

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Postup při vyšetřování dopravních nehod**

**Autor práce:** František Flachs, DiS.

**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

**Forma studia:** kombinovaná

**Vedoucí práce:** Mgr. et Bc. Josef Kříha

**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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 práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za ochotu, cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

FLACHS, F., „*Postup při vyšetřování dopravních nehod*“, bakalářská práce, České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 59 s.  
Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

**Klíčová slova:** dokumentace, dopravní nehoda, prevence, řidič, vyšetřovatel

Bakalářská práce obsahuje kompaktní pohled vyšetřujícího policisty při provádění šetření a vyšetřování dopravních nehod. Popisuje policejní činnosti, které jsou nutné a nezbytné pro vyšetřování a následné řešení dopravních nehod, a to jak na místě události, tak i následně při jejich objasňování. Podává ucelený pohled na druhy stop, jejich zjišťování a zajišťování na místě události s následným zpracováním a vypracováním dokumentace. Bakalářská práce je v teoretické práci rozšířena o analýzu nehodovosti v teritoriálním území Krajského ředitelství policie Středočeského kraje, Územního odboru Mladá Boleslav, oddělení dopravního inspektorátu, s přijatelným návrhem pro snížení počtu dopravních nehod.

## **ABSTRACT**

FLACHS, F., „*Progress at investigation traffic accidents*“, Bachelor thesis, České Budějovice: The College of European and Regional Studie, o. p. s., 2011. 59 p.  
Supervisor: Mgr. et Bc. Josef Kříha

**Key words:** documentation, traffic accident, prevention, driver, investigating

This bachelor work includes complete overview of policeman who investigates and carries out traffic accidents investigation. There are described police activities necessary for investigation and following solution of traffic accidents both on the incident place and further during their solving. There is shown a comprehensive view on trace kinds, their finding out and securing on the incident place with following processing into the documentation. This bachelor work is extended in theoretical part about accident rate analysis in territorial area Regional Directorate of the Central Bohemian Region, Territorial Department of Mlada Boleslav and Department of Transport Inspectorate with acceptable suggestion for decreasing of traffic accidents.

## **Obsah:**

<b>Úvod.....</b>	<b>8</b>
<b>1. Cíl a metodika bakalářské práce .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Pohled do historie vyšetřování dopravních nehod .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Základní pojmy a jejich vymezení.....</b>	<b>14</b>
3.1. Dopravní nehoda .....	14
3.1.1. Nepředvídanost a předvídatelnost .....	15
3.1.2. Událost v provozu na pozemních komunikacích .....	15
3.1.3. Způsobení škodlivého následku .....	16
3.2. Účastník dopravní nehody .....	16
3.2.1. Řidič .....	17
3.2.2. Vozidlo.....	17
3.2.3. Chodec.....	17
<b>4. Právní podklady pro vyšetřování .....</b>	<b>18</b>
<b>5. Právní kvalifikace dopravní nehody .....</b>	<b>19</b>
<b>6. Zaznamenání dopravní nehody .....</b>	<b>20</b>
<b>7. Zadokumentování dopravní nehody .....</b>	<b>21</b>
7.1. Malá dopravní nehoda (MDN) .....	21
7.2. Velká dopravní nehoda (VDN) .....	21
7.3. Záznam o dopravní nehodě (euroformulář).....	22
<b>8. Ohledání a zajišťování stop na místě dopravní nehody .....</b>	<b>23</b>
8.1. Postup při ohledání místa dopravní nehody .....	23
8.2. Stopy na vozovce.....	24
8.2.1. Stopy jízdy vozidla.....	24
8.2.2. Brzdné stopy .....	24
8.2.3. Blokovací stopy.....	24

8.2.4.	Smykové stopy .....	25
8.2.5.	Dřecí stopy .....	25
8.3.	Stopy na zúčastněných vozidlech .....	25
8.4.	Stopy na pevných objektech .....	26
8.5.	Stopy na těle poškozených .....	26
8.5.1.	Ohledání mrtvol .....	26
<b>9.</b>	<b>Dokumentace místa dopravní nehody .....</b>	<b>28</b>
<b>10.</b>	<b>Rekonstrukce, expertizy a odborné posudky .....</b>	<b>34</b>
10.1.	Kriminalistická expertiza .....	36
10.2.	Oborové a komplexní expertizy .....	37
<b>11.</b>	<b>Postoupení správnímu orgánu .....</b>	<b>39</b>
11.1.	Zahájení řízení .....	39
<b>12.</b>	<b>Analýza a statistika dopravních nehod v ČR .....</b>	<b>40</b>
12.1.	Systém evidence dopravních nehod .....	40
12.2.	Statistika dopravních nehod v ČR .....	40
<b>13.</b>	<b>Analýza dopravních nehod Mladá Boleslav .....</b>	<b>43</b>
<b>14.</b>	<b>Návrh na prevenci ke snížení dopravních nehod .....</b>	<b>49</b>
	<b>Závěr .....</b>	<b>52</b>
	<b>Použitá literatura .....</b>	<b>53</b>
	<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>56</b>
	<b>Seznam obrázků, tabulek a grafů .....</b>	<b>57</b>
	<b>Přílohy .....</b>	<b>58</b>

## Úvod

Dopravní nehody jsou nejhorší jevy procesu dopravy moderní společnosti. Stále více se přepravují nejen lidé, ale i zboží. Dopravní prostředky se stále více rozšiřují a tím i narůstá větší potřeba kvalitnějších komunikačních sítí. Tím úměrně narůstají dopravní nehody, při nichž umírají lidé nebo dochází ke zranění osob. V celosvětovém měřítku na světě každou minutu zahynou dva lidé z dopravní nehody. Narůstá hmotná škoda, která je nejen na vozidlech, ale i na poškození vozovky, domů, veřejně prospěšných zařízení. Můžeme tedy říci, že s přibývajícím počtem dopravních prostředků se zvyšuje číslo dopravních nehod, komplikovanost při vyšetřování na základě souhrnu několika faktorů ovlivňující šetření vzniku a příčin samotné dopravní nehody. Vzhledem k tomu jsou kladeny vysoké nároky na profesionalitu vyšetřujících policistů.

Vyšetřování dopravních nehod je zvláštním a také nákladným pracovním procesem. Vyžaduje specifické znalosti, důkladnost a plnou zodpovědnost, aby v konečné fázi bylo vyhodnocení o míře zavinění, účasti nebo úhradě škody co nejobjektivnější. Volbou správné metody při vyšetřování se zajišťuje objektivnost závěrů znalců, soudců, správních orgánů k právním jistotám účastníků dopravních nehod. Policie ČR je prvotní orgán, který provádí šetření dopravních nehod od prvopočátků až po zadokumentování. Proto se očekává, že policisté ČR, kteří tuto práci vykonávají, budou nejen zkušení, ale i vzdělaní v tomto směru, kdy budou schopni dopravní nehodu nejen kvalifikovat (ne vždy musí jít o dopravní nehodu), ale i řádně zpracovat a zadokumentovat.

Bakalářská práce zahrnuje postup při vyšetřování dopravních nehod. Zabývá se problematikou vzniku dopravních nehod, šetření a její následné zpracování. Téma této práce jsem si vybral z důvodu toho, že působím na Dopravním inspektorátu v Mladé Boleslavi, Krajského ředitelství Středočeského kraje, Územního odboru Mladá Boleslav. Na uvedeném oddělení jsem zařazen jako zpracovatel dopravních nehod. Tuto činnost vykonávám od roku 2007 a dnes mohu říci, že při řešení dopravních nehod je zapotřebí mít odbornou způsobilost, přehled o dopravní situaci. Při zpracování bakalářské práce bylo použito nejen osobních znalostí z praxe vyšetřovatele dopravních nehod, ale i získané vědomosti při studiu na Vysoké škole evropských a regionálních



studií, o. p. s. České Budějovice, v oboru Bezpečnostně právní činnosti ve veřejné správě v Příbrami, kde jsem získal větší přehled řešení přestupku u správního orgánu.

První část bakalářské práce se zabývá historií při vyšetřování dopravních nehod, dále vysvětlením pojmů, které souvisí právě s dopravními nehodami.

Hlavní myšlenka bakalářské práce je nesumarizovat postup šetření dopravní nehody od samého prvopočátku až konečnou fází, kdy je dopravní nehoda poskládána z jednotlivých prvků do celku, který je odeslán ke správnímu orgánu nebo státnímu zástupci k projednání. Bakalářská práce je zpracována tak, aby sloužila jako metodická a odborná příručka nejen pro policisty, kteří tuto vyšetřovací činnost vykonávají, ale i jako literatura pro odbornou veřejnost, likvidátorům pojistných událostí a jiným, kteří se o tuto problematiku zajímají.

V následných kapitolách je vymezení částí postupu vyšetřujícího policisty na zvláštnosti při ohledání místa dopravní nehody a následné šetření. Jen řádně provedeno ohledání místa a zadokumentování vede k objektivnímu posouzení vzniku dopravní nehody s určením viníka. Jedná se o důležitý důkazní materiál, na jehož základě je vedeno řízení proti viníkovi.

Kompaktní náhled na bakalářskou práci doplňují kapitoly, kde jsou popisovány postupy při používání metod odborných expertíz, kriminalistickou rekonstrukcí, vyšetřovacím pokusem. Důležitost je kladena na znalosti nejen z teoretické oblasti, ale i ze strany praktické, kdy dochází ke sledování a porovnání v obecné rovině, ale i detailů, pro utvoření závěrů vyšetřování.

## 1. Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je poskytnout ucelený pohled na různou problematiku při šetření dopravních nehod při využití kriminalistické techniky a taktiky postupu na místě dopravní nehody. Podrobně rozebírá jednotlivé postupy, a to nejen na místě události, ale i při následném zpracovávání, vyhotovování dokumentace, plánu a náčrtku. Bakalářská práce nepřináší nové poznatky při vyšetřování dopravních nehod, ale vytváří ucelený postup při jejich zpracování. Poznatky získané z této práce by měly přinést nejen ulehčení práce vyšetřovatelům, ale posloužit jako metodická příručka pro postup při ohledání místa dopravní nehody, ale i následnou práci s využitím různých experimentů, znaleckých posudků.

Dalším dílčím cílem bakalářské práce je rovněž za pomoci metody analýzy dopravních nehod a z vlastních zkušeností navrhnout případná afektující řešení směřované ke snížení počtu nehodovosti na teritoriálním území místně a věcně příslušného Dopravního inspektorátu Krajského ředitelství policie České republiky, Územní odbor Mladá Boleslav, kde jsem služebně zařazen ve funkci inspektor, zpracovatel dopravních nehod.

Teoretická část bakalářské práce byla obohacena o užité kvantitativní údaje, které byly zjištěny formou metod analýzy<sup>1</sup>, dedukce<sup>2</sup> a sběr informací.

- **Analýza** – jde o metodu rozboru zjištěných skutečností
- **Dedukce** – metoda usuzování, ve kterém se od předpokladů dochází k závěru
- **Sběr informací** – jedná se o sběr dat, údajů, statistik, zpráv

---

<sup>1</sup> KOŽEŠNÍK, J., ŠTĚPÁNEK, M., *Ilustrovaný encyklopedický slovník I. díl A-I*, Praha 1980, s.77.

<sup>2</sup> KOŽEŠNÍK, J., ŠTĚPÁNEK, M., *Ilustrovaný encyklopedický slovník II. díl J-Pri*, Praha 1981, s.169.

## 2. Pohled do historie vyšetřování dopravních nehod

Dopravní nehody jsou fenoménem současnosti. Stále můžeme sledovat snad ve všech sdělovacích prostředcích statistiky dopravních nehod, ve kterých se hrozivě šplhají sloupce následků včetně těch nejhroznějších, úmrtí. Celý policejní sbor, vědecké instituce, dopravní experti, hledají návody a postupy, jak snižovat dopravní nehody, jak předcházet jejich následkům a jak zvýšit bezpečnost v dopravě. Pokud budeme podrobně tyto skutečnosti sledovat a analyzovat, dojdeme k závěru, že na komunikacích probíhají permanentní lokální války, neboť následky (např. za jeden víkend 12 mrtvých), tomu odpovídají.<sup>3</sup>

Vyšetřování dopravních nehod je velmi složité. Při šetření je nezbytné přesně vyhodnotit situaci, zajistit stopy a výpovědi účastníků dopravní nehody, popř. jejich svědků. Na základě zjištěných důkazních materiálů lze následně určit viníka dopravní nehody. Hustota dopravy v současné době je značná a mnohdy se v důsledku dopravy zničí stopy dopravních nehod. Někdy bývá u dopravní nehody tolik svědků, kteří různě popisují průběh dopravní nehody a vzájemně si odporují, že není možno rozhodnout, která výpověď je relevantní.

