

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**POLICEJNÍ ČINNOSTI V RÁMCI VYŠETŘOVÁNÍ  
DOPRAVNÍCH NEHOD**

**Autor práce:** Stanislav Opluštil, 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

**2012**

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.

Dále bych chtěl poděkovat Miroslavu Lánovi, DiS. za vstřícnost, cenné odborné rady a připomínky.

## ABSTRAKT

OPLUŠTIL, S. *Policejní činnosti v rámci vyšetřování dopravních nehod: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. 97 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, policista, prevence, řidič, statistika, vyšetřování

Bakalářská práce poskytuje ucelený přehled postupu policisty při vyšetřování dopravních nehod. Analyzuje jednotlivé policejní činnosti, které se provádějí při vyšetřování dopravních nehod, jak na místě samotné události, tak následně při jejím objasňování. Shrnuje druhy stop na místě události, způsob jejich zajištění a využití, druhy a způsoby vyhotovení dokumentace dopravní nehody, popřípadě poukazuje na odlišnosti takového vyšetřování od vyšetřování jiných událostí. Teoretická část bakalářské práce je obohacena o kvantitativní ukazatele analyzující stav a dynamiku nehodovosti se zaměřením na teritoriální území Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje, Územního odboru Benešov, Dopravního inspektorátu Benešov s návrhem řešení možného snížení počtů dopravních nehod a jejich následků.

Formou dílčích a zevšeobecňujících závěrů zdůrazňuje významnost odborného a kvalifikačního potenciálu místně a věcně příslušného policejního orgánu, který musí mít dostatečné zkušenosti v oblasti silničního provozu, práva a kriminalistiky.

## ABSTRACT

OPLUŠTIL, S. *Police activities in the area of investigation of traffic accidents: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studie, o. p. s., 2012. 97 p. Supervisor: Mgr. et Bc. Josef Kříha

**Key words:** driver, investigation, policeman, prevention, statistics, traffic accident

The bachelor thesis provides a compact summary of procedures a policeman do during the investigation of traffic accidents. It analyses individual police activities, which are performed during the investigation of traffic accidents both on the exact place of the accident and afterwards during its clarification. It summarizes kinds of evidence on the place of the event, the way of securing and utilising them, the types and methods of completing the documentation of the traffic accidents and it points out the differences of such investigation from the investigation of different events.

The theoretical part of the bachelor thesis is enriched by quantitative indicators that analyse the state and dynamics of the accident rate with focus on territorial space Regional Police Directorate of the Central Region, Territorial Department Benešov, Traffic Inspectorate Benešov with proposal of solution how to possibly reduce the amount of car accidents and their consequences.

By the form of partial and generalising conclusions, the thesis highlights the importance of specialised and qualification potential of locally and materially relevant police authority, which must have sufficient experience in the sector of the road traffic, the law and the criminology.

# OBSAH

## ÚVOD

<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	10
<b>2 HISTORIE DOPRAVNÍ NEHODY A VYŠETŘOVÁNÍ</b> .....	12
<b>3 PRÁVNÍ ÚPRAVA VYŠETŘOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY POLICIÍ ČR</b> .....	15
<b>4 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ</b> .....	17
4.1 Dopravní nehoda.....	17
4.2 Osoby zúčastněné na dopravní nehodě.....	19
<b>5 TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ</b> .....	20
<b>6 PLÁNOVÁNÍ A ORGANIZACE VYŠETŘOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY</b> .....	22
6.1 Zvláštnosti předmětu vyšetřování v rámci trestního řízení.....	23
<b>7 ČINNOST POLICISTY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY</b> .....	24
7.1 Zvláštnosti počátečních úkonů ohledání místa dopravní nehody.....	24
7.2 Vyšetřovací úkony při vyšetřování dopravní nehody.....	27
7.2.1 Ohledání místa dopravní nehody.....	27
7.2.2 Ohledání dopravního prostředku.....	28
7.2.3 Ohledání těla.....	29
7.2.4 Vytěžení a výslech účastníků a svědků dopravní nehody.....	30
7.2.5 Zjištění možného ovlivnění řidičů návykovými látkami.....	32
7.3 Chyby na místě události a při ohledání místa činu.....	36
<b>8 STOPY</b> .....	38
8.1 Stopy materiální.....	38
8.1.1 Stopy pohybu vozidla a osob.....	38
8.1.2 Stopy na zúčastněných vozidlech.....	42
8.1.3 Stopy na pevných objektech.....	45
8.1.4 Stopy na těle oběti nebo zraněné osoby.....	45
8.2 Stopy paměťové.....	46
<b>9 DOKUMENTACE MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY</b> .....	47

9.1	Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu.....	47
9.2	Fotodokumentace dopravní nehody.....	48
9.3	Náčrtek dopravní nehody.....	50
9.4	Plánek dopravní nehody.....	53
<b>10</b>	<b>VYŠETŘOVACÍ SITUACE A VERZE.....</b>	<b>54</b>
10.1	Vyšetřovací situace.....	54
10.2	Vyšetřovací verze.....	55
<b>11</b>	<b>EXPERTÍZY A ODBORNÁ VYJÁDŘENÍ.....</b>	<b>56</b>
11.1	Expertízy.....	56
11.2	Odborná vyjádření.....	59
<b>12</b>	<b>VYŠETŘOVACÍ EXPERIMENT A KRIMINALISTICKÁ REKONSTRUKCE.....</b>	<b>60</b>
12.1	Vyšetřovací experiment.....	60
12.2	Kriminalistická rekonstrukce.....	61
<b>13</b>	<b>ANALÝZA NEHODOVOSTI NA TERITORIUM PŮSOBNOSTI DOPRAVNÍHO INSPEKTORÁTU BENEŠOV.....</b>	<b>62</b>
13.1	Charakteristika místní působnosti Dopravního inspektorátu Benešov.....	62
13.2	Rozbor nehodovosti na úseku působnosti Dopravního inspektorátu Benešov.....	64
<b>14</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI A JEJICH NÁSLEDKŮ NA TERITORIUM PŮSOBNOSTI DOPRAVNÍHO INSPEKTORÁTU BENEŠOV.....</b>	<b>70</b>
14.1	Technická zařízení bezpečnosti silničního provozu.....	71
14.2	Dohled Dopravního inspektorátu Benešov nad silničním provozem.....	81
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>85</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....</b>	<b>87</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>91</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>92</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ.....</b>	<b>92</b>
	<b>PŘÍLOHY.....</b>	<b>93</b>

# ÚVOD

Dopravní nehoda je fenoménem současnosti, kdy se stala součástí společenské reality.<sup>1</sup>

Dle aktuálního odhadu Světové zdravotnické společnosti zahynou na světě v důsledku dopravní nehody každou minutu dva lidé. Jenom v Evropě je to kolem 40 000 osob ročně. Je vlastně neodmyslitelné, aby se v dnešní době ve zpravodajských prostředcích neobjevila zpráva o závažné dopravní nehodě. S vynálezem automobilu totiž záhy vznikl problém dopravní nehody, který s přibývajícím počtem vozidel a hustotou silničního provozu narůstal. Úkolem vyšetřování dopravních nehod je vytvořit co možná nejrealnější představu o jejich příčinách a průběhu, určit a prokázat míru zavinění jednotlivých účastníků a posoudit, zda adekvátně reagovali na blížící se nebezpečí. S nárůstem množství a následků dopravních nehod vzrůstají i nároky na samotné vyšetřování. Vzdělání, odborná způsobilost, zkušenosti, organizace vyšetřování a samotné vybavení výjezdové služby Policie ČR k dopravním nehodám by mělo být zárukou řádného ohledání a zaprotokolování události, které je rozhodné pro stanovení její příčiny a zavinění.

Bakalářská práce se v širším smyslu zabývá vyšetřováním silničních dopravních nehod. K výběru práce mě vedl zájem o tuto odbornou problematiku, kdy vyšetřování dopravních nehod je mojí funkční náplní inspektora Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje Územního odboru Benešov, Dopravního inspektorátu Benešov (dále jen DI Benešov). Z praxe vím, že vyšetřování těchto událostí klade velký důraz na znalost problematiky. Při zpracování bakalářské práce je využito nových poznatků získaných při studiu Vysoké školy evropských a regionálních studií, o. p. s. České Budějovice, oboru studia Bezpečnostně právní činnosti ve veřejné správě, samostudiu literárních zdrojů a v poslední řadě poznatků získaných samotnou praxí vyšetřovatele.

V první části se bakalářská práce zmiňuje o historii dopravní nehody a jejím vyšetřování a o základních pojmech, které jsou nejčastěji spojovány s dopravní nehodou. Hlavním cílem práce je objasnění postupu vyšetřování dopravních nehody v užším smyslu tak, aby se práce stala vhodnou učební, metodickou a odbornou pomůckou pro policisty zabývajících se touto činností. Pozornost je proto zaměřena

---

<sup>1</sup>BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: objasňování a základní postupy*. Praha, 2008, s. 6.



na rozbor jednotlivých úseků postupu policisty a na způsoby a zvláštnosti vyšetřování. Řádně provedená dokumentace dopravní nehody je zpravidla nejdůležitějším důkazním prostředkem, proto analýza dokumentace tvoří významnou část práce. Ucelený obraz dokreslují kapitoly zabývající se typickými vyšetřovacími situacemi, expertízou, vyšetřovacím experimentem a kriminalistickou rekonstrukcí dopravní nehody. Důraz je položen na potřebnou hloubku jak ze strany teoretické, tak i praktické, kdy jsou sledovány nejenom obecné souvislosti, ale i detaily, z kterých se vyvozují jednotlivé závěry.

Shromažďování aktuálních podkladů pro centrální evidenci dopravních nehod je významnou policejní činností v rámci jejich vyšetřování. Závěr práce je proto věnován analýze nehodovosti na teritoriu působnosti DI Benešov s návrhem vybraných možných řešení snížení jejich počtů a samotných následků dopravních nehod.

# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je popis a rozbor problematiky vyšetřování dopravních nehod z pohledu kriminalistických činností, tj. jak kriminalistické techniky, tak kriminalistické taktiky, a to jak na místě dopravní nehody, tak při následné činnosti policie, přičemž je vycházeno z oprávnění policie, která jsou zakotvena v zákonech a rozpracována v závazných pokynech. Postup a činnost policejního orgánu při vyšetřování dopravních nehod detailně popsat tak, aby vytvořil ucelený obraz s logikou postupu. Tento rozbor problematiky obohatit o praktické zkušenosti vyšetřovatele dopravních nehod, poukázat na odlišnosti vyšetřování od jiných událostí a zdůraznit možné chyby při provádění těchto činností. Získané znalosti jednotlivých činností by poté měly usnadnit vyšetřujícímu policistovi se na místě dopravní nehody adekvátně a rychle rozhodnout, objektivně zjistit, zajistit, zaprotokolovat a vyhodnotit zjištěné skutečnosti tak, aby byly nezpochybnitelné při stanovení příčiny a zavinění dopravní nehody.

Dalším cílem práce je na základě analýzy nehodovosti, vlastních poznatků a zkušeností navrhnout způsob řešení snížení nehodovosti na teritoriu působnosti Dopravního inspektorátu Benešov a následků samotných dopravních nehod.

Jako formy zpracování bakalářské práce jsou zvoleny metody analýzy, syntézy, abstrakce, dedukce a sběru informací.

- **Analýza** – rozklad, rozbor, postup od abstraktního ke konkrétnímu. Všeobecná metoda zkoumání jednotlivých složek a vlastností určitého předmětu, faktické rozkládání jednoho na mnohé.<sup>2</sup>
- **Syntéza** – nebo také synthesisa, sjednocení, spojení, systémový okruh.<sup>3</sup>
- **„Abstrakce** – myšlenkový proces odlučující odlišnosti a zvláštnosti a zjišťující obecné, podstatné vlastnosti a vztahy.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup>Informace ABZ.cz- slovník cizích slov [online]. 2011 [cit. 16. října 2011]. Dostupný z WWW: <[http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ\\_hledani=prefix&cizi\\_slovo=anal%FDza](http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ_hledani=prefix&cizi_slovo=anal%FDza)>.

<sup>3</sup>Informace ABZ.cz- slovník cizích slov [online]. 2011 [cit. 16. října 2011]. Dostupný z WWW: <<http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/synteza-synthesisa>>.

<sup>4</sup>Informace ABZ.cz- slovník cizích slov [online]. 2011 cit. 16. října 2011]. Dostupný z WWW: <[http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ\\_hledani=prefix&cizi\\_slovo=abstrakce](http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ_hledani=prefix&cizi_slovo=abstrakce)>.

- **Dedukce** – postup od obecného k jednotlivému konkrétnímu, metoda zkoumání, kdy se z přijatých výroků dospívá k novým závěrům.<sup>5</sup>
- **Sběr informací** – sběr jednotlivých údajů, dat, zpráv, postupů, statistických čísel.

---

<sup>5</sup>*Informace ABZ.cz–slovník cizích slov* [online]. 2011 [cit. 16. října 2011]. Dostupný z WWW: <[http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ\\_hledani=prefix&cizi\\_slovo=dedukce](http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ_hledani=prefix&cizi_slovo=dedukce)>.

## 2 HISTORIE DOPRAVNÍ NEHODY A VYŠETŘOVÁNÍ

S nástupem motorismu a stále se zvyšujícím nárůstem silničního provozu si situace v minulosti vyžadovala úpravu jeho způsobu.

Na našem území je uváděno jako první pravidlo, které upravovalo podmínky silničního provozu, pravidlo upravující chůzi a jízdu vozidel po Karlově mostě v Praze z roku 1759. Prvním uceleným legislativním dokumentem se stala vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, o připuštění silničních parovozů k jízdě po silnicích, způsobu provozu a o předepsaných opatřeních.<sup>6</sup>

Ruku v ruce s rozvojem motorismu záhy vznikl problém dopravní nehody. Již v roce 1769 byla zaznamenána první nehoda dopravního prostředku. Jednalo se o parní traktor, který v Paříži při předvádění veřejnosti narazil do zdi. Příčiny prvních silničních dopravních nehod byly zpravidla v souvislosti s novou nevyzkoušenou konstrukcí vozidel či jejich výrobou nebo v nezkušenosti obsluhy samotných vozidel. První nehoda parního automobilu se smrtelným následkem byla zaznamenána v roce 1834 v Londýně. Tehdy si tato dopravní nehoda vyžádala smrt pěti osob.<sup>7</sup>

V roce 1918 se vznikem samostatného Československa došlo na našem území v souvislosti s rozvojem průmyslu k velkému rozmachu motorismu. Velký nárůst silničního provozu a nutný dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu si vyžádal ve dvacátých letech minulého století vytvoření dopravní policie, tedy specializovaného útvaru policie, který se věnoval problematice silničního provozu. V rámci dopravní policie záhy vznikly Četnické silniční kontrolní stanice. Již v této době si odpovědní činitelé uvědomovali, že dopravní nehoda je závažný problém ohrožující společnost, kdy je nutno se tomuto problému zvláště věnovat. Vyšetřování se většinou věnovaly pátrací stanice četnictva. Jako vyšetřující orgán byl vybrán četník, který měl odborné znalosti o provozu dopravních prostředků. Příslušníci těchto stanic byli odborně vyškoleni v oboru dopravy.

V roce 1929 vydalo Ústřední četnické pátrací oddělení v Praze směrnici číslo 6720/29 Vyšetřování nehod způsobených motorovými vozidly, která upravovala

---

<sup>6</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha, 2004, s. 112-113.

<sup>7</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha, 2004, s. 110-111.

a sjednocovala postup četnictva při vyšetřování dopravních nehod. Četnictvo si uvědomovalo složitost vyšetřování, kdy ve směrnici věnovalo značnou pozornost všem aspektům, postupům vyšetřování a zadokumentování dopravní nehody.<sup>8</sup>

Pokud porovnáme dnešní pokyny pro vyšetřování dopravních nehod s pokyny, které jsou více jak 80 let staré, tak zjistíme, že řada metod a způsobů se používá dodnes.

„Postup byl v minulosti stanoven následovně:

- zabezpečení a uzavření místa dopravní nehody,
- v případě značně frekventovaného místa odklání dopravy jiným směrem,
- zajištění stop,
- zhotovení náčrtku v měřítku a fotografii,
- do náčrtku zakreslit stanoviště svědků nehody,
- zjištění technického stavu vozidla,
- zjišťování způsobilosti řidiče k řízení vozidla,
- zjišťování případného vlivu počasí na vznik nehody,
- kontrola stavu silniční komunikace v místě nehody,
- výpovědi svědků,
- pátrání po řidiči vozidla ve směru útěku, pokud ujel z místa nehody.“<sup>9</sup>

Zřízení Dopravních inspektorátů Sboru národní bezpečnosti je datován k roku 1953 a to na základě vládního nařízení č. 54/1953 Sb., majícího sílu zákona.<sup>10</sup>

Jedná se o specializované útvary policie, které se věnují výhradně zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, dodržováním pravidel silničního provozu, šetřením dopravních nehod a na rozdíl od dnešních Dopravních inspektorátů Policie ČR navíc evidenci vozidel a řidičů, správnímu řízení v oblasti dopravy, schvalování technické způsobilosti vozidel a zkouškám uchazečů o řidičské oprávnění.

Úzká specializace v oblasti dopravy si v roce 1964 vyžádala vznik Střední odborné školy Ministerstva vnitra v Jihlavě, která se zaměřovala na přípravu specialistů pro výkon dopravní služby, tedy i vyšetřovatelů dopravních nehod.<sup>11</sup>

V minulosti u policisty, který nastoupil do služebního poměru v odbornosti

---

<sup>8</sup>Z *historie dopravních nehod* [online]. 2009 [cit. 15. října 2011]. Dostupný 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>9</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (ob. část)*. 1. vyd. Praha, 2004, s. 124.

<sup>10</sup>MACHUTOVÁ, M., et. al. *Historie dopravní policie*. 1. vyd. Praha, 2009, s. 58.

<sup>11</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha, 2004, s. 130–139.

služby dopravní policie, již byl základní odborný výcvik zaměřen na dopravní službu. I přes kladné zkušenosti se specializovaným vzděláním se v nedávné minulosti v rámci náborové kampaně toto vzdělání přestalo vykonávat, kdy bylo zavedeno univerzální základní vzdělání pro všechny nastupující policisty. S přihlédnutím k rozdílným úkolům jednotlivých složek policie lze s určitostí říci, že zevšeobecnění základní odborné přípravy, která bývá zpravidla ve vzdělání policistů stěžejní, se jedná o krok zpět. V současné době v rámci úsporných opatření se dokonce uvažuje o úplném zrušení této specializované školy dopravní policie.

Závěrem lze konstatovat, že jednotlivé pokyny četníků z let minulých jsou stále i v dnešní době aktuální. Řidič je totiž i v současné době odpovědný za technický stav vozidla, které řídí, odpovídá za svůj duševní a tělesný stav, musí řádně ovládat dopravní předpisy a tyto předpisy dodržovat.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup>MACHUTOVÁ, M., et. al. *Historie dopravní policie*. 1. vyd. Praha, 2009, s. 27.

### 3 PRÁVNÍ ÚPRAVA VYŠETŘOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY POLICIÍ ČR

Oprávnění policie k vyšetřování dopravních nehod jsou dána zákony České republiky.

V zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky je uvedeno:

„Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropských společenství nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu (dále jen „mezinárodní smlouva“).“<sup>13</sup>

„Policista je dále oprávněn provádět ohledání místa přestupku, ohledání věci mající vztah ke spáchanému přestupku a v souvislosti s tím zjišťovat a zajišťovat stopy.“<sup>14</sup>

Dále oprávnění policie k vyšetřování vychází z ustanovení zákona č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (trestní řád), kde je uvedeno: „Účelem trestního řádu je upravit postup orgánů činných v trestním řízení tak, aby trestné činy byly náležitě zjištěny a jejich pachatelé podle zákona spravedlivě potrestáni.“<sup>15</sup>

„Orgány činné v trestním řízení postupují v souladu se svými právy a povinnostmi uvedenými v tomto zákoně a za součinnosti stran tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro jejich rozhodnutí.“<sup>16</sup>

Další ustanovení tohoto zákona upravují konkrétní postup orgánů činných v trestním řízení, tedy i policie v jednotlivých úsecích trestního řízení.

Také zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích opravňuje policii k vyšetřování dopravních nehod. Zde je uvedeno: „Policie vykonává dohled

---

<sup>13</sup>FILÁK, A., et. al. *Zákon o Policii České republiky s komentářem*. 1. vyd. Praha, 2009, s. 8-10.

<sup>14</sup>FILÁK, A., et. al. *Zákon o Policii České republiky s komentářem*. 1. vyd. Praha, 2009, s. 158-160.

<sup>15</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PŮRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 1-6.

<sup>16</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PŮRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 18-26.

na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím, že objasňuje dopravní nehody a vede evidenci dopravních nehod.“<sup>17</sup>

Touto činností se v rámci Policie ČR zabývá služba dopravní policie. Jedná se o speciální službu s právním, kontrolním, preventivním a dohlížecím charakterem své činnosti. K těmto činnostem lze i přiřadit charakter regulační a represivní.<sup>18</sup>

Na základě věcné a místní příslušnosti pracovišti dopravních nehod jsou:<sup>19</sup>

- skupiny dopravních nehod dopravních inspektorátů Policie ČR jednotlivých územních odborů,
- oddělení dopravních nehod odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy a
- dálniční oddělení Policie ČR jednotlivých krajských ředitelství.

Při vyšetřování dopravních nehod se policisté mimo zákonných norem řídí vnitřními předpisy Policie ČR, kterými jsou Závazné pokyny policejního prezidenta (dále jen ZPPP) a další závaznými pokyny (dále jen ZP) a to zejména pokynem č. 4 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod. Tento pokyn byl vydán v souladu s ustanovením článku 73 ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Při vyšetřování trestných činů postupují policisté v souladu se ZPPP č. 30/2009 ze dne 21. dubna 2009 o plnění úkolů v trestním řízení ve znění ZPPP č. 150/2009 ze dne 5. listopadu 2009.

Při ohledání místa činu postupují policisté v souladu se ZPPP č. 100/2001 ze dne 7. prosince 2001, ke kriminalisticko-technické činnosti Policie České republiky.

---

<sup>17</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 182.

<sup>18</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (ob. část)*. 1. vyd. Praha, 2004, s. 52.

<sup>19</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvl. část)*. 1. vyd. Praha, 2006, s. 311.



## 4 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Vymezení základních pojmů je důležité pro uvědomění, jaké znaky má dopravní nehoda splňovat a jak jsou definováni její jednotliví účastníci. Z těchto základních pojmů je zřejmé, za jakých okolností se jedná o dopravní nehodu či nikoliv.

### 4.1 Dopravní nehoda

“Dopravní nehoda je událost v silničním 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>20</sup>

Dopravní nehodou je tedy zpravidla nezamýšlená, nepředvídaná avšak předvídatelná událost v silničním provozu na pozemních komunikacích, způsobena dopravními prostředky, která má škodlivý následek na životě a zdraví osob nebo na majetku.<sup>21</sup>

V průběhu dopravní nehody rozeznáváme nehodové jednání a nehodovou událost. Nehodovým jednáním je samotné jednání účastníka silničního provozu. Nehodovou událostí v provozu je konkrétní projev dopravní nehody, tedy havárie nebo srážky. O havárii se jedná, pokud na dopravní nehodě má účast jediné vozidlo, například převrácení vozidla. Srážka znamená střet dvou a více účastníků silničního provozu za účasti alespoň jednoho vozidla, například střet cyklisty s chodcem. Dopravní nehody, které nelze zařadit pod havárii nebo srážku lze označit jako jiné nehody. K těmto nehodám patří například vytlačení jednoho jedoucího vozidla z komunikace druhým bez jejich přímého vzájemného kontaktu, vypadnutí spolucestujícího z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidle způsobené náhlou změnou rychlosti či směru jízdy, otevření špatně zajištěné kapoty motoru při jízdě atd.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 64.

