)				Telefon (od 9.00 do 16.00)							
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>							
7. Vozidlo Tov. značka, typ				7. Vozidlo Tov. značka, typ							
Rok výroby				Rok výroby							
Státní poznávací značka				Státní poznávací značka							
8. Pojistitel				8. Pojistitel							
Adresa pobočky				Adresa pobočky							
Číslo poj. odpovědnosti				Číslo poj. odpovědnosti							
Číslo zelené karty				Číslo zelené karty							
Hraniční pojištění platné do				Hraniční pojištění platné do							
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>							
Pojistitel				Pojistitel							
9. Řidič Příjmení				9. Řidič Příjmení							
Jméno				Jméno							
Adresa				Adresa							
Číslo řidičského průkazu				Číslo řidičského průkazu							
Skupina Vydal				Skupina Vydal							
10. Označte šipkou body vzájemného střetu				13. Nákras Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic				10. Označte šipkou body vzájemného střetu			
											
11. Viditelná poškození				15. Podpisy řidičů				11. Viditelná poškození			
14. Poznámky				A				B			
A				B				14. Poznámky			

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Příloha IV. EuroRAP – Riziková mapa ČR.



Příloha V. Celkový přehled nehod na silnici č. 11.



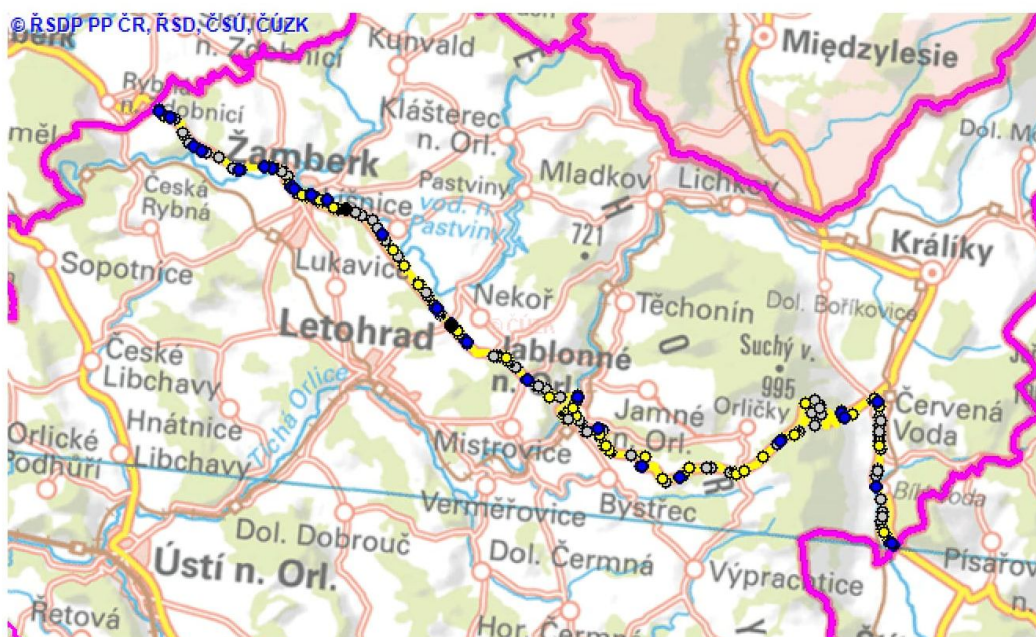
Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody
Informativní tiskový výstup

**Celkový přehled nehod v silničním provozu
na vybrané trase pozemních komunikací**

Období: 2012/01/01 - 2016/12/31

Počáteční uzel trasy: 1414B001 Záchlumí (Pardubický kraj)

Koncový uzel trasy: 1441B001 Červená Voda (Pardubický kraj)



Souhrnný statistický přehled o nehodách na komunikacích zvolené trasy

Počet nehod celkem		277
Počet nehod s následky na zdraví		102
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	4
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	35
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	103
Počet nehod pod vlivem alkoholu		0