Vyšetřování dopravních nehod v minulosti v převážné míře prováděly „Pátrací stanice četnictva“, jejíž příslušníci byli odborně vyškoleni v oboru dopravy a měli vědomosti o provozu „silostrojů“, jak se v tehdejší době nazývala jednostopá a dvoustopá vozidla. Již v roce 1929, dne 15. června, vydalo Ústřední četnické pátrací oddělení v Praze směrnici číslo 6720/29 pod názvem „Vyšetřování nehod způsobených motorovými vozidly.“ Tímto se snažili reagovat na problémy v silniční dopravě, které se v důsledku nárůstu dopravy stále prohlubovaly. Zmíněná směrnice upozorňovala mj. na to, že nehoda vždy přivábí větší množství zvědavců a není při žádném jiném trestném činu většího nebezpečí, že místo činu bude změněno, stopy zničeny a na svědky účinkováno, jako zde. Četnictvo má se proto na místo činu dostavit co nejrychleji, je zabezpečit a postupovat podle všech pravidel platících pro vyšetřování větších trestných činů. Uzavření místa provede se co možná v největším okruhu, aby byly zachovány i vzdálenější stopy. Přípravené místo činu se z několika stran fotografuje. Chceme-li při každém snímku veškeré vyznačené body zachytit, obrátíme

---

<sup>3</sup> Interní zdroj Policie ČR *LOTUS NOTES*

pouze praporek s bílou plochou papíru směrem k aparátu, aniž bychom hůlku přemístili. Ostatní práce pozůstává ve zhotovení náčrtků, náčrtky zhotovují se přesně podle měřítká a mají spolu s fotografiemi dát vysvětlení o poloze vozidel, o cestě, kterou vozidla bezprostředně před nehodou projela, o stopách a o silnici s příslušenstvím v bezprostředním okolí místa činu. (Zábradlí, sloupy, kameny, příkopy, můstky, hromady šterku). Do náčrtku zakreslí se též stanovisko svědků. Jeden z hlavních důkazů jest silostroj sám s ostatním příslušenstvím, případně i druhé vozidlo, které nehodu zavinilo. Proto nesmějí tyto předměty majitelům býti vydány, přivodila-li nehodu nějaká vada silostroje, dokud soud k vydání vozidla nesvolil.<sup>4</sup>

V předcházejících odstavcích poukazují na složitost vyšetřování dopravních nehod v minulosti. Tuto komplikovanost si uvědomovali i četnické útvary ve třicátých létech minulého století, a proto věnovali značnou pozornost všem aspektům nehod se týkajících, ať již jde o technický stav vozidla, psychologické aspekty výpovědi apod.<sup>5</sup>

První známá dopravní nehoda však předcházela rozvoji automobilismu jako takového, protože se stala již v roce 1771. Tehdy francouzský vynálezce Nicolas-Joseph Cugnot narazil se svým parním automobilem do cihlové zdi. Nicméně už v krátké době po vynálezu automobilu začali v roce 1896 ve Spojených státech amerických Charles a Frank Duryea nabízet první americký komerčně vyráběný automobil. Nesl označení „Duryea motor wagon“ a již o dva měsíce později v New York City motorista Henry Walls srazil svým novým vozem cyklistu, kterému zlomil nohu. Řidič následně strávil noc ve vězení.

K první smrtelné dopravní nehodě došlo dle dostupných zdrojů 17. srpna 1896 v Londýně<sup>6</sup>, kam 44 - letá matka dvou dětí, Bridget Driscollová, přijela navštívit taneční

---

<sup>4</sup> *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod*, In: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz> [online], 2009-04-01 [cit. 2012-01-20]. Dostupné z WWW [http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z\\_historie\\_DN.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z_historie_DN.htm) >

<sup>5</sup> *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod*, In: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz> [online], 2009-04-01 [cit. 2012-01-20]. Dostupné z WWW [http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z\\_historie\\_DN.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/4-2009/Z_historie_DN.htm) >

<sup>6</sup> *Dooffy.com*, In: <http://www.dooffy.com/cs> [online], 2002 [2012-01-22]. Dostupné z WWW <<http://www.dooffy.com/cs/kriminalistika-prvni-obeti-a-problemy-automobilismu-z-historie-dopravy.html>>

představení. K nehodě došlo před palácem Crystal, kde byla sražena osobním vozidlem. I když se řidič později dušoval, že jel rychlostí pouhých čtyř mil za hodinu, svědci shodně tvrdili, že žena byla sražena v „nesmírné“ rychlosti. Nebohá chodkyně zemřela během minuty na zranění hlavy. Vůz řídil Arthur Edsell, který měl zkušenosti s řízením pouhé tři týdny a rovněž nevlastnil žádný řidičský průkaz, který v té době pochopitelně ještě neexistoval. Vozidlo bylo ve vlastnictví firmy Anglo-French Motor a sloužilo jako předváděcí vůz pro potenciální kupce. Vyšetřování ukázalo, že řidič se snažil dosáhnout s automobilem maximální možné rychlosti a přitom byl v družném rozhovoru se svou spolucestující – mladou dívkou. Úřady případy uzavřely jako „nešťastnou náhodu“, přičemž proti řidiči ani společnosti nebylo podáno žádné obvinění či žaloba. Dne 12. února 1898 bylo zaznamenáno další úmrtí, tentokrát anglického obchodníka Henryho Lindfielda, který zemřel několik hodin poté, co se svým vozem ve vysoké rychlosti narazil do stromu. Rovněž jeho případ byl uzavřen jako nešťastná náhoda.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> *Dooffy.com*, In: <http://www.dooffy.com/cs> [online], 2002 [2012-01-22]. Dostupné z WWW <<http://www.dooffy.com/cs/kriminalistika-prvni-obeti-a-problemy-automobilismu-z-historie-dopravy.html>>

### 3. Základní pojmy a jejich vymezení

Základní pojmy pro stanovení události, tedy dopravní nehody vyplývají ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

**Mezi základní pojmy řadíme:**

- a) Dopravní nehoda
- b) Účastník dopravní nehody
- c) Řidič
- d) Vozidlo
- e) Chodec

#### 3.1. Dopravní nehoda

*„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“.*<sup>8</sup>

**Z výše uvedené citace § 47 silničního zákona lze stanovit základní znaky dopravní nehody:**

- a) Nepředvídanost a předvídatelnost
- b) Událost v provozu na pozemních komunikacích s přímou souvislostí s provozem vozidla
- c) Způsobení škodlivého následku

---

<sup>8</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*, Praha : Leges, 2008. s. 37 - 39

### 3.1.1. Nepředvídanost a předvídatelnost

Nepředvídavost je základní znak každé dopravní nehody, pokud se jedná o způsobení kolize z nedbalosti. Můžeme ovšem říci, že je zpravidla předvídatelná.

#### **Předvídaní můžeme rozdělit na dvě části:**

- a) Předvídaní reálné – jde o předvídaní ke konkrétní situaci, kdy řidič může předvídat, že svou nebezpečnou jízdou může způsobit dopravní nehodu nebo havárii vozidla
- b) Předvídaní abstraktní – jde o předvídaní možné události, která může nastat

Z pohledu teorie předvídaní můžeme konstatovat, že neexistují události nepředvídatelné, ale jen události doposud nepředvídané fyzickou osobou<sup>9</sup>.

### 3.1.2. Událost v provozu na pozemních komunikacích

Základní podmínkou pro označení dopravní nehody je, že událost nastala nebo byla započata na pozemní komunikaci a je v přímé souvislosti s provozem vozidla, které bylo v danou dobu v pohybu. Označením dopravní nehody není jen střet vozidel, ale může jít o střet s jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, např. chodcem, cyklistou nebo osobou pohybující se na kolečkových bruslích. Pozemní komunikace je dopravní cesta, která se využívá pro přepravu osob nebo nákladu silničními a jinými vozidly<sup>10</sup>. Rovněž tak ji využívají chodci.

#### **Podle prostředí, ve kterém se dopravní cesta nachází, ji rozdělujeme na:**

- a) Pozemní
  - Dálnice
  - Silnice
  - Místní komunikace
  - Účelové komunikace

---

<sup>9</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s.18-19

<sup>10</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*, Praha : Leges, 2008. s. 8 - 10

- b) Podzemní
- c) Vzdušná
- d) Vodní

**Podle způsobu dopravy na:**

- a) Silniční
- b) Železniční
- c) Leteckou
- d) Plavební

### **3.1.3. Způsobení škodlivého následku**

Při události neboli dopravní nehodě, dochází vždy minimálně k hmotné škodě. Dále může dojít ke zranění nebo k usmrcení osob v přímé souvislosti se silničním provozem. Pokud nedojde ke hmotné škodě nebo ke zranění osob, nelze hovořit o dopravní nehodě. Při střetu se zvířeti, lesní nebo domácí, dochází pouze ke hmotné škodě bez ohledu na to, zda zvíře střet přežije nebo dojde-li k jeho usmrcení. Zvíře je v současné době v trestním zákoníku označováno jako věc, bez ohledu na to, že se jedná o živého tvora<sup>11</sup>.

## **3.2. Účastník dopravní nehody**

Účastníci dopravní nehody jsou ti, kteří se přímým způsobem podíleli na vzniku dopravní nehody nebo osoby, které mohou podat důležité svědectví o události, která nastala. Hlavní postavení v každé dopravní nehodě má viník a poškozený. Poté se rozdělují na řidiče motorových nebo nemotorových vozidel, spolujezdce a chodce.

Viník dopravní nehody – je osoba, která porušila ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu a tím se dopustila přestupku. Nemusí se vždy jednat o řidiče, ale i o chodce, neboť i on je účastníkem silničního provozu.

---

<sup>11</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*, Praha : Leges, 2008. s. 22 -23



Poškozený – je osoba, která utrpěla újmu na zdraví nebo majetku v přímé souvislosti s dopravní nehodou.

Svědek události – je osoba, která může podat důvěryhodné informace o vzniku dopravní nehody a která byla na místě události v daný moment.

### **3.3. Řidič**

Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti<sup>12</sup>.

### **3.4. Vozidlo**

Vozidla rozdělujeme na motorová nebo nemotorová anebo kolejová. Vozidlo je poháněno motorovou nebo lidskou silou, popř. elektrickou energií.<sup>13</sup>

### **3.5. Chodec**

Chodec je ten, kdo jde po pozemní komunikaci nebo chodníku. Je to i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm<sup>3</sup>, psa a podobně.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*, Praha: Leges, 2008. s. 6

<sup>13</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*, Praha : Leges, 2008,s.6

<sup>14</sup> KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*, Praha : Leges, 2008,s.7

## 4. Právní podklady pro vyšetřování

Jedná se o právní normy, jejichž ustanovení je porušováno při dopravních nehodách.

- **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**, ve znění pozdějších předpisů, který vytyčuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, upravuje práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu a vymezuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a samosprávy v této oblasti
- **zákon č. 11/1994 Sb., o silniční dopravě**, ve znění pozdějších předpisů, zabývající se provozem dopravy za účelem podnikání
- **zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje podmínky užívání pozemních komunikací, jejich kategorizaci, proces schvalování a povinnosti vlastníků a správců komunikace
- **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**, ve znění pozdějších předpisů, zabývající se kategorizací vozidel, technickými požadavky na kategorii registrací, vyřazením a další správní agendou
- **zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla**, ve znění pozdějších předpisů
- **zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**, ve znění pozdějších předpisů
- **zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník**, ve znění pozdějších předpisů<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A., *Zákon o silničním provozu s komentářem* (ve znění 23 novel). 1. vyd. Praha: Lenka Buštová-Venice Music Production, 2011. s. 112-130

## 5. Právní kvalifikace dopravní nehody

Při dopravní nehodě se jedná o porušení zákona 361/2000 Sb., o silničním provozu, kdy je řešena zpravidla jako přestupek a oznamuje se příslušnému správnímu orgánu. V nemalé míře se ovšem dopravní nehoda řeší jako trestný čin, kdy způsobení dopravní nehody vykazuje povinné znaky vedeny v trestním zákoně.

Můžeme říci, že trestní zákoník č. 40/2009 Sb. neoznačuje dopravní nehodu jako takovou, ale v některém ustanovení koresponduje s ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích<sup>16</sup>.

**Nejběžnějším spojením s trestným činem způsobeným dopravním nehodou je:**

- a) Neúmyslné jednání
  - Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
  - Poškození a ohrožení životního prostředí
- b) Mezi úmyslné patří
  - Pojistný podvod
  - Neoprávněné užívání cizí věci
  - Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
  - Neposkytnutí první pomoci
  - Ohrožení pod vlivem návykové látky

---

<sup>16</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A., *Zákon o silničním provozu s komentářem* (ve znění 23 novel). 1. vyd. Praha: Lenka Buštová-Venice Music Production, 2011. s. 135 - 146

## 6. Zaznamenání dopravní nehody

Oznámení o události v silničním provozu, neboli dopravní nehody, se provádí převážně telefonicky, a to buď přímým oznámením na linku dopravního inspektorátu, nebo na linku 158. V současné době bývá využívána tísňová linka 112, která byla zřízena v součinnosti s integrovaným záchranným systémem. Dopravní nehodu oznamuje přímý účastník dopravní nehody nebo svědek. Při telefonickém oznámení dopravní nehody musíme počítat s tím, že některé informace mohou být nepřesné, proto přebírající musí získat co nejvíce informací, které vedou k co nejpřesnějšímu určení místa, rozsahu dopravní nehody, zranění osob. Rovněž je nutné zajistit osobní údaje osoby včetně telefonního čísla, která oznamuje dopravní nehodu. Získané údaje policista zapisuje do služební knihy událostí.<sup>17</sup>

### **Zápis obsahuje:**

- a) Datum, čas
- b) Místo dopravní nehody (např. silnice R10, 44 km směr Mladá Boleslav – Praha)
- c) Údaje k oznamovateli – jméno, příjmení, adresa, telefonní číslo
- d) Zranění osob – charakter zranění, počet zraněných osob
- e) Čas o předání zprávy operačnímu důstojníkovi
- f) Čas výjezdu na místo dopravní nehody
- g) Údaje o přebírajícím – hodnost, jméno

Po získání nezbytných výše uvedených informací zajistí operační důstojník integrovaného záchranného systému výjezd na místo dopravní nehody a dále spolupracuje se složkami integrovaného systému: se záchrannou službou, hasičským záchranným sborem, správou a údržbou silnic.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> BERAN, T. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Brno: Computer press. 2007.s. 112 - 114

<sup>18</sup> Interní zdroj *Dopravní služby Policie České republiky*

## 7. Zadokumentování dopravní nehody

Každá oznámená dopravní nehoda musí být zadokumentována dle závažnosti skutku.