<sup>21</sup>PORADA, V., et. al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 104.

<sup>22</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 242.

Základními znaky obecné definice dopravní nehody jsou:<sup>23</sup>

- a) nepředvídatelnost, tj. moment překvapení,
- b) výskyt události v určitém prostředí, kterým je silniční provoz. Jedná se o prostředí, kde v plném rozsahu platí pravidla silničního provozu upravena zákonem.
- c) způsobení škody na životě nebo zdraví osoby anebo na majetku. Pokud hovoříme o zranění, tak se myslí jakékoliv zranění, které účastníci utrpěli v souvislosti s nehodovým dějem. Jako dopravní nehoda je označována též událost, při níž dojde ke zranění sebe sama nebo ke škodě na vlastním majetku. Zranění zvířat je posuzováno jako škoda na majetku.
- d) přímá souvislost vzniklé události s provozem vozidla, tedy samotnou jízdou, nikoliv při stání. Nerozhoduje, zda při jízdě bylo vozidlo řízeno či se rozjelo samovolně bez řidiče. O dopravní nehodu se tedy nejedná, pokud došlo k události například v souvislosti s pádem předmětu na stojící vozidlo, požár vozidla, při manipulaci s přepravovaným nákladem či zranění osoby při nastupování a vystupování ze stojícího vozidla.

Tak jak již bylo výše uvedeno, k události musí dojít v určitém prostředí, tj. na pozemní komunikaci. Pozemní komunikací se rozumí dopravní cesta, která je určena jednak k provozu motorových a nemotorových vozidel, ale i k chůzi chodců. Pozemní komunikace se rozdělují na:<sup>24</sup>

- a) dálnice
- b) silnice
- c) místní komunikace
- d) účelové komunikace

Dopravní nehodou tedy není událost, ke které došlo mimo tyto uvedené komunikace, jako například na louce, poli, v lese nebo v průmyslových objektech. V těchto případech se většinou jedná o porušení vyhlášky zabývající např. bezpečností práce. Dopravní policie v těchto případech není věcně příslušná tyto události šetřit.

Pouze naplněním všech výše uvedených znaků definice dopravní nehody znamená, že se jedná o silniční dopravní nehodu.

---

<sup>23</sup> KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvl. část)*. 1. vyd. Praha, 2006, s. 300.

<sup>24</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. 2. vyd. Praha, 2008, s. 13.

## 4.2 Osoby zúčastněné na dopravní nehodě

Účastníkem dopravní nehody je každá osoba, která je aktérem provozu na pozemních komunikacích a zároveň se nějakým způsobem přímo události účastnila. Může jim být osoba na vzniku dopravní nehody podezřelá, poškozená nebo i v širším slova smyslu samotný svědek události, který byl například spolujezdcem.

- **Řidič** je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem se rozumí jezdec na zvířeti. Je nutné zdůraznit, že řidičem je i cyklista nebo například vozka potahového vozidla.<sup>25</sup>
- **Podezřelá osoba** je osoba, u které je dostatečně odůvodněn závěr, že se dopustila protiprávního jednání, které je výslovně označeno v zákoně.
- **Poškozenou osobou** může být jednak osoba fyzická, které v souvislosti s dopravní nehodou vznikne škoda, zranění či smrt, ale i osoba právnická, které v souvislosti s událostí vznikne hmotná škoda na majetku.
- **Svědkiem** je osoba, která může podat informace o samotné události či další potřebná vysvětlení, která vedou k objasnění věci. Jedná se o informace, které osobně viděla či slyšela.
- **Majitel** je osobou, která vlastní určitou věc na základě právního vztahu. V případě provozu na pozemních komunikacích se jedná například o majitele vozidla, komunikace, dopravního zařízení, objektu či budovy. Jedná se o osobu fyzickou, právnickou nebo stát.
- **“Provozovatel** je vlastník vozidla nebo jiná fyzická či právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.“<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (ob. část)*. 1. vyd. Praha, 2004, s. 8.

<sup>26</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 6.

## 5 TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Viníkem dopravní nehody nemusí být pouze řidič, ale i další účastníci provozu na pozemních komunikacích. Viníkem dopravní nehody se může stát například chodec, spolujedoucí v automobilu nebo osoba, která znečistila povrch pozemní komunikace. Ten, kdo zaviní dopravní nehodu, se tím může dopustit přestupku nebo trestného činu. V naprosté většině se jedná o přestupek, kdy došlo k méně závažnému porušení právní normy.<sup>27</sup>

Přestupky jsou převážně uvedeny v § 125c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

„Ze stupně motorizace, intenzity využívání motorových vozidel, hustoty provozu a dalších faktorů vyplývá, že existuje podstatně větší riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v (silniční) dopravě, než riziko, že se dopustí jiné trestné činnosti.“<sup>28</sup>

Trestné činy v silniční dopravě už tradičně vykazují vysoký podíl na celkovém objemu kriminality. Dopravní nehoda není v trestním zákoníku specifikována jako samostatná skutková podstata trestného činu, tj. dopravní nehoda jako samostatný trestný čin neexistuje. Trestný čin v případě dopravní nehody je protiprávní čin zpravidla v souvislosti s porušením pravidel provozu na pozemních komunikacích, který trestní zákoník označuje za trestný čin.<sup>29</sup>

Způsob páčání dopravní nehody je neúmyslné jednání fyzické osoby. Vzácně se však vyskytují případy, kdy se jedná o úmyslné činy, které se projevují jako dopravní nehoda. Cílem úmyslného jednání je však zpravidla zakrýt závažnější trestný čin, jako vraždu, pojišťovací podvod nebo se jedná o sebevraždu.

Zákon č. 40/2010 Sb., trestní zákoník neobsahuje soustředěnou a specifickou úpravu trestných činů v silniční dopravě. Ustanovení týkající se silniční dopravy a dopravních nehod se nacházejí ve více hlavách zvláštní části trestního zákoníku.

---

<sup>27</sup>KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha, 1998, s. 65.

<sup>28</sup>KUCHTA, J., VÁLKOVÁ, H., et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 452–453.

<sup>29</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvl. část)*. 1. vyd. Praha, 2006, s. 299.

Trestné činy jsou většinou kvalifikovány jako poruchové trestné činy nebo trestné činy ohrožovací.<sup>30</sup>

V souvislosti s dopravní nehodou můžeme zařadit mezi trestné činy poruchové:

- usmrcení z nedbalosti,
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti,
- ublížení na zdraví z nedbalosti.

Mezi trestné činy ohrožovací můžeme zařadit:

- neposkytnutí pomoci,
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku,
- obecné ohrožení z nedbalosti,
- poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.

Dále je pak na místě uvést i trestné činy, které nejsou přímo způsobeny dopravní nehodou, ale ve vztahu k dopravní nehodě jsou buď zjištěny, nebo jsou porušením důležité povinnosti a v každém případě jsou spojeny se silniční dopravou, a zde se jedná o.<sup>31</sup>

- ohrožení pod vlivem návykové látky,
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání,
- neoprávněné užití cizí věci,
- pojistný podvod,
- padělání nebo pozměňování veřejné listiny.

Závěrem lze konstatovat, že se jedná převážně o trestné činy spáchané z nedbalosti, a tudíž se jich dopustí osoby mnohdy bezúhonné, které trestnou činnost neopakují. Poměr recidivy je zde poměrně malý. Trestní zákoník kvalifikuje většinu těchto trestných činů jako přečiny, kdy jako trestní sankce dominuje jednoznačně podmíněný trest odnětí svobody. V posledních letech se jako forma trestu často užívají obecně prospěšné práce.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> NOVOTNÝ, F., et. al. *Trestní zákoník 2010*. 1. vyd. Praha, 2010.

<sup>31</sup> NOVOTNÝ, F., et. al. *Trestní zákoník 2010*. 1. vyd. Praha, 2010.

<sup>32</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*, Brno, 2008, s. 11.

## 6 PLÁNOVÁNÍ A ORGANIZACE VYŠETŘOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Předmětem plánování vyšetřování dopravní nehody je vytváření myšlenkového modelu metod, způsobu a prostředků dokazování. Jedná se o myšlenkový model budoucí činnosti vyšetřujícího policisty, který zajišťuje perspektivnost a efektivnost práce pro dosažení průběžných a konečných cílů vyšetřování. Mezi hlavní zásady při plánování vyšetřování patří efektivnost, individuálnost a dynamičnost plánování. Důležitým úkonem při plánování je organizace vyšetřování, která spočívá v zajištění optimálních podmínek a prostředků.<sup>33</sup>

V případě dopravní nehody má plánování a organizace zvláštní význam zejména v počáteční etapě vyšetřování. Východiskem jsou poznatky, zkušenosti a dovednosti samotného vyšetřujícího policisty. Důležitým požadavkem je účelná koordinace dokonale nacvičených a osvojených činností, kdy vyšetřující policista musí na místě zabezpečit součinnost mezi výjezdovou službou policie a dalšími složkami. V této fázi se jedná o týmovou práci, kterou vyšetřující policista koordinuje. U policisty musí převládat organizační prvek činnosti, dovednost rychle analyzovat situaci, rozhodovat se v podmínkách rizika a předvídat možné následky svých rozhodnutí a činností. Důležitou dovedností se stává i účelná improvizace. Pro plánování a organizaci vyšetřování dopravních nehod je v počáteční etapě charakteristický časový deficit. Je žádoucí, aby výjezd vyšetřujících policistů na místo události byl co možná v nejkratším čase. Před příjezdem vyšetřujících policistů lze využít další hlídky policie, které se nachází v blízkosti události. Tyto hlídky mohou provést na místě některé prvotní úkony, jako je například uzávěra místa události, ztotožnění účastníků či svědků, popřípadě provedení odborného měření na zjištění ovlivnění návykovými látkami. Dále hlídka provádí ve spolupráci s dalšími subjekty řadu bezpečnostních opatření. Koordinaci činnosti může vyšetřující policista usměrňovat pomocí radiové sítě.

---

<sup>33</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 114.

## 6.1 Zvláštnosti předmětu vyšetřování v rámci trestního řízení

Samotný předmět vyšetřování je rozsáhlejší než předmět dokazování. Předmět vyšetřování totiž zahrnuje i chování a jednání jednotlivých účastníků, které bezprostředně nesouvisí se samotnou příčinou dopravní nehody, ale jedná se o situace, které mohli vést ke vzniku kolizní situace.<sup>34</sup>

**Zjištění subjektu** trestného činu u dopravních nehod nebývá většinou příliš komplikované. Pachatel je znám, ve většině případů se nachází na místě. Jedná se o optimální stav. Zjištění pachatele, který z místa dopravní nehody ujel nebo utekl, se řeší hlavně za pomoci pátracích prostředků.

**Objektem** trestného činu je bezpečnost silničního provozu, ochrana života, zdraví a majetku, případně ochrana dodržování rozhodnutí orgánů státní moci či ochrana životního prostředí. Určení objektu v praxi zpravidla nečiní žádné potíže.

Naproti tomu velice nesnadné u dopravních nehod bývá prokázání znaků **objektivní a subjektivní stránky** trestného činu. Ze znaků objektivní stránky je nejnáze zjistitelný následek a způsobená škoda. Daleko těžší bývá odhalit jednání pachatele. Častou příčinou bývá opomenutí, jehož prokázání je obecně těžší než u aktivního jednání. Velké potíže také působí prokázání příčinné souvislosti mezi jednáním a následkem. Je mnoho případů, kdy se na vzniku nehody souběžně podílí celá řada příčin (např. nepřiměřená rychlost jízdy a zároveň špatný technický stav vozidla a ovlivnění řidiče psychotropní látkou).

Podobně i dokazování subjektivní stránky trestných činů spáchaných dopravními nehodami je značně obtížné. Může jít o zavinění z nedbalosti vědomé i nevědomé, ale může dojít k dopravní nehodě i nezaviněným jednáním. Velmi obtížné je prokazování zavinění při dopravních nehodách, kdy nehodu zavinilo více účastníků.<sup>35</sup>

Závěrem lze konstatovat, že funkce a účel plánování a organizace vyšetřování značně přispívá k dodržování všech zásad trestního řízení a zejména pak zásady objektivní pravdy. Plánování zabezpečuje spojení různých vyšetřovacích úkonů v jednotný vnitřně logicky spjatý proces.

---

<sup>34</sup>CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 278.

<sup>35</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 243.

## 7 ČINNOST POLICISTY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

### 7.1 Zvláštnosti počátečních úkonů ohledání místa dopravní nehody

Před provedením vyšetřovacích úkonů na místě dopravní nehody předchází těmto úkonům dle konkrétní situace neodkladné bezpečnostní úkony a opatření. Tyto úkony a opatření jsou charakterizovány tím, že z logických či objektivních důvodů ve své posloupnosti předcházejí ostatním úkonům a opatřením. Vytýčení těchto úkonů nastává bezprostředně po příjezdu na místo a po vyhodnocení události. Dopravní nehody i přes to, že jsou z vnějšího pohledu podobné, jsou zpravidla ve vnějším světě jedinečné a neopakovatelné. Z tohoto důvodu počáteční činnosti nabývají charakteru neodkladnosti k dalšímu průběhu vyšetřování a objasňování. Cílem je zejména co možná nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, samotné hrozící nebezpečí a fixovat stav na místě dopravní nehody.<sup>36</sup>

Rozsah těchto bezpečnostních činností a pořadí jejich provádění není taxativně dán. Dle konkrétní situace, která je ovlivněna řadou okolností, bezpečnostní úkony a opatření jsou prováděny policistou zpravidla v následujícím pořadí:<sup>37</sup>

**1. Poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření osobám, které utrpěly při dopravní nehodě zranění.** Poskytnutí první pomoci je často spojené s vyproštěním osob z havarovaného vozidla za pomoci speciální techniky Hasičského záchranného sboru. Samotné poskytnutí první pomoci je zpravidla prováděno odborným zdravotnickým personálem záchranné služby. Před převozem osob do zdravotnického zařízení je nutné tyto osoby ztotožnit a popřípadě provést odborné měření na zjištění ovlivnění návykovými látkami.

**2. Zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě.** Odstranění a odvrácení hrozícího nebezpečí může mít celou řadu podob. V této fázi policista na místě spolupracuje s Hasičským záchranným sborem a dle potřeby i s dalšími složkami, kdy je nutné odvrátit hrozící nebezpečí. Mezi tato nebezpečí patří například únik plynu, škodlivých a toxických látek, poškozená elektrická rozvodná

---

<sup>36</sup>CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 274.

<sup>37</sup>PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 142-148.



skříň či elektrické vedení, narušená statika budov a podobně. Tyto úkony vedou k maximálnímu snížení rizika dalšího následného navýšení škody, zranění či dokonce usmrcení osob. Jsou zpravidla spojeny s vykázáním ohrožených osob na bezpečné místo.

**3. Podání prvotní a poté průběžné informace operačnímu středisku územního odboru policie o situaci na místě dopravní nehody.** Informace se podávají zpravidla pomocí radiové sítě, obsahují informaci o rozsahu dopravní nehody, o počtu zúčastněných vozidel, počtu zraněných a usmrcených osob, o průjezdnosti komunikace, o provedených opatřeních a o přítomnosti dalších záchranných složek na místě události. Informace o průjezdnosti komunikace je dále poskytována operačním střediskem médiím, která využívají tyto informace v relacích určených pro řidiče.

**4. Označení místa dopravní nehody.** Označení místa je prováděno za účelem bezpečnosti silničního provozu a zabránění kolizní situace. Místo události se označí výstražným trojúhelníkem a v případě potřeby dopravním zařízením „Z1“ dopravní kužel z výjezdového vozidla policie. Označení místa musí odpovídat rozsahu dopravní nehody, hustotě silničního provozu, povětrnostním a rozhledovým podmínkám, možnému riziku a dalším skutečnostem, které ovlivňují bezpečnost na místě události. V případě potřeby se místo uzavře. Uzavření se provádí za pomoci vymezovací pásu s označením Policie ČR<sup>38</sup>, služebními vozidly, přenosným dopravním značením či hlídkou policie.

**5. V případě ujetí či útěku řidiče z místa dopravní nehody zajištění součinnosti s dalšími složkami Policie ČR.** Tato součinnost se provádí prostřednictvím radiové sítě přes operační středisko příslušného územního odboru policie, kdy operační důstojník koordinuje činnost jednotlivých hlídek. V případě útěku účastníka z místa dopravní nehody je povolán na místo kriminalistický technik OKT a psůvod se služebním psem.

**6. Zjištění totožnosti svědků a účastníků dopravní nehody.** U osob, které utrpěly zranění, navíc zjistit zdravotní pojišťovnu, u které je osoba pojištěna.

**7. Obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.** V případě zrušení uzavření místa umožnit průjezdnost komunikace a o této skutečnosti neprodleně informovat příslušné operační středisko územního odboru policie.

---

<sup>38</sup> FILÁK, A., et. al. *Zákon o Policii České republiky s komentářem*. 1. vyd. Praha, 2009, s. 104.

**8. Po předchozí výzvě provedení u řidičů, kteří měli účast na dopravní nehodě odborné měření na zjištění ovlivnění alkoholem nebo návykovými látkami, popřípadě odborné lékařské vyšetření.**

**9. Provedení dalších specifických úkonů s ohledem na charakter dopravní nehody.**

Například v případě události, na které měl účast příslušník Armády České republiky, vyrozumět příslušné velitelství vojenské policie.

**10. Provedení lustrace zúčastněných vozidel, jednotlivých účastníků a jejich dokladů.** Lustraci provede policista zpravidla přímo z vozidla pomocí radiostanice Matra v informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod v prostředí Lotus Notes, popřípadě prostřednictvím rádiové sítě s operačním střediskem příslušného územního odboru policie. Lustrace se provádí v informačních systémech určených pro účely evidence a pátrání po vozidlech a osobách. K těmto informačním systémům patří PATRMV, PATROS, CRO, CRR, CRV, SIS OS a SIS MV.

**11. Zajištění vozidla a věcí.** V případě, kdy řidič či majitel vozidla nemůže vozidlo či věci z vozidla zabezpečit, policista tyto věci za účasti další nezávislé osoby zabezpečí nebo zajistí a sepiše jejich seznam. K sepsání seznamu se užije zpravidla formulář Notes Lotus, který je společně s formulářem o vydání vozidla a věcí součástí spisové dokumentace.

**12. Přivolání vyšetřovatele služby kriminální policie a vyšetřování.** V případě, zjištění, že jde o podezření z trestného činu příslušného do vyšetřování, ihned vyrozumí vyšetřovatele (policistu pověřeného tímto vyšetřováním). Do doby, než se na místo dostaví vyšetřující policista, zajišťuje provádění dalších prvotních, neopakovatelných a neodkladných úkonů, u kterých hrozí časová prodleva. Po příjezdu vyšetřovatele na místo vyrozumí tohoto policistu o provedených úkonech a opatřeních. Po předání šetření dopravní nehody se řídí jeho pokyny.

V průběhu celé fáze provádění neodkladných a počátečních úkonů a opatření je nutné v rámci možností provádět zajišťování stop před poškozením. Zpravidla jde o změny trvalé a nezvratné, které mohou podstatně změnit stav na místě události a tím negativně ovlivnit samotnou objektivnost vyšetřování dopravní nehody. S přihlédnutím k okolnostem a nasazení prostředků je vhodné určit policistu, který se výhradně věnuje těmto úkonům a to zpravidla za pomoci videozáznamu či fotograficky.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup>CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 284.

## 7.2 Vyšetřovací úkony při vyšetřování dopravní nehody

### 7.2.1 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody spočívá v bezprostředním pozorování, zkoumání a dokumentování místa, osob, dopravních prostředků a jejich částí. Účelem je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů, zjištění mechanismu průběhu nehodového děje, vymezení míry zavinění, získání informací pro tvorbu vyšetřovacích verzí a získání informací pro organizaci šetření. Ohledání každé události představuje individuální proces, který se liší na základě odborných znalostí osoby, která provádí ohledání, na povětrnostních podmínkách, neodkladnosti jednotlivých úkonů, původní či změněné situaci, rozsahu a závažnosti dopravní nehody a na dalších okolnostech. Ohledání musí být systematické a podrobné. Jednotlivé úkony, stopy, zjištěné skutečnosti, poškození vozidel a předmětů se detailně zaznamenává v dokumentaci.<sup>40</sup>

Základní dokumentací ohledání místa je protokol, fotodokumentace a náčrtek. Aby nedošlo k znehodnocení stop, musí se místo z důvodu řádného ohledání zajistit co možná v nejkratším čase od vzniku události.

Hranice místa ohledání je třeba v dostatečné míře vymezit tak, aby byly zahrnuty veškeré důležité objekty. Rozsah zajištění závisí na rozsahu a charakteru dopravní nehody.<sup>41</sup>

V první fázi ohledání se stanoví výchozí bod měření, popřípadě pomocný bod měření. Jedná se o objekty, které jsou relativně stálé a neměnné, jako například částí staveb, označnick kilometrů, sloupy vedení atd.<sup>42</sup>

Ohledání je převážně prováděno od místa, které je těžištěm události. Tímto místem je zpravidla místo střetu dopravního prostředku s jiným objektem. Pokud jsou vozidla odstavena, zvolí se způsob ohledání od hranic místa události k jejímu středu, tedy k místu střetu. Původní údajná poloha předmětů, vozidel a těl se taktéž zadokumentuje s údaji o osobě, která tuto skutečnost uvedla. V případě, kdy se na místě nachází usmrcená osoba, je vhodné začít ohledání od těla oběti. Po provedení ohledání a zadokumentování místa, policista pokračuje v detailním ohledání, zkoumání,

---

<sup>40</sup>CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 37-38.

<sup>41</sup>NĚMEC, B. *Učebnice kriminalistiky*. 1. vyd. Praha, 1966, s. 65-66.

<sup>42</sup>CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 38.

zajišťování a dokumentování jednotlivých předmětů a stop. Předměty a stopy se označují číslly, která jsou shodná ve všech dokumentacích dopravní nehody. V případě potřeby ve spolupráci s kriminalistickým technikem se stopy a předměty zajistí pro expertní zkoumání. Souběžně s ohledáním místa se zjišťují taktéž informace o dopravní situaci, výhledových a rozhledových podmínkách, hustotě a zvláštěnostech provozu, povětrnostních podmínkách, dopravním značení, přehlednosti úseku, stavu komunikace apod. Ohledání místa dopravní nehody často probíhá v časové tísní, za silného silničního provozu, nepříznivých klimatických podmínek a zhoršené viditelnosti.

Místo dopravní nehody je rozhodujícím nositelem informací a proto jeho řádné ohledání je jedním z nejdůležitějších úkonů vyšetřujícího policisty.

### **7.2.2 Ohledání dopravního prostředku**

Ohledání vozidla stejně jako ohledání místa dopravní nehody musí být systematické a podrobné. Policista nejdříve přistoupí k vnějšímu ohledání vozidla a poté k ohledání samotného vnitřku. Cílem ohledání je zjištění a zajištění stop, poškození, technického stavu, věcí a nákladu z vozidla.<sup>43</sup>

Prvotní úkon při ohledání je vždy ztotožnění tohoto vozidla. Jedná se o fyzickou kontrolu druhu a typu vozidla, registrační značky, VIN a dalších identifikačních markantů s dokumentací a evidencí vozidla.

„VIN - vehicle identification number je jediné mezinárodně normované identifikační číslo v automobilové praxi.“<sup>44</sup>

Dále se překontroluje platnost technické prohlídky a měření emisních limitů motoru vozidla.