Statistika nehod podle jednotlivých komunikací a objektů na nich ležících

	Počet nehod	Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)
Silnice celkem: I/11	277	4	35	103
úrovňová křižovatka	23	3	5	18
1414A004 Helvíkovice (Pardubický kraj)	2	0	0	1
1414A007 Žamberk (Pardubický kraj)	1	0	0	0
1414A008 Šedivec (Pardubický kraj)	4	3	3	8
1414A013 Žamberk (Pardubický kraj)	1	0	0	0
1414A070 Žamberk (Pardubický kraj)	1	0	0	1
1432A004 Jablonné nad Orlicí (Pardubický kraj)	1	0	0	0
1432A024 Mistrovice (Pardubický kraj)	2	0	2	4
1432A025 Jablonné nad Orlicí (Pardubický kraj)	5	0	0	2
1441A01201 Červená Voda (Pardubický kraj)	1	0	0	0
1441A01202 Červená Voda (Pardubický kraj)	2	0	0	1
1441A020 Čenkovice (Pardubický kraj)	1	0	0	1
1441A024 Červená Voda (Pardubický kraj)	2	0	0	0

Statistika nehod podle železničních přejezdů ležících na vybrané trase

	Počet nehod	Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)
Železniční přejezdy celkem:	2	0	0	0
Železniční přejezdy na silnici celkem: I/11	2	0	0	0
Přejezd zabezpečený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením	2	0	0	0
P4184 Červená Voda (Pardubický kraj)	1	0	0	0
P4075 Jablonné nad Orlicí (Pardubický kraj)	1	0	0	0

Příloha VI. Celkový přehled nehod na silnici č. 14.



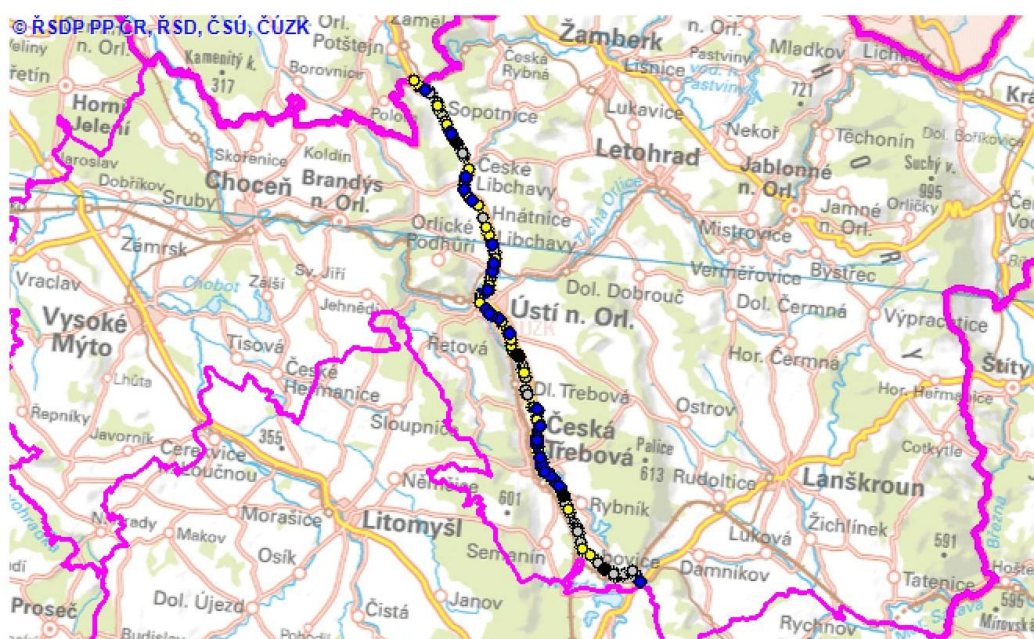
Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody
Informativní tiskový výstup

**Celkový přehled nehod v silničním provozu
na vybrané trase pozemních komunikací**

Období: 2012/01/01 - 2016/12/31

Počáteční uzel trasy: 1413B006 Potštejn (Královéhradecký kraj)

Koncový uzel trasy: 1434A001 Třebovice (Pardubický kraj)



Souhrnný statistický přehled o nehodách na komunikacích zvolené trasy

Počet nehod celkem		352
Počet nehod s následky na zdraví		126
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	4
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	31
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	128
Počet nehod pod vlivem alkoholu		1

Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody
Informativní tiskový výstup