### Dopravní nehody dělíme na:

- a) Malé dopravní nehody, tj. bez zranění a alkoholu
- b) Velké dopravní nehody, tj. se zraněním nebo s alkoholem
- c) Dopravní nehoda bez oznamovací povinnosti policii ČR

### 7.1. Malá dopravní nehoda (MDN)

Jedná se o dopravní nehodu, kde je nutné dopravní nehodu oznámit. Jde o poškození veřejně prospěšného zařízení nebo ohrožení životního prostředí<sup>19</sup> Pokud je viník na místě znám, souhlasí se zaviněním dopravní nehody, nedošlo ke zranění osob a nebyl zjištěn alkohol, policista sepíše **protokol o dopravní nehodě v silničním provozu s projednáním**, kde se vyplňují předepsané údaje, popíše děj, určí právní kvalifikaci. Tato dopravní nehoda se vyřídí na místě blokovou pokutou, a to zaplacenou v hotovosti na místě nebo nezaplacenou předáním složenky. Vyhotovený protokol podepíší účastníci dopravní nehody se souhlasem o způsobu zpracování<sup>20</sup>. K protokolu se vyhotoví náčrtek a fotodokumentace. Takto zpracovaná dopravní nehoda se založí do archivu, kde je uložena po dobu tří let.

### 7.2. Velká dopravní nehoda (VDN)

Jde o dopravní nehodu, kde došlo ke zranění účastníků nebo řidiči nesouhlasí s tím, kdo dopravní nehodu zavinil. V tomto okamžiku míru zavinění projednává příslušný správní orgán. V takovémto případě sepíše vyšetřující policista protokol o dopravní nehodě v silničním provozu, vyhotoví se náčrtek dopravní nehody, plánek dopravní nehody (viz. příloha č. 1), který se vypracuje v systému CRASH,

---

<sup>19</sup> KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*,

Praha : Leges, 2008. s. 24 - 26

<sup>20</sup> Interní zdroj *Dopravní služby Policie České republiky*

fotodokumentaci. Řidiči k dané věci podají vysvětlení podle § 61 zákona č. 273/2008, zákon o Policii České republiky<sup>21</sup>. Takto zpracovaný spis se postoupí příslušnému správnímu orgánu k projednání dopravní nehody a určení viníka.

V případě těžkého zranění nebo úmrtí se zpracuje protokol, fotodokumentace, plánek a věc se následně postoupí službě kriminální policie a vyšetřování pro zahájení úkonu trestního řízení. Při požití alkoholu, kde horní hranice přesáhne hodnotu 1 promile alkoholu v krvi, se zahájí zkrácené přípravné řízení podle trestního řádu a věc se předá státnímu zástupci, který podá návrh předsedovi soudu.

### **7.3. Záznam o dopravní nehodě (euroformulář)**

Jedná se o formulář (viz. příloha č. 2), který je zaslán majiteli vozidla pojišťovnou<sup>22</sup>, u které má sepsanou smlouvu o zákonném pojištění motorového vozidla. Tento formulář slouží k zaevidování dopravní nehody, kdy škoda nepřesáhne hmotnou škodu na zúčastněném vozidle 100 tis. Kč, nedošlo ke zranění osob, nebyl zjištěn alkohol, nedošlo k poškození veřejně prospěšného zařízení nebo životního prostředí. Účastníci nežádají šetření na místě, neboť se o vině zavinění dohodli mezi sebou<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> FILÁK, A., et. al. *Zákon o Policii České republiky s komentářem*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství Police history. 2009. 28 s.

<sup>22</sup> KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha: Prospektrum spol. s. r. o., 1998. 98 - 99

<sup>23</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s.302-304

## 8. Ohledání a zajišťování stop na místě dopravní nehody

Účelem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop, důkazů a informací významných pro stanovení příčiny dopravní nehody a případného zavinění pachatele.<sup>24</sup>

### 8.1. Postup při ohledání místa dopravní nehody

Velkým problémem je, že na místě dopravní nehody se ohledání a další úkony související s vyšetřováním dopravní nehody provádějí mnohdy za plného nebo pouze částečně omezeného provozu, což klade na přítomné policisty a další zúčastněné osoby zvýšené nároky na koordinaci, rychlost, pozornost a rozhodnost v postupu. Práci v místě dopravní nehody a samotné ohledání místa dopravní nehody je nutné provést tak, aby omezení provozu bylo co nejmenší a trvalo co nejkratší dobu. Ohledání místa dopravní nehody se provádí s co největší precizností, neboť každá zaznamenaná stopa na místě může přispět ke zjištění příčin dopravní nehody. Na místě dopravní nehody se využívají postupy technického charakteru, které vyžadují technické znalosti a dovednosti vyšetřujících policistů nejen z oblasti zajišťování stop, ale i z oboru konstrukce vozidel. Ohledání místa dopravní nehody se provádí excentrickým způsobem, tzn., že se postupuje od středu události k okraji a zajišťují se stopy, které se nacházejí na vozovce, vozidlech, silničním zařízení a na těle zemřelých. Tento postup se využívá i při ohledání jiné trestné činnosti. Zajištěné stopy se označí pořadovými čísly. Pozice stop se graficky zafixuje, což v praxi znamená, že se zakreslí pomocí ekologického barevného spreje nebo křídou na komunikaci, provede se fotodokumentace a poté se zakreslí do náčrtku se zaměřením vzdálenosti od výchozího bodu měření (VBM)<sup>25</sup>.

#### **Při ohledání je nutné se zaměřit na stopy na:**

- a) Vozovce
- b) Zúčastněných vozidlech

---

<sup>24</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 286-295

<sup>25</sup> NĚMEC, M., *Ohledání a práce na místě činu*, 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2010. s. 104

- c) Ostatních objektech
- d) Těle poškozených

## **8.2. Stopy na vozovce**

### **Stopy na vozovce dělíme na stopy:**

- a) Jízdy vozidla
- b) Brzdné
- c) Blokovací
- d) Smykové
- e) Dřecí

### **8.2.1. Stopy jízdy vozidla**

Stopy jízdy vozidla pocházejí od volně otáčejících se kol. Kvalita stopy závisí na povrchu komunikace, váze vozidla a v kvalitě pneumatik. Stopy jsou dobře znatelné na prašném nebo na živičném povrchu, který je částečně rozehřátý, na blátě, sněhu. Z těchto stop lze určit markanty pneumatik, směr jízdy vozidla, poškození pneumatik<sup>26</sup>.

### **8.2.2. Brzdné stopy**

Tyto stopy vznikají při otáčení ale už brzděnými koly. Vozidlo při brzdění zpomaluje, ale vlivem setrvačnosti jsou kola nucena se stále otáčet. V místě kontaktu pneumatik a vozovky dochází k tomu, že se obrazec dezénu pneumatiky rozmazává ve směru jízdy na vozovce. Tím dochází ke zkreslování brzdné stopy. Brzděním se zvětšuje tlak vozidla na vozovku a v měkkém povrchu vzniká hlubší stopa, než stopa jízdy<sup>27</sup>.

### **8.2.3. Blokovací stopy**

Blokovací stopy jsou tvořeny neotáčejícími se koly, které jsou již zabrzděná. Dochází k většímu tření mezi brzdovými čelistmi a brzdovým bubnem nebo brzdovým

---

<sup>26</sup> STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o. 2005.s. 203 - 215

<sup>27</sup> STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o. 2005.s. 216



kotoučem vozidla. Dojde k zablokování kol a v důsledku toho se zvýší tření mezi pneumatikou a povrchem vozovky. Výraznost blokovacích stop na vozovce je způsobena právě třením pneumatiky. Otěry pryže pneumatik vytvářejí často nezřetelné stopy.<sup>28</sup>

#### **8.2.4. Smykové stopy**

Vybočením vozidla ze své osy a současným pohybem vozidla vpřed vznikají smykové stopy. Tyto stopy vznikají např. při rychlé jízdě v zatáčkách, prudkém brzdění na kluzké vozovce nebo při prudkém otáčení volantem ve vysoké rychlosti vozidla. Tyto stopy mají zpravidla tvar křivky<sup>29</sup>.

#### **8.2.5. Dřecí stopy**

Dřecí stopy vznikají tlakem tvrdých předmětů na povrch vozovky při pohybu vozidla. Tyto stopy jsou zpravidla způsobeny tehdy, když se vozidlo v důsledku dopravní nehody převrátí a po vozovce se pohybuje po jiných částech než po kolech. Dochází ke tření a tím vznikají dřecí stopy, které jsou více patrné na vozovce, jejíž povrch je měkčí, než části vozidla<sup>30</sup>.

### **8.3. Stopy na zúčastněných vozidlech**

Jedná o různé stopy na vozidlech podle intenzity nárazu, které mohou být od poškrábání až po deformaci nebo destrukci jednotlivých částí vozidla. Tyto stopy se nacházejí na vnější nebo vnitřní straně vozidla. Při ohledání se zaměříme na poškození vnější části vozidla, kdy lze z jednotlivých deformovaných částí vytvořit hypotézu, jak došlo ke střetu vozidel. Při nehodě může dojít k čelnímu, bočnímu nebo zadnímu nárazu. Z destrukcí jednotlivých částí lze odvodit rychlost, při které k nárazu došlo. Po řádném ohledání vnějších částí vozidla se zaměříme na vnitřní část. Při ohledání postupujeme od místa řidiče až po zadní část vozidla. Kontrolujeme jednotlivé ovládací prvky, deformaci přístrojové desky, kde je možné, že při nárazu došlo k zaseknutí ručičky ukazatele rychlosti nebo otáčkoměru, poškození volantu, činnosti zádržného systému, aktivnost airbagů, poškození jiných vnitřních částí interiéru vozidla, kde se může

---

<sup>28</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.215

<sup>29</sup> PORADA, V., *Kriminalistika*, Akademické nakladatelství: Brno, 2001, s. 545

<sup>30</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.217-219

nacházet lidská krev nebo tkáň. I z těchto zjištěných stop lze posuzovat průběh dopravní nehody<sup>31</sup>.

**U všech zajištěných stop, a to jak na vnější části, tak i uvnitř vozidla, je třeba zajistit tyto informace:**

- a) Zda stopy vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou
- b) Mechanismus vzniku stopy
- c) Zjistit případnou protistopu

#### **8.4. Stopy na pevných objektech**

Mezi pevné objekty řadíme strom, svodidla, zděný objekt. Na těchto vyjmenovaných pevných objektech lze nalézt stopy, které jsou patrné na první pohled. Tyto stopy vznikají po nárazu vozidla a jsou znatelné jak na pevných překážkách, tak i na vozidle. Například po nárazu do svodidel dojde k jejich deformaci nebo k vyvrácení z kotevních sloupků. Stopy, které se nacházejí na pevných objektech, ne vždy musí pocházet od vozidla. Mohou pocházet i od nárazu lidského těla. Může jít o stopy biologické, jako jsou vlasy, krev či části tkání<sup>32</sup>.

#### **8.5. Stopy na těle poškozených**

Ohledání těl zraněných nebo mrtvol zpravidla provádí lékař na místě nehody nebo ve zdravotnickém zařízení, kam jsou zranění převezeni. Ohledání a rozsah zranění často napoví o průběhu dopravní nehody<sup>33</sup>.

##### **8.5.1. Ohledání mrtvol**

Před ohledáním mrtvoly na místě dopravní nehody se prvotně zjišťuje a zajišťuje místo, kde se oběť nachází. Pokud se nachází ve vozidle, zjišťuje se, byla-li zabezpečena bezpečnostními prvky. Vždy se pořizuje fotodokumentace její polohy. Prvotní ohledání mrtvoly na místě dopravní nehody provádí přivolaný lékař, který

---

<sup>31</sup> BERAN, T., *Dopravní nehody*. 1. vyd. Brno: Computer press. 2007. s. 99 - 112.

<sup>32</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.217-219

<sup>33</sup> MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha: Naše vojsko 1990. S. 156 - 162

jako jediný může potvrdit exitus. Policejní orgán následně provede ztotožnění osoby, a to dle dokladů nebo dostupných informací z informačního systému. Ohledání mrtvoly se zadokumentuje fotograficky nebo se natočí video pro důkladné zachycení polohy těla a rozsahu zranění. Na místě dopravní nehody se provádí pouze orientační ohledání mrtvoly. Toto ohledání provádí policista, kdy se zaměřuje na rozsah zranění, poškození oděvu, kde by se případně mohly nacházet stopy ze střetu s vozidlem. U dopravních nehod je zpravidla nařizována lékařská pitva. V některých nejasných případech může být nařízena soudní pitva. Lékař, který provádí pitvu, se zaměřuje na příčinu smrti. Zkoumá rozsah místo zranění, jeho velikost a tvar<sup>34</sup>.

