

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**OHLEDÁNÍ MÍSTA SILNIČNÍ DOPRAVNÍ
NEHODY**

Autor práce: Tomáš Fošum, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2015

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

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

.....

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

ABSTRAKT

FOŠUM, T. *Ohledání místa silniční dopravní nehody* : bakalářská práce. České Budějovice : Vysoká škola evropský a regionálních studií, o. p. s., 2015. 66 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jan Bouchal.

Klíčová slova: silniční dopravní nehoda, ohledání, kriminalistické stopy, dokumentace.

Tato bakalářská práce se zabývá kriminalistickými stopami vznikajícími v příčinné souvislosti se silničními dopravními nehodami. Vysvětluje pojem ohledání místa činu z obecného hlediska a dále se zabývá významem ohledání místa silniční dopravní nehody. Práce se podrobně věnuje jednotlivým krokům při vyšetřování silniční dopravní nehody na místě události a v závěrečné části rozebírá a hodnotí důkazní prostředky využívané při vyšetřování dopravních nehod. Ke zpracování této práce byla využita zejména odborná literatura zabývající se problematikou dopravních nehod a kriminalistických stop, právní předpisy a zkušenosti nabyté v praxi u Policie České republiky.

ABSTRAKT

FOŠUM, T. *Investigation of a Traffic Accident on the Spot* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2015. 66 p. Supervisor : JUDr. Jan Bouchal.

Key words: road traffic accident, inspection, forensic traces, documentation

This bachelor work deals with forensic traces arising causally related with road traffic accidents. It generally explains the notion of crime scene investigation and deals with the importance of road traffic accident scene investigation. In a great detail, it describes particular steps in road traffic investigation at the scene, and in the final part it analyses and evaluates means of evidence used while investigating road traffic accidents. An expert literature dealing with the issue of road accidents, forensic traces and legislation as well as experience gained with the Police of the Czech Republic have been used when writing this work.

Obsah

Úvod	8
1 Cíle a metodika bakalářské práce	9
2 Kriminalistické stopy na místě silniční dopravní nehody	10
2. 1 Základní podmínky vzniku kriminalistických stop	10
2. 2 Základní dělení kriminalistických stop	11
2. 2. 1 Paměťová stopa	11
2. 2. 2 Materiální stopa	12
2. 3 Význam kriminalistických stop	13
2. 4 Materiální stopy na místě dopravní nehody	14
2. 4. 1 Stopy na vozovce	15
2. 4. 2 Stopy na zúčastněných vozidlech.....	19
2. 4. 3 Stopy na pevných objektech.....	20
2. 4. 4 Stopy na tělech obětí nebo zraněných osob a jejich oděvu	20
2. 4. 5 Stopy po kolejových vozidlech na kolejích.....	22
2. 5 Paměťové stopy u silničních dopravních nehod	22
3 Pojem ohledání místa činu a význam ohledání místa silniční dopravní nehody ..	24
3. 1 Ohledání místa činu	24
3. 2 Ohledání místa silniční dopravní nehody a jeho význam	26
3. 2. 1 Provedení prvotních a neodkladných opatření na místě silniční dopravní nehody	27
3. 2. 2 Ohledání místa silniční dopravní nehody	29
3. 2. 3 Dokumentace místa silniční dopravní nehody	31
4 Dopravní nehoda a jednotlivé druhy dopravních nehod	37
4. 1 Silniční dopravní nehoda	38
4. 2 Železniční nehoda	39
4. 3 Plavební nehoda	40
4. 4 Letecká nehoda	41

5 Důkazní prostředky využívané při vyšetřování silničních dopravních nehod	43
5. 1 Důkaz znaleckým zkoumáním	43
5. 2 Důkaz – vyšetřovací verze, pokus, rekonstrukce, prověrka na místě	45
5. 3 Důkaz svědeckou výpovědí	46
5. 4 Důkaz ohledáním	47
6 Chyby, motivace a návrhy na zlepšení	48
6. 1 Příklady z praxe.....	49
6. 1. 1 Chybně zaměřené místo dopravní nehody	49
6. 1. 2 Chybná volba VBM	50
6. 1. 3 Chybně zakreslené stopy	51
6. 1. 4 Nedostatečná či nekvalitní dokumentace	51
6. 1. 5 Místo střetu a dopadu	52
6. 2 Motivace	52
6. 3 Postup při ohledání místa silniční dopravní nehody	54
Závěr	57
Seznam použitých zdrojů	58
Přílohy	61

Úvod

Automobilismus provází lidstvo už více než jedno století. Počet vozidel neustále narůstá, a s tím je nedílně spjata intenzita silniční dopravy, která na celém světě neustále vzrůstá. V České republice došlo především v průběhu 90. let minulého století k prudkému nárůstu počtu vozidel, a to ve kteroukoliv denní či noční dobu. Téměř každý člověk se denně stává aktivním účastníkem silničního provozu a vědomě či nevědomě porušuje pravidla provozu na pozemních komunikacích. Vozidla jsou stále bezpečnější, ale zároveň jsou výkonnější a rychlejší, což ve spojení s hektičností dnešní doby a vysokou mírou agresivity některých řidičů neumožňuje účinně snižovat počty dopravních nehod a jejich závažných následků. Ruku v ruce s tímto problémem dochází k nárůstu dopravní nehodovosti. I když i tato oblast má posledních několik let, především v oblasti vážných dopravních nehod s tragickými následky na životech účastníků, mírně klesající trend.