Statistika nehod podle jednotlivých komunikací a objektů na nich ležících				
	Počet nehod	Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)
Silnice celkem: I/14	352	4	31	128
úrovňová křižovatka	30	0	5	13
1432A009 Ústí nad Orlicí (Pardubický kraj)	5	0	1	5
1432A013 Česká Třebová (Pardubický kraj)	8	0	1	2
1432A014 České Libchavy (Pardubický kraj)	2	0	0	0
1432A075 Ústí nad Orlicí (Pardubický kraj)	6	0	1	2
1432A076 Ústí nad Orlicí (Pardubický kraj)	1	0	0	1
1432A077 Ústí nad Orlicí (Pardubický kraj)	3	0	1	2
1434A001 Třebovice (Pardubický kraj)	4	0	1	1
1434A015 Třebovice (Pardubický kraj)	1	0	0	0

Příloha VII. Celkový přehled nehod na silnici č. 35.



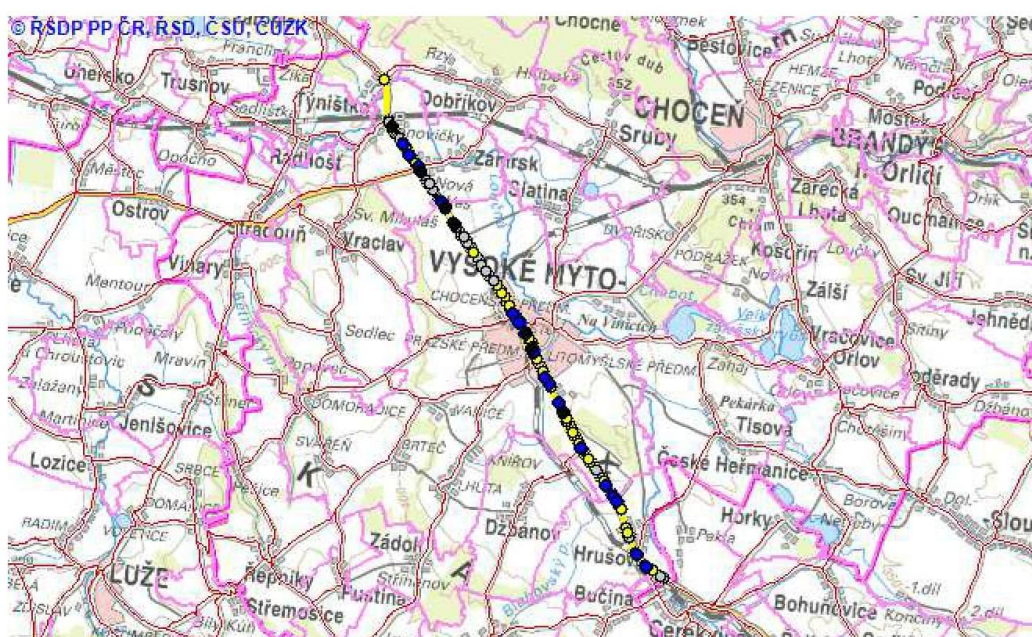
Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Uloha: Dopravní nehody
Informativní tiskový výstup

**Celkový přehled nehod v silničním provozu
na vybrané trase pozemních komunikací**

Období: 2012/01/01 - 2016/12/31

Počáteční uzel trasy: 1431A018 Týništěko (Pardubický kraj)

Koncový uzel trasy: 1431B004 Cerekev nad Loučnou (Pardubický kraj)



Souhrnný statistický přehled o nehodách na komunikacích zvolené trasy

Počet nehod celkem		258
Počet nehod s následky na zdraví		99
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	8
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	19
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	107
Počet nehod pod vlivem alkoholu	●	2

Jednotná dopravní vektorová mapa ®
 Úloha: Dopravní nehody
 Informativní tiskový výstup

Statistika nehod podle jednotlivých komunikací a objektů na nich ležících

	Počet nehod	Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)
Silnice celkem: I/35	258	8	19	107
úrovňová křižovatka	27	0	5	21
1431A00301 Zámorsk (Pardubický kraj)	6	0	1	6
1431A006 Vysoké Mýto (Pardubický kraj)	2	0	0	3
1431A020 Vysoké Mýto (Pardubický kraj)	5	0	1	2
1431A022 Vysoké Mýto (Pardubický kraj)	4	0	1	3
1431A023 Hrušová (Pardubický kraj)	2	0	1	1
1431A024 Hrušová (Pardubický kraj)	2	0	1	0
1431A080 Vysoké Mýto (Pardubický kraj)	6	0	0	6