Lékařské prohlídky zraněných osob provádí zpravidla lékař, který je jako první na místě z výjezdu rychlé lékařské pomoci. Po provedení nezbytných ošetření a stabilizování zraněného je převezen do zdravotnického zařízení, kde je provedeno další podrobnější vyšetření. Pokud není nutná hospitalizace, je zraněný propuštěn do domácího léčení a do péče svého obvodního lékaře, u kterého je registrován. Lékař provede prohlídku a její výsledky sepíše do lékařské zprávy, kterou doručí policejnímu orgánu či vyšetřovateli. V lékařské zprávě musí být uveden rozsah poranění, tvar a místo zranění. Ve zprávě se uvádí se i předpokládaná doba léčení, která může být rozhodná pro kvalifikaci skutku viníka dopravní nehody, zda se bude následně jednat o přešůpek nebo trestný čin s lehkým nebo těžkým ublížením na zdraví<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o. 2005. s. 238 -241

<sup>35</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.295-297

## 9. Dokumentace místa dopravní nehody

V podstatné části rozhodování o vinících dopravních nehod rozhoduje správní orgán nebo soud. Při rozhodování se vychází z pořízené dokumentace v protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu, výpovědi účastníků, znaleckých posudků, lékařských zpráv, fotodokumentace, náčrtků, plánek a jiných záznamů, které byly vyhotoveny bezprostředně na místě dopravní nehody. Proto je velmi důležité, aby byla vyhotovena řádná dokumentace celé události, aby správní orgán nebo soud, který řeší zavinění události, měl ucelený pohled na celou situaci a následně pak mohl rozhodnout o příčině a vině dopravní nehody<sup>36</sup>.

### **Každá dopravní nehoda je zpravidla dokumentována:**

- a) Protokolem o nehodě v silničním provozu
- b) Náčrtem a plánkem dopravní nehody
- c) Fotodokumentací místa dopravní nehody, vozidel, mrtvol

Dopravní nehoda je zadokumentována v protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu. Tento protokol obsahuje náležitosti, které jsou nutné pro další řízení. Pořizuje se v programu Lotus, který je speciálním programem pro policisty pracující v úseku dopravy.

### **Protokol obsahuje:**

- a) Datum, čas a místo dopravní nehody
- b) Jména účastníků, svědků
- c) Vozidla
- d) Směr jízdy
- e) Označení komunikace
- f) Dechová zkouška – negativní, pozitivní, druh přístroje

---

<sup>36</sup> NĚMEC, M., *Ohledání a práce na místě činu*, 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky

v Praze. 2010. s. 99 - 111

- g) Čas ohledání místa
- h) Druh komunikace
- i) Směrové podmínky jízdy - zda se jedná o přímý směr, křižovatku, zatáčku
- j) Vylíčení události
- k) Podrobný popis postavení vozidel
- l) Popis stop na pozemní komunikaci
- m) Popis stop na vozidlech
- n) Přijatá opatření
- o) Podpisová doložka

V popisu události se uvádí, kdy a jak došlo k dopravní nehodě, její příčiny, jména řidičů vozidel a popř. rozsah zranění. Dalšími údaji jsou: kdo řídil jaké vozidlo, směr jízdy, dopravní značení, příčina dopravní nehody. Závěrem je podezřelý z dopravní nehody a porušení předpisů zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. V další části se popisují stopy, které byly nalezeny na místě a to jak na vozidlech, tak i na komunikaci nebo na pevných objektech anebo na tělech zraněných, mrtvol. Součástí ohledání místa dopravní nehody je popis samotného místa dopravní nehody, povětrnostní podmínky, světelné a rozhledové podmínky. Hovoříme o zadokumentování objektivních podmínek v místě dopravní nehody.

**Pro objektivnost je nutné zadokumentovat:**

- a) Charakter vozovky – silnice první třídy, přímý úsek, zatáčka a jiné
- b) Rozměry vozovky včetně odbočovacích pruhů, krajnice, připojovacích pruhů
- c) Povrch vozovky – živice, beton, dlažba, mokrý, suchý, sníh, náledí, šterk
- d) Stav vozovky – vyjeté koleje, výmoly, výtluky
- e) Dopravní značení – viditelnost, umístění
- f) Způsob řízení dopravy
- g) Povětrnostní podmínky

h) Světelné poměry – noc, den

i) Hustota provozu<sup>37</sup>

Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu se vyhotovuje jako první. Jedná se o typizovaný formulář, který je vyplňován v předtisku.

Další součástí je vyhotovení náčrtku místa dopravní nehody, kde se nejen zakreslí místo, ale provádí se měření neboli postavení vozidel, zanesení stop a to jak na komunikaci, tak i na pevných objektech. Zakreslení se provádí na volný list o formátu A4. Zaměření se provádí pomocí měřicího kolečka, metru, pásma nebo, je-li to možné laserovým paprskem z měřicího zařízení. Pro zaměření si musíme zvolit výchozí bod měření (VBM), od kterého zaměření provádíme. Jde o bod, který je relativně stálý a neměnný objekt. Zpravidla se využívají elektrické sloupy, rohy rodinných domů, kilometrovníky. Měření na místě dopravní nehody je jedno z nejdůležitějších činností na místě dopravní nehody.

Náčrtek a plánec poskytuje věrný obraz místa dopravní nehody, a to nejen konkrétní pozice vozidel, ale i jeho okolí, stop, dopravního značení a jiné. Především záleží na zkušenosti policejního orgánu nebo vyšetřovatele, aby co nejdůkladněji zhodnotil, co je podstatné a nepodstatné pro zachycení v náčrtku a plánci pro objasnění dopravní nehody. Náčrtek a plánec dopravní nehody musejí být jasné, přehledné a výstižné. Při zakreslování postavení vozidel, stop, předmětů se používá číselné značení, které se specifikuje ve vysvětlivkách. Číselné označení slouží k tomu, aby nedocházelo k záměnám stop, věcí nebo postavení vozidel. Důležité je, aby takto označené stopy, věci, objekty, vozidla byly totožné s číselným označením na vypracovaném plánci místa dopravní nehody a rovněž shodné s vypracovanou fotodokumentací a v neposlední řadě musí korespondovat s popisem, který je v protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu. Rozdíl mezi náčrtem a plánkem spočívá v tom, že náčrtek je zpracován rukou pomocí tužky a plánec je vyhotoven v přesném měřítku v PC ve speciálním programu PC CRESH. Při zhotovování plánců dopravní nehody se používají podobné postupy a metody jako u měření na místě

---

<sup>37</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.288

dopravní nehody. V uvedeném programu se zaneše VBM a od něho se pak zaměřují jednotlivé body<sup>38</sup>.

**Při měření se využívají tři základní metody měření:**

- a) Metoda pravoúhlého měření
- b) Měření průsečnou metodou
- c) Měření trojúhelníkovou metodou

K označení bodů se používají různé symboly a smluvní značky, které se v praxi již osvědčily.

**Každý vyhotovený plánec dopravní nehody musí obsahovat:**

- a) Charakteristiku místa dopravní nehody včetně vozovky
- b) Konečné postavení vozidel, polohu zraněných a usmrcených osob
- c) Zjištěné stopy na místě dopravní nehody, jejich charakter a rozmístění v ploše
- d) Věci a předměty, které bezprostředně souvisí s dopravní nehodou
- e) Rozmístění dopravních značek a to jak svislé, přenosné nebo vodorovné
- f) Vyznačení směrů jízdy vozidel a pohybu ostatních účastníků dopravní nehody
- g) Výchozí bod měření (VBM)

Při zanášení údajů do plánu dopravní nehody se doporučuje zakreslit i postavení svědků, kteří přihlíželi vzniku dopravní nehody. Jde o to, aby se zjistilo, zda jejich následné výpovědi mohou být věrohodné a popis z jejich pohledu bude reálný. Plánek, který je důležitý pro následné řešení dopravní nehody, musí mít i formální znaky. Jedná se vyznačení věcí, měřítka, data a času, podpis toho, kdo plánek vypracoval.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> NĚMEC, M., *Ohledání a práce na místě činu*, 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2010. s. 99- 103

<sup>39</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.302-303

Fotodokumentace musí být celistvá a úplná a je nezbytnou součástí dokumentace z místa dopravní nehody. Fotodokumentace musí podat ucelený a věrný obraz místa dopravní nehody. Při vytváření fotodokumentace se vytvářejí dílčí úseky, které musí plně korespondovat s plánkem, náčrtem. Jako první se na místě provádí fotodokumentace celého místa a to jak celkového pohledu z jednotlivých směrů jízdy, tak i jednotlivé stopy, vozidla nebo mrtvol. Fotografie mají důležitý podíl při získávání informací, kdy nabízejí pohled na nepřehledná místa, rozhledové podmínky řidiče, charakteristické zakřivení vozovky, stoupání nebo klesání vozovky a jiné. Dále provádí fotografické zadokumentování vozidla nebo vozidel a to ze všech stran včetně jejich interiérů. Fotograficky se zaznamenává vše, co nelze zakreslit do náčrtku nebo plánu. Fotografické snímky se pořizují i u věcí, stop nebo mrtvol z dopravní nehody. Při posuzování místa je důležité i pořizovat fotodokumentace i z protisměru jízdy. Výhledové snímky ze směru jízdy vozidla a z protisměru jízdy.

**Na fotografiích je zafixováno zejména:**

- a) Celkové záběry z místa dopravní nehody
- b) Nepřehledná místa
- c) Zvláštnosti vozovky a jejího okolí
- d) Snímky místa střetu vozidel
- e) Stopy, věci a různé předměty, které souvisí s dopravní nehodou
- f) Postavení vozidel
- g) Místa nálezu poškozených osob, jejich polohu a viditelná zranění
- h) Rozsah poškození vozidel a viditelné technické závady
- i) Postavení svědků, VBM
- j) Výhledové poměry řidičů<sup>40</sup>

U závažných dopravních nehod, především u těch, kde dojde usmrcení osob, se v kombinaci s fotografiemi vyhotovuje video záznam, který poskytuje plynulý

---

<sup>40</sup> CHMELÍK, J., *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2009.s.304



pohled na místo dopravní nehody včetně vozidel, věcí, stop, zraněných nebo usmrčených osob<sup>41</sup>.

Fotodokumentace musí být zpracována s maximální pozorností, neboť u dopravních nehod se jedná o důležitý důkazní prostředek. Podle fotodokumentace se rovněž vytvářejí znalecká zkoumání a posudky z oboru silniční dopravy nebo příslušných technických oborů, kdy je posuzován technický stav nebo technická závada.

Nekvalitně zpracované ohledání místa dopravní nehody, náčrtku, plánu nebo fotodokumentace mohou mít za důsledek závažné chyby v trestním řízení v případě trestného činu nebo ve správním řízení v případě oznámení přestupku. Při ohledání je nutné vyvarovat se chyb, které by mohly ovlivnit další průběh šetření dopravní nehody a určit míru zavinění. Především je nutné věnovat zvýšenou pozornost místu události, aby se zachytily všechny upotřebitelné stopy, které jsou základem pro upřesnění příčin dopravní nehody s určením viníka<sup>42</sup>.

#### **Na místě dopravní nehody bychom se měli vyvarovat:**

- a) Podceňování významu místa dopravní nehody
- b) Nesprávného zajištění stop
- c) Špatné organizace na místě dopravní nehody při zajišťování stop
- d) Zajišťování pouze stop, které mají přímou souvislost s dopravní nehodou
- e) Nekvalitního ohledání místa dopravní nehody
- f) Při ohledání se nesoustředit pouze na místo, kde se vyskytuje velké množství stop
- g) Nesprávného zvolení VBM při následném zaměřování stop, vozidel a předmětů související s události

---

<sup>41</sup> BERAN, T., *Dopravní nehody*. 1. vyd. Brno: Computer press. 2007. s. 126.

<sup>42</sup> STRAUS, J. a kol., *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, s. 156.

## 10. Rekonstrukce, expertizy a odborné posudky

Rekonstrukce dopravní nehody se používá pro uskutečnění postavení věcí, vozidel do původního stavu po dopravní nehodě. Můžeme říci, že jde o návrat zpět před odstraněním vozidel, věcí z místa události. Rekonstrukce by měla být vždy podložena dostatečnou znalostí stavu, ke kterému se chceme vrátit. Návrat k předcházejícímu stavu by konečně měl být podložen dostatečně pádnými důvody. Jedním z hlavních důvodů je to, že nelze jednoznačně určit viníka dopravní nehody a výpovědi účastníků dopravní nehody se rozcházejí. Rekonstrukce na místě události se provádí zejména při trestném činu, kdy došlo k usmrcení osoby nebo osob. Při řešení přestupkového jednání plně postačí simulace, která je vytvořena pomocí speciálního programu v PC.