Dnešní doba si žádá vysoké nároky na odbornost a kvalitu odváděné práce policistů zabývajících se vyšetřováním dopravních nehod. Bakalářská práce se věnuje ohledání místa silniční dopravní nehody. Seznamuje čtenáře s kriminalistickými stopami dopravních nehod, které mnohdy podstatným způsobem dopomohou k objasnění vzniku a průběhu silniční dopravní nehody. Popisuje a objasňuje postupy a obecné zákonitosti při provádění ohledání místa silniční dopravní nehody. Dále se zabývá důkazními prostředky využívanými při vyšetřování dopravních nehod a uvádí chyby a nedostatky, ke kterým při samotném úkonu ohledání dochází.

Pro lepší představu jaké kriminalistické stopy při dopravní nehodě vznikají, jsou v této práci použity fotografie pořízené z dopravních nehod, kterých jsem se účastnil osobně nebo byly pořízeny mými kolegy z dopravního inspektorátu. Snímky zobrazují především stopy materiální, se kterými se na místě dopravních nehod převážně setkáváme. K řádnému objasnění vzniku a příčiny dopravních nehod jsou tyto stopy velmi důležité.

Téma týkající se dopravních nehod bylo zvoleno záměrně, jelikož je stále aktuální a všemi vnímané, a to nejenom z důvodu velké medializace tohoto problému. Není televizních zpráv či rozhlasové relace, kde by alespoň jeden příspěvek nebyl věnován dopravní nehodě. V neposlední řadě se dopravní nehoda může dotknout každého z nás, ať už přímo či nepřímo.

1 Cíle a metodika bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je zjistit skutečný stav při provádění ohledání místa silniční dopravní nehody, najít nedostatky, chyby a navrhnout optimální způsob vyšetřování vedoucí k eliminaci prováděných chyb a zhodnocení kriminalistických stop, které se na místech silničních dopravních nehod nacházejí.

V bakalářské práci je využita veřejnosti přístupná literatura, dále pak interní akty řízení vydané Policejním prezidiem Policie České republiky. Dále je v bakalářské práci využito platných právních norem, elektronických informačních systémů a sítě internet. Podstatnou úlohu při jejím zpracování mají i vlastní poznatky autora bakalářské práce, vyplývající ze služebního zařazení u dopravní policie.

Metody použité v bakalářské práci

V teoretické části této práce **analyzuji** obecné zásady používané při vyšetřování silničních dopravních nehod. Rozebírám jednotlivé pojmy týkající se problematiky dopravních nehod, a to jak z obecného hlediska, tak z hlediska odborného. Dále analyzuji vznik, trvání a zánik kriminalistických stop a zabývám se otázkou upřesnění místa činu z kriminalistického hlediska.

Pro pochopení problematiky dokumentování silničních dopravních nehod jsem v praktické části této práce použil metodu **kazuistiky**, kdy jsem provedl kazuistiku vybraných případů se zaměřením na problematiku ohledání místa silniční dopravní nehody, kdy jsem zjišťoval skutečný stav při provádění ohledání místa silniční dopravní nehody. Zjištěné nedostatky a chyby jsem rozebral a zhodnotil. Ve vybraných případech dopravních nehod jsou na základě ochrany osobních údajů a zákonem stanovené povinnosti mlčenlivosti policisty uvedena fiktivní data, týkající se jmen účastníků, jejich adres a vozidel.

V této práci bude dále použita metoda **syntézy**. Půjde především o syntézu komentáře a judikatury k zákonu o silničním provozu. Taktéž bude využita metoda **dedukce**, nebo-li usuzování, kdy se od předpokládaného dochází k závěru.

2 Kriminologické stopy na místě silniční dopravní nehody

Při objasňování trestné činnosti vycházíme z kriminologické stopy, co by základu. V procesu poznání vyšetřované události jako jevu, který se odehrál v minulosti, poskytuje přiměřený obraz o jeho průběhu, činnosti pachatele a jiných osobách na něm zúčastněných, či použitých nástrojů apod.

Kriminologickou stopu můžeme vymežit tak, že touto stopou je každá změna, která je v příčinné, časové či místní souvislosti s kriminologicky relevantní událostí, existuje nejméně od svého vzniku do zajištění a informace z ní je využitelná pomocí přístupných kriminologických, přírodovědných a technických metod, postupů a prostředků.¹

2. 1 Základní podmínky vzniku kriminologických stop²

1. Musí se jednat o takovou změnu, která je v **příčinné** nebo **jiné souvislosti** s kriminologicky relevantní událostí (především místní nebo časové) – prioritně je tato souvislost chápána jako souvislost příčinná, ale taktéž souvislost místní nebo časová. Podmínka je to zásadní, a proto musí být splněna.

Příčinná souvislost – vyjadřuje vztah mezi příčinou a následkem, bez příčiny by nebylo následku, nebo ne takového jaký nastal (např. jednání pachatele nebo působení jím použitých nástrojů, zbraní apod. nebo obrana oběti vytvářejí změny, které příčinně souvisejí s konkrétní událostí).

Místní nebo časová souvislost – navzájem souvisí s příčinnou souvislostí, protože vlastní děj proběhl v určitém místě a čase.

2. Změna musí existovat alespoň v časovém intervalu od svého vzniku do zjištění – jde o zcela logickou podmínku, změny ke které nedošlo nelze využít. Změna, která po svém vzniku z nejrůznějších důvodů opět zanikla, nemůže být pak už zjištětná, resp. zajištětná, a tedy nemůže mít ani charakter kriminologické stopy (např. zvalená tráva se zvedne).

¹ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminologika*. 2. přepracované a doplněné vyd. Praha, 2004, s. 78.

² STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminologiky*. Plzeň, 2009, s. 30 - 33.

3. Změna musí být zkoumatelná existujícími kriminalistickými metodami a prostředky – tato podmínka se vztahuje ke znalecké činnosti – zkoumání a vyhodnocování kriminalistických stop.