Dopravní situace a časová tíseň na místě události policistům zpravidla neumožňuje provést podrobné ohledání vozidla. Zejména se to týká zjištění technického stavu vozidla, kdy si tento úkon vyžaduje odborné znalosti.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup>CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. 1. vyd. Praha, 1995, s. 14.

<sup>44</sup>PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 41.

<sup>45</sup>PJEŠČAK, J. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. vyd. Praha, 1986, s. 172-173.

Optimální stav by nastal v případě, kdy by byl každý vyšetřující policista absolventem odborného vzdělání v oboru konstrukce a provozu dopravních prostředků. V případě podezření, že technická závada na vozidle měla vliv na vzniku či průběhu dopravní nehody, je ve věci přibrán znalec v oboru silničních vozidel, popřípadě specialista kriminalistického ústavu. Zvláštností je, když dojde u vozidla k jeho zahoření. V tomto případě se na místo vždy přivolá vyšetřovatel Hasičského záchranného sboru. Když je vozidlo vybaveno záznamovým zařízením, policista provede kontrolu tohoto zařízení, kdy prověří funkčnost a platnost ověření. Kontrolou záznamových listů kontrolního zařízení nebo výpisem z digitální kontrolního zařízení policista zjistí, zda byly dodrženy všechny zákonné normy. V případě porušení těchto norem nebo při zjištění skutečností, že vyhodnocené údaje by mohly přispět k řádnému objasnění věci, tyto záznamy zajistí a o zajištění záznamů vyhotoví potvrzení.

### 7.2.3 Ohledání těla

Ohledání těla se provádí jak u usmrcené osoby, tak i u osoby, která je zraněna. Postup ohledání těla se volí na základě skutečností, které samotnému ohledání předcházely. V případě mrtvoly se jedná o situaci, kdy poloha mrtvoly je v konečné poloze po dopravní nehodě a o případ, kdy s tělem mrtvoly bylo před příjezdem policie manipulováno. Pokud se tělo mrtvoly nachází v konečné poloze, zaznamenává se její přesná poloha, stav oblečení a viditelné stopy. Když dojde k usmrcení osoby, je vždy na místo přivolán lékař. Lékař stanoví předběžně příčinu smrti, spolupracuje s vyšetřujícím policistou při ohledání zranění, jejich rozsahu, charakteru a rozmístění na těle. Součástí ohledání těla mrtvoly je i ohledání oděvu se zaměřením na zjištění stop a poškození. Oděv se policii zajišťuje pro případ dalšího kriminalistického zkoumání. Zjištěné zranění a stopy jsou porovnávány s výsledky ohledání místa nálezu mrtvoly a stopami u vozidel. Porovnáním můžeme prokázat souvislosti mezi různými dílčími prvky nehodového děje. Ohledání těla je podrobně zaznamenáno jak popisem, tak i graficky a fotograficky. Samotné podrobné ohledání mrtvoly provádí přibrání znalci před soudní pitvou. V případě potřeby může vyšetřující policista být pitvě přítomen.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup>PORADA, V. et. al.. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 156-158.

V případě poranění chodce, který stojí, anebo je v pohybu, se mohou v podstatě uplatnit tři mechanismy vzniku zranění, a to:

- a) náraz vozidla do chodce,
- b) pád chodce po střetu na zem,
- c) pád chodce na zraňující vozidlo a odtud na zem a posléze přejetí nebo najetí na chodce.

Nejčastěji je chodec sražen přední částí dopravního prostředku, vzácněji bokem nebo jeho zadní částí. Primární náraz osobního automobilu je obvykle pod těžištěm těla, v důsledku toho chodec při frontálním střetu padá na automobil.<sup>47</sup>

Na charakter a závažnost poranění chodce či přepravované osoby má podíl řada vlivů, jako nárazová rychlost, mechanismus vlastní nehody, druh a typ vozidla, poloha těla v okamžiku nehody, připoutání bezpečnostními pásy, aktivace airbagu apod. Z těchto skutečností musí policista při ohledání těla vycházet.

Na místě zjištěné skutečnosti společně se znaleckým posudkem popřípadě s výsledkem samotné pitvy jsou významné pro stanovení průběhu dopravní nehody, mechanismu vzniku tělesného poškození a vymezení míry zavinění jednotlivých účastníků.

#### **7.2.4 Vytěžení a výslech účastníků a svědků dopravní nehody**

Důležitým zdrojem pro řádné objasnění dopravní nehody a její příčiny je vytěžení a výslech účastníků<sup>48</sup> a svědků<sup>49</sup>. Podmínkou pro získání objektivních informací je provedení těchto úkonů již na místě události. Oddělením jednotlivých účastníků při vytěžování k okolnostem dopravní nehody vyšetřující policista docílí zabránění bezděčnému nebo úmyslnému ovlivnění. Kromě výhody rychlosti získání informací je i okamžitá možnost samotného srovnávání se stavem na místě události a odstranění možných rozporů. Získané vjemy od osob jsou nepoznamenané časovým odstupem. Přítomnost na místě pozitivně ovlivňuje proces znovu vybavení

---

<sup>47</sup>NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*, Brno, 2008, s. 457.

<sup>48</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 6.

<sup>49</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 669.

při formování vzpomínek. Vzpomínky poté dále osoby upevňují v paměti pro pozdější procesní výslechy.<sup>50</sup>

Účelem vytěžení a výslechu je získání takových informací, které přispějí k objektivnímu objasnění věci a ke zjištění míry zavinění jednotlivých účastníků. Z hlediska praxe je prokázáno, že uvedené osoby mají málo času na přípravu svých odpovědí a proto je většinou nezkreslují a neupravují. Takto získané poznatky pomáhají vyšetřovateli organizovat další postup na místě dopravní nehody. Následné výslechy jednotlivých účastníků a svědků zpravidla provádí již vyšetřovatel formou protokolu<sup>51</sup> nebo úředního záznamu.<sup>52</sup> Při tomto úkonu se vyšetřovatel zaměřuje na zjištění celkového obrazu dopravní nehody a jejího průběhu, účast a míru zavinění jednotlivých účastníků.

Výslech obviněného<sup>53</sup> nebo podezřelého<sup>54</sup> je velmi důležitým důkazním prostředkem při vyšetřování, neboť zpravidla může podat nejvěrnější obraz o nehodovém jednání v průběhu dopravní nehody. Při zjišťování podstaty nehody se musí usměrnit jejich výslech tak, aby ve své výpovědi co nejpřesněji popsali průběh události. Při výslechu je třeba zjistit, jak se osoba při jízdě cítila, jak je způsobilá k ovládnutí vozidla a zda nebyla před dopravní nehodou něčím ovlivněna. Často dochází k tomu, že obviněný nebo podezřelý svou výpověď směřuje k tomu, aby snížil míru svého zavinění na minimum, případně se úplně vyvinil. V každém případě je nutné položit podezřelému dvě skupiny otázek. První skupina se týká objasnění vlastní činnosti a druhá skupina směřuje k objasnění situace a způsobu chování ostatních účastníků dopravní nehody.<sup>55</sup>

Při pokládání otázek je třeba mít vždy na zřeteli skutečnost, že otázky nesmí být zavádějící a nesmí naznačovat odpověď na skutečnosti, na které je osoba dotazována.

U výslechu svědka je dobré se vždy zaměřit i na to, z jakého místa celou událost pozoroval, jakým způsobem byl schopen vnímat průběh dopravní nehody a zda umí situaci správně reprodukovat.

---

<sup>50</sup>PJEŠČAK, J. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. vyd. Praha, 1986, s. 175.

<sup>51</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 280.

<sup>52</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 935.

<sup>53</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 180.

<sup>54</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha, 2002, s. 171.

<sup>55</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 249.

U osoby poškozené se zajišťuje vyjádření k rozsahu a výši vzniklé škody a stanovisko k její náhradě. V případě zranění se zjišťuje rozsah zranění a omezení osoby na běžném způsobu života.

### **7.2.5 Zjištění možného ovlivnění řidičů návykovými látkami**

Alkohol je psychotropní látka, která jako i ostatní návykové látky, způsobuje změnu chemické rovnováhy centrální nervové soustavy a působí její útlum. Intoxikace centrální nervové soustavy se projevuje změnou psychických funkcí a procesů. Ze smyslů je nejvíce ovlivněn zrak. Prvotní zrakové vnímání dále ovlivňuje následný řetězec zachycení a zpracování podnětů, vyhodnocení, rozhodnutí a reagování.<sup>56</sup>

I mírná intoxikace alkoholem vede k uvolnění, k zhoršení pozornosti a úsudku, labilitě nálady, euforii či ztrátě zábran. Již při koncentraci 0,3–0,5 ‰ alkoholu v krvi nastává u řidiče snaha riskovat, nemyslet na možné následky svého jednání, tedy celková negativní relaxace. Při koncentraci alkoholu v krvi 1 ‰ a výše jsou senzorické a motorické funkce zřetelně narušeny. Hodnota kolem 1 ‰ alkoholu v krvi je v trestním řízení považován jako stav vylučující způsobilost. Za psychologicky nejrizikovější hladinu alkoholu v krvi se považuje hladina 0,5 až 1,5 ‰. Je to stav, kdy řidič se stává odvážnějším, bez známek úzkosti a opatrnosti. Řidič ztrácí pocit odpovědnosti, riskuje, má sklony k agresivitě a bezohlednosti. Pravděpodobnost dopravní nehody se u těchto řidičů vyskytuje 130krát častěji.<sup>57</sup>

Zjištění možného ovlivnění řidičů návykovými látkami je jedním z prvotních a neopakovatelných úkonů policisty na místě dopravní nehody. V případě pozitivního zjištění přítomnosti alkoholu v organismu řidiče se tato skutečnost stává právním podkladem pro oprávnění policisty požadovat po řidiči lékařské vyšetření na zjištění ovlivnění alkoholem.<sup>58</sup>

Odborné měření na zjištění ovlivnění alkoholem se v současných podmínkách Policie ČR provádí analyzátozem Dräger Alcotest 7410 Plus, Dräger Alcotest 7510, popřípadě pomocí alkoholtesteru Lion Alcolmeter SD-400.

---

<sup>56</sup>HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 94.

<sup>57</sup>HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 92.

<sup>58</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvl. část)*. 1. vyd. Praha, 2006, s. 64.



“Před provedením odborného měření se policista dotáže kontrolované osoby, zda požíla alkoholický nápoj a poté ji vyzve k podrobení se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem.“<sup>59</sup>

Jako pozitivní výsledek je stanovena hodnota 0,01‰ a vyšší.

“Vzhledem k měřicímu principu přístroje a zajištění objektivního odborného měření policista při pozitivním výsledku odborné měření zopakuje po uplynutí 5 minut. Vzájemný rozdíl odborného měření nesmí být u hodnot nad 0,24‰ větší než 10%. Pokud je rozdíl odborného měření větší než 10%, je odborné měření po uplynutí dalších 5 minut opětovně opakováno.“<sup>60</sup>

Pokud výsledek prvního měření je v rozmezí 0,01–0,24‰ a výsledek druhého měření opět v rozmezí 0,01 – 0,24‰, třetí měření se neprovede. Pokud řidič v tomto případě dozná požití alkoholu, řidič jeví známky požití alkoholu nebo dalším šetřením Policie ČR je požití prokázáno, lze důvodně předpokládat, že řidič je alkoholem ovlivněn. Výsledky měření se zaznamenají do protokolu o nehodě v silničním provozu v části I. písm. c). Jednotlivé pozitivní výsledky odborného měření policista na místě vytiskne. Protokol o výsledku odborného měření obsahuje následující údaje: den, měsíc, rok a čas, výrobní číslo analyzátoru a tiskárny, číslo zkoušky a naměřenou hodnotu. Policista ručně doplní další stanovené údaje a to přesné místo události, jméno, příjmení a datum narození řidiče a jméno, příjmení a číslo osobní známky policisty. Poté seznámí řidiče s protokolem a vyzve řidiče stvrdit seznámení svým podpisem. V případě odmítnutí řidiče podepsat protokol o dechové zkoušce, policista tuto skutečnost zaznamená. V praxi může nastat i situace, že řidič je schopen a ochoten provést odborné měření na zjištění ovlivnění alkoholem, ale již vzhledem ke zranění, není schopen poté protokoly o odborném měření podepsat. Tato skutečnost se zaznamená do protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu v části provedených opatření. Protokoly o provedeném pozitivním měření se nalepí na formulář Lotus Notes a v pořadí v jakém byla provedena odborná měření, se zařadí do spisové dokumentace.

---

<sup>59</sup>POLICEJNÍ PREZÍDIUM. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160*, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, část šestá Kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek Hlava I Kontrola dodržování zákazu používání alkoholických nápojů čl. 56.

<sup>60</sup>POLICEJNÍ PREZÍDIUM. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160*, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, část šestá Kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek Hlava I Kontrola dodržování zákazu používání alkoholických nápojů čl. 56.

Kvalitní dokumentace odborného měření je poté rozhodující pro případ, kdy řidič odmítne lékařské vyšetření a s tím i odběr krve či moči pro stanovení přesné hladiny alkoholu v organismu.<sup>61</sup>

Dalším dokumentem spisové dokumentace je protokol o zkoušce a ověřovací list příslušného analyzátoru. Policista vždy, pokud je hodnota odborného měření 0,01‰ a výše, vypíše úřední záznam<sup>62</sup>, který také zařadí do spisové dokumentace.

Po roce 1989 s uvolněním pohybu na hranicích dochází na našem území k velkému rozmachu narkomanie. Česká republika se například řadí užíváním Cannabisu mezi první země v Evropě. Zjištění ovlivnění těmito návykovými látkami se v rámci Policie ČR provádí zpravidla detektorem Drugwipe 5 Plus. Specializovaná pracoviště Policie ČR jsou vybavena přístrojem pro detekci psychotropních a omamných látek Dräger DrugTest 5000. Detekce přítomnosti návykové látky se provádí stěrem ze slin nebo z potu. K nejčastějším návykovým látkám užívaných řidiči patří Cannabis, Amfetamin, Methamphetamine, Cocaine, Extasy, Opiates a Heroin.

“K provedení odborného lékařského vyšetření vyzve policista v případech, kdy a) orientační vyšetření s pozitivním výsledkem bylo provedeno prostředkem (analyzátozem, jednorázová detekční pomůcka), který nesplňuje stanovené podmínky právním předpisem<sup>63</sup>,

b) vzájemný rozdíl posledních dvou odborných měření u hodnot nad 0,24‰ je větší než 10%, opakovaným odborným měřením nelze docílit rozdílu do 10%,

c) řidič žádá o provedení odborného lékařského vyšetření,

d) řidič omítl orientační vyšetření, popřípadě odmítl způsob provedení odborného měření,

e) bylo provedeno orientační vyšetření s pozitivním výsledkem a je podezření ze spáchání trestného činu, při kterém došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,

f) to policista, vzhledem k okolnostem případu, považuje za nezbytně nutné.“<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup>KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvl. část)*. 1. vyd. Praha, 2006, s. 64.

<sup>62</sup>POLICEJNÍ PREZÍDIUM. *Příloha č. 2 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.*

<sup>63</sup>ČESKO. Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 285/2001 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2011, částka 101, s. 58-59.

<sup>64</sup>POLICEJNÍ PREZÍDIUM. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, část šestá Kontrola*

Cílem lékařského vyšetření je odborné zjištění příznaků podnapilosti a zajištění vzorků krve či moči pro přesné zjištění obsahu návykové látky v krvi kontrolované osoby.<sup>65</sup>

Odborné lékařské vyšetření je prováděno lékařem ve zdravotnickém zařízení.<sup>66</sup> Policista před zahájením vyšetření vyplní část A) protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem, část B) vyplní lékař. Část C) vyplní laboratoř, kde je prováděn rozbor tělních tekutin. V případě podezření na návykovou látku se při vyšetření u lékaře užije žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou<sup>67</sup>. Oba typy formulářů se zařadí do spisové dokumentace dopravní nehody.

Pokud osoba výzvu policisty k provedení odborného měření odmítne, policista osobu následně poučí o její povinnosti se této výzvě podrobit. Zpravidla se využije formulář poučení Lotus Notes, kde osoba seznámení s poučením potvrdí vlastnoručním podpisem.

Jestliže vyšetřovaná osoba uvede, že požila alkoholický nápoj až po deliktu nebo jednorázově vypila velké množství alkoholu na konci déletrvajícího pití alkoholických nápojů, je vhodné provést opakovaný odběr krve s odstupem 30 minut, pokud ale neuplynula od skončení pití doba delší než 90 minut. Skutečnost, že šlo o opakovaný odběr, je nutné zřetelně do tiskopisu protokolu vyznačit (vždy uvést přesný čas obou odběrů) a zkumavky s biologickým materiálem řádně označit.<sup>68</sup>

Dle výsledných hodnot rozboru krve a dalších údajů může poté soudní znalec v oboru toxikologie stanovit minimální hodnotu alkoholu v krvi v době dopravní nehody.

Vliv na řízení vozidla a tím i možnost vzniku dopravní nehody kromě již výše popisovaných návykových látek mají v řadě případů i některé léky. Odezva organismu na léky je u řidičů individuální. V minulosti léky, které mohly ovlivnit jednání řidiče, byly označeny na obalu symbolem výstrahy – vykřičníkem v červeném trojúhelníku.

---

dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek Hlava I Kontrola dodržování zákazu používání alkoholických nápojů čl. 58.

<sup>65</sup>KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha, 1998, s. 27.

<sup>66</sup>DVOŘÁK, M. - *Lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem pro Policii ČR - oficiální protokol* [online]. 2002 [cit. 24. února 2012]. Dostupný z WWW: <<http://www.cls.cz/seznam-doporucenych-postupu>>.

<sup>67</sup>POLICEJNÍ PREZÍDIUM. *Příloha č. 3 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*.

<sup>68</sup>DVOŘÁK, M. - *Lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem pro Policii ČR - oficiální protokol* [online]. 2002 [cit. 28. února 2012]. Dostupný z WWW: <<http://www.cls.cz/seznam-doporucenych-postupu>>.

V současné době toto jasné varování na obalu chybí a k získání konkrétní informace je nutné řádně prostudovat celý příbalový leták.

Mezi léky, které negativně ovlivňují jednání řidičů, patří následující skupiny léků:<sup>69</sup>

- analgetika, která snižují bdělost a prodlužují reakci,
- hypnotika, která působí dlouhodobou ospalostí,
- sulfonamidy, které ovlivňují prostorové vnímání a odhad vzdálenosti a
- cholinolytika, která narušují zrakovou ostrost.

Zda byl řidič ovlivněn léky lze zjistit na základě rozboru krve, popřípadě moči nebo i svědeckými výpověďmi.

Policista je oprávněn zadržet řidičský průkaz v případě, kdy řidič řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce nebo lékařskému vyšetření na zjištění, není-li těmito látkami ovlivněn.<sup>70</sup>

### 7.3 Chyby na místě události a při ohledání místa činu

Špatné, nepřesné a neúplné ohledání místa dopravní nehody, podcenění provedení řádné dokumentace události jsou jak ve správním, tak i v trestním řízení, vážným pochybením, které nelze odstranit zpravidla jinými důkazními prostředky.<sup>71</sup>

Pomineme-li, že nedodržení zákonných postupů je od samého počátku chybou a v mnoha případech je samotné ohledání místa dopravní nehody již od samého začátku ovlivněno činností jednotlivých účastníků nebo činností IZS před příjezdem policie, můžeme do chyb vyšetřujícího policisty na místě činu a při jeho ohledání zahrnout především:

- živelná a nekoordinovaná činnost jednotlivých policistů, která se překrývá a tím může dojít ke zkreslenému, neúplnému nebo zbytečně duplicitnímu zaznamenání jednotlivých okolností,

---

<sup>69</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 115-116.

<sup>70</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 151-155.

<sup>71</sup> CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 304.

- špatné zajištění samotného místa dopravní nehody, po kterém se nekontrolovaně pohybují osoby,
- nezajištění pouze nezbytného vstupu složek IZS do vozidel,
- podcenění významu místa činu, kdy se policistům prvotní situace jeví jako bezproblémová a jasná, a tudíž podcení celkově svou činnost, kdy ohledání je provedeno povrchně, nesystémově a nekonkrétně,
- nezjištění rozsahu zranění osob před samotným vyproštěním z vozidel,
- porušení zásad při dokumentaci a zajištění jednotlivých stop, a to i ve vztahu ke zjištění jejich vzdáleností a velikosti, a to jak na náčrtku, tak na fotodokumentaci, stopy nejsou popisovány v kontextu s jejich původcem,
- při dokumentaci trasologických stop vozidel je často podceňována důležitost zjištění a následná dokumentace počátku těchto stop a nezaměření celkové délky stopy,
- ohledá se pouze místo střetu a jeho nejbližší okolí, přičemž schází ohledání okolí širšího, jako je např. zjištění vzdálenosti od horizontu komunikace nebo zatáčky, pokud tato má vztah k dopravní nehodě,
- fotodokumentace místa se provádí bez výhledových poměrů a dopravního značení, také je podceňováno detailní zadokumentování jednotlivých poškození poloh ovládacích prvků vozidel a je prováděno ze špatných úhlů a vzdáleností,
- opomenutí a následné ztotožnění všech svědků, ač jsou na místě přítomni,
- nezabezpečení určité izolace účastníků dopravní nehody, kdy dochází k jejich negativnímu vzájemnému ovlivňování, ať úmyslnému či neúmyslnému,
- špatná volba způsobu zaměření místa události,
- špatné volba VBM nebo PBM, kdy tyto body jsou nestálé,
- špatné volba měřících prostředků vzhledem k charakteru, rozsahu a terénu místa dopravní nehody.

## 8 STOPY

### 8.1 Stopy materiální

„Nejspolehlivějším základem pro analýzu dopravních nehod je detailní vyhledání, zajištění, zkoumání a zhodnocení všech kriminalistických stop na místě dopravní nehody.“<sup>72</sup>

Základním a oproti svědeckým výpovědím nezpochybnitelným materiálem, z něhož policejní orgán vychází, jsou stopy na místě dopravní nehody, tedy stopy zanechané vozidly nebo chodci v bezprostředním okolí.

#### 8.1.1 Stopy pohybu vozidla a osob

Pneumatika kola vozidla přenáší síly mezi vozidlem a povrchem komunikace. Jedná se o síly hnací, brzdné anebo boční.<sup>73</sup>

Stopy na vozovce jsou typické materiální stopy, které mají vypovídající hodnotu o průběhu události. Dle těchto stop lze usoudit směr a způsob jízdy před dopravní nehodou, v jejím průběhu, tak i o pohybu po dopravní nehodě. Lze stanovit místo střetu vozidel či nárazu vozidla do pevné překážky. Hlavně však umožňují změřit celkovou brzdnou dráhu, z které lze poté odvodit původní rychlost vozidla. Při ohledání místa dopravní nehody musí policejní orgán oddělit od sebe stopy, které jsou v příčinné souvislosti s dopravní nehodou od stop, jež zanechala vozidla, která na události neměla účast.

Pro všechny stopy na komunikaci platí společná zásada, že je třeba sledovat zpětně od původců, které je zanechali, tedy proti jejich předpokládatelnému pohybu. Důraz je kladen na zjištění samotného původce stopy.

- **Stopy jízdy vozidla**

Vozidlo, u něhož se volně protáčeji nebrzděná kola, zanechává na povrchu komunikace stopy své jízdy. Kvalita jízdní stopy závisí na řadě okolností, jako

---

<sup>72</sup>CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 212.