Cílem rekonstrukce je zhodnocení získaných informací a prověření, zda k události mohlo dojít způsobem, který dotyčný nebo dotyční vypovídal nebo vypovídali. Rekonstrukce při řešení dopravní nehody spočívá v obnovení situace a okolností při zjištění základních údajů a jejich pravdivost. Rekonstrukce je velmi náročný úkon na dokumentaci, čas, zajištění potřebných technických pomůcek a zajištění bezpečnosti osob, kteří se podílejí na rekonstrukci. Jak již bylo řečeno, jde o ověřování výpovědí podezřelého, obviněného, spoluobviněných, poškozených nebo svědků. Rekonstrukce se provádí z důvodu, že doposud získané důkazy jsou nedostačující a je nutné jejich doplnění nebo získání konkrétních důkazů. V průběhu rekonstrukce na místě činu popisují své jednání obviněný, poškozený a svědci. Takto se prověřují a hodnotí jednotlivé výpovědi a skutečnosti, které mohou znát jen osoby, které se přímo podíleli na skutku, nebo se přímo v době skutku na místě nacházeli. Rekonstrukce může být provedena a zahájena jen za předpokladu, že obviněný, svědek nebo poškozený k věci vypovídali a jsou ochotni se tomuto úkonu podrobit. Rekonstrukce se provádí na místě, kde došlo k události, za stejného času a za použití stejného předmětu, s kterým byl spáchán trestný čin. Při rekonstrukci plně postačí část místa dopravní nehody, kde se udál skutek, avšak musí být totožný s dějem, který se stal. V současné době se využívá počítačový systém, kde se nastaví různé simulace. Následně program vyhodnotí skutek, který se udál<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> STRAUS, J. a kol., *Kriminalistická metodika*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008,

Rekonstrukce, která se provádí u dopravních nehod, je totožná s obdobnými rekonstrukcemi při spáchání jiného závažného trestného činu. Zde se plně využívá náčrtek, plánek a fotodokumentace dopravní nehody. Použijí se stejná vozidla (typ, barva), stejné předměty, které byly nalezeny na místě dopravní nehody. Dále jsou přítomni svědci dopravní nehody a jsou na místech, odkud podávali svědectví k dopravní nehodě. Rekonstrukci se prověří, zda došlo k dopravní nehodě dle výpovědi zúčastněných osob a vychází z výsledků prováděného vyšetřování. Po ukončení rekonstrukce se vyhotoví protokol, který musí mít stanovené náležitosti.

Součástí rekonstrukce může být vyšetřovací pokus nebo prověrka na místě. Využití vyšetřovacího pokusu nebo prověrky se využívá především tehdy, pokud se zjistí, že v průběhu rekonstrukce došlo ke zjištění nových skutečností, které jsou nutné ověřit vyšetřovacím pokusem nebo opětovně prověřit místo<sup>44</sup>.

**O vyšetřovacím pokusu nebo o prověření místa musí být sepsán protokol, který obsahuje:**

- a) Označení policejního orgánu, místo, datum, čas
- b) Jména, příjmení a procesní postavení osob
- c) Účel a cíl úkonu
- d) Údaje o době a místě provedení úkonu
- e) Údaje o podmínkách, za nichž byl úkon proveden
- f) Podrobný popis všech dílčích úkonů a jejich výsledky
- g) Souhlas všech účastníků úkonů, že zápis souhlasí s průběhem úkonu
- h) Podpis policisty, který protokol vyhotovil a podpisy všech zúčastněných osob

U většiny dopravních nehod se nepoužívají vyšetřovací metody, neboť prvotním šetřením, ohledání místa dopravní nehody, z výslechu účastníků je plně dostačující, aby byl určen viník a dopravní nehoda byla po zpracování odeslána správnímu orgánu k projednání. Jedná se o to, že na místě jsou známy všechny okolnosti, které vedly

---

<sup>44</sup> STRAUS, J. a kol., *Kriminalistická metodika*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, s.136 - 143

ke způsobení dopravní nehody, účastníci v plné míře spolupracují s vyšetřovatelem policie a nejsou pochybnosti, jak k dopravní nehodě došlo. K vyšetřovací verze se vytváří v případě, že průběh dopravní nehody není zřetelný, pachatel způsobil dopravní nehodu a z místa ujel nebo utekl, je dáno podezření, že by se mohlo jednat o pojistný podvod, vozidlo bylo odcizeno a řidič se na místě nenachází, doklady neodpovídají vozidlu, které byly předloženy nebo při dopravní nehodě došlo k úmrtí řidiče či spolujezdce, řidič je pod vlivem alkoholu nebo jiných psychotropních látek, nevlastní řidičský průkaz nebo oprávnění. Cílem stanovení vyšetřovacích postupů je určit co nejvíce pravděpodobnou příčinu dopravní nehody a ustanovení podezřelého a tím vyloučit, že by se mohlo jednat například o pojišťovací podvod. V uvedených příkladech je nutné zajistit expertizu, znalecké posudky. Na základě získání znaleckých posudků můžeme objasnit skutečnosti a prokázat vinu konkrétní osobě.

**Na úseku řešení dopravních nehod se využívají tři základní skupiny expertiz:**

- a) Kriminalistická expertiza
- b) Oborová expertiza
- c) Komplexní expertiza

### **10.1. Kriminalistická expertiza**

Kriminalistická expertiza se provádí policisty z oboru kriminalistické techniky a expertizy (OKTE), které jsou zřízeny u jednotlivých krajských správ Policie České republiky nebo jsou prováděny Kriminalistickým ústavem se sídlem v Praze<sup>45</sup>.

Při řešení dopravních nehod se nejčastěji využívají expertizy z oblasti trasologie, mechanoskopie, biologické a chemické. Daktyloskopická expertiza se například provádí při útěku pachatele z místa dopravní nehody. Daktyloskopické stopy se snímají z části vozidla např. z volantu, zpětného zrcátka, oken, karoserie. Stopy snímá technik, které následně odesílá na OKTE, kde se provádí vyhodnocení zajištěných stop a porovnání v databázi známých závadových osob. Rovněž tak se snímají otisky prstů

---

<sup>45</sup> STRAUS, J. – PORADA, V. a kol., *Kriminalistická daktyloskopie* vyd. Policejní akademie ČR a Kriminalistický ústav Praha Policie ČR, 2005A5, 286 s.

u neznámých mrtvol, kde se nedá prokázat totožnost pomocí osobních dokladů a nejsou ani zjištěni v informačním systému policie. Trasologickou expertizou se vyhodnocují stopy ze zajištěných stop pneumatik, stop obuvi. Stopy pneumatik se nemusí nacházet vždy jen na vozovce, ale i na těle osoby. Může se jednat o chodce, cyklistu, motocyklistu nebo spolujezdce, který po nárazu byl vymrštěn z vozidla a následně byl přejet. Aby mohlo dojít k určení tohoto vozidla, zajišťují se trasologické stopy a tím dochází k vyloučení nezúčastněných vozidel. Trasologické stopy se rovněž zajišťují ze stop obuvi, kdy řidič nebo jiný účastník utekl z místa dopravní nehody, není známa totožnost osoby. Z trasologických stop lze vyčíst i popřípadě směr jejich útěku.<sup>46</sup> Zkoumání úlomků plastů, skleněných střepů se provádí mechanoskopickou expertizou, kdy pomocí této metody můžeme zjistit typ vozidla, druh vozidla. Pro posouzení provozních kapalin vozidla, laku vozidla, kapalného nebo sypkého materiálu se používá chemická expertiza. Biologickou expertizou zjišťujeme hodnoty biologického materiálu, který byl zajištěn na místě dopravní nehody. Může se jednat o stopy krevní, DNA a jiné<sup>47</sup>.

## 10.2. Oborové a komplexní expertizy

K často užívaným oborovým expertizám patří odborná expertiza z oboru dopravy. Expertiza je prováděna v případě podezření či uplatňování technické závady na dopravním prostředku, která by měla vliv na vznik či průběh dopravní nehody. Dále v případě, kdy je dáno podezření, že k události došlo v důsledku špatného technického stavu, únavou materiálu či neodborného zásahu do konstrukce dopravního prostředku. V případě ublížení na zdraví a smrti účastníka nehody se využívá soudně lékařská expertiza, která je taktéž k oborové skupině expertiz. Pokud vznikne podezření, že k smrti účastníka došlo v důsledku spáchání trestného činu, vždy musí být mrtvola prohlédnuta a pitvána. Vzhledem k tomu, že se jedná o objasnění významných skutečností, jsou přibráni k pitvě vždy dva znalci. Provedením pitvy jsou často zjištěna fakta, která nebyla vyšetřujícímu policistovi před tím známá. Výsledkem pitvy jsou zodpovězené otázky o bezprostřední příčině smrti, způsobu smrti, vážnosti a rozsahu

---

<sup>46</sup> STRAUS, J. a kol., *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, s. 224

<sup>47</sup> STRAUS, J. – PORADA, V. a kol., *Kriminalistická daktyloskopie* vyd. Policejní akademie ČR a Kriminalistický ústav Praha Policie ČR, 2005A5, s.198 - 201.

zranění, které ze zranění bylo smrtelné, zda byla za jízdy osoba připoutána a další důležité otázky.

Náplní expertizy je znalecké zkoumání, které objasňuje otázky významné pro dokazování formou znaleckého posudku. Samotný znalecký posudek je důkazním prostředkem. Nejdůležitějším subjektem expertizy je znalec, který provádí znalecké zkoumání a vyhotovuje znalecký posudek. Znalec musí být odborně kompetentní. Orgán, který přibral ve věci znalce, musí dodržet zákonný postup přibrání znalce, musí prověřit možné důvody vyloučení znalce a znalce náležitě poučit. Vyšetřující policista zjišťuje podmínky pro nařízení expertizy, provádí přípravu a v závěru hodnotí předložený znalecký posudek. Policista vymezuje předmět expertizy formulováním otázek pro znalce. Znalci se kladou otázky zásadně odborné povahy. Otázky musí být jasné, přesné a jednoznačné. Znalci nepřísluší řešit právní otázky a hodnotit důkazy. Znalecký posudek je v písemné formě, kde je popsán průběh znaleckého zkoumání a závěr. Skládá se z úvodní části, kde se nacházejí některé údaje procesního rázu. Dále následuje nález, který je nejobsáhlejší částí posudku. V nálezu se podchycuje celý průběh znaleckého zkoumání. Poslední částí je závěr posudku, který obsahuje odpovědi na položené otázky. Znalecký posudek musí být hodnocen stejně jako každý jiný důkaz.

## **11. Postoupení správnímu orgánu**

Po zpracování dopravní nehody, se spisová dokumentace předá a věc oznámí podle § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích věcně příslušnému správnímu orgánu k řešení přestupků na úseku dopravy. Oddělení dopravy řeší přestupky proti bezpečnosti a plynulosti v silničním provozu, přestupky na úseku zákonného pojištění vozidel a ostatní další skutky, kdy jsou porušeny zvláštní právní předpisy na úseku dopravy. Pracovníci tohoto oddělení vykonávají dále činnost ve věci zadržovaných řidičských průkazů od Policie ČR, tj. zahajují správní řízení a následně vydávají rozhodnutí o zadržení řidičských průkazů. Správní orgán postupuje podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, který upravuje správní řízení a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Skutkové podstaty přestupků fyzických osob a správní delikty na úseku dopravy jsou vymezeny i ve speciálních zákonech, zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

### **11.1. Zahájení řízení**

Zahájení řízení o přestupcích je v zákoně o přestupcích upraveno ustanovením § 67, podle kterého se přestupky projednávají z úřední povinnosti. Platná právní úprava tedy rozlišuje dva způsoby iniciace k zahájení řízení, přičemž projednávání přestupků z úřední povinnosti je projevem zásady oficiality, protože je v obecném zájmu, aby takto správní orgán postupoval, a řízení o přestupcích projednávaných jen na návrh je naopak ovládáno zásadou dispoziční.

Správní řízení je většinou písemné, ústní jednání nařídí správní orgán v případech, kdy to vyžaduje zákon nebo jestliže je to ke splnění účelu řízení a uplatnění práv účastníků nezbytné. V každé věci se vede spis – obsahuje podání, protokoly, záznamy, písemná vyhotovení rozhodnutí a další doklady vztahující se k věci. Do spisu mohou nahlížet a pořizovat si z něho výpisy účastníci řízení a jejich zástupci, jiné osoby musí splňovat zákonem stanovené podmínky.

Sankce, které lze uložit v rámci řízení o přestupku, jsou napomenutí, pokuta, zákaz činnosti či propadnutí věci.

## 12. Analýza a statistika dopravních nehod v ČR

Analýza neboli rozbor, slouží k získávání podrobných informací a následnému porovnání získaných informací, např. v různých časových úsecích. V dopravní situaci lze získat a porovnat informace týkající se dopravních nehod o jejich příčinách a následcích, a to nejen ublížení na zdraví, ale i o hmotných škodách. Rozbory slouží nejen k vyhodnocení dopravní situace, ale i při následných návrzích ke snížení dopravních nehod. Můžeme říci, že cílem analýzy je zajištění bezpečnosti silničního provozu<sup>48</sup>.

### 12.1. Systém evidence dopravních nehod

U Policie České republiky se využívá systém evidence „LOTUS NOTES“. Jde informační systém, ve kterém se zpracovávají a evidují dopravní nehody, v celé České republice. Toto evidování v uvedeném systému je upraveno závazným pokynem policejního prezidenta. Databáze zahrnuje nejen údaje o dopravní nehodě, ale i o zúčastněných vozidlech, osobách, řidičích, místech, časové údaje a jiné. Systém je provozován ve třech úrovních přístupu: centrální, krajský a územního odboru (okresu). Centrální neboli hlavní databáze systému „LOTUS NOTES“ je vedena v databázovém centru Policie ČR. Při vyšetřování dopravních nehod je policejními orgány obdobně jako u vyšetřování jiných trestných činů nebo přestupků využívána celá řada jiných dostupných počítačových evidencí. Patří sem centrální informační systémy typu centrální evidence osob a vozidel pátrání po motorových vozidlech, pátrání po osobách, zájmových osob pachatele, registry řidičů, evidence držitelů zbraní, dále evidenční systémy typu evidence trestního řízení, evidence kriminálně sledovaných událostí a mnoho dalších. Vytěžováním těchto evidencí policista získává informace, jež využívá ku prospěchu zdárného vyšetření dopravní nehody.