Jestliže z nalezených a zajištěných změn nelze získat potřebné kriminalisticky relevantní informace nemá taková změna prakticky upotřebitelný význam, nejedná se o kriminalistickou stopu.

2. 2 Základní dělení kriminalistických stop

Zásadní rozdíl mezi stopou paměťovou (ta která je v našem vědomí) a stopou materiální je v tom, jak tyto stopy vznikají. Stopy paměťové vznikají ve vědomí člověka, oproti tomu stopy materiální vznikají na nejrůznějších živých i neživých objektech³.

2. 2. 1 Paměťová stopa

1. *Dělení podle počitků* - zrak, sluch, hmat, chuť, čich.
2. *Dělení podle doby uchování v paměti osoby* - krátkodobá, střednědobá, dlouhodobá, paměťová stopa.

Paměťové stopy vznikají tak, že člověkem je vnímána nějaká událost, která se kolem něj odehrála. Toto se děje smysly, především zrakem a sluchem. Následně dojde k přenosu informace do mozku, kde se uloží do paměti. Vše, co během dne člověk prožije, není prakticky možné si zapamatovat. Člověk si zapamatuje ty události, které jsou pro něj důležité, významné a vzácné, protože takové události svými smysly vnímá mnohem intenzivněji než ostatní.

Straus k paměťovým stopám uvádí, že „*mají bezesporu materiální charakter (změna biochemického složení jednotlivých mozkových buněk), ale tyto změny nejsou doposud exaktně vyhodnotitelné. Z těchto důvodů jsou paměťové stopy v kriminalistické praktické činnosti považovány za výlučné a jako s takovými je s nimi pracováno.*“⁴

Výlučnost paměťových stop spočívá především v následujícím:⁵

³ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 34.

⁴ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 35.

⁵ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 35 - 36.

- **Vznikají zprostředkovaně** pomocí (cestou) lidských smyslů, jde o paměťové stopy zraku, čichu, sluchu, hmatu a chutě.
- Tvorba není doposud **dostatečně exaktně objasněna**. Z kriminalistického hlediska existují paměťové stopy krátkodobého, střednědobého a v podstatě trvalého (dlouhodobého) charakteru.
- Jsou podstatně ovlivněny **vlastnostmi osoby, která je má ve své paměti uchovány** (schopnost informací - vnímat, fixovat, vybavit si ji a následně ji reprodukovat).
- **Nevznikají ihned** po příslušném vjemu. Doba, která uplyne od vjemu do zafixování, může být různě dlouhá. Uvedený odstup – vjem – zafixování – vybavení se může negativně projevit např. při výslechu konkrétních osob. (např. při dopravních nehodách si účastníci nejsou schopni vybavit děj nehody ani to co následovalo bezprostředně poté).
- Zpravidla je **nelze využívat opakovaně**.
- Pokud konkrétní osoba **nechce nebo nemůže** sdělit obsah paměťových stop, jsou tyto nedostupné.
- Definitivně **jsou ztraceny**, pokud osoba, která je má vypovědět **zemře**.

2. 2. 2 Materiální stopa

Vzniká v živé i neživé přírodě působením jednotlivých objektů mimo lidský mozek. Jinak řečeno, jakýkoliv odraz mimo lidský mozek považujeme za stopu materiální. Z toho vyplývá, že materiálních stop je velmi mnoho. Materiální stopy v podstatě vznikají třemi způsoby:⁶

- a) Předáním energie, během kterého vznikají změny způsobené deformací vnější stavby odrážejícího objektu nebo se z monolitického celku oddělují jednotlivé části.
- b) Předáním hmoty nebo jejím přijetím vznikají stopy navrstvení (přenos krve, různých nečistot a dalších na nějaký povrch, např. na nábytek, podlahu apod.) nebo stopy odvrstvení (např. sejmutí prachu ze zaprášeného předmětu dotykem ruky).
- c) Současným předáním energie a hmoty, což je v podstatě kombinace obou uvedených možností (např. mechanoskopická stopa, ve které se uplatní i částičky nátěru z použitého nástroje).

⁶ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 38.

Materiální stopy dále rozdělujeme podle informací, které nesou, a to do těchto čtyř skupin:⁷

1. *Stopy odrážející vnější struktury* - stopy daktyloskopické, trasologické, mechanoskopické, balistické a další.
2. *Stopy odrážející vnitřní struktury* - stopy biologické, chemické, stopy psacích prostředků, defektoskopické, pyrotechnické a další.
3. *Stopy odrážející funkční a dynamické vlastnosti a návyky* - stopy hlasu, chůze a ručního písma.
4. *Stopy kombinované* - jedná se o stopy, které obsahují sdruženou informaci o vlastnostech objektu nebo objektech, které je vytvořily.

2.3 Význam kriminalistických stop

Paměťové i materiální stopy jsou pro vyšetřování stejně významné, nelze jedny nebo druhé podceňovat či přeceňovat. Paměťové i materiální stopy nesou významné informace pro poznávací činnost všech orgánů činných v trestním řízení, mají pro ně klíčový význam. Kriminalistická metodika věnuje velkou pozornost nauce o stopách, způsobu a prostředkům jejich vyhledávání, zajišťování, dokumentování, vypracování optimálních metod, prostředkům a postupu pro jejich zkoumání a získávání relevantních informací, zjištění způsobu spáchání trestného činu a dalších poznatků souvisejících s vyšetřovanou událostí. Kriminalistická stopa a informace kterou nese má hodnoty, které lze rozdělit do následujících skupin:⁸

Kriminalisticko-technická hodnota stopy – spočívá v možnosti zjištění a zajištění stop pro odborné zkoumání, jejich kvalitu z hlediska možnosti určení jednotlivých identifikačních znaků (upotřebitelnost stop), které umožňují identifikovat konkrétní objekty (osoby, zvířata, věci), případně zjistit jejich skupinovou příslušnost.