<sup>73</sup>CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 199.

je například rychlost a hmotnost vozidla a typ a stav pneumatik. Základem kvality stopy je však povrch komunikace, kdy povrch musí být tvárný. V rozehrátém živичném povrchu, v blátě, ve sněhu či na prašné cestě, jsou jízdní stopy řádně čitelné. Naopak na žulové dlažbě či betonovém povrchu jsou jízdní stopy čitelné velmi špatně. Otisk vzorku pneumatiky na komunikaci je stejný jako ve skutečnosti. Z otisku jízdní stopy lze odvodit směr jízdy vozidla, druh či poškození pneumatiky, ale i rozchod nápravy.<sup>74</sup>

Při měření rozchodu nápravy se musí vycházet z daných skutečností, kdy vozidlo například nemá rozchod kol nápravy u všech náprav stejný. Dle způsobu konstrukce, kdy kola jsou například zavěšena nezávisle, je rozchod nápravy při jízdě proměnlivý. Na rozchod nápravy má významný vliv zatížení vozidla. Měření je vhodné zvolit v mírné zatáčce, kdy jednotlivá kola se nepřekrývají.<sup>75</sup>

Výše uvedené skutečnosti jsou poté nápomocné k ztotožnění vozidla v případě jeho újezdu.

Příloha I – stopy jízdy vozidla: fotografie z místa dopravní nehody, stopy jízdy jízdní soupravy nákladního vozidla s návěsem v měkkém povrchu komunikace.

- **Brzdné stopy**

Brzděním je zpomalována rychlost samotného vozidla, kdy kola se otáčejí setrvačností. Pneumatika kola zanechává ve směru jízdy svůj otisk rozmazaný. Tvar jednotlivých obrazců vzorků pneumatiky je rozmazaný a větší než ve skutečnosti. Brzdící vozidlo tlačí svojí hmotností více na povrch komunikace, kdy brzdné stopy jsou poté v povrchu komunikace otištěny hlouběji než samotné stopy jízdní. Stopa je nejlépe zjistitelná v měkkém povrchu. Nalezením začátku brzdné stopy přispívá v následném vyšetřování dopravní nehody ke zjištění, kde začalo vozidlo prvně reagovat na sešlápnutí brzdového pedálu řidičem. V kombinaci se zjištěním rychlosti vozidla lze poté odvodit i v jakých místech před střetem nebo havárií začal řidič na vzniklou situaci reagovat.<sup>76</sup>

Zvláštností jsou stopy vzniklé u vozidel vybavených ABS (Anti-lock Brake System). Tento systém zabraňuje zablokování kola. ABS zanechává na povrchu

---

<sup>74</sup>CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 39-40.

<sup>75</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 229.

<sup>76</sup>CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 40-41.

komunikace specifické trasologické stopy, které jsou kombinací jízdni stopy se stopou brzdění vznikající ve velmi krátkém časovém úseku.<sup>77</sup>

Pneumatiky zanechávají na komunikaci stopy slabší s úseky stop ještě slabšími. Tyto stopy jsou z praxe velmi obtížně zjištěitelné a dokumentovatelné. Takto vzniklou stopu nazýváme antiblokovací stopou.<sup>78</sup>

Příloha II – brzděné stopy: fotografie z místa dopravní nehody, brzděná stopa dvojmontáže pneumatik.

- **Blokovací stopy**

Blokovací stopa přechází ze stopy brzděné. V případě, kdy vozidlo je v pohybu a kola se již neotáčejí, vznikají na povrchu komunikace blokovací stopy. Jedná se o maximální skluz, kdy kolo si zachová směrovou stabilitu, tedy přímý směr. Smýkáním kola po povrchu komunikace dochází k zahřátí horní vrstvy komunikace a pneumatiky vozidla, z níž se oddělují drobné částičky pryže. Na komunikaci se stopy zobrazují velmi zřetelně v podobě černých pruhů.<sup>79</sup>

Při rychlosti vozidla vyšší jak 130km/h dochází k poškození pneumatiky, k takzvanému probrzdění dezénu pneumatiky, kdy je vytvořena rovná plocha. Při další jízdě se poté pneumatika projevuje takzvaným „přešlapováním“. Místo, kde se stopa láme, lze označit jako místo střetu s jiným vozidlem. Dle směru lomu blokovací stopy lze poté určit i další směr pohybu vozidla.

Příloha III – blokovací stopa: fotografie z místa dopravní nehody, blokovací stopa vozidla, lom stopy vlevo je místem střetu vozidel.

- **Stopy smyku**

Stopy smyku vznikají při ztrátě směrové stability kola nachýlením vozidla do strany souběžně s pohybem vpřed. Stopy smyku mají zpravidla tvar křivky, kdy se ve svém průběhu stopa rozšiřuje v důsledku otáčení vozidla kolem svislé osy. Může se jednat pouze o odvalování kola bez brzdění a akcelerace nebo při brzdění a samotné akceleraci. Stopa akcelerace může vzniknout pouze u kola nápravy, která je hnaná, kdy kolo je pohonem nuceno se otáčet rychleji, než je adheze schopna přenést na povrch komunikace. Tato stopa se na povrchu komunikace zobrazuje obráceně oproti stopě brzděné. Na začátku je zřetelnější a ke konci mizí, kdy kolo se převaluje po

---

<sup>77</sup>PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 152.

<sup>78</sup>CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 205.

<sup>79</sup>CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 203.



povrchu už bez prokluzu. Stopa smyku dále přechází v stopu jízdní, brzdnou nebo blokovací.<sup>80</sup>

Vzhledem k rozvodovce převodovky a diferenciálu, může tuto stopu zanechat pouze jedno kolo hnané nápravy, kdy druhé kolo se převaluje samovolně bez pohonu. K akceleračnímu prokluzu nedojde v případě, kdy vozidlo je vybaveno systémem regulace prokluzu kol ASR (Anti-Slip Regulation), tedy ovládním trakce. Stopa smyku dále přechází v stopu jízdní, brzdnou nebo blokovací.

Příloha IV – stopy smyku: fotografie z místa dopravní nehody, stopa smyku vozidla, stopa zvýrazněna reflexní barvou.

- **Stopy dřecí a vlečení, rýhy**

Tyto stopy vznikají tlakem tvrdých předmětů na povrch komunikace při jejich pohybu. Dřecí stopy a rýhy na povrchu komunikace vznikají zpravidla od převrácení nebo poškození vozidla, jako je například poškozený disk kola, závěs kola či podvozek. Rýhy jsou vytvořeny většinou pouze malou plochou předmětu, například hranou, takže nevznikne zobrazení specifických vlastností.<sup>81</sup>

Stopa také vzniká od sraženého předmětu vozidlem, který je následně vlečen nebo tlačěn z původního místa do konečné polohy. Tyto stopy ukazují například na místo, kde část vozidla přišla do styku s povrchem komunikace nebo jiným předmětem.<sup>82</sup>

Stopy se na místě dopravní nehody nacházejí zpravidla při účasti motocyklu či jízdního kola, kdy tato vozidla vzhledem ke své konstrukci po střetu upadnou na komunikaci a jsou smýkána setrvačností po jejím povrchu komunikace. V případě vlečení těla může vzniknout na místě zvláštní trasologická stopa, kdy v povrchu komunikace jsou zachyceny částičky oděvu nebo tkáně.

Příloha V – stopy dřecí: fotografie z místa dopravní nehody, dřecí stopa v živičném povrchu komunikace od poškozeného disku levého předního kola vozidla.

- **Stopy chůze, biologické stopy, stopy kapalin**

V případě dopravní nehody s účastí chodce či zvířete se na místě mohou nacházet stopy obuvi a nohou zvířete. Tyto stopy, stejně jako stopy vozidel, vypovídají

---

<sup>80</sup>CHMELIK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 208.

<sup>81</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 46.

<sup>82</sup>PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 151.

o směru chůze či běhu, rychlosti a místu střetu s vozidlem. K nejčastějším biologickým stopám na místě patří stopy krve a části tkání.<sup>83</sup>

Další stopy, s kterými se můžeme na místě události setkat, jsou stopy provozních kapalin vozidel. Jedná se o olejové náplně motoru, převodových ústrojí a posilovačů speciální nastavby vozidla, kdy podle rozdílných barev olejů lze tyto kapaliny ztotožnit. Dále se sem řadí chladicí kapaliny, náplně ostřikovačů, klimatizací, elektrolit akumulátorů či brzdové kapaliny. Vlivem poškození soustavy dochází k jejich úniku. Nepřítomnost jakékoliv provozní kapaliny na místě dopravní nehody může napomoci k odhalení fingoání dopravní nehody.

Příloha VI – stopy biologické: fotografie z místa dopravní nehody, stopa krve v trávě mimo komunikaci.

- **StřePy**

StřePy jsou velice často zjistitelné stopy na místě dopravní nehody, ať už se jedná o střePy skleněných výplní bočních oken automobilu nebo střePy ze světel vozidla. Tyto stopy vznikají a nacházejí se hlavně v místě samotného nárazu vozidla, kde odpadnou na povrch komunikace. Zvláštní význam mají střePy poškozených vnějších zpětných zrcátek, které vypadnou na komunikaci při střetu protijedoucích vozidel. Dle polohy těchto střePů lze stanovit, zda předmětné vozidlo v době střetu s protijedoucím vozidlem jelo řádně při svém pravém okraji komunikaci, či přejelo do protisměru jízdy. Také při převrácení vozidla může dojít k vypadnutí a roztržení bočního okénka vozidla. Pokud se jedná o opakovanou rotaci vozidla, tak na základě opadu střePů společně s rycími stopami na povrchu a poškozením vozidla lze určit způsob a směr této rotace. Pokud dojde k újezdu vozidla z místa dopravní nehody lze ze střePů zajištěných na místě dopravní nehody ustanovit druh, typ a často i rok výroby vozidla.

### **8.1.2 Stopy na zúčastněných vozidlech**

#### **a) Stopy zajištěné ve vozidle**

Při ohledání vnitřku vozidla se policista zaměří na polohu a funkčnost ovládacích prvků vozidla a ukazatelů. Zvláštní pozornost je věnována poloze rychlostní

---

<sup>83</sup>PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 152.

páky a ukazatele směru. V případě poškození přenosového náhonu rychlosti do ukazatele rychlosti zůstává hodnota, tedy rychlost vozidla, zaznamenaná na tomto ukazateli. Při převozu nákladu se policista zaměří na jeho způsob uložení.

Ve vozidle lze zpravidla zajistit značné množství různých stop:

- **Daktyloskopické stopy**

Daktyloskopické stopy se zajišťují převážně z povrchu volantu, ovládacích prvků, klíčů, kliky dveří či z bočních oken vozidla. Vyhledání, zajištění a zkoumání těchto stop nám slouží ke ztotožnění osoby, která vozidlo v předchozí době řídila.<sup>84</sup>

- **Biologické stopy**

Biologické stopy, mezi které se nejčastěji řadí krevní stopy a části tkání, jsou zjistitelné na možných nárazových plochách v kabině vozidla. U řidiče se jedná o palubní desku, volant, levý přední sloupek karoserie, čelní a boční sklo. U spolujezdce se jedná rovněž o palubní desku a pravý přední sloupek karoserie, čelní a boční sklo. U spolujezdců ze zadních sedadel se stopy nacházejí na zadní části předních sedadel, středovém sloupku a bočním skle. Porovnáním těchto stop s odebraným porovnávacím materiálem lze jednoznačně určit, kde která osoba jedoucí ve vozidle seděla.

- **Pachové stopy**

Pachové stopy se zajišťují velice zřídka a to v případě, kdy osádka z místa události utekla a vozidlo zanechala na místě. Stopy se zajišťují ze sedadel a z volantu a slouží k případné identifikaci řidiče nebo osob, které ve vozidle seděli. Daktyloskopické, biologické a pachové stopy jsou zajišťovány výhradně technikem OKT.

Příloha VII – pachové stopy: fotografie z místa dopravní nehody, zajištění pachové stopy na sedačce řidiče.

- **Deformace**

Deformace jednotlivých ovládacích prvků a součástí ve vozidle jako je palubní deska, volant, utržení uchycení a deformace sedačky, aktivovaný bezpečnostní pás či airbag, nám napomáhají ke zjištění, kde a jaká osoba ve vozidle seděla, neboť k těmto deformacím se mohou přiřadit zranění jednotlivých účastníků. Ohledáním předmětů v souvislosti se zraněním nebo stop na těle osoby lze určit, zda osoba byla za jízdy řádně připoutána bezpečnostním pásem. Poloha přední sedačky, volantu a zpětných

---

<sup>84</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 31.

zrcátek může vypovídat o výšce řidiče, kdy tato informace je vodítkem k pozdějšímu ztotožnění řidiče.

## **b) Stopy zajištěné na vozidle**

### **• Deformace karoserie**

Deformace karoserie se nachází v místech střetu vozidel, v místě nárazu do pevné překážky nebo do osoby či zvířete. Z velikosti a směru deformace lze zjistit, při jaké rychlosti došlo ke střetu, v jaké poloze bylo vozidlo při střetu a případně jakými částmi došlo k prvnímu nárazu. Neplatí však zásada, že nejvíce poškozená část vozidla je místem střetu. Větší poškození může nastat například při následném nárazu do překážky nebo převrácení vozidla.<sup>85</sup>

### **• Poškození laku vozidel a zjištění otěrů**

Poškození laku a zjištění otěrů se využívá zpravidla při ztotožňování vozidel v době, kdy některé ze zúčastněných z místa dopravní nehody ujelo a zanechalo poškození na dalším z vozidel. Zde se vyhodnocuje výška poškození a zajištěný lak. Stopy slouží k potvrzení, zda nehodový děj proběhl tak, jak účastník uvádí. Pokud došlo ke střetu s osobou, tak tyto stopy mají vypovídající hodnotu ke zjištění, kterou částí karoserie vozidla ke střetu došlo a na kterou část karoserie osoba dopadla. K tomu nám slouží i zjištěné biologické stopy jako jsou např. krev, vlasy a části tkání nebo stopy daktyloskopické jako jsou otisky prstů a dlaní.

U všech stop zajištěných na vozidle je třeba zjistit, zda stopy vznikly v příčinné souvislosti s událostí, mechanismus jejich vzniku, a zda a kde existuje protistopa<sup>86</sup>.

Stopy na zúčastněných vozidlech společně se stopami na komunikaci mohou umožnit zpětnou modelaci nehodového děje a určit místo střetu vozidel.<sup>87</sup>

---

<sup>85</sup>PORADA, V., et. al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 152.

<sup>86</sup>CHMELÍK, J., et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 218.

<sup>87</sup>PORADA, V., et. al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 152.

### 8.1.3 Stopy na pevných objektech

Stopy na pevných objektech se zpravidla vyskytují při nárazu vozidla do těchto objektů. K nárazu vozidla dochází po sjetí vozidla mimo komunikaci, ale i přímo na ní, kdy například předmět tvoří překážku v silničním provozu. Jedná se o stopy na dopravním značení a zařízení, na stavbách, plotech, stromech, sloupech a dalších předmětech. V případě komunikace se jedná o stopy na zvýšených ostrůvcích, obrubnicích či výmolech v povrchu. Samotným nárazem do předmětu vzniká vstříčná stopa na vozidle. K těmto stopám můžeme přiřadit stopu omítky, barvy či kůry stromu. Zajištěné stopy, části vozidel a vstříčné stopy na vozidlech jsou poté vodítkem v případě ztotožnění vozidla při jeho újezdu z místa. Zvláštní stopou na pevných předmětech je stopa biologická, kdy došlo v důsledku nehodového děje k nárazu těla na pevnou překážku.<sup>88</sup>

U stop na pevných předmětech je nutné zodpovědět dvě základní otázky, a to:<sup>89</sup>

- zda souvisí stopa s vyšetřovanou dopravní nehodou,
- který dopravní prostředek, předmět či osoba tuto stopu zanechaly.

### 8.1.4 Stopy na těle oběti nebo zraněné osoby

Stopy na těle oběti nebo zraněné osoby patří mezi důležité stopy, které mohou objasnit podstatu dopravní nehody. Jedná se o vnější i vnitřní zranění, které posoudí lékař nebo příbráný znalec v oboru soudního lékařství. U mrtvoly je zpravidla nařízena soudní pitva. Podle rozsahu a postižení části těla lze poté zjistit, kde ve vozidle osoba seděla, což má především význam v případě ztotožnění řidiče. U chodců lze odvodit směr chůze a část vozidla, kterým došlo k nárazu do jeho těla. Zvláštností ohledání osoby je ohledání jejího oděvu. Na něm se mohou nacházet stopy poškození, ušpinění, otisky pneumatik, nárazu vozidla, po vlečení osoby vozidlem nebo stopy pro kriminalisticko technické zkoumání, jako například různé mikročástice. Zjišťování a samotná fixace stop na těle a oděvech u zraněné osoby je na místě události dosti problematická. Osoba bývá totiž často ještě před příjezdem policie převezena

---

<sup>88</sup> CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 44.

<sup>89</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*, Brno, 2008, s. 363.

do zdravotnického zařízení. Pokud to čas dovoluje, je vhodné provést před převozem alespoň fotodokumentaci osoby.<sup>90</sup>

Pro účely trestního řízení je vhodné zajistit u těchto osob oděv pro další zkoumání. Je nutné mít na paměti, že před samotným vyšetřením osoby může být oděv zdravotnickým personálem z důvodu přístupu ke zranění následně poškozen.

Příloha VIII – stopy na těle oběti: fotografie z místa dopravní nehody, zhmoždění těla oběti.

## 8.2 Stopy paměťové

Paměťová stopa je ideální odraz, který vzniká při bezprostředním vnímání událostí člověkem. Na místě dopravní nehody se zpravidla nacházejí svědci. Paměťové stopy mnohdy neodrážejí pouze samotnou dopravní nehodu, ale i chování účastníků před touto událostí. Jedná se o způsob jízdy, užití směrových světel, zvuky motoru a brzd, chování chodce, přibližnou rychlost a vzdálenost vozidel, povětrnostní podmínky, nedodržení pravidel silničního provozu, tak i chování účastníků po dopravní nehodě, jako je útěk, újezd nebo přemístění vozidel. Přestože vzhledem k rychlosti nehodového děje, bezděčnosti vnímání, možného omylu může dojít k určitým chybám vnímání a zapamatování, je význam paměťových stop pro objasnění dopravní nehody často zásadní.<sup>91</sup>

U vozidel moderní konstrukce vznikají takzvané komplexní stopy a to spojením stopy materiální se stopou paměťovou. Komplexní stopa vychází z faktu, že u těchto vozidel jsou informace automaticky ukládány do systému programového vybavení řídicí jednotky jednotlivých agregátů, řídicí jednotky motoru nebo řídicí jednotky přístrojové desky, kdy poté se dají zpětně vyvolat.

---

<sup>90</sup>PORADA, V., et. al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 153.

<sup>91</sup>PORADA, V., et. al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 153-154.

## 9 DOKUMENTACE MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY

Každá dopravní nehoda, která bude vyšetřována, musí být řádně zadokumentována. Dokumentace musí odrážet jasný a přesný obraz vyšetřované události tak, aby orgány, které budou následně rozhodovat o míře zavinění, měly dostatek přesných informací. Řádně zpracovaná dokumentace místa dopravní nehody má velký význam v případě znaleckého zkoumání, kdy znalec při zpracování posudku zpravidla vychází z materiálů, které jsou shromážděny vyšetřujícím policistou. Bez řádného zadokumentování nelze obnovit reálnou situaci na místě dopravní nehody ani v následných modelových podmínkách.

Mezi povinnou dokumentaci z místa dopravní nehody patří:<sup>92</sup>

- protokol (protokol o nehodě v silničním provozu),
- fotodokumentace dopravní nehody,
- náčrtek,
- plánek dopravní nehody.

### 9.1 Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu

Protokol (protokol o dopravní nehodě v silničním provozu) je základním dokumentem spisové dokumentace. Jeho procesní náležitosti upravuje trestní řád.<sup>93</sup>

V protokolu jsou zachycena fakta, skutečnosti a okolnosti vnímané policistou, který provádí ohledání. Základní požadavky jsou objektivnost, přesnost, jednoznačnost, systematičnost a úplnost. Protokol se vyhotovuje výlučně v prostředí PC programu Lotus Notes. Po zadání stanovaných údajů v programu se tyto údaje zobrazí v samotném protokolu, kdy zbývající údaje, jako je například popis průběhu události, se dopíše individuálně. Protokol obsahuje veškeré údaje k samotné dopravní nehodě, jako je datum, čas a místo. Místo se výhradně zaměřuje pomocí GPS (Global Positioning System). Dále obsahuje údaje k účastníkům a svědkům, technické údaje vozidel a jejich poškození a kdy a kým byla událost oznámena. Součástí protokolu je údaj, kdo a kdy místo ohledal se jmény přítomných účastníků ohledání.

---

<sup>92</sup>CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod* 1.vyd. Praha, 1998, s. 57.

<sup>93</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I.* 4. vyd. Praha, 2002, s. 280.

V záznamu ohledání místa je popsána dopravní situace, popis stop a předmětů a učiněná opatření. Při popisu se postupuje systémem od obecného ke zvláštnímu, při psaní se užívá přítomného času. Na závěr protokolu je uvedené jméno zpracovatele s podpisem.

## 9.2 Fotodokumentace dopravní nehody

Fotodokumentace patří mezi nejrozšířenější a nejdůležitější zdroje objektivních a trvalých informací za použití minimálních nákladů a zvláštních odborných znalostí.<sup>94</sup>

Fotodokumentace místa dopravní nehody je prováděna zpravidla vyšetřujícím policistou.

V případech, kdy je k řádnému zadokumentování nutno provést fotografie, které jsou náročné na jejich provedení a vyžadují vyšší stupeň odbornosti, jsou zpravidla pořízeny technikem OKT. Jedná se o fotografie, které zachycují latentní (pouhým okem neviditelné) objekty a jevy, lineární (objekty foceny v jedné řadě), panoramatické (postupné fotografování jednotlivých částí objektů, kdy hranice snímků se částečně překrývají) a fotografie kruhové panoramatické (dokumentace místa na všechny strany). Zvláštní fotografií je letecký snímek, který se zhotovuje zpravidla v souvislosti s hromadnou dopravní nehodou. Kolmá letecká fotografie má význam při vyhotovení plánu dopravní nehody.<sup>95</sup>

V současné době se v podmínkách dopravní policie fotodokumentace provádí výhradě v digitálním formátu. Aby nemohlo dojít ke změně fotografie, tak při protokolaci se zaznamenají její vlastnosti, jako je například velikost. Tím je znemožněna její dodatečná úprava.

K samotnému focení je nutno přistoupit co možná v nejkratším čase a to z důvodu zamezení procesu změn a znehodnocení stop a předmětů. K provedení fotografie se přistupuje systematicky, aby nedošlo k opomenutí zadokumentování některých skutečností. Pokud vozidla a předměty jsou před focením přemístěny z konečného postavení, v žádném případě se tyto objekty na původní místo zpět nerozmisťují. Na snímcích nesmějí být zaznamenány předměty, které se na místě

---

<sup>94</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 387.

<sup>95</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 390-392.



původně nenacházely. Jedná se zpravidla o technické prostředky a výbavu policie, lékařské služby či hasičského sboru.