Statistika nehod podle železničních přejezdů ležících na vybrané trase

	Počet nehod	Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)
Železniční přejezdy celkem:	1	0	0	0
Železniční přejezdy na silnici celkem: I/35	1	0	0	0
Přejezd zabezpečený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením	1	0	0	0
P5161 Vysoké Mýto (Pardubický kraj)	1	0	0	0

Příloha VIII. Celkový přehled nehod na silnici č. 43.



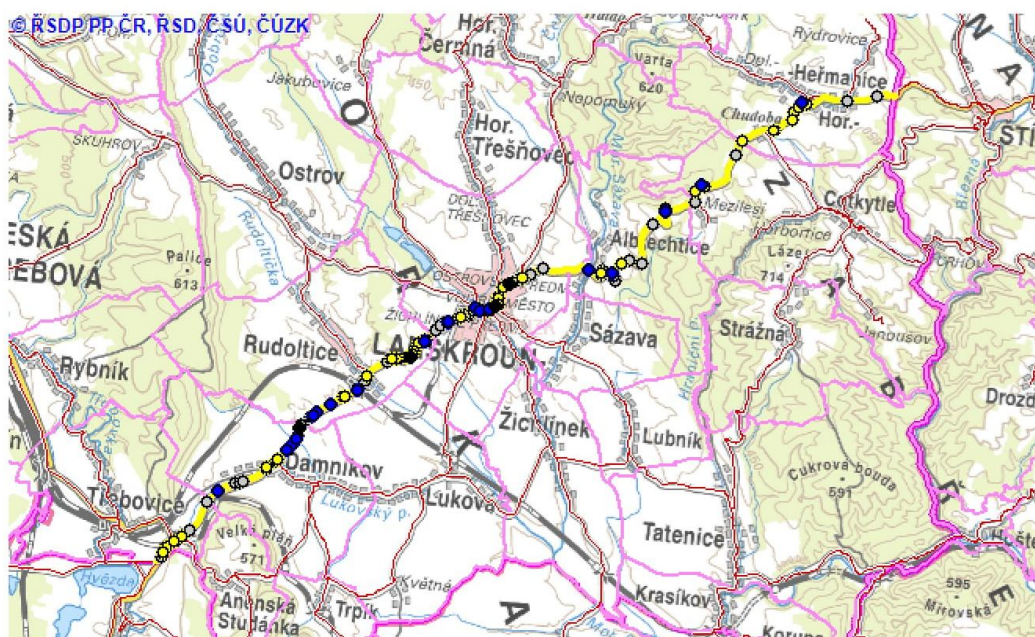
Jednotná dopravní vektorová mapa ®
 Úloha: Dopravní nehody
 Informativní tiskový výstup

**Celkový přehled nehod v silničním provozu
 na vybrané trase pozemních komunikací**

Období: 2012/01/01 - 2016/12/31

Počáteční uzel trasy: 1434A010 Opatov (Pardubický kraj)

Koncový uzel trasy: 1441B002 Horní Heřmanice (Pardubický kraj)