Kriminalisticko-taktická hodnota stopy – znamená, že zajištěné a vyhodnocené stopy z míst kriminalisticky relevantních událostí jsou zdrojem informací, z nichž lze přijímat odůvodněné kriminalistické závěry:

⁷ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 38 - 40.

⁸ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 145 – 146.

- o jakou objasňovanou událost se jedná (trestný čin, sebevražda, náhlé úmrtí, pracovní úraz),
- o jaký druh trestného činu se jedná, není-li předstíraný, způsob provedení, použité nástroje a prostředky, motiv a doba činu,
- zjištění údajů týkajících se osoby pachatele (muž, žena, dítě, odborník, laik), počet pachatelů, předmět zájmu pachatele, příchod, směr, činnost pachatele na místě, určení směru pátrání po pachateli a základní postup objasnění události.

Aby měla stopa **procesní hodnotu** a mohla být v trestním řízení použita jako důkaz, musí být zjištěna, zajištěna, uchována (zadokumentována) a vyhodnocena v souladu s ustanoveními trestního řádu.

Po celkovém vyhodnocení situace z místa činu a po přihlédnutí ke všem zjištěným skutečnostem mohou stopy dát odpověď na sedm základních kriminalistických otázek (Kdo? Co? Kde? Kdy? Jak? Čím? Proč?). Tam, kde nenalezneme odpověď, slouží stopy k vypracování kriminalistických verzí.

2. 4 Materiální stopy na místě dopravní nehody

Při ohledání místa dopravní nehody jsou zjištěné materiální stopy v relativně nezměněném stavu. Typické materiální stopy jsou stopy na hmotných předmětech a patří mezi nejvýše hodnocený důkazní prostředek ve správním či trestním řízení. Na tyto stopy však mohou působit vlivy, které přímo souvisejí s odstraňováním hrozícího nebezpečí. Například činností složek Integrovaného záchranného systému při vyprošťování zraněných osob, požáru vozidla, náhlá změna klimatických podmínek či úniku provozních kapalin z havarovaného vozidla. Materiální stopy na místě dopravní nehody dělí Porada⁹ a Konečný¹⁰ přidává:

1. stopy na vozovce
2. stopy na zúčastněných vozidlech
3. stopy na pevných objektech
4. stopy na tělech obětí nebo zraněných osob a jejich oděvech

⁹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 150.

¹⁰ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 35.

5. stopy po kolejových vozidlech na kolejích

V následujících oddílech budou podrobně rozebrány kriminalistické stopy vznikající na místech silničních dopravních nehod, se kterými se můžeme běžně setkat v souvislosti s vyšetřováním dopravních nehod.

2. 4. 1 Stopy na vozovce

Stopy jízdy vozidla jsou tvořeny volně se otáčejícími nebrzděnými či neblokuujícími koly dopravních prostředků - jedná se o **stopy jízdy dopravního prostředku**. Stopy mají různou vypovídací hodnotu, závisí na povrchu pozemní komunikace, na konstrukci a hmotnosti dopravního prostředku, na stavu a huštění pneumatik (podhuštěné pneumatiky mají za následek tzv. plavání na komunikaci, někdy dochází např. i vlivem hmotnosti nákladu k drhnutí ráfku kola o povrch komunikace. Velkou vypovídací hodnotu mají na zasněžených, zablácených, vlivem horka měkkých površích komunikací, naopak fakticky nezjistitelné jsou na komunikacích tvořených dlažebními či betonovými kostkami. Podle rozchodu kol, markantů pneumatik a poškození ráfků lze určit konkrétní vozidlo¹¹.

Obr. č. 1 – Stopy jízdy vozidla v měkkém povrchu¹²



¹¹ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 202.

¹² *Flicker.com* [online]. 2015 [cit. 17.2.2015]. Dostupné z WWW: <[15](https://www.flickr.com/photos/rdodson/3487578298/in/photolist-6jbKwj-aEVG24-7pMjK7-6XPYT3-4ovbX3-dCFSKi-9ZJqGL-8YkyaR-dSiZK6-fe8mwQ-cYv1fy-bs16ic-Ku48y-5UEUsm-88HFFJ-aDADpa-pPnPnS-dGqiJ7-5UAvyT-9w184h-qFEdfb-byifV-pQfUHj-C8Rxy-95HeuC-aS9yuD-ejqfYC-8Zz3r9-dUytLn-dWsJc6-8ZrSff-934pfE-d3U8vs-dTZGyK-dU6jZU-oGnn8p-ejqJVU-bApTK2-d3UgJf-BAutQ-dNLgAi-jCcZcg-ebLurd-ejqGgL-ebLqPs-ebLs5d-ebEJ1t-ebLAey-CmsHN-9aGqeE>.</p></div><div data-bbox=)

Brzdné stopy jsou tvořeny pohybem dopravního prostředku na komunikaci, který je už brzděn, ale kola se díky setrvačnosti stále otáčejí. Vlivem gravitace, odstředivých sil a hmotnosti dopravního prostředku dochází k deformacím pneumatiky a dezénu. Obrazec dezénu pneumatiky se rozmazává, a to ve směru jízdy. V měkkém povrchu je tlak vozidla na vozovku větší, a proto v něm vzniká hlubší stopa než je stopa jízdy.¹³

Obr. č. 2 – stopa brzdná¹⁴



Blokovací stopy vznikají tak, že kola se již neotáčí. Na vozovce jsou snadno rozpoznatelné, určíme je podle výrazného souvislého pruhu, který je způsoben extrémním otěrem pneumatiky, pohybem na namrzlé či po zasněžené vozovce. Na měkkém povrchu vozovky jsou tvořeny výraznými hlubokými stopami. Takové stopy mají významnou vypovídací hodnotu pro výpočet rychlosti vozidla, proto se musí zjistit jejich průběh a celková délka. Dále se však musejí ještě připočítat další faktory, kterými jsou zejména: stav, povrch a sklon komunikace, účinnost brzd, hmotnost nákladu, stav pneumatik.¹⁵

¹³ STRAUS, J. et al. *Kriminalistická technika*. 1. vyd. Plzeň, 2005. s. 216.