**Na místě se zpravidla pořizují následující druhy fotografií:<sup>96</sup>**

- **orientační fotografie:** fotografie poskytuje ucelený obraz umístění místa dopravní nehody ve vztahu k bezprostřednímu okolí. Takto provedený snímek se provádí zejména u rozsáhlých dopravních nehod, kdy místo se nachází na velkém prostoru,
- **přehledná fotografie, celková situační fotografie:** fotografie poskytuje celkový vzhled místa události, zpravidla se provádí několik záběrů z různých stran, cílem je zobrazit všechny předměty, které se nacházejí na místě,
- **polodetailní fotografie:** fotografie je zaměřena na nejdůležitější objekty, jako jsou například zúčastněná vozidla. Ukazuje jejich vzájemné prostorové uspořádání. Ze snímku musí být zřejmé, na kterém místě se předmět nachází,
- **detailní fotografie:** fotografie zobrazuje jednotlivé stopy, malé předměty a objekty, oddělené od okolí, poskytuje zadokumentování nejtypičtějších vlastností objektů, jako je například rozměr, tvar, povrch a poškození. Fotí se kolmo s přiloženým měřítkem a číselným označením, které nesmí překrýt samotný předmět či stopu, která je focena. Přiložené měřítko umožňuje odečtení velikosti dokumentovaného objektu na základě jeho stupnice.

Při pořizování fotografií vozidel, se fotografují kolmo ze všech stran, kdy zvláštní zřetel se bere na jejich poškození. Dále se provádí fotografie interiéru, polohy ovládacích prvků, polohy sedaček, aktivaci bezpečnostních prvků a VIN. Jednotlivé stopy a předměty se označují číselně, kdy tato čísla se shodují s další dokumentací dopravní nehody. Nezbytnou součástí fotodokumentace jsou fotografie výhledových poměrů řidičů i pohledy z protisměru jízdy, dopravních značení, fotografie charakterizující komunikaci a její povrch a bezprostředního okolí komunikace.

V samotném vyhotovení fotodokumentace je vhodné jednotlivé fotografie zařadit v následujícím pořadí:

- a) celkový pohled ve směru jízdy podezřelého, dle důležitosti další bližší pohledy ve směru jízdy podezřelého,
- b) pohled z protisměru jízdy podezřelého,
- c) celkový pohled, popřípadě bližší pohled ve směru jízdy poškozeného,

---

<sup>96</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 199-204.

- d) pohled z protisměru jízdy poškozeného,
- e) polodetailní a detailní snímky jednotlivých objektů, těl osob a zvířat, vozidel, poškození a stop, sem lze zařadit snímky pohledů do vozidla na ovládací prvky a VIN vozidla, dále v případě snímků těl osob i obličej usmrčené osoby,
- f) ostatní snímky doposud nezařazené, jaké jsou například snímky dokumentů, nákladu z vozidla, zajištěných věcí, dopravní značení a další.

Fotodokumentaci místa dopravní nehody lze doplnit o videodokumentaci. Význam videodokumentace je v její nenáročnosti na pořízení, věrohodnost, spojení obrazu se zvukem a možnost zachycení dokonalého průběhu děje, jakými jsou například výhledové podmínky řidiče při jízdě.<sup>97</sup>

Fotografie a samotná vyhotovená fotodokumentace dopravní nehody i přes to, že trojrozměrné objekty jsou na fotografii pouze dvojrozměrné, je jedním z nejdůležitějších úkonů provedených na místě události. Fotografie totiž poskytuje objektivní a trvalé informace.

Významné postavení má fotografie i v případě znaleckého zkoumání. Z tohoto důvodu je nutné při jejím provedení a zpracování dbát maximální pozornosti, kdy fotodokumentace se stává zpravidla jedním z nejdůležitějších důkazních prostředků.<sup>98</sup>

### 9.3 Náčrtek dopravní nehody

Provedení náčrtku je jedním z neodmyslitelných úkonů provedených v průběhu ohledání místa dopravní nehody. Náčrtek je ručně grafické znázornění horizontálního průmětu místa události, kdy poloha předmětů a stop se vyznačuje kótováním.<sup>99</sup>

Před samotným provedením zaměření se stanoví VBM, popřípadě PBM. K tomuto bodu se vztahují jednotlivé kóty zaměření. Jejich popis je uveden v protokolu o ohledání místa události. Samotné zaměření se provádí měřícím kolečkem, měřícím pásmem, popřípadě laserovým dálkoměrem. Pokud je použito měřící kolečko, platí zásada, že každá míra se měří dvakrát, kdy se délka vypočítá zprůměrováním. Policista odpovídá za to, jaký druh měřidla zvolil. V případě sklonu komunikace, vyjetých

---

<sup>97</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 407.

<sup>98</sup>CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod* 1.vyd. Praha, 1998, s. 61.

<sup>99</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 397.

kolejích či výtlučků, je měření měřícím kolečkem nevhodné, kdy dochází k načítání měřené vzdálenosti. V případě měření měřícím pásem může dojít k jeho prověšení a opětovnému navýšení naměřené vzdálenosti.

Samotný náčrtek musí být jasný a přehledný, kdy poskytuje ucelený a věrný obraz situace. Do náčrtku se zakreslují podstatné věci pro objasnění vzniku, průběhu a samotného zavinění dopravní nehody. Rozpoznat důležitost objektů a stop, které vyšetřující policista zakreslí do náčrtku, se odvíjí od zkušenosti samotného vyšetřovatele. Při kreslení náčrtku se užívají obecně osvědčené symboly a značení. Ne totiž pokaždé autor náčrtku zpracovává i následný plánec. Jednotlivé stopy a předměty jsou v náčrtku označeny číselně, kdy tato čísla a názvy se musí shodovat s označením v další dokumentaci dopravní nehody.<sup>100</sup>

V případě potřeby se pořizuje polodetailní nebo detailní náčrtek, který zachycuje menší úseky nebo předměty zvláštní důležitosti. K těm patří například zaměření poškození vozidel, sklonu silničního svahu či klenutí a nepravidelnosti povrchu komunikace. Pro přehlednost lze náčrtek rozdělit na dvě části, kdy v první části je odděleně provedeno zaměření samotné komunikace a v druhé části postavení objektů a stop. V první řadě se vždy zaznamenávají skutečnosti, u kterých hrozí jejich zánik či změna. Pokud dojde k přemístění vozidel, těl a předmětů, zakresluje se postavení v době ohledání. Původní postavení se zakreslí přerušovanými čarami s uvedením údajů k osobě, která toto místo označila jako původní. Stejně se postupuje i v případě stanovení údajného místa střetu.

### **V praxi lze využít třech základních metod měření:**

**1. metoda pravoúhlá:** tato metoda je dosti hojně užívána z důvodu její nenáročnosti na vybavení a jednoduchosti. Při dodržení pravidel měření je metoda dosti přesná. Užívá se zpravidla na krátkých rovných úsecích komunikace. Jedná se o metodu vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům. Přímka je fixována k VBM. Na přímce i kolmici může být označeno několik bodů měření. Měření se provádí ve směru od VBM, kdy směr se označí šipkou. Každý požadovaný bod je zaměřen pomocí dvou hodnot a to vzdáleností paty kolmice od začátku přímky a vzdáleností od paty kolmice k měřenému bodu.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup>CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. 1. vyd. Praha, 1995, s. 23-24.

<sup>101</sup>STRAUS, J., et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005, s. 403.

**2. metoda trojúhelníková:** výhodou této metody je její nenáročnost na technické pomůcky, kdy policista si vystačí pouze s měřícím pásmem. Měřené body se zaměřují pomocí trojúhelníku, kdy jsou zaměřeny všechny tři jeho strany. Měřený pravoúhelník se pokryje sítí trojúhelníku. Pro přesnost je důležité se vyhnout příliš ostrým a tupým úhlům.<sup>102</sup>

**3. metoda průsečná:** podstatou vyměrování je zvolení dvou výchozích bodů, zaměřených od VBM, které se nacházejí v blízkosti měřeného bodu. Od těchto bodů se provede zaměření k požadovanému měřenému bodu.<sup>103</sup>

Dalšími metodami je metoda polárních souřadnic a protínání vpřed, které se však pro svoji náročnost v praxi používají jen ojediněle.

Zvláštností měření stop na místě dopravní nehody je měření brzdných, smykových a blokovacích stop vozidel. Tyto stopy se měří ke středu šířky stopy. Pokud se jedná o dvojí montáž pneumatik, tak ke středu šíře každé z nich. Šíře a délka jednotlivých stop se měří zvlášť. Délka se měří od začátku až ke konci, tedy pod střed kola nápravy, kde končí. Řádné zaměření a zadokumentování stop na komunikaci s důrazem na délku a průběh brzdné a blokovací stopy je poté jedním z důležitých podkladů pro stanovení rychlosti vozidla.

Náčrtek orientujeme tak, že v něm zaznamenáme směr sever, se šipkou označenou "S". Dále obsahuje základní údaje o dopravní nehodě a to označení události, útvar Policie ČR, datum a čas, místo a podpisy všech osob přítomných ohledání místa a vyhotovení náčrtku. Náčrtek je výchozí pro následné zpracování plánu. V současné praxi se při vyhotovení plánu užívá program PC-Draw 5.1. Z tohoto důvodu je nutné přizpůsobit systém zakreslení náčrtku tomuto PC programu, aby poté bylo možné vytvořit v jeho prostředí samotný plán místa události.

PC program si v některých případech vyžaduje zadání specifických hodnot, které se běžně při zhotovování náčrtků nepožadují. K těmto hodnotám patří například výška a délka tělivity, která je nezbytná k výpočtu oblouku, tedy k vyobrazení zakřivení komunikace.<sup>104</sup>

---

<sup>102</sup>CHMELÍK, J. *Výšetřování silničních dopravních nehod* 1.vyd. Praha, 1998, s. 49.

<sup>103</sup>CHMELÍK, J. *Výšetřování silničních dopravních nehod* 1.vyd. Praha, 1998, s. 48.

<sup>104</sup>CULBA, M., et. al. *Možnosti využívania výpočtovej techniky pri dokumentovani miesta cestej dopravnej nehody*. 1. vyd. Bratislava, 2004, s. 60-68.

## 9.4 Plánek dopravní nehody

Plánek je půdorysný průmět místa, který vychází z vyhotoveného náčrtku. Slouží k podchycení situace na místě dopravní nehody, kdy společně s fotodokumentací podává ucelený obraz. Napomáhá při zjišťování a vyhodnocování děje dopravní nehody. Plánek musí být zpracován tak, aby mohl být přesným vodítkem pro obnovení situace na místě události v případě rekonstrukce či vyšetřovacího pokusu a to v měřítku 1:200. Jednotlivé předměty a stopy jsou označeny číselně, kdy číselné označení se shoduje s další dokumentací. Situace v plánu musí především obsahovat konečnou polohu vozidel, stop, těl a předmětů. Dále obsahuje graficky znázorněné stopy vozidel, místa svědků se směrem jejich pohledů, dopravní značení a v potřebném rozsahu okolí místa události. Zakreslení je na rozdíl od náčrtku prováděno bez grafických kót.<sup>105</sup>

Popis jednotlivých stop a předmětů se provádí přímo v plánu nebo v legendě. Formální náležitosti plánu je označení útvaru policie, pojmenování dopravní nehody s číslem jednacím, grafické označení směru sever, matematické a grafické měřítko, datum vyhotovení, jméno a podpis zpracovatele. V případě nutnosti se zakreslí i průřez komunikace, popřípadě terénní nerovnosti.

V současné době je Policii ČR k vyhotovování plánků užíván program PC-DRAW 5.1, který je vytvořen v prostředí simulačního programu PC-CRASH.<sup>106</sup>

Vyhotovený plán je vložen v elektronické podobě do Lotusu Notes. Do spisové dokumentace se vkládá ve stanoveném pořadí zpravidla před fotodokumentaci tak, aby poskytoval pohled po směru jízdy podezřelého ze spáchání dopravní nehody.

Příloha IX - plán: plán místa dopravní nehody vyhotoven v programu PC-DRAW 5.1.

---

<sup>105</sup>CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. 1. vyd. Praha, 1995, s. 24.

<sup>106</sup>POLICEJNÍ PREZIDIUM, *PC-DRAW, Program pro dokumentaci místa dopravní nehody verze 5.1 pro Policii ČR, praktické návody a řešené příklady*, Policejní prezidium ČR, ŘSDP PP ČR, Praha, 2002.

## 10 VYŠETŘOVACÍ SITUACE A VERZE

### 10.1 Vyšetřovací situace

Jednotlivé typické vyšetřovací situace kladou při počáteční etapě vyšetřování na vyšetřujícího policistu rozdílné nároky.

- **Na místě dopravní nehody relativně nezměněný stav**

Struktura dopravní nehody, která vypovídá o jejím průběhu, je nezměněna. Vozidla se nacházejí v konečném postavení po dopravní nehodě, nebo je jejich postavení řádně vyznačeno na komunikaci. Vyznačení postavení vozidel je před samotným odstavením provedeno po vzájemném dohovoru účastníků události, kdy na konečném vyznačení postavení vozidel se účastníci shodují. Řidiči a svědci se nacházejí na místě události. Tito účastníci jsou schopni a ochotni se věcně ke skutečnostem vyjádřit. Jedná se o optimální stav, který umožní rychlé a řádné vyhledání stop, jejich zajištění a zadokumentování na místě. Nezměněný stav na místě je předpokladem pro rychlé a bezproblémové zjištění příčiny dopravní nehody a jejího viníka.<sup>107</sup>

- **Na místě dopravní nehody změněný stav po dopravní nehodě**

Tato situace nastává zpravidla při opožděném nebo při dodatečném nahlášení dopravní nehody. Struktura dopravní nehody, která vypovídá o jejím průběhu, je pozměněna. Vozidla jsou bez vyznačení odstavena z konečného postavení, nebo jsou po razantním zásahu speciální vyprošťovací techniky Hasičského záchranného sboru. Řidič, nebo někteří z dalších účastníků, se z místa vzdělili, například byli převezeni k ošetření do zdravotnického zařízení. Materiální stopy jsou částečně, nebo zcela znehodnoceny. Paměťové stopy nelze vzhledem k zdravotnímu stavu účastníků získat.<sup>108</sup>

Nejobtížnější situace však nastává, kdy pachatel z místa uteče či dokonce ujede i s vozidlem bez ztotožnění. Tímto jednáním zmaří zjištění, zda byl za jízdy ovlivněn

---

<sup>107</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 242.

<sup>108</sup>PORADA, V., et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha, 2000, s. 153-133.

návykovou látkou. Ujetím z místa může pachatel získat čas k opravení vozidla a tím zakamuflování účasti na dopravní nehodě.<sup>109</sup>

## 10.2 Vyšetřovací verze

Převážná většina dopravních nehod je vyřešena bez využití metody vyšetřovacích verzí. Je to dáno tím, že informace získané při ohledání místa události a podání vysvětlení účastníků dopravní nehody jsou často dostačující k řádnému posouzení věci a zjištění viníka. Okruh podezřelých je zpravidla malý a totožnost známá. Jedná se o optimální stav, kdy účastníci dopravní nehody spolupracují s vyšetřujícím policistou. Vyšetřovací verze se vytyčují v případech, kdy zjištěné skutečnosti dovolují vykládat průběh nehodového děje v několika variantách. Tato situace nastává zpravidla v okamžiku, kdy pachatel z místa ujel, utekl nebo na místě události zemřel. Dalším příkladem je uvedení, že vozidlo bylo před dopravní nehodou odcizeno. Může se jednat o skutečné odcizení, neoprávněné užití nebo také o předstíranou krádež vozidla. Cílem předstírání krádeže, je převážně snaha řidiče se vyhnout postihu. Řidič v době dopravní nehody byl totiž například pod vlivem návykových látek nebo je mu vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel nebo není držitelem řidičského oprávnění.

### Typickými vyšetřovacími verzemi při zjišťování příčin dopravní nehody jsou:

- dopravní nehoda byla způsobena nedodržením pravidel silničního provozu nebo nezvládnutím řízení vozidla,
- příčinou byla technická závada na vozidle,
- příčinou byla závada pozemní komunikace,
- dopravní nehoda se stala v důsledku stavu řidičů. Jedná se například o zdravotní stav, náhlou nevolnost, epileptický záchvat, úmrtí při samotné jízdě či ovlivnění návykovými látkami.

---

<sup>109</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 242.

## 11 EXPERTÍZY A ODBORNÁ VYJÁDŘENÍ

Řešení otázky porušení některých pravidel silničního provozu je nezáležitost spíše otázkou znaleckou než právní.<sup>110</sup>

### 11.1 Expertízy

Při vyšetřování dopravní nehody je často potřebné objasnit skutečnosti, které jsou důležité pro dokazování na základě odborných znalostí. V případě dopravní nehody se provádějí tři základní skupiny expertíz: kriminalistická, oborová a komplexní expertíza.

Z kriminalistických expertiz jsou obvykle vyžadovány expertízy chemické, mechanoskopické, biologické, trasologické a daktyloskopické. K oborovým expertízám nejčastěji patří expertízy z oboru soudního lékařství, technické soudně inženýrské expertízy z oboru silniční dopravy a dalších technických oborů, jako je například strojírenství. V případě trestního řízení jsou znalecké posudky z technických oborů vyžadovány téměř u každé dopravní nehody. Vyžadují se k posouzení mechanismu vzniku dopravní nehody, technické závady vozidla, otázek konstrukčního charakteru, únavy materiálů, pevnosti a tažnosti kovů a dalších technických otázek provozu motorových vozidel.<sup>111</sup>

Komplexní expertízy jsou souběžným a vzájemně propojeným realizováním předcházejících druhů expertiz. Pro svoji náročnost se provádějí pouze vyjimečně u závažných dopravních nehod s těžkými následky.

Náplní expertízy je znalecké zkoumání, které objasňuje otázky významné pro dokazování formou znaleckého posudku. Samotný znalecký posudek je důkazním prostředkem. Nejdůležitějším subjektem expertízy 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 jeho přibrání, prověřit

---

<sup>110</sup>CHMELÍK, J., et al. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň, 2005, s. 201.

<sup>111</sup>NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ, *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*, Brno, 2008, s. 457 s.



možné důvody vyloučení a náležitě znalce poučit. Přibrání znalce se provádí opatřením<sup>112</sup>.

K podání objektivního znaleckého posudku je nezbytné, aby policejní orgán znalci poskytl nezbytnou součinnost spočívající v informacích o skutku, k jehož objasnění si vyžádal znalecký posudek. Poskytnutí součinnosti znalcům při přípravě znaleckého posudku je zákonný požadavek.<sup>113</sup>

Vyšetřující policista zjišťuje podmínky pro nařízení expertízy, provádí přípravu a v závěru hodnotí předložený znalecký posudek. Policista vymezuje předmět expertízy formulováním otázek pro znalce. Kladou se 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. 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 je využíván vždy, kdy trestní řád vyžaduje přibrání znalce.<sup>114</sup>

V případě ublížení na zdraví a smrti účastníka nehody se využívá soudně lékařská expertíza, která patří k oborové skupině expertíz. Vznikne-li podezření, že k smrti účastníka došlo v důsledku spáchání trestného činu, vždy musí být mrtvola prohlédnutá a pitvána. Vzhledem k tomu, že se jedná o objasnění významných skutečností, jsou přibráni k pitvě vždy dva znalci. Provedením pitvy jsou často zjištěná fakta, která nebyla policejnímu orgánu před tím známá. Výsledkem pitvy jsou zodpovězené otázky o bezprostřední příčině a způsobu smrti, vážnosti a rozsahu zranění, které ze zranění bylo smrtelné, hladina návykové látky v krvi, zda byla za jízdy osoba připoutána bezpečnostním pásem a další důležité otázky. V praxi je osvědčená spolupráce soudního lékaře se znalcem z oboru dopravy, který předloží celkové technické řešení dopravní nehody, a s nímž pak lze porovnávat mechanismus zranění jedinců.

---

<sup>112</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I.* 4. vyd. Praha, 2002, s. 724.

<sup>113</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I.* 4. vyd. Praha, 2002, s. 743.

<sup>114</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I.* 4. vyd. Praha, 2002, s. 724.

Z oboru toxikologie se vyžaduje znalecký posudek, pokud je třeba zodpovědět otázku, zda řidič vozidla požil alkoholické nápoje před dopravní nehodou, nebo až po ní, a do jaké míry byl alkoholem ovlivněn.

V neposlední řadě se také přibírá znalec v případech, kdy je třeba objasnit nehodový děj z důvodu určení míry zavinění nebo možného fingování dopravní nehody při trestných činech pojišťovacího podvodu. Znalecký posudek může být zásadní i ve vyjasnění otázky, kdo je pachatelem trestného činu, vzhledem k tomu, že obvinění mnohdy popírají svoji vinu a za viníka dopravní nehody označují jiné účastníky.

Již při samotném ohledání místa činu, jako provedení neodkladného a neopakovatelného úkonu, se může vyskytnout potřeba technické prohlídky, která vyžaduje odborné znalosti. V tomto případě může být znalec přibrán již k samotnému ohledání místa dopravní nehody. Smyslem účasti znalce při ohledání<sup>115</sup> je usměrňování činnosti policejního orgánu jak do rozsahu ohledání, tak i do jeho způsobu.<sup>116</sup>

Znalec na místě činu tedy zpravidla vystupuje v postavení konzultanta. Poznatky získané úkonem provedeným znalcem musí být policejním orgánem zaznamenány v protokolu o ohledání místa dopravní nehody s vymezením důvodu neodkladnosti provedení takového úkonu znalcem.

Znalec musí vystupovat ve znaleckém zkoumání aktivně, využívat v plném rozsahu své kompetence, odborné znalosti a neobávat se vyžadovat na orgánu činném v trestním řízení potřebné informace pro znalecké zkoumání. Má významné právo přibrat si k posouzení zvláštních dílčích otázek konzultanta, ovšem za znalecký posudek nese odpovědnost sám. Při své znalecké činnosti však nemůže znalec zacházet za své znalecké kompetence a nahrazovat orgán činný v trestním řízení. Jakékoliv překročení kompetencí vede totiž k vadnému postupu.<sup>117</sup>

Znalecký posudek musí být hodnocen stejně, jako každý jiný důkaz. Z praxe jsou známé případy, kdy dochází k tomu, že ve věci dopravní nehody jsou vypracovány četné znalecké posudky, jejichž závěry si vzájemně odporují.

---

<sup>115</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I.* 4. vyd. Praha, 2002, s. 764.

<sup>116</sup>CHMELÍK, J., et al. *Místo činu a znalecké dokazování.* Plzeň, 2005, s. 191.

<sup>117</sup>NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ, *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě,* Brno, 2008, s. 457.

## 11.2 Odborná vyjádření

Tam kde, trestní řád obligatorně nepožaduje přibrání znalce, je žádoucí preferovat odborná vyjádření před znaleckými posudky. Obecně by měla platit zásada, že odborné vyjádření se provede v méně závažných případech v souvislosti s řešením méně komplikovaných odborných otázek. Odborné vyjádření je obsahově a formálně jednodušší, slouží k objasnění odborných otázek. O podání odborného vyjádření lze požádat i jinou fyzickou či právnickou osobu, než znalce. Jedná se o osobu, která má potřebné odborné znalosti. O zadání odborného vyjádření na rozdíl od opatření o přibrání znalce není třeba uvědomit strany trestního řízení. Chybí zde možnost vznést námitky proti osobě zpracovatele či proti formulaci samotného zadání, avšak je vhodné přihlídnout k možné podjatosti. Zpracovatele netřeba poučovat. Samotný zpracovatel nemá právo nahlížet do spisu, účastnit se vyšetřovacích úkonů nebo navrhopvat jejich provádění. Trestní řád nezná výsledek zpracovatele odborného vyjádření, tak jak je to v případě znalce, kdy odborné vyjádření se čte jako listinný důkaz. Trestní řád také neupravuje postup v případě, kdy je odborné vyjádření neúplné nebo nejasné.

V budoucnu můžeme očekávat výrazný vzestup odborných vyjádření právě na úkor znaleckých posudků, a to i z toho důvodu, že se jedná o rozdílné finanční náklady, což je v současné době velmi aktuální. Státní organizace jsou totiž povinné odborná vyjádření vyhotovit bezúplatně. Z praxe je však známé, že doposud jsou spíše využívány znalecké posudky, kdy i samotní znalci odmítají vyhotovení pouhého odborného vyjádření.