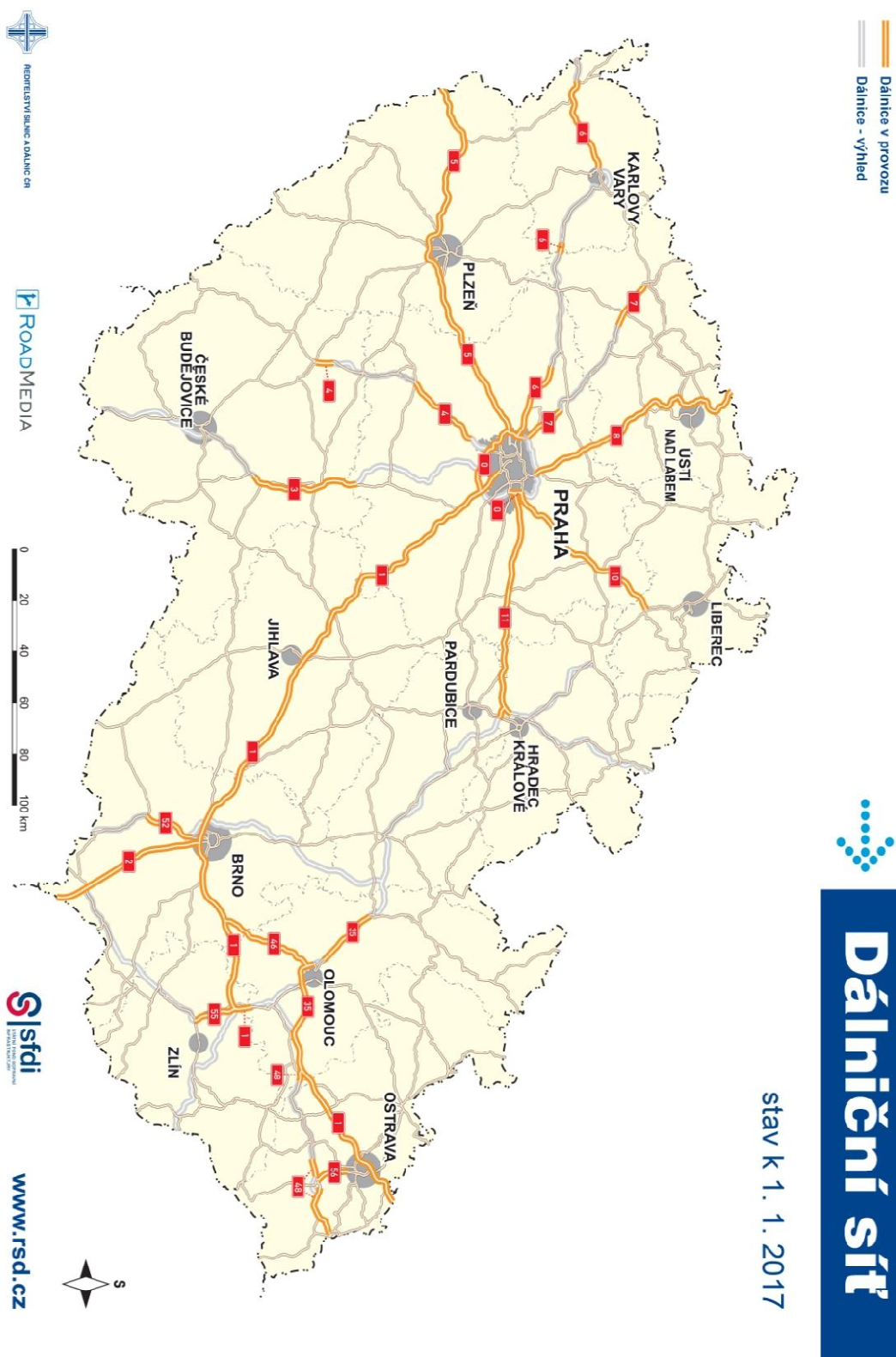
Souhrnný statistický přehled o nehodách na komunikacích zvolené trasy

Počet nehod celkem		156
Počet nehod s následky na zdraví		80
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	5
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	29
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	87
Počet nehod pod vlivem alkoholu		1

Statistika nehod podle jednotlivých komunikací a objektů na nich ležících

	Počet nehod	Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)
Silnice celkem: I/43	156	5	29	87
úrovňová křižovatka	12	0	2	5
1432A034 Lanškroun (Pardubický kraj)	1	0	1	1
1432A07801 Lanškroun (Pardubický kraj)	1	0	1	0
1432A07802 Lanškroun (Pardubický kraj)	1	0	0	1
1434A001 Třebovice (Pardubický kraj)	3	0	0	2
1434A014 Damníkovo (Pardubický kraj)	4	0	0	1
1441A013 Cotkytle (Pardubický kraj)	1	0	0	0
1441A016 Horní Heřmanice (Pardubický kraj)	1	0	0	0

Příloha IX. Dálniční síť České republiky.



Příloha X. Přehled projektů ŘSD 2017 v Pardubickém kraji.