¹⁴ *Vlastní zdroj.*

¹⁵ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 203.

Obr. č. 3 – stopa blokovací¹⁶



Stopy smyku vozidla vznikají vybočením vozidla ze své osy, při současném pohybu vozidla vpřed v kombinaci nepřiměřeně rychlé jízdy. Nejčastěji k nim dochází při rychlém průjezdu zatáček, při prudkém manévru s volantem ve vysoké rychlosti, při prudkém brzdění na klzkém povrchu, najetím na olejovou skvrnu na komunikaci. Smyk mohou zapříčinit taktéž sjeté dezény pneumatik, či jejich podhuštění nebo naopak přehuštění. Smykové stopy mohou nezřídka vzniknout jako reakce vozidla po dopravní nehodě, kdy havarující vozidlo může být po střetu vlivem odstředivé síly smykově posunuto¹⁷.

Obr. č. 4 – stopa smyku vozidla¹⁸



¹⁶ *Vlastní zdroj.*

¹⁷ PORADA, V. *Kriminalistika*. Brno, 2011, s. 545.

¹⁸ *Vlastní zdroj.*

Stopy dřecí, vleční a rýhy

Stopy dřecí vznikají dřením, tlakem, vlečením pevných částí vozidla či jiných předmětů do tvrdého podkladu vozovky při pohybu vozidla do konečné polohy. Rycí stopy vznikají působením pevných částí vozidla na měkký podklad, například do hlíny. V místech střetu nacházíme obvykle výrazné a hluboké rycí stopy.

Obr. č. 5 – stopa dřecí¹⁹



Obr. č. 6 – stopa rytá²⁰



Ostatní stopy

Tyto stopy se na místě dopravní nehody nacházejí zejména při střetu s chodcem, cyklistou, zvěří. Do této skupiny řadíme stopy biologického charakteru (krev, vlasy, tkáně atd.). Mezi další charakteristické stopy pro tuto skupinu pak řadíme stopy oblečení a obuvi, stopy chůze a stopy zvířat. Dále do této skupiny můžeme zařadit stopy provozních kapalin z vozidel (brzdová a chladící kapalina, palivo, olej apod.). Dle těchto stop můžeme určit průběh a dráhu jednotlivých vozů a nezřídka nám dopomáhají k určení příčiny dopravní nehody.

¹⁹ *Vlastní zdroj.*

²⁰ *Vlastní zdroj.*

Obr. č. 7- biologická stopa²¹

Obr. č. 8 – stopa provozních kapalin²²



2. 4. 2 Stopy na zúčastněných vozidlech

Obvykle se jedná o různé deformace až destrukce zpravidla z **vnějšku vozidel**, kdy míra je ovlivněna intenzitou nárazu, poškrábáním či odřením. U vozidel zúčastněných na dopravní nehodě je nutné zjistit místo nárazu, kterým často bývá místo vykazující poškození vozidla. Není ovšem pravidlem, že místo s největším poškozením je zároveň místem střetu. Následná poškození vozidla po nárazu mohou být mnohem závažnější než ta, která vznikla samotným střetem s jiným vozidlem. Stopy na zúčastněných vozidlech společně se stopami na vozovce obvykle umožňují stanovit místo střetu a modelovat průběh dopravní nehody.

Jde však i o stopy **uvnitř vozidel**, kdy sem řadíme např. uvolněná či utržená sedadla, užití bezpečnostních pásů, aktivované airbagy, ohnutý volant či poškozenou přístrojovou desku. Uvnitř vozidel se vyskytují také biologické stopy, a to došlo-li ke zranění či usmrcení osoby.

²¹ Vlastní zdroj.

²² Vlastní zdroj.

U všech zajištěných stop z vnější i vnitřní části zúčastněných vozidel se zjišťuje:²³

- a) zda se jedná o stopy, které vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou,
- b) mechanismus vzniku stopy,
- c) zda a kde existuje protistopa.

2. 4. 3 Stopy na pevných objektech

Tyto stopy vozidlo zanechává po vyjetí nebo vymrštění mimo vozovku na domech, zábradlích, billboardech, obrubnicích, sloupech veřejného osvětlení, plotech, svodidlech, dopravních značkách apod. Mimo stop zjištěných na poškozených předmětech často v jejich blízkosti nalezneme další stopy, a to především v podobě částí vozidla - střepy světlometů či oken, otěry či úlomky laků, kusy plastů nebo i část rozsypaného nákladu a další. Tyto stopy často dopomohou k vypátrání konkrétního vozidla, které z místa po dopravní nehodě ujelo. Naopak na zúčastněném vozidle po takové dopravní nehodě zůstávají tzv. protistopy. Tedy např. stopy z kůry stromu, lak z oplocení, fasáda domu apod.²⁴

2. 4. 4 Stopy na tělech obětí nebo zraněných osob a jejich oděvu

V důsledku dopravní nehody, při které dojde ke kontaktu lidského těla s částmi vozu, vznikají stopy na těle oběti či stopy na zraněných osobách. Taktéž vznikají stopy na jejich oděvu. Tyto stopy často pomohou objasnit podstatu nehody. Zranění mohou mít povahu vnějšího i vnitřního charakteru a vždy je posuzuje přivolaný lékař. Charakter a poloha zranění osob může dopomoci k rozkrytí nehodového děje v některých případech lze zjistit, kdo vozidlo při nehodě řídil, v jaké pozici se poškozený nacházel v době střetu nebo zda byla osádka vozidla připoutána bezpečnostními pásy. Je doporučeno, aby se každá osoba, která vykazuje byť nepatrné zranění, nechala prohlédnout lékařem.