### 12.2. Statistika dopravních nehod v ČR

V této části kapitoly bakalářské práce je porovnání dopravních nehod v letech 2009, 2010 a 2011<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> KOŽEŠNÍK, J., ŠTĚPÁNEK, M., *Ilustrovaný encyklopedický slovník III. díl Pro-Ž*, Praha 1982, s.936.

<sup>49</sup> Interní zdroj *Dopravní služby Policie České republiky*



#### **a) Rok 2009**

V roce 2009 bylo Policií České republiky zaznamenáno celkem 74 815 dopravních nehod.

##### **Při kterých bylo:**

- Usmrcených následkem dopravní nehody – 832 osob
- Těžce zraněných – 3 536 osob
- Lehce zraněných – 23 777 osob

V tomto roce Policie zaznamenala oproti předcházejícím rokům pokles dopravních nehod o 85561. Tento výrazný pokles byl způsoben novelizací zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu. Ke snížení dopravních nehod došlo vzhledem k úpravě podmínek pro povinnost ohlášení dopravní nehody. Pokud nevznikne hmotná škoda nad 50 000,-Kč, nedojde ke zranění osob nebo poškození veřejně prospěšných zařízení, mizí povinnost oznámení dopravní nehody.

#### **b) Rok 2010**

V roce 2010 bylo Policií České republiky zaznamenáno celkem 75 522 dopravních nehod.

##### **Při kterých bylo:**

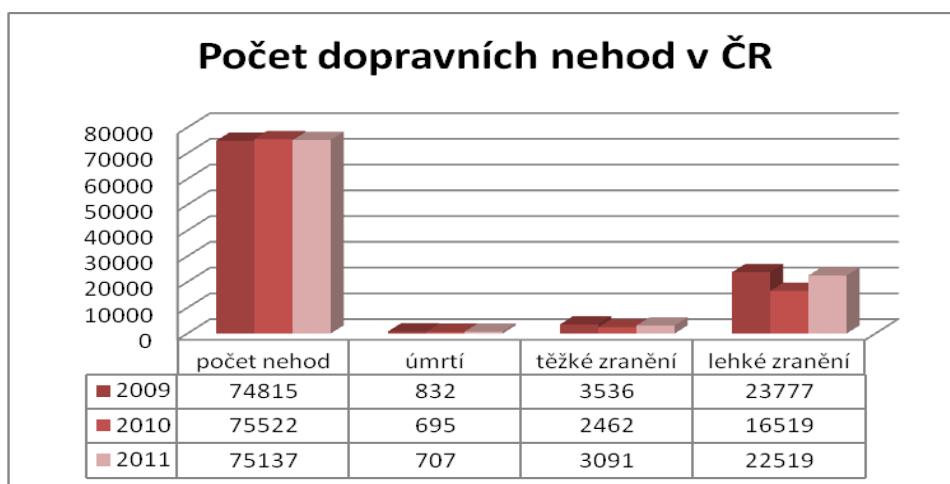
- Usmrcených následkem dopravní nehody – 695 osob
- Těžce zraněných – 2 462 osob
- Lehce zraněných – 16 519 osob

#### **c) Rok 2011**

V roce 2011 bylo Policií České republiky zaznamenáno celkem 75 137 dopravních nehod.

### Při kterých bylo:

- Usmrcených následkem dopravní nehody – 707 osob
- Těžce zraněných – 3 091 osob
- Lehce zraněných – 22 519 osob<sup>50</sup>



**Graf dopravních nehod<sup>51</sup>**

Při porovnání analyzovaných roků 2009, 2010 a 2011 můžeme říci, že oproti roku 2009 k roku 2010 došlo k zvýšení počtu dopravní nehod o 707. Ve stejném porovnání k roku 2011 došlo k zvýšení dopravních nehod o 322. Ovšem při pohledu na počet usmrcených osob při dopravních nehodách je rok 2009 kritický s číslem 832, což je nejvyšší číslo s porovnávanými roky. V roce 2010 došlo k poklesu úmrtí o 137 osob. V roce 2011 došlo k navýšení počtu úmrtí osob oproti roku 2010 od 12 osob. Ale i toto číslo je nižší o 125 osob oproti roku 2009. V rozhodném období dochází i ke snížení počtu těžce zraněných i lehce zraněných osob. Jako v uvozovkách nejlepší rok se jeví 2010, kde došlo ke snížení počtu těžce a lehce zraněných účastníků dopravních nehod, a to i přesto, že počet dopravních nehod je vyšší než v roce 2009 a 2011.

<sup>50</sup> Interní údaje *Policejního prezidia ČR*

<sup>51</sup> Přehled nehodovosti dopravní policie Praha

### 13. Analýza dopravních nehod Mladá Boleslav

Region Mladá Boleslav se nachází v severní části středních Čech. Řekou Jizerou je rozdělen přibližně na dvě stejné části. Je protáhlého tvaru ve směru od severu k jihu, kde téměř zasahuje až k samému Labi. Na jihu sousedí s okresem Praha-východ a Nymburk, na západě s Mělníkem, na severu s okresy Česká Lípa a Liberec v severních Čechách a na východě s okresy Semily a Jičín ve východních Čechách. Svoji rozlohou 1 023 km<sup>2</sup> zaujímá okres 3. místo ve Středočeském kraji a 9,3 % z jeho rozlohy.

Administrativní rozdělení okresu Mladá Boleslav - stav k 1.1.2007

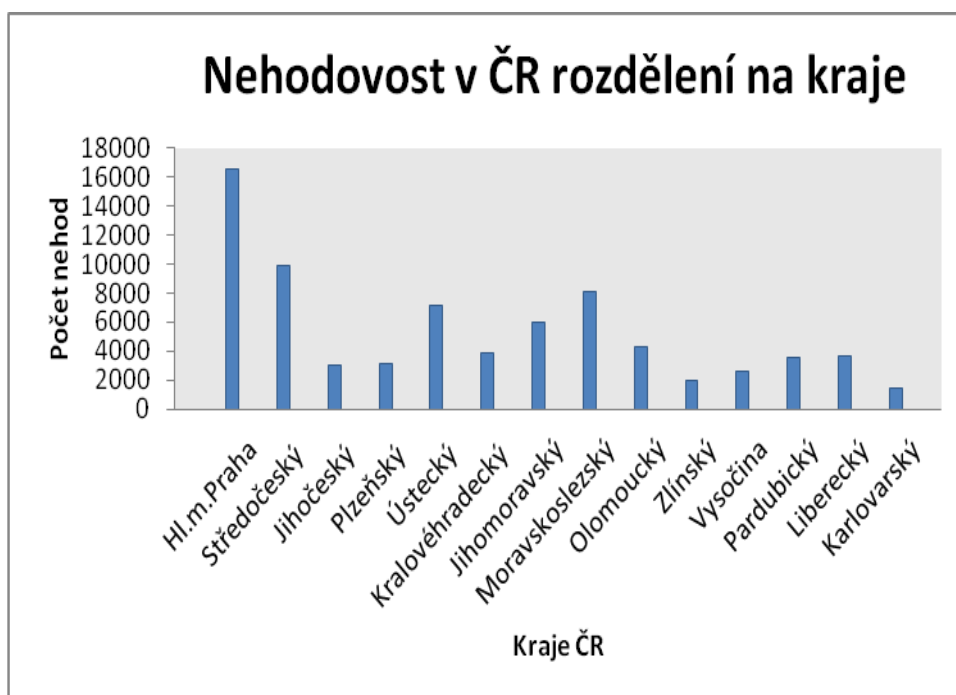


Mapa Mladá Boleslav<sup>52</sup>

<sup>52</sup> KHSSTC.cz, <http://www.google.cz> [online], 2009-03-18 [cit. 2012-01-20]. Dostupné z WWW [http://www.khsstc.cz/obsah/Mlada-Boleslav\\_55\\_1.html](http://www.khsstc.cz/obsah/Mlada-Boleslav_55_1.html)

Dopravní inspektorát Mladá Boleslav má místně i věcnou územní působnost v regionu Mladá Boleslav. Na území jsou dvě obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav, kam spádově patří 98 obcí a rozloha je 810 km<sup>2</sup>. Druhá obec je Mnichovo Hradiště s rozlohou 213km<sup>2</sup> a spádovými obcemi v počtu 22. Přes území Mladá Boleslav vede rychlostní komunikace R10, která slouží jako spojka mezi Prahou a Turnovem, dále silnice I., II., III. třídy, místní a účelové komunikace.

Policie ČR v roce 2011 šetřila 75 137 nehod, při kterých bylo 707 osob usmrceno, těžce zraněno bylo 3 092 osob a 22 519 osob bylo lehce zraněno. Odhadnutá hmotná škoda dopravní policí na místě nehody je 4 628,08 mil. Kč. Tato čísla zahrnují všechny dopravní nehody, které byly nahlášený Policii ČR ze 14 krajů České republiky. Dle rozdělení bylo v Hlavním městě Praha evidováno 16 572, Středočeském kraji 9.889, Jihočeském kraji 3 015, Plzeňském kraji 3 107, Ústecké kraji 7 126, Královohradeckém kraji 3 843, Jihomoravském kraji 5 941, Olomouckém kraji 4 274, Zlínském kraji 2 014, Vysočina 2 594 a Pardubickém kraji 3 582, Libereckém kraji 3 620 a Karlovarském kraji 1 489 dopravních nehod.<sup>53</sup>



**Graf nehodovosti dle krajů**

<sup>53</sup> Statistika PČR, interní informace

Z uvedeného grafického znázornění vyplývá, že nehodovost ve Středočeském kraji je co do počtu druhá za Hlavním městem Praha. Z toho v Územním odboru Policie ČR Mladá Boleslav bylo za uplynulý rok nahlášeno a šetřeno policií 1 013 dopravních nehod. Rok 2011 pro Územní odbor Policie ČR Mladá Boleslav je ve znamení mírného snížení počtu dopravních nehod oproti roků 2009 a 2010.

Kategorie	2011	2010	2009	Rozdíl s 2010	Rozdíl s 2009
<b>Celkem DN</b>	1 013	1 071	1 249	-58	-236

**Tabulka počtu nehod<sup>54</sup>**

Porovnání roku 2011 statistiky vycházíme z roků 2010 a 2009. Ze statistiky vyplývá, že došlo k největšímu poklesu dopravních nehod v roce 2011 na silnicích I. třídy, kde mezi tyto silnice patří i rychlostní komunikace R10. Procentuální rozdíl roku 2011 mezi počtem dopravních nehod roku 2010 došlo ke snížení o 16,8% a k roku 2009 o 14,6%. Na silnicích II. třídy došlo ke snížení dopravních nehod o 6,2% k roku 2010 a o 17,9% k roku 2009. Na silnicích III. třídy došlo ke zvýšení dopravních nehod o 23,1% oproti roku 2010 a ke snížení o 4,9% k roku 2009.

Kategorie	2011	2010	2009	Rozdíl 2010	Rozdíl 2009
<b>sil. I. třídy</b>	345	415	404	-70	-59
<b>sil. II. třídy</b>	152	162	185	-10	-33
<b>sil. III. třídy</b>	195	150	205	45	-10
<b>místní komunikace</b>	309	325	437	-16	-128
<b>úcelová komunikace</b>	1	1	0	0	1
<b>ostatní komunikace</b>	11	18	18	-7	-7

**Tabulka rozdělení silnic<sup>55</sup>**

<sup>54</sup> LOTUS NOTES, evidenční systém Dopravního inspektorátu policie České republiky

<sup>55</sup> LOTUS NOTES, evidenční systém Dopravního inspektorátu policie České republiky

I přes snížení dopravních nehod v roce 2011 k roků 2010 a 2009, které řešila Policie ČR, došlo k navýšení počtu osob s těžkým zraněním, ale naopak ke snížení počtu osob s lehkým zraněním a úmrtí osob. V procentuálním vyjádření můžeme říci, že u těžkého zranění došlo k navýšení o 16,9% oproti roku 2010 a proti roku 2009 o 4,9%. Naopak u lehkého zranění došlo ke snížení, a to o 5,8% k roku 2010 a o 12,4% k roku 2009. Při úmrtí došlo ke snížení o 28, % k roku 2010 a k roku 2009 o 16,7%.

Kategorie	2011	2010	2009	Rozdíl 2010	Rozdíl 2009
<b>Celkem DN</b>	1031	1071	1249	-58	-236
<b>Úmrtí</b>	10	14	12	-4	-2
<b>Těžké</b>	83	69	79	14	4
<b>Lehké</b>	285	302	325	-17	-40

**Tabulka zranění z DN<sup>56</sup>**

Ze statistiky můžeme určit jako hlavní příčinu dopravních nehod nesprávný způsob jízdy, která je v počtu 491. Do nesprávného způsobu jízdy zahrnujeme například nevěnování se řízení, nesprávný směr jízdy, boční vyhýbání, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem, jízda v jízdních pruzích. Při nedodržení správného způsobu jízdy se řidiči v roce 2011 podíleli na dopravních nehodách 47,6 %, v roce 2010 45,8% a v roce 2009 49,2%.