## 12 VYŠETŘOVACÍ EXPERIMENT A KRIMINALISTICKÁ REKONSTRUKCE

Relativně častými vyšetřovacími úkony při vyšetřování dopravní nehody je vyšetřovací experiment a kriminalistická rekonstrukce.<sup>118</sup>

Tyto úkony umožňují prověřit verze a odstranit jednotlivé rozpory mezi výpověďmi účastníků a zjištěnými fakty. Provádění těchto úkonů není zpravidla závislé na součinnosti účastníků události. Účast obviněného, poškozeného či svědka je dobrovolná. Původní účastníci události mohou být zastoupeni jinou pokusnou osobou. Při provádění úkonů je přítomná osoba na věci nezúčastněná, která pozoruje experimentální činnost, objektivnost a zákonnost. Další osobou zpravidla přítomnou na místě úkonů je odborník, kdy ne vždy se musí jednat přímo o znalce dle trestního řádu, a obhájce. O nutnosti přítomnosti jednotlivých osob rozhoduje vyšetřující policista, kdy k úkonům jsou přibrány pouze osoby nezbytně nutné. Výběr náhradních osob je prováděn nejen na základě fyzické podobnosti, ale i například na základě jejich zkušeností, praxe, profese a vědomostí. Důležitým faktorem je řádná instruktáž jednotlivých osob před samotným úkonem, kdy je ujasněno místo a povinnosti ve všech etapách úkonů.

### 12.1 Vyšetřovací experiment

Vyšetřovací experiment je kontrolované působení na zkoumaný objekt za účelem prověrky a dokazování vyšetřovacích verzí. Podmínky jeho provedení musí být adekvátní podmínkám původní zkoumané události. Jedná se zpravidla o podmínky shodné denní doby, viditelnosti, místa, podmínky klimatické, akustické, atd. V případě dopravní nehody se prověřuje možnost průběhu události nebo určitého stádia v určitých stanovených podmínkách.<sup>119</sup>

Vyšetřovacím pokusem je možné stanovit vznik určitých stop. S jeho pomocí lze většinou spolehlivě odhalit uměle vytvořené nebo podvržené stopy či fingování samotné dopravní nehody. Častým experimentem je prověření možnosti vnímání

---

<sup>118</sup>ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I.* 4. vyd. Praha, 2002, s. 718.

<sup>119</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminalistika.* 4. vyd. Praha, 1990, s. 250.

určitého jevu či faktu. Jedná se zpravidla o svědky, kdy se prověřuje, zda svědek mohl z původního místa vidět či slyšet uvedené skutečnosti. Význam je dán především tím, že se jedná o efektivní prostředek prověrky důkazů a získání nových důkazních informací. Samotný proces můžeme do dosažení stanoveného cíle neomezeně opakovat, kdy můžeme zařadit nové zjištěné skutečnosti a tím zkvalitnit a zdokonalit metodiku experimentu. Při opakování stejnorodých pokusů je opakování nezbytné pro vyloučení náhodného výsledku. Stejný výsledek zaručuje hodnověrnost pokusu.

Celý průběh je dokumentován písemnou formou, fotograficky, videem a audio záznamem. Doplňující dokumentací jsou poté plánky a schémata.<sup>120</sup>

## 12.2 Kriminalistická rekonstrukce

Rekonstrukce dopravní nehody se provádí na závěr vyšetřování, kdy je k dispozici co možná nejvíce důkazů a poznatků. Obnovuje se původní situace v relativně stejných podmínkách, za použití původních prostředků a předmětů.<sup>121</sup>

V případě dopravních prostředků se užijí stejná nebo obdobná vozidla. Původní situace a postavení předmětů se provádí na základě dokumentace, dosavadního šetření, vyhodnocení důkazů, svědeckých výpovědí, znaleckých posudků a dalších poznatků. Provedením rekonstrukce se ověřuje, zda se dopravní nehoda stala způsobem, který vyplynul z výsledku vyšetřování. Významně přispívá k objektivnímu poznání příčinných vztahů důležitých pro kvalifikaci dopravní nehody. Dokumentací je protokol o rekonstrukci, fotodokumentace, video a audio záznam, popřípadě plánek.

Závěrem lze konstatovat, že rozdíl mezi vyšetřovacím pokusem a rekonstrukcí je v jejich rozsahu. Vyšetřovací pokus totiž opakuje určitou část děje, která dosud nebyla dostatečně objasněna, zatímco za rekonstrukci je pokládán úkon, který obnovuje celý inkriminovaný skutkový děj.<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup>ALBERTOVÁ, I. - *Metodika vyšetřování vražd* [online]. [cit. 11. ledna 2012]. Dostupný z WWW: <<http://trestni.juristic.cz/76457/clanek/trest2>>.

<sup>121</sup>MUSIL, J., et al. *Kriminallistika*. 4. vyd. Praha, 1990, s. 250.

<sup>122</sup>FENYK, J., et al. - *Některé zvláštní způsoby dokazování - vyšetřovací pokus* [online]. [cit. 28. ledna 2012]. Dostupný z WWW: <<http://www.krimi-servis.cz/?p=105>>.

# **13 ANALÝZA NEHODOVOSTI NA TERITORIU PŮSOBNOSTI DOPRAVNÍHO INSPEKTORÁTU BENEŠOV**

Další významnou policejní činností v rámci vyšetřování dopravních nehod je shromažďování aktuálních podkladů pro centrální evidenci dopravních nehod.<sup>123</sup>

Od roku 1999 jsem služebně zařazen jako dopravní policista na Dopravním inspektorátu Benešov, kdy mou prioritní funkcí naplní je vyšetřování dopravních nehod. V rámci vyšetřování dopravních nehod se také podílím na tvorbě podkladů pro evidenci dopravních nehod a následnou statistiku. Evidence dopravních nehod obsahuje údaje o jejich příčinách, účastnících, vozidlech a místě. Objektivnost těchto statistik se odvíjí již od prvotních úkonů vyšetřujícího policisty, který zaznamenává do systému jednotlivé dílčí podklady. Vzhledem k tomu, že od statistik se odvíjí další následná činnost, a to například dopravně bezpečnostní opatření nebo prevence, je nutné k těmto činnostem policie přistupovat odpovědně.

## **13.1 Charakteristika místní působnosti Dopravního inspektorátu Benešov**

Místní a věcná působnost Dopravního inspektorátu Benešov se rozkládá na území úřadů obcí s rozšířenou působností Benešova, Vlašimi, Votic a částečně Sedlčan. Místní působnost DI Benešov zcela nekoresponduje s působností Územního odboru Benešov, kdy zasahuje za hranice Územního odboru Prahy – venkov. K přihlídnutím k délce silniční sítě se oblast působnosti DI Benešov řadí mezi nejrozsáhlejší v České republice. Samotné sídlo Dopravního inspektorátu se nachází přímo v okresním městě Benešov. Oblast působnosti se vyznačuje řadou specifik. Ke kladným specifikám patří například absence měst s velkým počtem obyvatel a s tím spojený zvýšený cestovní ruch. Největším městem v oblasti je se svými šestnácti tisíci obyvateli město Benešov. K negativním specifikám patří například absence

---

<sup>123</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 182.

dálniční síť ve směru na jih republiky, kdy v nedávné minulosti byl zprovozněn pouze úsek několika kilometrů dálnice D3 vedoucí od Tábora do katastru obce Mezno. S přihlédnutím k zatížení komunikací již v minulosti vyvstal požadavek vybudování spojení mezi Prahou a jižními Čechy pomocí dálniční sítě. Způsob vedení této dálniční sítě, dálnice D3, přes oblast benešovska je v současné době terčem řady sporů, kdy je nutné vyvážit finanční náklady s vlivem na životní prostředí. Prakticky veškerý provoz ve směru Praha-České Budějovice a zpět probíhá v současné době po sil. I. třídy č. 3, E 55.

V dopravní špičce touto komunikací projede denně až 20 000 vozidel.<sup>124</sup>

Z důvodu předpokladu vybudování dálnice D3 se kromě běžné údržby již pouze minimálně investovalo do jejího rozvoje. I přes to, že se jedná o sil. I. třídy, postrádá řadu moderních bezpečnostních prvků. Na komunikaci se nenachází například žádný kruhový objezd nebo křižovatka, která je řízena pomocí světelných signálů. Mimoúrovňové křížení je spíše sporadické, kdy například chybí i u prvních nejvíce využívaných křížení v obou směrech při vjezdu do okresního města Benešov. Zvýšení bezpečnosti je v tomto úseku řešeno pouze snížením rychlosti na 70km/h. Počet jízdních pruhů je často nedostačující. Komunikace prochází středem dvou obcí Olbramovice a Miličín, kdy zatížení těchto obcí je neúnosné. Absence většího počtu jízdních pruhů v obou směrech a snížením rychlosti v obci na zákonem stanovených 50km/h způsobuje častou tvorbu kolon vozidel. Pod působnost DI Benešov spadá část sil. I/3 od 4,3km do 46,80km, tedy v celkové délce 42,50km. V souvislosti se stavebnětechnickým stavem a hustotou silničního provozu je tato komunikace častým místem dopravních nehod, kdy na celkové nehodovosti se v roce 2009 podílela 15,01%, v roce 2010 10,69% a v roce 2011 15,23%.

#### Počty dopravních nehod na sil. I. třídy č. 3 – E 55<sup>125</sup>

sil. I/3 – E 55	2009	2010	2011
v obci	3	6	29
mimo obec	135	99	124
celkem	138	105	153

<sup>124</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

<sup>125</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

## Místa dopravních nehod<sup>126</sup>

Kategorie komunikace	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
<b>Dálnice D3</b>	0	3	2
<b>sil. I. třídy</b>	164	128	118
<b>sil. II. třídy</b>	351	261	268
<b>sil. III. třídy</b>	174	156	135
<b>místní komunikace</b>	185	195	213
<b>účelové komunikace</b>	1	5	1
<b>ostatní komunikace (parkoviště)</b>	44	36	34
<b>z toho v obci</b>	416	391	363
<b>z toho mimo obec</b>	503	393	408
<b>statisticky nesledované komunikace</b>	138	105	233

### 13.2 Rozbor nehodovosti na úseku působnosti Dopravního inspektorátu Benešov

Analýza nehodovosti na teritoriu působnosti DI Benešov je zaměřena na rok 2009, 2010 a 2011. V období uvedených let došlo k novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v kterých se změnil podmínky povinnosti účastníků dopravní nehody oznámit dopravní nehodu Policii ČR. V návaznosti na změnu legislativy došlo také ke změně Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a Pokynu ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4, ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod. Smyslem úpravy legislativy a vnitřních předpisů Policie ČR bylo přenést odpovědnost a některé činnosti u méně závažných dopravních nehod na řidiče a jednotlivé pojišťovny a tím oprostít Policii ČR od výjezdů a řešení banálních situací v rámci vyšetřování dopravních nehod. Čas, který dříve Policie ČR věnovala řešení těchto skutků, v současné době věnuje prevenci a dohledu nad silničním provozem. Z důvodu uvedených změn však konečná čísla dopravních nehod za určité období mohou působit zkresleně. Účastník dopravní nehody sice nemá

---

<sup>126</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.



za dodržení zákonných podmínek povinnost věc dopravní nehody oznámit, ale často využívá svého práva a věc i přesto oznámí Policii ČR.

V takovém případě, po prověření skutečností a splnění podmínek, je vyšetřující policista nápomocen sepsání záznamu o dopravní nehodě, na kterém vyznačí a potvrdí viníka dopravní nehody.<sup>127</sup>

Tyto dopravní nehody se Policii ČR statisticky nevyhodnocují. Do zpracované analýzy jsou však tyto nehody (dopravní nehody šetřené PČR záznamem) zařazeny do počtů řešených Policíí ČR, tak aby byla objektivně zmapována činnost DI Benešov. V roce 2009 vyšetřovali příslušníci DI Benešov 919, v roce 2010 784, respektive 982 a v roce 2011 771, respektive 1 004 dopravních nehod.

#### Kategorizace dopravních nehod<sup>128</sup>

Kategorie	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
<b>Dopravní nehody šetřené PČR</b>	919	784	771
Úmrtí	13	18	12
Zranění těžké	53	47	42
Zranění lehké	408	339	326
Škoda na vozidlech	61803100	59487600	53961000
Jiná škoda	4053800	2896400	2959500
Návykové látky u viníka dopravní nehody	68	52	48
Dopravní nehoda šetřená PČR záznamem	0	198	233
<b>Dopravní nehody celkem</b>	919	982	1004

„Dopravní nehody jsou většinou bezprostředním výsledkem působení tří činitelů: 1. člověka, 2. vozidla a 3. objektivních podmínek provozu. Jde tedy o multifaktorový jev vznikající často souhrnným působením psychofyzických a technických faktorů. Nejvýznamnějším a současně nejčtenějším faktorem při dopravních nehodách je selhání člověka – řidiče nebo jiného účastníka silničního provozu, jež je příčinou až 95 % všech dopravních nehod.“<sup>129</sup>

Jak je výše v citaci uvedeno, tak v rámci České republiky je zavinění dopravní nehody řidičem nebo jiným účastníkem, tedy člověkem, vyjádřeno až 95%. Z tohoto

<sup>127</sup>POLICEJNÍ PREZIDIUM. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, část třetí Šetření dopravních nehod čl. 37, 18-19 s.

<sup>128</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

<sup>129</sup> Kuchta, J. Válková, H., et al. 1. vyd. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Praha, 2005, s. 452–453.

pohledu se statistika na území působnosti DI Benešov nijak zvláště nerozchází s celorepublikovým průměrem, kdy v roce 2009 se na zavinění podílel řidič motorového vozidla 89,66%, řidič nemotorového vozidla 2,50% a chodec 1,41%, tedy v celkovém počtu 93,57%. V roce 2010 se na zavinění podílel řidič motorového vozidla 93,11%, řidič nemotorového vozidla 1,40% a chodec 1,40%, tedy v celkovém počtu 95,91%. V roce 2011 se na zavinění podílel řidič motorového vozidla 93,64%, řidič nemotorového vozidla 1,81% a chodec 0,64%, tedy v celkovém počtu 96,09%.

Kromě zavinění člověkem se v roce 2009 na zavinění podílelo 5,11% lesní nebo domácí zvíře, 0,43% závada na komunikaci a 0,32% technická závada na vozidle. V roce 2010 se na zavinění podílelo 1,53% lesní nebo domácí zvíře, 0,63% závada na komunikaci a 1,02% technická závada na vozidle. V roce 2011 se na zavinění podílelo 1,94% lesní nebo domácí zvíře, 1,03% závada na komunikaci a 0,38% technická závada na vozidle.

#### Zavinění dopravních nehod<sup>130</sup>

Zavinění dopravní nehody	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
Řidičem motorového vozidla	824	730	722
Řidičem nemotorového vozidla	23	11	14
Chodcem	13	11	5
Lesní a domácí zvíři	47	12	15
Jiným účastníkem dopravní nehody	0	0	2
Závadou na komunikaci	4	5	8
Technickou závadou na vozidle	3	8	3
Jiné zavinění	5	7	2
Statisticky nesledované	0	198	233

<sup>130</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod dle statistik patří nesprávný způsob jízdy, kam například patří:<sup>131</sup> jízda, kdy se řidič plně nevěnoval řízení a nesledoval dostatečně situaci v provozu na pozemních komunikacích, směr a způsob jízdy, jízda v jízdních pruzích, objíždění, vzdálenost mezi vozidly, vyhýbání, otáčení a couvání a další. V roce 2009 se na počtu dopravních nehod podílel nesprávný způsob jízdy 51,14%, v roce 2010 59,18% a v roce 2011 58,88%. Jeden z důvodů proč způsob jízdy v rámci statistiky zaujímá vedoucí pozici je i skutečnost, že v rámci této statistiky je začleněno značné množství příčin dopravních nehod.

Jako v pořadí druhá nejčastější příčina je nedodržení a nepřizpůsobení rychlosti vozidla.

„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“<sup>132</sup>

Dle citace pojmu rychlosti v jízdě je zřejmé, že v rámci této statistiky nalezneme veškeré nedodržení bezpečné rychlosti jízdy. A to například bez rozdílu rychlosti, kdy řidič překročí povolenou rychlost několikanásobně, kdy dojde například k usmrcení, zranění či velké škodě na majetku až po rychlost, kdy řidič v souvislosti s kluzkým povrchem komunikace způsobí například při minimální rychlosti pouze nepatrnou škodu na majetku. Statisticky nárůst těchto událostí je ve vzájemné souvislosti se zhoršením povětrnostních podmínek a tím i stavu povrchu komunikace. Hranice mezi nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím před ním a nepřizpůsobením rychlosti jízdy je také často nepřesná, kdy posouzení této příčiny se odvíjí od odborných znalostí a zkušeností vyšetřujícího policisty. Z tohoto důvodu může být statistika těchto příčin částečně zkreslená. V roce 2009 se na počtu dopravních nehod podílela rychlost jízdy 23,28%, v roce 2010 21,17% a v roce 2011 to bylo 20,75%.

---

<sup>131</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 15-44.

<sup>132</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 36-39.

Další statisticky evidovanou příčinou dopravní nehody je přednost v jízdě<sup>133</sup>.

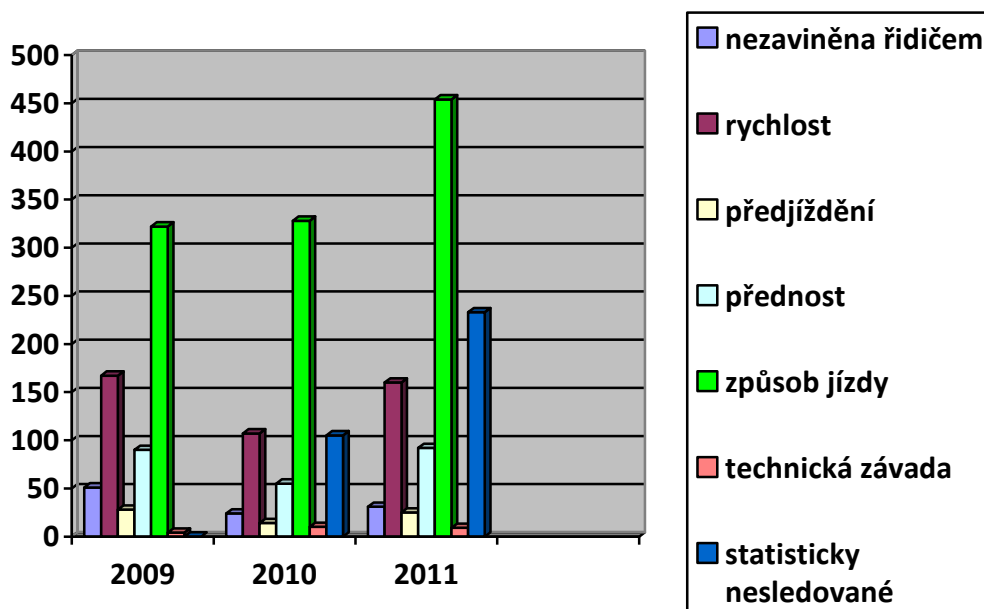
V roce 2009 se na počtu dopravních nehod podílelo nedání přednosti v jízdě 13,05%, v roce 2010 10,84% a v roce 2011 11,93%.

V případě nesprávného předjíždění<sup>134</sup> se na počtu dopravních nehod v roce 2009 podílelo 4,13%, v roce 2010 2,80% a v roce 2011 3,24%.

Technická závada se podílela v roce 2009 na celkové statistice dopravních nehod 0,87%, v roce 2010 1,65% a v roce 2011 1,16%.

Příčiny dopravních nehod, které nebyly zaviněny řidičem, tvoří v roce 2009 7,50%, v roce 2010 4,33% a v roce 2011 4,02%.

**Příčiny dopravních nehod<sup>135</sup>**



<sup>133</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 41-43.

<sup>134</sup>BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 36.

<sup>135</sup> Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

### Příčiny dopravních nehod<sup>136</sup>

Příčina	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
Nezaviněná řidičem	69	34	31
Rychlost	214	166	160
Předjíždění	38	22	25
Přednost	120	85	92
Způsob jízdy	470	464	454
Technická závada	8	13	9

Závěrem lze říci, že vedení statistik dopravních nehod je ovlivněno řadou faktorů. Jedná se o faktory, které do určité míry mohou zkreslit samotné konečné výstupy statistiky. Mezi takové se řadí například legislativní změny zákonů, kdy vzhledem ke změně povinností účastníků dopravních nehod hlásit za určitých podmínek událost Policii ČR, policie eviduje podklady pouze u části těchto dopravních nehod. I když Policie ČR shromažďuje podklady pro statistiku u většiny dopravních nehod, zaujímá podíl takto statisticky nepodchycených událostí významné procento. Například v roce 2009 všechny dopravní nehody šetřené DI Benešov prošly statistickým vyhodnocením. V roce 2010 však již do statistik nebylo zařazeno 25,25% a v roce 2011 se jedná již o 30,22% všech dopravních nehod.

Dalším činitelem, který má významné místo při tvorbě statistik je vyšetřující policista, který jednotlivé údaje do těchto statistik vkládá. Záleží pouze na něm, jakým způsobem k problematice přistoupí, zda odpovědně či nedbale. Automatizovaný systém kontroly pouze vyhodnotí, zda byla statistika vytvořena a prověří vzájemné logické vazby mezi jednotlivými ukazateli.

Vzhledem k tomu, že statistika dopravních nehod je významná pro činnost řady dalších institucí, jako například Ministerstvo vnitra či Ministerstvo dopravy, je nutné ke shromažďování podkladů přistupovat vždy zodpovědně, objektivně a důsledně. Nelze tedy tuto policejní činnost v rámci vyšetřování dopravních nehod nijak podceňovat.

---

<sup>136</sup> Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

## **14 NÁVRH ŘEŠENÍ SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI A JEJICH NÁSLEDKŮ NA TERITORIUM PŮSOBNOSTI DOPRAVNÍHO INSPEKTORÁTU BENEŠOV**

Aby návrh řešení snížení nehodovosti a jejich následků na teritoriu působnosti DI Benešov pokryl celou problematiku, muselo by být toto téma vzhledem k svému rozsahu hlavním tématem bakalářské práce. Kapitola proto poukazuje pouze na některé možné způsoby řešení. Mezi tato řešení jsou začleněna jednak ta, která vzhledem k účinnosti mají relativně nízké finanční náklady a řešení, která sice mají nemalé finanční nároky, ale svou progresivitou a účelností mají do budoucna předpoklad uplatnit se v samotné praxi.

Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, se vzhledem k délce silniční sítě, řadí místní a věcná působnost DI Benešov mezi nejrozsáhlejší v České republice. Odlehčení silniční sítě s největší pravděpodobností nastane až zprovozněním dálnice D3, kdy dojde k přesunutí tranzitu vozidel z větší části na tuto komunikaci. Velký vliv na odlehčení dopravy by v budoucnu měl mít i zprovozněný IV. železniční koridor, který vede okresem Benešov ve směru od Prahy, přes obec Čerčany, Benešov, Olbramovice, Votice-Beztahov a Mezno, kde přechází do okresu Tábor. Koridor prakticky kopíruje sil. I/3. Jeho úplné zprovoznění je plánováno na rok 2016. Do té doby z důvodu výstavby dochází k častým výlukám na stávající železniční trati, kdy jak osobní, tak i nákladní přeprava je přesunuta na pozemní komunikace. Ke zvýšené přepravě se navíc přidružuje stavební činnost v souvislosti s budováním tohoto koridoru, kdy dochází k velkému nárůstu dopravy v souvislosti s kyvadlovou přepravou nákladů těžkými nákladními vozidly. V místech výjezdu těchto vozidel na pozemní komunikaci je způsob jízdy na komunikacích upraven přechodným dopravním značením, kdy společně s častým znečištěným povrchem komunikace od stavební činnosti je řidič vystavován kolizním situacím.