Došlo-li při dopravní nehodě k usmrcení osoby, příčiny zranění se zjišťují pitvou. Ohledáním usmrcené osoby se zjišťuje, zkoumá, hodnotí místo nálezu usmrcené osoby a její poloha. Prohlídku těla obvykle provádí lékař rychlé záchranné pomoci.

²³ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 40.

²⁴ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 220.

V posledních několika letech provádí ohledání těla zemřelého, také lékaři tzv. služby „Koroner“, kdy se jedná o privátní společnost, jejíž lékaři se dostaví na místo události na základě oznámení Operačního střediska Policie ČR a zde provádí úkony jako lékař, který zajišťuje prohlídku těl zemřelých v souladu se zákonem 372/2011 Sb. o zdravotních službách.²⁵

Ohledání těla zemřelého nespočívá jen v prohlídce těla lékařem, ale policejní orgán se musí podrobně zaměřit též na okolí jejího nálezu, kde mohou být nalezeny osobní předměty vedoucí k identifikaci zemřelého, ale i na zjištění reliéfu povrchu podložky a tvaru předmětů působících na tělo. Na místě se přesně zadokumentuje poloha těla, místo nálezu, v jakém stavu se nachází oděv oběti a pokud jsou na oděvu stopy, je nezbytné tyto řádně zadokumentovat. Tělo usmrčeného se popisuje od hlavy k dolním končetinám. Výsledky pitvy společně se zjištěnými stopami z těla usmrčeného nám pak poskytnou rozhodující údaje o příčině smrti oběti. Tělo zemřelého se dokumentuje topograficky, ale i fotograficky a zjištěné stopy pak slouží k porovnání se zjištěnými stopami z vozidla nebo z jeho interiéru.²⁶

U obětí dopravních nehod se zpravidla nařizuje soudní pitva podle § 115 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním. K provedené pitvě lékař sepíše na základě zjištěných skutečností lékařský znalecký posudek a součástí je taktéž komplementární laboratorní vyšetření.

Za součást lékařské prohlídky je považováno taktéž zjištění stavu účastníků nehody – zejména možné ovlivnění jejich jednání požitím alkoholických nápojů nebo drog. Toto zjištění by mělo být, pokud to podmínky a situace na místě silniční dopravní nehody dovolí, jedním z prvních neodkladných opatření, protože účastníci mohou tuto stresovou situaci řešit požitím alkoholu, a tím pak značně zkomplikují určení jejich stavu v době vzniku nehody.

Zjištění ovlivnění alkoholem se provádí dechovými zkouškami kalibrovanými přístroji Dräger a v případě, že je zjištění pozitivní a řidič s výsledky nesouhlasí, tak se provádí lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem a odběr krve nebo moče ve zdravotnickém zařízení. Následně se provádí jejich rozbor. Dojde-li však k tomu, že řidič uvádí požití alkoholického nápoje po dopravní nehodě, je tato situace řešena dvojitým odběrem krve s časovým odstupem mezi odběry krve minimálně 20 minut

²⁵ 1. KORONERSKÁ s.r.o. [online]. 2014 [cit. 02.12.2014]. Dostupné z WWW: <<http://1koronerska.cz/index.htm>>.

²⁶ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha, 2000, s. 148-158.

a následným propočtem v rámci odborného vyjádření, aby bylo možné podle stupně odbourávání alkoholu z těla určit, zda řidič skutečně požil alkoholické nápoje až po dopravní nehodě.

Zjišťování přítomnosti omamných a psychotropních látek v těle se provádí orientačním testem DrugWipe, a to z dutiny ústní nebo z čela řidiče. Při pozitivním výsledku tohoto testu, se provádí lékařské vyšetření při ovlivnění návykovými látkami spojené s odběrem krve a moče ve zdravotnickém zařízení. Následně se provádí jejich rozbor, a to příbráním znalce z oboru toxikologie, který vypracuje znalecký posudek.

2. 4. 5 Stopy po kolejových vozidlech na kolejích

Brzděním kolejových vozidel na kolejnicích vznikají typické lesklé pruhy – tedy stopy smyku, a to následkem klouzání kol při brzdění. Pouhým pohledem jsou tyto stopy na kolejích dobře zjištělné. Při ohledání místa dopravní nehody s účastí kolejového vozidla, proto těmto stopám věnujeme zvýšenou pozornost a vyhledáváme je.

Kolejová vozidla pro zvýšení účinnosti brzd při brzdění používají pískovací zařízení. Ohledáním místa události s účastí kolejového vozidla zjišťujeme i tyto pískové stopy a ty nám především vypovídají o včasnosti použití brzd řidičem kolejového vozidla. Dále je potřeba si uvědomit, že kolejová vozidla mají násobně delší brzdnou dráhu, která je dána především jejich vysokou hmotností.²⁷

Na vyšetřování a ohledání místa dopravní nehody s účastí kolejového vozidla se mimo policejního orgánu účastní i orgán odborného šetření, a to pracovník příslušného dopravního podniku, pověřený k vyšetřování takovýchto událostí. Tyto orgány spolu proto úzce spolupracují.