Druhou nejčastější příčinou dopravní nehody vychází ze statistiky rychlost. Tohoto přestupku se často dopouštějí mladí řidiči tím, že nepřizpůsobí rychlost svého vozidla vůči stavu vozovky, povětrnostním podmínkám, hustotě provozu a v neposlední řadě přeceňují své schopnosti v řízení vozidla. Následně pak nezvládnou řízení vozidla, kdy například přejedou do protisměru jízdy, a může dojít k čelnímu střetu s protijedoucím vozidlem, vyjedou z vozovky a čelně narazí do pevné překážky. Z těchto nehod pak dochází k těžkému zranění nejen řidiče, ale i popřípadě osádky vozidla. V roce 2011 došlo k poklesu dopravních nehod v důsledku nedodržení rychlosti. Přesto se dá říci, že toto porušení je jedno ze závažnějších. Statisticky vychází, že na dopravní nehodě v důsledku nedodržení rychlosti se podíleli řidiči v roce 2011 ve 23,1%, v roce 2010 27,9%, v roce 2009 25,6%.

<sup>56</sup> LOTUS NOTES, evidenční systém Dopravního inspektorátu policie České republiky

V nemalé míře na způsobení dopravní nehody se podílí nedání přednosti, a to nejen vyznačené dopravním značením, ale i nedání přednosti vozidlům přijíždějícím zprava. Na těchto dopravních nehodách se podíleli řidiči v roce 2011 10,5%, v roce 2010 10,4% a v roce 2009 11,8%. Můžeme říci, že od roku 2009 došlo k poklesu dopravních nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě.

Další statisticky vykázaná příčina dopravních nehod jsou nesprávná předjíždění. Při tomto se v celkovém počtu dopravních nehod podílelo v roce 2011 2,3%, v roce 2010 1,3% a v roce 2009 1,5%.

Zavinění DN	2011	2010	2009	Rozdíl s	
				2010	2009
<b>Způsob jízdy</b>	491	491	615	0	-124
<b>Rychlost</b>	234	299	320	-65	-86
<b>Přednost</b>	106	111	148	-5	-42
<b>Předjíždění</b>	23	14	19	9	4
<b>Nezaviněna řidičem</b>	45	142	135	3	10
<b>Technická závada</b>	14	14	12	0	2

**Tabulka příčin DN<sup>57</sup>**

Ve statistikách dopravních nehod se hodnotí mnoho faktorů, které ovlivňují přesné vyhodnocení. V současné době nelze z policejních statistik určit přesné číslo dopravních nehod. Je to dáno především tím, že závazným pokynem Policejního prezidia ČR č. 4, ze dne 12. ledna 2010, byl upraven postup při šetření dopravních nehod, kterým navazoval na legislativní úpravu zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu, který upravuje podmínky ohlášení dopravní nehody. Jde především o výši hmotné škody, která vznikne při dopravní nehodě. V současné době nevzniká povinnost oznámit dopravní nehodu, pokud výše škody nepřesáhne výši 100.000,- Kč. V takovéto situaci účastníci vyplní pouze záznam o dopravní nehodě,

<sup>57</sup> LOTUS NOTES, evidenční systém Dopravního inspektorátu policie České republiky

který si navzájem potvrdí. Abychom dostali přesnou statistiku ohledně počtu dopravních nehod, museli bychom vycházet z přesné evidence nejen Policie České republiky, ale i z evidence pojišťoven, kde se ohlašují dopravní nehody, u kterých nevzniká oznamovací povinnost Policii ČR. Mohly bychom říci, že posledním rokem, kdy Policii ČR byly hlášeny všechny dopravní nehody, je rok 2009. S touto evidencí lze pracovat jako téměř s přesnými údaji. V neposlední řadě jsou statistiky, zejména důvody dopravní nehody, ovlivněny zapisujícím policistou, neboť ne každý ke statistice přistupuje zcela zodpovědně a uvědomuje si, že tím dochází ke zkreslení jednotlivých údajů.

V samotném závěru tedy můžeme říci, že statistiky v našem případě dopravních nehod jsou důležité nejen pro příslušné ministerstvo vnitra, ale i pro další ministerstva, jako například ministerstvo zdravotnictví, ministerstvo dopravy, ministerstvo financí. Je tedy na místě, aby se statistiky vytvářely řádně, přehledně a nedocházelo ke zkresleným údajům. Tím dochází pouze ke sběru a tím k vytváření nepřesných statistik, které zkreslují další výsledky.



## 14. Návrh na prevenci ke snížení dopravních nehod

Pokud usedáme za volant vozidla, měli bychom si uvědomit, že i vozidlo je vlastně zbraň, která může zabít. Stejně tak chodci nebo cyklisté, kteří se pohybují na pozemních komunikacích, by měli dbát zvýšené pozornosti. Pro snížení dopravních nehod vzniká celá řada preventivních akcí, u kterých se předpokládá, že mohou být účinné a tím dojde ke snížení dopravních nehod.

Jednou z možností, jak předcházet dopravním nehodám je osvěta. První možnou osvětou je třeba provádět již u těch nejmenších dětí ve školkách, ve školách. Musíme si uvědomit, že i děti jsou účastníky silničního provozu. Je nutné děti postupně seznamovat s dopravními předpisy pomocí různých her, a to nejen v teoretické části, ale i v praktické, především technickou zdatností dětí na dopravním hřišti.

Další krokem prevence, a to nejen na území Mladé Boleslavi, by měla být důsledná kontrola v autoškolách. V poslední době pronikly na veřejnost zprávy o nekvalitních službách autoškoly, které se bohužel v několika případech potvrdily. Provádí se nekvalitní výuka v teoretické i v praktické části. Autoškolou opouští mladí nezkušení řidiči. Je to dáno tím, že i když jsou nastavené limity vyučovacích hodin teorie i praxe, nedodržují se. Pak mladým řidičům chybí základní znalosti v řízení vozidla. Z mého pohledu bych navrhoval rozšíření povinné výuky v autoškole o praktické dovednosti zvládání řízení vozidla s navozením různých klimatických podmínek (déšť, náledí, sníh, aj.).

Mnoho dopravních nehod je způsobeno špatným poměrem zkušenosti řidiče s výkonem vozidla. Plně se ztotožňují s podmínkami řízení vozidel, které jsou nastaveny v Chorvatsku, kdy řidič s malou praxí řízení (do tří let od vydání řidičského průkazu) nesmí řídit motorové vozidlo převyšující 1200cm<sup>2</sup>. Nový zákon o bezpečnosti silničního provozu platí v Chorvatsku od 17. 6. 2008. „Omezení maximální povolené rychlosti pro mladé řidiče do 24 let platí pouze pro chorvatské řidiče, nikoli pro cizince. Totéž se týká i řízení, že mladí řidiči mohou řídit motorová vozidla pouze o výkonu motoru do 75 kW.“<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> *Dopravní předpisy* [online]. Chorvatsko:Jaderské moře, 2011 [cit 2012-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.chorvatsko.cz/moto/predpisy.html>>

Ze strany Policie ČR se v rámci prevence jedná o bezpečnostně dopravní akce s názvem např. KRYŠTOF, které jsou zaměřeny na dodržování předpisů zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Tyto akce nejsou zaměřeny pouze porušování pravidel silničního provozu, ale také na technický stav vozidla. Každý majitel vozidla je povinen zajistit řádnou kontrolu na stanici technické kontroly (STK), aby vozidlo bylo způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích. Rovněž tak se zde provádí i emisní měření (ME), aby se předcházelo poškozování životního prostředí. I v této instituci dochází paradoxně k selhání lidského faktoru, proto by bylo na místě, aby i zde byla prováděna objektivní kontrola činnosti této stanice.

Výše uvedené kontroly nezbavuje každého řidiče povinnosti, aby si své vozidlo řádně zkontroloval před vyjetím na silnici a věděl, že vozidlo je v dobrém technickém stavu. Příčinou dopravní nehody není jen selhání lidského faktoru, ale mnohdy je způsobena i špatným technickým stavem vozidla.

V teritoriu Územní oblasti policie ČR v Mladé Boleslavi při vyhodnocení statistik, lze hovořit, že největší podíl na vzniku dopravních nehod v počtu 243 je nedodržení rychlosti, ať v obci nebo mimo obec. Zde bych navrhol v nepravdělném čase provádět neohlášené akce měření rychlosti v různých úsecích v krátkých časových intervalech. Důvodem toho je, že jakmile řidiči zjistí, že se provádí měření rychlosti, navzájem se informují. Měření rychlosti se provádí v součinnosti s Městskou policií Mladá Boleslav, která má však oprávnění pouze na měření v obci.

Do prevence se zapojují i média pro širokou veřejnost. Jedním z posledních, velmi úspěšných a veřejnosti sledovaných projektů, se staly šoty, které vznikly ve spolupráci s Ministerstvem dopravy „Nemyslíš, zaplatíš“. Šlo o střihy, kdy byly předloženy dopravní nehody se zaviněním řidičem motorového vozidla. Především se jednalo o nebezpečné předjíždění, vysokou rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a jiných psychotropních látek, a jiné porušení předpisů. V současné době byl tento projekt pozastaven z finančních důvodů.

Vzhledem k nízkému stavu policistů ČR a jejich současné pracovní náplni, spojené s nadměrnou administrativou, nelze provádět častější kontroly. V současné době je těžké plánovat zvýšenou prevenci, neboť v závislosti na úsporných opatřeních chybí finance na pokrytí potřebných nákladů na pohonné hmoty, lepší technické vybavení vozidel. V souběhu s těmito problémy se jedná i o nedostatek policistů na jednotlivých odděleních. Policisty, kteří odešli, nikdo nenahradil, a jejich práce

se rozděluje mezi stávající. Vyhlášené akce policejním prezidiem, dle mého pohledu, jsou jen slabou náplastí na řádnou prevenci. Jedná se o celorepublikové akce, které neřeší problémy na jednotlivých územních odborech. Vše závisí a odvíjí se od množství peněz. Dovolím si říci, že současnou vládu nezajímá stav Policie ČR, ale pouze jen úspora finančních prostředků. Na skutečný stav Policie ČR se poukazuje od roku 2008 a ze svého pohledu mohu říci, že se nic nezměnilo k lepšímu.

## Závěr

Cílem bakalářské práce je vytvořit metodickou příručku pro vyšetřování dopravních nehod, které nastanou v silničním provozu na pozemních komunikacích. Metodická příručka je určena především pro policisty pracující na dopravním inspektorátu, kteří se touto problematikou zabývají. Při vyšetřování dopravních nehod je potřebné stanovit si postup od prvopočátku až po samotné ukončení dopravní nehody. V metodickém postupu nejsou, a ani nemohou, být zahrnuty všechny faktory, které vzniknou nebo mohou vzniknout při silniční dopravě. Při zpracování dopravní nehody je nutné nejen vycházet z metodické příručky, ale i využívat svých osobních znalostí k odbornému posouzení dané skutečnosti. Při využívání metodické příručky je nezbytné používat i interní předpisy, které se neustále mění a upravují. V bakalářské práci jsou mimo postupů při dopravních nehodách vysvětleny i některé pojmy, které bezprostředně souvisí s touto problematikou.

Nejen v České republice, ale i ve světě, se řeší problémy dopravních nehod. Při tomto jevu dochází nejen ke hmotné škodě, ale především ke zranění osob a v nemalé míře i k úmrtí. Otázka prevence by měla být v souvislosti s výše uvedeným zařazena na první místo. Dopravní nehoda, je zpravidla způsobena selháním lidského faktoru, a proto je potřeba věnovat pozornost nejen represím viníků, ale i prevencím v silničním provozu, které musí být kvalitní.

Bakalářská práce shrnuje postupy při řešení jednotlivých dopravních nehod, poskytuje metodickou příručku pro vyšetřování dopravních nehod nejen začínajícím, ale i zkušeným policistům. Dopravní nehody vyžadují profesionální a odborné znalosti vyšetřujících, proto lze v bakalářské práci najít postupy při vyšetřování na místě dopravní nehody a zároveň i návody při jejím následném zpracování.

Práce poskytuje logický ucelený obraz policejních činností v rámci vyšetřování dopravních nehod, kdy vzhledem k způsobu jejího zpracování se stává vhodnou učební a metodickou pomůckou pro policisty dopravní služby. Práce má přínos jak pro policejní teorii, tak i praxi, která se problematikou vyšetřování dopravních nehod zabývá. Poukazuje na skutečnost, že vyšetřování dopravních nehod může provádět pouze profesionálně zkušený policista, který má dostatečné zkušenosti v oblasti silničního provozu, práva a kriminalistiky.