Do doby zprovoznění těchto dopravních tepen je bezpodmínečně žádoucí udržovat plynulost a bezpečnost na stávající komunikaci sil. I/3, která je nejdůležitější dopravní cestou na území působnosti DI Benešov. Uvedená komunikace patří pod správu Ředitelství silnic a dálnic Praha. Udržení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu není tedy pouze výhradou Policie ČR nebo majitele komunikace, ale i dalších

složek jako je například Celní správa, Centrum služeb pro silniční dopravu či místní samospráva. Velkou roli musí plnit Středočeský kraj, který spolufinancuje projekty spojené s bezpečností silničního provozu. Kromě bezpečnostních prvků, které se běžně užívají, jako je například svislé a vodorovné dopravní značení, údržba povrchu komunikace a její sjízdnosti, dohled Policie ČR a Celní správy, je nutné do struktury začlenit i nové osvědčené moderní prvky.

## **14.1 Technická zařízení bezpečnosti silničního provozu**

- S rozvojem tržního hospodářství úzce souvisí i rozmach reklamy. Umístěním reklamních zařízení a zvláště velkých billboardů u pozemních komunikací působí na řidiče vždy rušivě. Působit rušivě je totiž psychologickým smyslem reklamy. Reklama negativně zasahuje do pozornosti řidiče, kdy k přihlídnutí k jeho rychlosti jízdy ujede řádově několik desítek metrů, aniž by se plně věnoval řízení. Zde nastává prostor pro navození nebezpečné kolizní situace.

Umístění reklamních zařízení je upraveno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen silniční zákon) a navazujícím Nařízením Ministerstva vnitra č. 43/2008, kterým se definují jevy a okolnosti, které mohou jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Před úpravou výše uvedeného zákona Nařízením Ministerstva vnitra č. 43/2008 docházelo k nejednotnému postupu pověřených orgánů, kdy při umístování reklamních zařízení byla udělena řada výjimek s dlouhodobou platností. Jenom na sil. I/3 v působnosti DI Benešov je ve směru Tábor-Praha instalováno 69 ks velkoplošných reklamních zařízení a v opačném směru 70 ks, jejichž umístění je v rozporu se zákonnými normami, kdy při jejich umístění bylo využito výjimky ze zákona s platností do roku 2013. Pokud k tomuto číslu připočteme desítky dalších menších reklamních zařízení, které jsou umístěny v rozporu s danými normami, zjistíme, že na tak frekventované komunikaci, jako je sil. I/3, je vytvořeno prostředí, které značně odvádí pozornost řidiče od samotného řízení vozidla a zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody.

## Umístění reklamního zařízení v rozporu se zákonnými normami sil. I. třídy č. 3<sup>137</sup>



Mimo to, že reklamní zařízení jsou umístěna zcela nevhodně na frekventovaných komunikacích, jsou často umístěna v menší vzdálenosti než v minimální zákonem povolené vzdálenosti 20m od nejbližšího okraje vozovky nebo ve vzdálenosti 300m a méně od:<sup>138</sup>

- hranice křižovatky nebo vjezdu a výjezdu z odpočívky,
- napojení účelové komunikace,
- napojení sousední nemovitosti,
- dopravní značky (neplatí pro vodorovné dopravní značky a IS 18a, IS 18b),
- světelných signálů, zařízení pro provozní informace anebo dopravní zařízení (neplatí pro svodidla)
- jiné reklamní zařízení.

V případě sil. II a III. tříd se vzdálenost umístění možného reklamních zařízení zkracuje na vzdálenost 10m od nejbližšího okraje vozovky. V ochranném pásmu dálnice a rychlostní komunikace nesmí být reklamní zařízení umístěna v menší vzdálenosti

---

<sup>137</sup> Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

<sup>138</sup> ČESKO. Nařízení Ministerstva vnitra č. 43/2008, kterým se definují jevy a okolnosti, které mohou jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Článek č. 3. Umístění reklamního zařízení, 2008.



než 40m od nejbližšího okraje vozovky anebo vzdálenosti 500m a méně od výše uvedených objektů.<sup>139</sup>

Instalace reklamních zařízení mnohdy porušují základní pravidla jejich umístění jako je například umístění reklamy pouze vpravo za okrajem komunikace ve směru jízdy, ne tedy vlevo či jakýmkoliv způsobem umístěné nad pozemní komunikací. Mnohdy se stává, že reklamy jsou instalovány anonymně, kdy jejich schválení neprošlo řádným schvalovacím postupem. Jedná se zpravidla o reklamní zařízení, která informují o časově ohraničené akci. Poté jsou reklamní zařízení ponechána na místě instalace, kdy odstranění musí provést na své náklady správce komunikace.

Řešením v minulosti podceňované situace je prověření zákonnosti umístění dosavadních reklamních zařízení, odstranění nelegálních či v rozporu se zákonem umístěných reklamních zařízení. V případě skončení výjimky o umístění jednotlivých reklamních zařízení tyto výjimky časově neprodlužovat, trvat striktně na jejich odstranění či přemístění. Dopravní inspektorát Benešov, jako příslušný orgán Policie České republiky, s využitím § 25 odst. 1) a odst. 8) silničního zákona, kterým se definují jevy a okolnosti, které mohou jinak narušit provoz na pozemních komunikacích, musí upozorňovat příslušný Krajský úřad Středočeského kraje na všechny komunikační závady, které při dohledu nad silničním provozem zjistil. Stěžejní úlohu kromě vedoucího DI Benešov, který provádí instruktáž úkolů jednotlivých hlídek, musí nést dopravní inženýr DI Benešov. Umístění nových reklamních zařízení musí připomínkovat tak, aby jejich instalace byla v souladu s platnými normami, mimo komunikace s nadměrnou hustotou provozu, mimo rizikové úseky nebo na nepřehledných místech, a to v návaznosti na vyhodnocení nehodových úseku a příčin dopravních nehod.

V celé společnosti v souvislosti s reklamním zařízením by mělo platit, že ani v tržním hospodářství nemá vítězit zisk před ochranou života a zdraví občanů.<sup>140</sup>

- Opakem reklamních zařízení, která nepřispívají k bezpečnosti silničního provozu, jsou informační tabule. Informační tabule slouží k rychlému poskytnutí konkrétních informací účastníkům silničního provozu. Poskytuje informace

---

<sup>139</sup>ČESKO. Nařízení Ministerstva vnitra č. 43/2008, kterým se definují jevy a okolnosti, které mohou jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Článek č. 3. Umístění reklamního zařízení, 2008.

<sup>140</sup>HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 171.

jak písemnou formou, tak i pomocí znaků včetně animace. Zvláštní výhodou mobilních informačních tabulí vůči statickým spočívá nejen v její samotné mobilitě, tedy, že může být užita na místech, kde je informace nejdůležitější, ale i například v nezávislosti na připojení k elektrické síti. Velkou roli by tyto mobilní informační tabule sehrály v současné době, kdy na sil. I/3 je řada přechodných dopravních úprav v souvislosti s výstavbou IV. železničního koridoru nebo v úsecích s tvorbou souvislých kolon vozidel. K těmto úsekům patří převážně úsek Tužinka km 10,8 až 13,0, úsek Benešov-Konopiště-Jírovice km 14,0 až 18,4, úsek obce Olbramovice km 28,10 až 28,9 a úsek obce Miličín km 39,8 až 41,1.

- Dalším osvědčeným relativně nenákladným bezpečnostním prvkem je instalace figuríny policisty. Dle konstrukce figuríny jsou její pořizovací náklady v rozmezí částky 1 300 až 15 000 Kč.

#### **Figurína policisty na stanovišti<sup>141</sup>**



Přítomnost makety policisty, která je zhotovena ve skutečné životní velikosti člověka, má za účel navodit u řidiče pocit, že je dozorován skutečným policistou a následně jej přimět k snížení rychlosti a zvýšení jeho pozornosti. Vhodnost a účelnost

---

<sup>141</sup>Centrum dopravního výzkumu Brno - Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. 2007 [cit. 4. prosince 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=461>>.

umístění figurín by se měla odvíjet od aktuálních poznatků zjištění častého překračování rychlosti, stupně provozu na pozemních komunikacích, výši počtu dopravních nehod a to ve spolupráci Policie ČR, obecních policíí a obecních úřadů.

Největším nepřítelem figurín policistů je však vandalismus. I když je figurína zhotovena ze speciální vyztužené hliníkové desky, kdy povrch desky je například speciálně upraven, aby odolal sprejerství, dochází často k jejich poškození či dokonce odcizení.

V rámci Územního odboru Benešov bylo v roce 2007 hromadně nasazeno 12 figurín policistů, kdy došlo k odcizení 11 z nich. Pořizovací cena jedné figuríny policisty byla 3 000 Kč.<sup>142</sup>

Na území působnosti DI Benešov není v současné době umístěna žádná figurína policisty. Vhodnost a účelnost použití těchto figurín je nesporná. Proto i přes negativní zkušenosti z minulosti, kdy došlo k jejich odcizení, je do budoucna žádoucí využít této metody a v žádném případě by se od této formy prevence nemělo ustupovat. Určitý dohled a prevence nad vandalismem by mohl být spojen s kamerovým systémem jednotlivých obcí, kdy figuríny by takto mohly být dozorovány před poškozením či odcizením. V rámci republiky se osvědčila spolupráce s dalšími subjekty, kdy jednotlivé makety policistů jsou svěřeny obci či školskému zařízení, které zajistí jejich správu a dozor nad nimi. V případě frekventovaných komunikací, jako je sil. I/3 a sil. I/18, lze tyto figuríny umístit staticky, kdy těmito komunikacemi projíždějí řidiči většinou bez místní příslušnosti. Jedná se totiž o tranzitní komunikace navazující na silniční síť, která spojuje jednotlivé části České republiky. V případě dalších komunikací, zejména v jednotlivých obcích, je nutné figuríny umístit na kritických bodech a systematicky je přemísťovat tak, aby nedošlo ke zvyklosti řidičů na jejich přítomnost. Vhodnost umístění je zpravidla v blízkosti škol, sportovních zařízení, na rovných úsecích komunikace, které svádějí řidiče k rychlé jízdě, v blízkosti shluku většího počtu osob, jako jsou například zastávky hromadné dopravy, atd. Zvýšení efektu je možné častým měřením rychlostí a represí řidičů nedodržujících maximální dovolenou rychlost.

---

<sup>142</sup> Zdroj: Preventivně informační skupina PČR, KŘPSK, Územního odboru Benešov.

- Rychlost jízdy patří mezi hlavní příčiny dopravních nehod. Dodržením bezpečné rychlosti v jízdě snižuje zásadně možnost vzniku dopravní nehody. K donucení řidiče dodržovat stanovenou rychlost upravenou zákonem přispívá jeho informovanost a upozornění na překročení rychlosti jízdy. K tomuto účelu slouží různé modifikace způsobu varování řidičů při překročení povolené rychlosti. Jedná se o zařízení s proměnnou dopravní značkou B20a Nejvyšší dovolená rychlost s vnitřním radarem, kdy displej ukazuje aktuální rychlost jedoucího vozidla. Pořizovací cena tohoto informačního zařízení je cca 130 000 Kč. K zvýšení pozornosti řidiče, slouží toto zařízení doplněné o schopnost snímat registrační značku vozidla a tuto informaci společně s aktuální rychlosti zobrazit. Vozidlo a tím i řidič ztrácí svoji anonymitu. Společné zobrazení maximální povolené rychlosti, skutečné rychlosti vozidla a registrační značky konkrétního vozidla podvědomě nutí řidiče přizpůsobit rychlost vozidla uvedené maximální povolené rychlosti. Tato varianta upozorňování řidičů na překročení povolené rychlosti je nejvhodnější v obcích.

- Novinkou na českých silnicích je měření rychlosti v úseku, kdy tato metoda byla v roce 2006 jako jedna z prvních v ČR užitá na sil. I/3 v obci Miličín v působnosti DI Benešov.

Jedná se o projekt Ministerstva dopravy s názvem Automatický systém odhalování a postihování dopravních přestupků, který byl zadán Centru dopravního výzkumu.<sup>143</sup>

### Úsekové měření rychlosti v obci Miličín<sup>144</sup>



Hlavní výhodou úsekového měření, nebo jak se v praxi též používá názvu poměrového měření, je skutečnost, že se měří průměrná rychlost jízdy určitým úsekem komunikace (start–cíl). V případě klasického měření radarem dochází k měření určité výšece komunikace, kdy řidič typicky zpomalí v místě samotného měření a za tímto

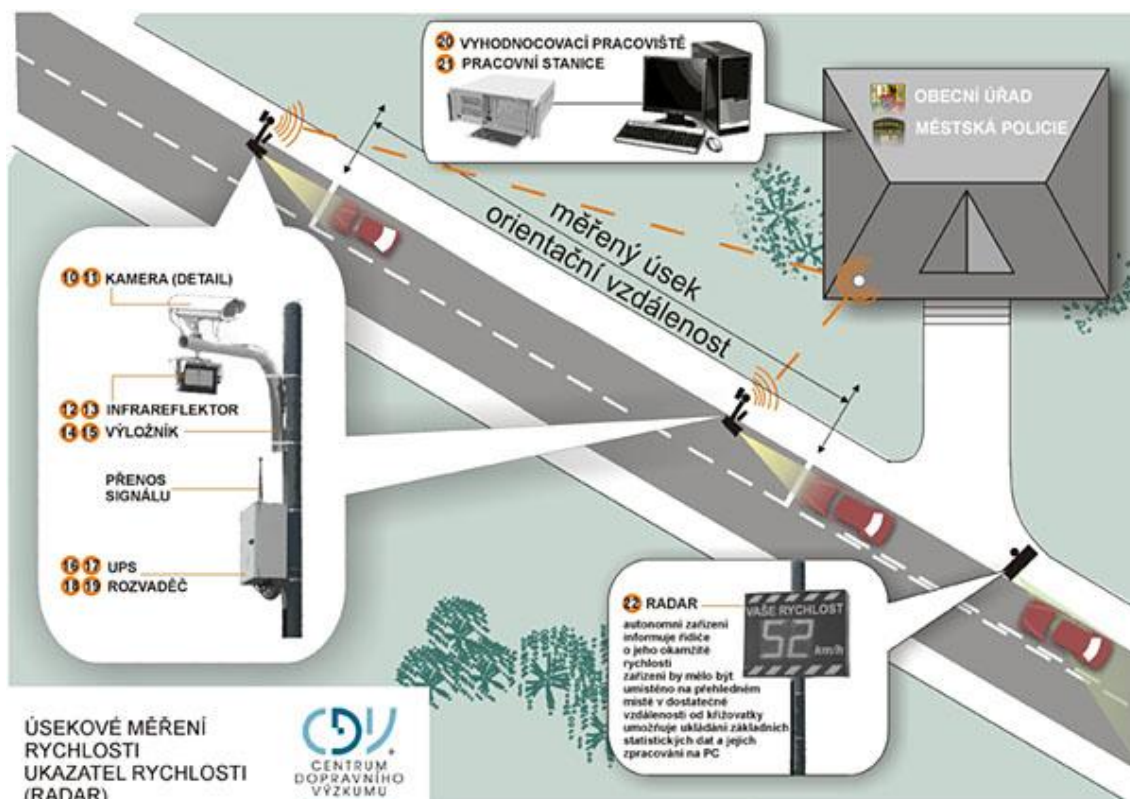
---

<sup>143</sup> *IBESIP – Projekty – V a V* [online]. 2010, [cit. 4. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <[http://www.ibesip.cz/354\\_Projekty-VaV](http://www.ibesip.cz/354_Projekty-VaV)>.

<sup>144</sup> *OSBID – Měřit rychlost? Férově to taky jde!* [online]. 2008, [cit. 10. prosince 2011]. Dostupný z WWW: <<http://bwww.osbid.org/index.php?t=article&n=clanek-merit-rychlost-ferove-to-taky-jde-milicin-okr-benesov-61>>.

místem opětovně zrychlí. V případě úsekového měření musí řidič dodržovat rychlost v celém úseku měření.<sup>145</sup>

### Systém úsekového měření rychlosti<sup>146</sup>



- Dalším progresivním řešením jak donutit řidiče dodržovat rychlost v obci je instalace dopravně bezpečnostní zařízení RSA 01. Zařízení se skládá z třibarevné soustavy s plnými signály, na které svítí trvale červená-stůj. Pokud se do zorného pole radaru přiblíží vozidlo jedoucí povolenou rychlostí, přepne zařízení na zelenou-volno ještě dříve, než řidič musí zpomalit a vozidlo plynule pokračuje v jízdě. V opačném případě zůstane na zařízení svítit červená-stůj, což donutí řidiče zpomalit a v případě výrazného překročení rychlosti zcela zastavit. Teprve poté dojde k rozsvícení zeleného světla a uvolnění provozu.<sup>147</sup>

<sup>145</sup> UNICAM [online]. 2010, [cit. 3. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.unicam.cz/cz/produkty/zjistovani-dopravnich-prestupku/mereni-usekove-rychlosti/>> 4.11.2011>.

<sup>146</sup> IBESIP – Projekty – V a V [online]. 2010, [cit. 17. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <[http://www.ibesip.cz/354\\_Projekty-VaV](http://www.ibesip.cz/354_Projekty-VaV)>.

<sup>147</sup> PDSsystems, s. r. o., *Systémy pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců*, Praha, 2009, s. 31.

Toto zařízení na území působnosti DI Benešov je instalováno v ulici Pražská v obci Votice, na sil. II/114 v obci Jírovice a v ulici Benešovské a Pražské v obci Neveklov. Jedná se o zařízení, které je vhodné použít pouze v obci, neboť na volném úseku komunikace by sice došlo k doзору a usměrnění rychlosti jízdy, ale zastavením jednoho vozidla, jehož řidič překročil povolenou rychlost, by tento neukázněný řidič omezil plynulost silničního provozu a tím i samotnou bezpečnost. Rozšíření těchto zařízení v obcích na území působnosti DI Benešov je žádoucí, a to zejména na rovných úsecích komunikací, které svádějí řidiče k rychlé jízdě, v blízkosti škol a v místech většího soustředění osob.

- Rocbinda - barevné provedení povrchu vozovky s vysokým smykovým třením. Provádí se pokrytím živičných nebo betonových povrchů kombinací speciálního nátěru a kvalitního kameniva. Takto barevně upravený povrch komunikace opticky upozorňuje na nebezpečný úsek, zvyšuje brzdné účinky vozidla a zkracuje jeho brzdou dráhu. V případě mokrého povrchu zkracuje brzdou dráhu až o 33%.<sup>148</sup>

Rocbinda je vhodná na všechny nebezpečné úseky, kde je třeba zajistit zvýšení brzdných účinků vozidel (oblouky, sklonové poměry, příjezdy ke křižovatkám, přechodům pro chodce, atd.). Jako první byla tato metoda použita v případě přechodu pro chodce na sil. I/3 v obci Olbramovice, kde je takto povrch komunikace upraven v délce 20m v obou směrech. Přechod je navíc osvětlený, což také značně přispívá k zvýšení bezpečnosti chodců. Před tímto přechodem je však umístěn ve směru Tábor-Praha ukazatel aktuální rychlosti. Řidiče tento ukazatel podvědomě nutí sledovat svou aktuální rychlost, kdy je tím pozornost řidiče odvedena od sledování situace na přechodu a v jeho blízkosti. Řešením zvýšení bezpečnosti chodců na tomto přechodu je odstranění tohoto měřicího zařízení nebo jeho přemístění dále před přechod.

- Jednou z příčin dopravních nehod je náhle vběhnutí zvířete na pozemní komunikaci před projíždějící vozidlo. Jedná se o situaci, kterou může řidič jen těžko ovlivnit. Zabránění pronikání zvěře na pozemní komunikaci může být zabezpečeno například oplocením pozemních komunikací se systémem podchodů či nadchodů pro migraci zvířat, tak jak je jejich užití rozšířeno například ve skandinávských zemích. Jedná se sice o relativně nákladnou investici avšak se 100% účinností. Srážka

---

<sup>148</sup> PDSsystems, s. r. o., *Systémy pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců*, Praha, 2009, s. 29.

se zvířetem ve velké rychlosti může mít totiž velké následky. Proto je vhodné systém oplocení budovat podél dálnic a rychlostních silnic, jako je tomu například na nově vybudovaném úseku dálnice D3 Tábor–Mezno. Dalším způsobem omezení pronikání zvěře na pozemní komunikace je vybudování pachových ohradníků, které jsou tvořeny repelenty a odpuzovači jako je např. Kornitol, Armacol, Hukinol, Limes, Hagopur. Vlivem působení UV záření se z pěny obsahující repelenty a odpuzovače uvolňuje aroma velkých predátorů v kombinaci pachů vlka, rysa, medvěda a člověka, čímž dochází k odpuzení zvířete a usměrnění jeho pohybu.

Pachový ohradník se používá s velkým úspěchem v řadě zemí jako je např. Německo, Rakousko, Švýcarsko či Španělsko. Například v Německu se nehodovost v souvislosti srážky vozidla se zvířetem v průměru snížila o 76% a v jednotlivých úsecích až o rovných 100%.<sup>149</sup>

Výhodou pachového ohradníku oproti oplocení je jeho finanční dostupnost, jednoduchá aplikace, ale i skutečnost, že nemění přírodní ráz krajiny. Pachový ohradník nezabraňuje fyzickému pohybu zvěře, ale usměrňuje jejich migraci na bezpečnější místo. V případě oplocení se jedná o dlouhodobou ochranu, kdy naopak pachové ohradníky se z důvodu účinnosti musí obnovovat dvakrát do roka. Náklady spojené s instalací jsou přibližně 1 000 Kč na jeden kilometr ohradníku.

Umístění zábran proti pronikání zvěře na pozemní komunikaci by mělo být zřízeno v návaznosti na statistiku nehodových míst vyhodnocených Policií ČR a ve spolupráci s jednotlivými mysliveckými sdruženími, které jednak mají na základě své činnosti zájem na ochraně lesní zvěře, ale také disponují místní znalostí o jejich migraci. Důraz by měl být položen na ochranu frekventovaných silnic I. tříd, jako je sil. I/3 a I/18, kde frekvence vozidel a jejich průměrná rychlost je vzhledem k stavebně technickému stavu komunikace vyšší, než na ostatních komunikacích. Instalace prostředků k usměrnění pohybu zvěře přispívá nejen k zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale i k ochraně fauny, kdy do zřizování pachových ohradníků by měly aktivně vstupovat i příslušné odbory životního prostředí.

---

<sup>149</sup>ČESKÁ TELEVIZE – *Tisíc let české myslivosti* [online]. 2011, [cit. 23. listopadu 2011]. Dostupný z WWW:< <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10169538516-tisic-let-ceske-myslivosti/209572231120015/titulky/#t=19m26s>>.