2. 5 Paměťové stopy u silničních dopravních nehod

Paměťové stopy vznikají nejenom u účastníků dopravních nehod, ale i u náhodných svědků tzv. nezúčastněných osob. Tyto stopy mohou být velice důležité při objasňování průběhu dopravní nehody a mohou přispět k řádnému objasnění věci, zejména v otázce zavinění. Z paměťových stop můžeme zjistit samotný průběh dopravní nehody, chování účastníků dopravní nehody a ostatních účastníků silničního provozu před a po dopravní nehodě. Mohou přispět k objasnění otázek týkajících se odhadu

²⁷ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 42.

rychlosti a způsobu jízdy, použití ukazatelů o změně směru jízdy, přebíhání přes vozovku, brzdění vozidel a dalších důležitých skutečností. Vytěžení paměťových stop od účastníků dopravní nehody výsledkem nebo požadovaným vysvětlením vyžaduje ze strany policistů skupiny dopravních nehod individuální přístup k vyslýchaným svědkům. Takto získané informace jsou pro vyšetřující policisty velice cenné, protože je zde okamžitá možnost porovnání získaných informací se stavem na místě nehody.

Paměťové stopy se dokumentují písemně, a to Úředním záznamem o podání vysvětlení dle ustanovení § 61 odst. 1 písm. a) zák. o Policii ČR v přestupkovém řízení, nebo Úředním záznamem dle ustanovení § 158 odst. 6 trestního řádu v trestním řízení.²⁸

Z praxe lze uvést, že bezprostředně po dopravní nehodě mluví účastníci dopravní nehody většinou pravdu, vyjadřují se k události tak, jak se skutečně stala. S přibývajícím časem od dopravní nehody si mnozí účastníci nechávají „poradit“ od různých známých a kamarádů, jsou ovlivněni výpověďmi ostatních účastníků a jejich výpovědi se již nemusejí shodovat s tím, co uvedli bezprostředně na místě.

²⁸ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 153.

3 Pojem ohledání místa činu a význam ohledání místa dopravní nehody

Místo činu je ve většině případů výchozím bodem při veškerém vyšetřování a často je také jediným místem, kde je možno nalézt stopy po činnostech pachatele konkrétního činu.

Z kriminalistického hlediska je místo činu místem trestné činnosti pachatele. Je jím v užším smyslu místo, kde došlo ke spáchání trestného činu, ale také v širším smyslu je to každé další místo, kde pachatel nebo další osoby na trestném činu zúčastněné vykonali jakoukoli činnost, která je v příčinné souvislosti se zamýšleným nebo nastalým jednáním. Hranice místa činu je tedy stanovena u každého případu individuálně podle konkrétních okolností zjištěných na místě.

Včasným zjištěním a zajištěním místa činu, následným vyhledáním a zajištěním stop a dalších důkazních materiálů je možné zjistit nejdůležitější okolnosti potřebné k objasnění skutkové podstaty trestného činu a zajistit důkazy, které by vedly k zajištění a vypátrání pachatele a jeho následnému usvědčení. Naopak veškeré chyby a nedostatky učiněné na místě činu jsou nezřídka základem neúspěchu při vyšetřování trestného činu a usvědčení pachatele a mnohdy se již nedají dodatečně napravit. Je proto velmi důležité, aby si zasahující policisté, vedoucí výjezdových skupin, vyšetřovatelé, kriminalističtí technici a další osoby, které se na vyšetřování nějakým způsobem účastní, byli vědomi toho, že první učiněné kroky a opatření na místě činu jsou mnohdy nejdůležitější při následném vyšetřování daného trestného činu.

3.1 Ohledání místa činu

„Ohledání je kriminalistická metoda, kterou se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a podchycuje materiální situace nebo stav objektů, majících vztah k prověřované události, k jejímu poznání a získání důkazů i dalších informací důležitých pro trestní řízení.“²⁹

Mezi důkazní prostředky v rámci trestního řízení patří *ohledání*, lze jej rozhodně zařadit k vůbec nejdůležitějším ze všech. Pojem ohledání upravuje trestní řád, hlava pátá, oddíl šestý, konkrétně § 113 až § 118. Ohledání je na rozdíl od jiných procesních

²⁹ PORADA, V. a kol. *Kriminalistika*. 1. vydání. Brno, 2001, s. 333.

úkonů uskutečněno i před zahájením trestního stíhání podle ustanovení § 158 odst. 3 trestního řádu. Jde totiž o neodkladný a neopakovatelný úkon podle ustanovení § 160 odst. 4 trestního řádu.

Ohledání se využívá tehdy, pokud mají být přímým pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení. Ohledání umožňuje orgánům činným v trestním řízení³⁰ opatřit si přímý poznatek o skutečnosti na místě činu. Předmětem ohledání může být člověk, který vystupuje jako poškozený, svědek a obviněný, nebo věc. Věcí se rozumí také ohledání místa činu, které se považuje za zvláštní případ ohledání věci.³¹

Mezi ohledání podle trestního řádu patří:³²

- prohlídka těla a jiné podobné úkony (§ 114 trestního řádu),
- prohlídka a pitva mrtvoly a její exhumace (§ 115 trestního řádu),
- vyšetření duševního stavu (§ 116 až § 118 trestního řádu),
- ohledání věci nebo místa (toto ohledání ovšem není v trestním řádu výslovně uvedeno).