## Použitá literatura

### Literární zdroje

- 1) PORADA, V. *Kriminalistika*, Akademické nakladatelství: Brno, 2001, 545 s.  
ISBN 80-7204-194-0
- 2) CHMELIK, J. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 3) PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde, 2000, 125 s.  
ISBN 80-7201-212-6
- 4) STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, 225 s.  
ISBN 978-80-7380-124-3.
- 5) STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, 225 s. ISBN 978-80-7380-124-3.
- 6) ERHART, J. *Rukověť četnictva*. Praha: Vlastním nákladem, 1932. Schváleno výnosem ministra vnitra čís. 66.873/12-1937 jako učební pomůcka.
- 7) CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Aleš Čeněk, Plzeň 2005, 536 s.  
ISBN – 80-86898-36-9
- 8) STRAUS, J. – PORADA, V. a kol. *Kriminalistická daktyloskopie* vyd. Policejní akademie ČR a Kriminalistický ústav Praha Policie ČR, 2005A5, 286 s. ISBN 80-7251-192-0
- 9) BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem* (ve znění 23 novel). 1. vyd. Praha: Lenka Buštová-Venice Music Production, 2011. 225 s. ISBN 978-80-904270-1-3
- 10) FILÁK, A., et. al. *Zákon o Policii České republiky s komentářem*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství Police history. 2009. 285 s. ISBN 978-80-86477-49-7.
- 11) BERAN, T. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Brno: Computer press. 2007. 171 s.  
ISBN 978-80-251-1791-0.
- 12) LIETNER, M. et. al. *Bezpečnost silničního provozu: (komentář)*. 1. vyd. Praha: Eurounion. 2001. 314 s. ISBN 80-85858-99-1.

- 13) KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vydání Praha: Policejní akademie České republiky. 2005. 196 s. ISBN-80-86477-24-X.
- 14) KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vydání Praha: Policejní akademie České republiky. 2006. 351 s. ISBN-80-86477-32-0.
- 15) STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o. 2005. 414 s. ISBN 80-86898-18-0.
- 16) MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha: Naše vojsko 1990. 267 s. ISBN 80-206-0094-9.
- 17) KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání Praha: Prospektrum spol. s. r. o., 1998. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
- 18) MACEK, P., FILÁK, L., *Dějiny policie a četnictva*. 2. díl. 1 vydání Praha: Police history. 1999. 230 s. ISBN 80-86477-21-5.
- 19) NĚMEC, M., *Ohledání a práce na místě činu*, 1. vydání Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2010. 130 s. ISBN 978-80-7251-337-6.
- 20) PAVLÍČEK, K., *Občan a silniční motorové vozidlo*. 1. vydání Praha: Eurounion. 1995. 208 s. ISBN 80-85858-22-3.
- 21) PROTIVINSKÝ, M., KLVAŇA, K., *Základy kriminalistiky*, 1. vydání Praha: Armex. 2007. 159 s. ISBN 978-80-86795-50-8.
- 22) SRBOVÁ, M., *Dopravní právo*. 1. vydání Pardubice: Univerzita Pardubice, 1995. 61 s. ISBN 80-7194-021-6.
- 23) JUDr. KUČEROVÁ, H. Ph.D. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*, Praha: Leges, 2008, 509 s. ISBN 978-80-87212-03-5
- 24) KOŽEŠNÍK, J., ŠTĚPÁNEK, M. *Ilustrovaný encyklopedický slovník I. díl A-I*, 1. vydání, Praha: Academia 1980. 976s. ISBN 76-0423-21-044-80
- 25) KOŽEŠNÍK, J., ŠTĚPÁNEK, M. *Ilustrovaný encyklopedický slovník II. díl J-Pri*, 1. vydání, Praha: Academia 1981. 960 s. ISBN 76-0424-21-080-81

## Elektronické dokumenty

- 1) doc. JUDr. Mgr. Brázda, Jan Ph.D, *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod*, In: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz> [online], 2009-04-01 [cit. 2012-01-20]. Dostupné z WWW <[http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/42009/Z\\_historie\\_DN.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/42009/Z_historie_DN.htm)>.
- 2) *Dooffy.com*, In: <http://www.dooffy.com/cs> [online], 2002 [2012-01-22]. Dostupné z WWW <<http://www.dooffy.com/cs/kriminalistika-prvni-obeti-a-problemy-automobilismu-z-historie-dopravy.html>>
- 3) *Mvcr.cz*, In: <http://www.policie.cz> [online], 2010, [cit. 2012-03-05]. Dostupné z WWW <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>
- 4) *Pojisteni-aut.cz*, In <http://www.pojisteni-aut.cz/> [online], 2011, [cit. 2012-03-06] Dostupné z WWW <<http://www.pojisteni-aut.cz/prilohy/euroformular-vzor.jpg>>
- 5) *Interní zdroj intranet PČR: LOTUS NOTES* [cit. 2012-02-06]
- 6) *KHSSTC.cz*, <http://www.google.cz> [online], 2009-03-18 [cit. 2012-01-20]. Dostupné z WWW [http://www.khsstc.cz/obsah/Mlada-Boleslav\\_55\\_1.html](http://www.khsstc.cz/obsah/Mlada-Boleslav_55_1.html)
- 7) *Dopravní předpisy* [online]. Chorvatsko:Jaderské moře, 2011 [cit 2012-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.chorvatsko.cz/moto/predpisy.html>>

## **Seznam zkratk**

MDN – malá dopravní nehoda

VDN – velká dopravní nehoda

Euro – záznam o dopravní nehodě, který poskytují pojišťovny

LOTUS-NOTES – program pro zpracování dopravních nehod PČR

Crash system – program pro kreslení plánek dopravních nehod

VBM – výchozí bod měření



## Seznam obrázků, tabulek a grafů

### Grafy

Graf dopravních nehod.....	44
Graf nehodovosti dle krajů.....	46

### Obrázky

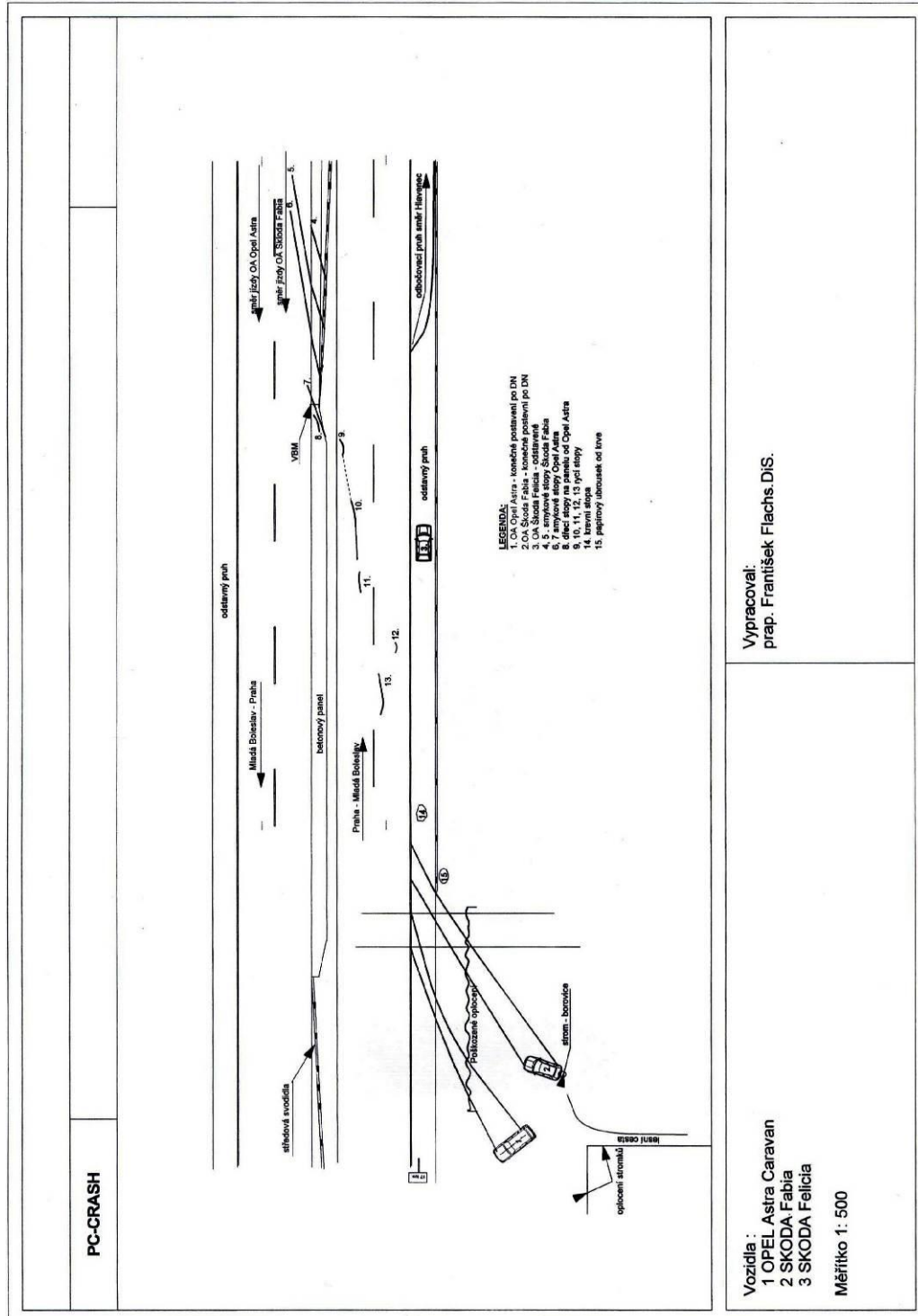
Mapa Mladá Boleslav.....	45
--------------------------	----

### Tabulky

Tabulka počtu nehod.....	47
Tabulka rozdělení silnic.....	47
Tabulka zranění z DN.....	48
Tabulka příčin DN.....	49

# Přílohy

## 1. Plánek dopravní nehody (str. 22)



## 2. Euroformulář (str. 23)

### Záznam o dopravní nehodě

Není přiznáním odpovědnosti, slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Allianz pojišťovna, a. s.

Vyplní řidiči obou vozidel

1. Datum nehody	Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)	Stát	3. Zranění? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano
4. Jiná škoda na jiných vozidlech než A a B vozidlech než A a B předmětech <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		5. Svědci (jméno, adresa, telefon – spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano Kým

Vozidlo A

6. Pojištěný (jméno a adresa)

Telefon / e-mail

Plátce DPH?  ne  ano

7. Vozidlo

MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO
Tov. značka, typ	
Rok výroby	
Registrační značka	Registrační značka
Stát registrace	Stát registrace

8. Pojistitel

Adresa pobočky

Číslo poj. odpovědnosti

Číslo zelené karty

Hraniční pojištění platné do

Je vozidlo pojištěno havarijně?  
 ne  ano

Pojistitel

9. Řidič

Příjmení

Jméno

Adresa

Telefon / e-mail

Číslo řidičského průkazu

Skupina Vydal

10. Označte šipkou body vzájemného střetu

11. Viditelná poškození

14. Poznámky

A

Vozidlo B

6. Pojištěný (jméno a adresa)

Telefon / e-mail

Plátce DPH?  ne  ano

7. Vozidlo

MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO
Tov. značka, typ	
Rok výroby	
Registrační značka	Registrační značka
Stát registrace	Stát registrace

8. Pojistitel

Adresa pobočky

Číslo poj. odpovědnosti

Číslo zelené karty

Hraniční pojištění platné do

Je vozidlo pojištěno havarijně?  
 ne  ano

Pojistitel

9. Řidič

Příjmení

Jméno

Adresa

Telefon / e-mail

Číslo řidičského průkazu

Skupina Vydal

10. Označte šipkou body vzájemného střetu

11. Viditelná poškození

14. Poznámky

B

12. Okolnosti nehody

K upřesnění náčrtu označte křížkem odpovídající políčka – nehodící se škrtně \*

1 <input type="checkbox"/> * parkovalo / stálo	1 <input type="checkbox"/>
2 <input type="checkbox"/> * rozjždělo se / otevřené dveře	2 <input type="checkbox"/>
3 <input type="checkbox"/> * zaparkovávalo / zastavovalo	3 <input type="checkbox"/>
4 <input type="checkbox"/> vyjždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty	4 <input type="checkbox"/>
5 <input type="checkbox"/> vjždělo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu	5 <input type="checkbox"/>
6 <input type="checkbox"/> vjždělo na kruhový objezd	6 <input type="checkbox"/>
7 <input type="checkbox"/> jelo na kruhovém objezdu	7 <input type="checkbox"/>
8 <input type="checkbox"/> najelo ze zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	8 <input type="checkbox"/>
9 <input type="checkbox"/> jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	9 <input type="checkbox"/>
10 <input type="checkbox"/> měnilo jízdní pruh	10 <input type="checkbox"/>
11 <input type="checkbox"/> předjíždělo	11 <input type="checkbox"/>
12 <input type="checkbox"/> odbočovalo vpravo	12 <input type="checkbox"/>
13 <input type="checkbox"/> odbočovalo vlevo	13 <input type="checkbox"/>
14 <input type="checkbox"/> couvalo	14 <input type="checkbox"/>
15 <input type="checkbox"/> vjelo do protisměru	15 <input type="checkbox"/>
16 <input type="checkbox"/> přijíždělo zprava (na křižovatce)	16 <input type="checkbox"/>
17 <input type="checkbox"/> nedalo přednost v jízdě, nerespektovalo červenou na semaforu	17 <input type="checkbox"/>

Udejte počet označených políček  
Nezbytné podepsat oběma řidiči

13. Náčrt / plánec nehody

Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic.

A

A

B

B

15. Podpisy řidičů

A

B

B

B

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

T. C. 403.05 / 08z.2006