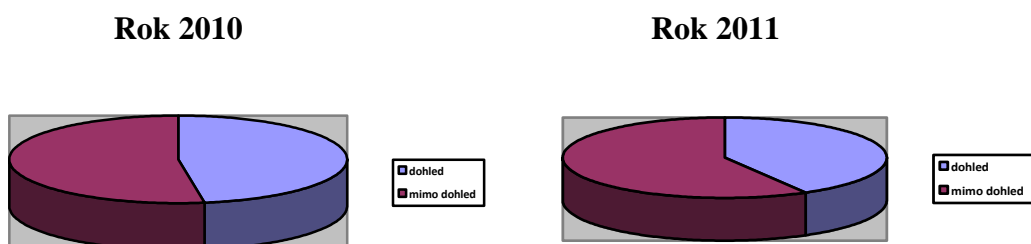


## 14.2 Dohled Dopravního inspektorátu Benešov nad silničním provozem

Nedílnou součástí zvýšení bezpečnosti silničního provozu je dohled Policie ČR.<sup>150</sup>

V rámci DI Benešov je plánovaný počet policistů 25, kdy je obsazeno 24 tabulkových míst. Policistů, kteří jsou určeni pro výkon, tedy i pro dohled nad silničním provozem, je 22. V roce 2010 tento počet policistů vykonával dohled nad silničním provozem v celkovém počtu 17 082 hodin, z toho v noci 5 909 hodin. Počet hodin mimo výkon dohledu nad silničním provozem byl 18 982, což je 52,63% z celkového počtu odsloužených hodin. V roce 2011 byl dohled nad silničním provozem vykonán v celkovém počtu 15 822 hodin, z toho v noci 6 648 hodin. Počet hodin mimo výkon dohledu nad silničním provozem byl 22 175 hodin, což je 58,35% z celkového počtu odsloužených hodin.<sup>151</sup>

Graf výkonu dohledu nad silničním provozem<sup>152</sup>



Čas, strávený mimo výkon dohledu nad silničním provozem, je často spojen s velkou administrativní zátěží policistů, která i přes snahu ji snížit, nadále narůstá. Je však nutné upozornit, že do doby mimo výkon, se započítává i doba, kterou policista věnuje výcviku a vzdělávání, tedy činnostem, které jsou nezbytné pro jeho profesionální přípravu. I tak převaha hodin při výkonu dohledu nad silničním provozem, by měla značně převyšovat počet hodin mimo výkon.

<sup>150</sup> BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel)*. 1. vyd. Praha, 2011, s. 182.

<sup>151</sup> Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

<sup>152</sup> Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

V rámci dohledu nad silničním provozem by neměl být opomíjen dohled nad dodržování všech pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky. V případě snahy snížení nehodovosti a jejich následků je nutné se zaměřit zvláště na porušení těch ustanovení zákona, které jsou v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody.

- Takovou příčinou může být například řízení vozidla společně s telefonováním mobilním telefonem či užitím jiného hovorového nebo záznamového zařízení. Při této činnosti dochází náhodně ke skokovému nárůstu doby reakce řidiče. Nárůst se odvíjí od zaujetí pozornosti řidiče v souvislosti s obsahem rozhovoru, jehož vývoj řidič nedokáže předvídat. Užití Hans-free uvedený problém v žádném případě neřeší. Stále totiž dochází k odvedení pozornosti způsobené manipulací s telefonem, ale neřeší a ani řešit nemůže odpoutání pozornosti obsahem rozhovoru.<sup>153</sup>

Problémem při výkonu dohledu nad dodržováním tohoto pravidla je však v jeho zadokumentování. K porušení pravidel dochází za jízdy vozidla, kdy jako rozhodující důkazní prostředek je nutno pořídit videozáznam a následné ztotožnění řidiče. Zaprotokolování porušení tohoto pravidla je tedy pro dozorujícího policisty technicky a časově náročné.

Za rok 2010 bylo DI Benešov za tento přestupek pokutováno pouze 20 řidičů a v roce 2011 bylo dokonce pokutováno pouze 14 řidičů.<sup>154</sup>

K zjednodušení provádění úkonů by přispěla instalace kamerového systému do služebních vozidel Policie ČR, která by snímala jak dění před vozidlem, tak i za ním.

- První vozidlo vybavené bezpečnostním pásem byl automobil Volvo PV 544, který sjel z výrobní linky již v roce 1959.<sup>155</sup>

I přes nezpochybnitelnou významnou funkci bezpečnostních pásů je velkým nešvarem řidičů, ale i spolujezdců z vozidel, neužití těchto zádržných systémů při jízdě včetně dětských autosedaček. Jedná se o bezpečnostní prvek vozidla, který bezpochybně snižuje následky dopravních nehod.

Dle statistik a výzkumu je zřejmé, že řidič, který užil řádně při jízdě bezpečnostní pás, má v případě jízdy obcí, tedy dodržováním maximální rychlosti 50 km/h, šestkrát vyšší šanci na přežití, třikrát nižší pravděpodobnost těžkého zranění

---

<sup>153</sup>PTÁČEK, P. Mobilní telefon a řízení automobilu. *Kriminalistický sborník*, 2011, roč. 55, č. 3, s. 46.

<sup>154</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

<sup>155</sup>LINHART, J. Pásky slaví 50 let. *Policista*, 2009, roč. 48, č. 10, s. 11.

a dvakrát nižší pravděpodobnost lehkého zranění, než řidič nepřipoutaný. Jízda s řádně upnutým bezpečnostním pásem snižuje riziko usmrcení nebo těžkého zranění na polovinu až třetinu v závislosti na rychlosti jízdy v okamžiku samotného střetu vozidla s pevnou překážkou či jiným vozidlem.<sup>156</sup>

Jako zcela milný názor je nutno pokládat konstatování osoby, která se jako jediná ve vozidle nepřipoutala bezpečnostním pásem na zadní sedačce s tím, že když sedí mezi dalšími dvěma připoutanými osobami, je v bezpečí. Tělo této osoby v případě prudkého snížení rychlosti či čelního nárazu zvyšuje kinetickou energii své hmoty, kdy jde setrvačností vpřed mezi přední sedačky k přednímu panelu interiéru vozidla. Při tomto nekontrolovatelném pohybu dochází k ohrožení osob sedících na předních sedadlech a mnohdy k omezení řidiče řádně ovládat řízení vozidla. Zvláštní situace nastává v okamžiku, kdy se vozidlo při dopravní nehodě otočí přes střechu karoserie. Nepřipoutaná osoba se samovolně pohybuje uvnitř vozidla a stává se tak zdrojem možného ohrožení života a zdraví dalších přepravovaných osob. Užití dětské bezpečnostní autosedačky by mělo být pro všechny řidiče samozřejmostí. Řidič, dospělá osoba, svým rozhodnutím připoutat dítě v dětské autosedačce, by měla nahrazovat rozumovou nevyzrálou a lehkovážnou dítěte.

Nutnost řádného připoutání dítěte do dětské autosedačky lze transparentně zdůraznit propočtem, kdy dítě o váze 25 kg má při samotném nárazu v padesátikilometrové rychlosti kinetickou energii hmoty o váze jedné tuny.<sup>157</sup>

V rámci policejních činností při vyšetřování dopravních nehod se statisticky zaznamenávají situace, kdy osádka vozidla byla řádně připoutána bezpečnostním pásem v kombinaci s aktivací airbagu a zda dítě bylo přepravované v dětské autosedačce. Zde je nutné zdůraznit, že tato statistika je dosti nepřesná, kdy podkladem pro záznam, že osoba byla řádně připoutána, slouží zpravidla pouze vyjádření této osoby. Doznáním, že za jízdy nebyla osoba řádně připoutána, se vystavuje riziku možného postihu za spáchání přestupku.

Nutnost užití zádržných systému při jízdě je zcela nezpochybnitelná. Společnost jako celek by měla pokračovat v osvětě, kterou započala například kampaní „Nemyslíš,

---

<sup>156</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 172.

<sup>157</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha, 2005, s. 173.

zplatíš“, ale i represí a to důslednou kontrolou dodržování těchto pravidel v silničním provozu. To, že si společnost uvědomuje nutnost užívání zádržných systémů, svědčí i fakt, že v souvislosti s novelizací zákona č. 361/2000Sb., O provozu na pozemních komunikacích došlo od 1. 8. 2011 k úpravě bodového systému, a to k navýšení počtu bodů, kdy řidič není za jízdy řádně připoután na sedačce bezpečnostním pásem na výši tří bodů. A v případě porušení povinnosti použití dětské autosedačky při přepravě dětí k navýšení na čtyři body. Porušením těchto povinností řidiče se řidič vystavuje budoucí hrozbě odebrání řidičského oprávnění, kdy represe se kloubí s prevencí.

Za rok 2010 bylo DI Benešov pokutováno 773 přestupců, kteří neužili zádržný systém v celkové částce 260 700 Kč. V roce 2011 to bylo 798 přestupců v celkové částce 202 300 Kč.<sup>158</sup>

- Nedodržování maximální povolené rychlosti vozidla se stává častým přestupkem spáchaným řidičem, kdy zpravidla pouze hrozba možného změření rychlosti vozidla policií a následná sankce nutí řidiče stanovenou rychlost dodržovat. Měření rychlosti jízdy policií tedy jednak plní účel represe, ale i prevence. Proto je nutné se této činnosti dále věnovat s rozvojem dalších způsobů měření jako je například měření v rámci moto-teamu.

V roce 2010 bylo prováděno měření rychlosti v počtu 366 hodin, kdy bylo zjištěno 780 přestupců, z toho v obci bylo spácháno 378 přestupků. Celková částka udělení blokových pokut byla ve výši 335 500 Kč, kdy bylo dalších 521 podezření ze spáchání přestupků oznámeno příslušnému správnímu orgánu. Na celkovém počtu hodin měření rychlosti se pouze 25 hodinami podílel moto-team, kdy nebylo zjištěno žádné překročení rychlosti. V roce 2011 bylo prováděno měření rychlosti v počtu 722 hodin, kdy bylo zjištěno 2 884 přestupců, z toho v obci bylo spácháno 1 088 přestupků. Celková částka udělení blokových pokut byla ve výši 801 200 Kč, kdy bylo dalších 2 207 podezření ze spáchání přestupků oznámeno příslušnému správnímu orgánu. Na celkovém počtu hodin měření rychlosti se pouze 21 hodinami podílel moto-team, kdy bylo zjištěno 17 překročení rychlosti.<sup>159</sup>

---

<sup>158</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

<sup>159</sup>Zdroj: Dopravní inspektorát Benešov.

## ZÁVĚR

Rozsah vyšetřování dopravních nehod je velmi obsáhlý. Objasňování a vyšetřování dopravních nehod klade vysoké odborné nároky na vyšetřující policisty. Bakalářská práce čtenáři poskytuje přehled o činnosti vyšetřujícího policisty, ale i dalších zúčastněných osob při vyšetřování dopravních nehod. Jednotlivé kapitoly jsou zaměřeny na důležité úkony a opatření, které jsou nezbytné pro řádné vyšetření a zadokumentování dopravní nehody. Seznámení se s jednotlivými kapitolami čtenáři umožňuje získat základní odborné vědomosti při provádění těchto jednotlivých úkonů. Zvláštní pozornost je věnována prvotním a neodkladným bezpečnostním opatřením, které předcházejí samotnému ohledání místa dopravní nehody. Cílem těchto opatření je fixace místa dopravní nehody, zajištění bezpečnosti na místě události, zamezení a odvrácení hrozícího nebezpečí a ochrana životů a zdraví. Provádění těchto opatření je zpravidla provázeno časovou tísň, kdy vyšetřující policista je vystaven možnému riziku. Z tohoto důvodu má velký význam osvojení těchto postupů. Získaná znalost jednotlivých činností usnadňuje vyšetřujícímu policistovi se na místě dopravní nehody adekvátně a rychle rozhodnout. Splnění těchto opatření do určité míry komplikuje provádění úkonů, jejichž úkolem je získat důkazy potřebné pro objasnění příčin a zavinění dopravní nehody. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby si vyšetřující policista osvoжил specifické úkony a opatření, které se používají při vyšetřování dopravních nehod. V práci proto čtenář najde postupy ohledání místa dopravní nehody, dopravního prostředku a těla. Pozornost je také věnována možným chybám při těchto činnostech. Zvláštní kapitolu tvoří typické stopy na místě dopravní nehody s jejich popisem a významem. Zpracovaná dokumentace z místa události je obvykle jedním z nejdůležitějších důkazních prostředků. Seznámením se s kapitolou pojednávající o dokumentaci dopravní nehody poskytuje čtenáři ucelený obraz o základním druhu dokumentace a způsobu jejího provedení. Závěr tématu vyšetřování dopravních nehod je věnován typickým vyšetřovacím situacím a verzím, expertízám a odborným vyjádřením, vyšetřovacím experimentům a kriminalistické rekonstrukci.

Důležitou policejní činností v rámci vyšetřování dopravních nehod je shromažďování statistických údajů dopravních nehod a jejich vyhodnocení. Objektivní a rychlé objasnění příčin, podmínek vzniku a zavinění dopravní nehody přispívá nejen k řádnému rozhodnutí ve věci, ale společně s vyhodnocením statistiky

dopravních nehod i významně přispívá k samotné prevenci. Práce obsahuje přehled nehodovosti a jejich příčin na území působnosti DI Benešov. Jedná se o přehled dopravních nehod, které jsou šetřeny Policií ČR. Vlivem změn zákonných norem, ke kterým došlo v nedávné minulosti, dochází k postupnému snížení dopravních nehod, které jsou povinni účastníci silničního provozu oznámit Policii ČR. Skutečnost, že Policie ČR vyšetřuje méně dopravních nehod, přispívá k přesměrování plnění úkolů v rámci prevence při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Prevence a snížení následků nehodovosti patří v současné době ve společnosti k významným úkolům, kterým je nutné se intenzivně věnovat. Bakalářská práce proto poukazuje na vybraná možná řešení snížení nehodovosti a jejich následků na území působnosti DI Benešov. Opatření, která vedou ke snížení nehodovosti a jejich následků nemusí být spojena pouze s vysokými finančními náklady, ale v některých případech, jako je například umístování reklamních zařízení, je dostačující striktní dodržování stávajících právních norem. Dalším takovým příkladem je prevence, ale i represe ze strany Policie ČR v případě porušování pravidel silničního provozu, jako například při překročení povolené rychlosti, neužívání zádržných systémů či držení hovorových a záznamových zařízení za jízdy.

Bakalářská 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. Aktuálně reflektuje teoretická i praxeologická východiska odborné tematické oblasti související s vyšetřováním dopravních nehod. Poukazuje na potřebnost, jak technického vybavení pracovišť, tak i na nutnost odborné připravenosti policistů.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Literární zdroje

1. ANTUŠEK, I. *Lexikon začínajícího řidiče*. 1. vyd. Havlíčkův Brod: Tiskárna Havlíčkův Brod, a.s., 1998. 95 s. ISBN 80-7169561-0.
2. BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: objasňování a základní postupy*. 1. vyd. Praha: Police History, 2008. 116 s. ISBN 978-80-86477-44-2.
3. 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.
4. CUĽBA, M., et. al. *Možnosti využívania výpočtovej techniky pri dokumentovaní miesta cestej dopravnej nehody*. 1. vyd. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2004. 148 s. ISBN 80-8054-310-5.
5. 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.
6. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
7. CHMELÍK, J., et. al. *Dopravní nehody*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
8. CHMELÍK, J., et. al. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2005. 303 s. ISBN 80-86898-42-3.
9. CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. 1. vyd. Praha: Tiskárna MV, 1995. 47 s.
10. CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Tiskárna MV, 1998. 88 s.
11. KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství Leges, s. r. o., 2008. 363 s. ISBN 978-80-87212-8.
12. KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha: Prospektrum, spol. s. r. o., 1998. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
13. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha: Police History, 2004. 199 s. ISBN 80-86477-24-X.
14. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha: Police History, 2006. 351 s. ISBN 80-86477-32-0.

15. Kuchta, J., Válková, H. et al. 1. vyd. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Praha: C. H. Beck, 2005. 554 s. ISBN 80-7179-813-4.
16. LINHART, J. Pásky slaví 50 let. *Policista*, 2009. roč. 48, č. 10, s. 11.
17. MACHUTOVÁ, M., et. al. *Historie dopravní policie*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
18. MUSIL, J., et al. *Kriminalistika..* 4. vyd. Praha: Naše vojsko, 1990. 267 s. ISBN 80-206-0094-9.
19. NĚMEC, B. *Učebnice kriminalistiky*. 1. vyd. Praha: MV ČR, 1966. 350 s. ISBN 80-001-244-587-0.
20. NOVOTNÝ, F., et. al. *Trestní zákoník. 2010*. 1. vyd. Praha: Eurounion, 2010. 838 s. ISBN 978-80-7317-084-4.
21. PDSsystems, s. r. o., *Systémy pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců*, Praha, 2009. 42 s.
22. POLICEJNÍ PREZIDIUM, *PC-DRAW, Program pro dokumentaci místa dopravní nehody verze 5.1 pro Policii ČR, praktické návody a řešené příklady*, Policejní prezidium ČR, ŘSDP PP ČR, Praha, 2002. 46 s.
23. PORADA, V. et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, a.s. - Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořinkové a Jana Tuláčka, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
24. PTÁČEK, P. Mobilní telefon a řízení automobilu. *Kriminalistický sborník*. 2011, roč. 55, č. 3, s. 42 - 46.
25. PJEŠČAK, Jan. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. vyd. Praha: SPN, 1986. s. 213. ISBN 80-8152-639-1.
26. 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.
27. STRAUS, J., PORADA, V. *Systém kriminalistických stop*, 1. vyd. Praha: Vydavatelství PA PČR, 2006. 167 s. ISBN 80-7251-226-9.
28. ŠÁMAL, P., KRÁL, V., BAXA, J., PÚRY, F. *Trestní řád komentář-díl I*. 4. vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2002. 1 224 s. ISBN 80-7179-634-4.

### **Elektronické zdroje**

1. ALBERTOVÁ, I. - *Metodika vyšetřování vražd* [online]. [cit. 11. ledna 2012]. Dostupný z WWW: <<http://trestni.juristic.cz/76457/clanek/trest2>>.



2. BRÁZDA, J. – *Historický exkurz do vyšetřování dopravních nehod [online]*. 2009, [cit. 29. listopadu 2011]. Dostupný 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)>.
3. *Centrum dopravního výzkumu Brno - Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]*. 2007 [cit. 4. prosince 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=461>>.
4. Czudková Lenka – *Fyzika a dopravní nehoda [online]*. 2006, [cit. 9. prosince 2011]. Dostupný z WWW: <<http://sf.zcu.cz/rocnik06/cislo04/nehody.html>>.
5. *Česká televize – Tisíc let české myslivosti [online]*. 2011, [cit. 23. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10169538516-tisic-let-ceske-myslivosti/209572231120015/titulky/#t=19m26s>>.
6. DVOŘÁK, M. - *Lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem pro Policii ČR - oficiální protokol [online]*. 2002 [cit. 24. února 2012]. Dostupný z WWW: <<http://www.cls.cz/seznam-doporucenych-postupu>>.
7. FENYK, J., et al. - *Některé zvláštní způsoby dokazování - vyšetřovací pokus [online]*. [cit. 28. ledna 2012]. Dostupný z WWW: <<http://www.krimi-servis.cz/?p=105>>.
8. *IBESIP – Projekty – V a V [online]*. 2010, [cit. 17. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <[http://www.ibesip.cz/354\\_Projekty-VaV](http://www.ibesip.cz/354_Projekty-VaV)>.
9. *Informace ABZ.cz–slovník cizích slov [online]*. 2011 [cit. 16. října 2011]. Dostupný z WWW: <[http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ\\_hledani=prefix&cizi\\_slovo](http://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?typ_hledani=prefix&cizi_slovo)>.
10. *UNICAM [online]*. 2010, [cit. 3. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.unicam.cz/cz/produkty/zjistovani-dopravnich-prestupku/mereni-usekove-rychlosti/4.11.2011>>.
11. *Policie ČR – Statistika nehodovosti [online]*. 2011, [cit. 14. listopadu 2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>.
12. *Z historie dopravních nehod [online]*. 2009 [cit. 15. října 2011]. Dostupný 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)>.

## Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 285/2001 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, částka 101, s. 658-659.
2. ČESKO. *Narřízení Ministerstva vnitra č. 43/2008, kterým se definují jevy a okolnosti, které mohou jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Článek č. 3. Umístění reklamního zařízení*. 2008. s. 52.
3. MINISTERSTVO DOPRAVY, *Metodika k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizací zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb.*, Ministerstvo dopravy, odbor provozu sil. vozidel, 2009. 12 s.
4. NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ, *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*, Brno: Nejvyšší státní zastupitelství, 2008. 457 s.
5. POLICEJNÍ PREZIDIUM, *Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4, ze dne 12. ledna 2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod*.
6. POLICEJNÍ PREZIDIUM, *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100, ze dne 7. prosince 2001, ke kriminalistické činnosti Policie České republiky*.
7. POLICEJNÍ PREZIDIUM, *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160, ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, část třetí Šetření dop. nehod čl. 30 až čl. 47*.

## Ostatní zdroje

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

- fotografie, KEP a databáze evidence dopravních nehod PČR KŘSK ÚO Benešov, Dopravního inspektorátu Benešov
- fotografie PČR KŘSK ÚO Benešov, OKT Benešov

## SEZNAM PŘÍLOH

- I. Fotografie jízdní stopy vozidla
- II. Fotografie brzdné stopy
- III. Fotografie blokovací stopy
- IV. Fotografie stopy smyku
- V. Fotografie stopy dřecí
- VI. Fotografie biologické stopy
- VII. Fotografie pachové stopy
- VIII. Fotografie stopy na těle oběti
- IX. Plánek

## SEZNAM ZKRATEK

CRO - centrální evidence obyvatel  
CRR - centrální registr řidičů  
CRV - centrální registr vozidel  
DI – dopravní inspektorát  
DN – dopravní nehoda  
IZS – integrovaný záchranný systém  
KEP – kniha evidence práce  
OKT – oddělení kriminalisté techniky  
PATRMV - pátrání po motorových vozidlech  
PATROS - pátrání po osobách  
PBM – pomocný bod měření  
SIS OS - Schengenský informační systém osob  
SIS MV - Schengenský informační systém motorových vozidel  
ZPPP – závazný pokyn policejního prezidenta  
VBM – výchozí bod měření

## SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFU

1. Počty dopravních nehod na sil. I. třídy č. 3 – E 55 (tabulka).....	63
2. Místa dopravních nehod (tabulka).....	64
3. Kategorizace dopravních nehod (tabulka).....	65
4. Zavinění dopravních nehod (tabulka).....	66
5. Příčiny dopravních nehod (graf).....	68
6. Příčiny dopravních nehod (tabulka).....	69
7. Umístění rekl. zařízení v rozporu se zák. normami sil. I. třídy č. 3 (obrázek)....	72
8. Figurína policisty na stanovišti (obrázek).....	74
9. Úsekové měření rychlosti v obci Miličín (obrázek).....	77
10. Systém úsekového měření rychlosti (obrázek).....	78
11. Graf výkonu dohledu nad silničním provozem (graf).....	81

## PŘÍLOHY

Příloha I. - stopy jízdy<sup>160</sup>



Příloha II. - brzdné stopy<sup>161</sup>



---

<sup>160</sup>Zdroj: DI Benešov

<sup>161</sup>Zdroj: DI Benešov

### Příloha III. - blokovací stopy<sup>162</sup>



### Příloha IV. - stopy smyku<sup>163</sup>



---

<sup>162</sup>Zdroj: DI Benešov

<sup>163</sup>Zdroj: DI Benešov

### Příloha V. - stopy dřecí<sup>164</sup>



### Příloha VI. - biologické stopy<sup>165</sup>



---

<sup>164</sup>Zdroj: DI Benešov

<sup>165</sup>Zdroj: DI Benešov

**Příloha VII. - pachové stopy<sup>166</sup>**



**Příloha VIII. - stopy na těle oběti<sup>167</sup>**



---

<sup>166</sup>Zdroj: OKT Benešov

<sup>167</sup>Zdroj: DI Benešov



## Příloha IX. – plánek