Ohledání místa činu je souhrnem základních kriminalisticko-taktických a technických postupů sloužících k zajišťování stop nacházejících se na místě trestního činu. Jedná se tedy o ohledání, které zpravidla poskytuje informace o mechanismu prověřované události a osobě, která ji způsobila. Ze zjištěné situace se tedy dá na místě zjistit její průběh i příčinu. Ohledání místa činu je důležitým procesním úkonem, na kterém je nezřídká závislý další postup při vyšetřování a taktéž úspěšnost trestního řízení. Jde tedy o ohledání nějakého území, místnosti, vozidla apod., kde došlo k vyšetřované události. Ohledávány mohou být předměty, dokumenty nacházející se na místě vyšetřované události. Ohledáním místa činu se uskutečňuje zkoumáním a hodnocením situace na místě činu, které mají operativní nebo důkazní význam. Výsledky ohledání místa činu dávají mimo jiné odpovědi na základní kriminalistické otázky:³³

- **Co bylo spácháno?**

³⁰ Orgány činné v trestním řízení - soud, státní zástupce a policejní orgán.

³¹ FRYŠTÁK, M. a kol. *Trestní právo procesní*. 2. přeprac. vyd. Ostrava, 2009, s. 92.

³² ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66, s. 532. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

³³ CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň, 2005, s. 17.

- **Kdy** byl čin spáchán?
- **Kde** byl čin spáchán?
- **Kdo** čin spáchal?
- **Jak** byl čin spáchán?
- **Čím** byl čin spáchán?
- **Proč** byl čin spáchán?

Cíle sledované ohledáním:³⁴

- **nalezení a zajištění stop** a ostatních věcných důkazů včetně informací, které s nimi souvisejí,
- **zjištění a objasnění** vzniku mechanismu vzniku a průběhu události,
- **zjištění a odhalení** jiných kriminalisticky významných událostí.

3. 2 Ohledání místa silniční dopravní nehody a jeho význam

Silniční dopravní nehoda je dílem několika málo vteřin. Její účastníci a taktéž svědci mohou vypovídat jen o některé její části, proto je nanejvýše nutné zjistit veškeré relevantní skutečnosti a tím získat ucelený přehled o silniční dopravní nehodě. Ohledání místa silniční dopravní nehody je proto jedním z nejvýznamnějších úkonů prováděných na místě silniční dopravní nehody. Účelem samotného ohledání místa silniční dopravní nehody je zjištění a řádné zajištění stop, případně jiných důkazů rozhodných pro stanovení příčin nehody a zavinění pachatele.³⁵

Samotné ohledání místa dopravní nehody je velmi důležitým úkonem pro proces odhalování a vyšetřování dopravní nehody, ale také pro prevenci nehodovosti.

Je nezbytné klást důraz na kvalitu ohledání místa dopravní nehody, protože v případě podcenění významu tohoto úkonu, respektive nevyužití všech známých, ale dle situace vhodných možností ohledání místa dopravní nehody, je podcenění významu ohledání mnohdy zdrojem neodstranitelných nedostatků, které mohou komplikovat ba dokonce znemožnit úplné vyšetření dopravní nehody. Je tedy zřejmé, že na kvalitě provedeného ohledání místa dopravní nehody mnohdy závisí další úspěch celého

³⁴ PORADA, V. a kol. *Kriminalistika*. 1. vydání. Brno, 2001, s. 333.

³⁵ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 37.

následného postupu, a to jak ve správním či trestním řízení. Význam spočívá především v nalezení, určení, zjištění a zajištění stop, dalších důkazů a rozhodných skutečností, které jsou svým významem zásadní pro zjištění příčiny vzniku dopravní nehody a určení viníka. Místo dopravní nehody musí být důkladně a především systematicky prohledáno, aby bylo zajištěno maximální množství důkazů pro další šetření.

Ohledání místa dopravní nehody nezaměřujeme pouze na ohledání samotné komunikace, kde se zpravidla nachází nejvíce stop, ale ohledáváme i přilehlé okolí (např. pole, stavbu, chodník atd.). Veškeré stopy zjištěné na místě nehody, a to i ty které zprvu nemusejí přímo souviset s vyšetřovanou událostí, musí být exaktně popsány, každý nález se numericky označí (např. kužely s čísly, sprejem na vozovce atd.). Následně se všechny stopy zadokumentují fotograficky a nezřídka se pořizuje i videozáznam (především u závažnějších dopravních nehod), blíže se budou touto problematikou zabývat další podkapitoly.

Účelem ohledání místa dopravní nehody je, objasnění všech vzájemných souvislostí, aby na jejich základě spolu s ostatními poznatky a skutečnostmi bylo možné určit příčinu vzniku dopravní nehody, tedy objasnit co se stalo a zjištění porušení pravidel silničního provozu jednotlivými účastníky dopravní nehody.³⁶

3. 2. 1 Provedení prvotních a neodkladných opatření na místě silniční dopravní nehody

Prvotní a zároveň neodkladná opatření na místě silniční dopravní nehody jsou nastavené priority, které provádí zasahující policisté ihned po příjezdu na místo silniční dopravní nehody. Cílem je snížit následky dopravní nehody, minimalizovat hrozící nebezpečí a zjistit skutkový stav na místě dopravní nehody.

Opatření, která na místě silniční dopravní nehody policista provádí, jsou detailně uvedena v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kdy mezi prvotní a neodkladná opatření prováděná na místě silniční dopravní nehody patří.³⁷

³⁶ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 32.

³⁷ Policejní prezidium ČR. *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, hlava II., čl. 34, s. 16 - 17.*

- poskytnutí první pomoci zraněným osobám a zajištění lékařského ošetření, případě zajištění technické pomoci účastníkům nehody (např. vyproštění osob z havarovaných vozidel),
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí po dopravní nehodě (např. odstranění překážky na pozemní komunikaci a jiné),
- předání prvotní informace o situaci z místa nehody integrovanému operačnímu středisku policie (tzv. hlásná služba),
- řádné označení místa nehody, neučinili již tak sami účastníci nehody a vyžadují-li si to situace, uzavření místa nehody, a to z důvodu řádného zajištění stop a jiných důkazů před jejich poškozením nebo zničením,
- cestou integrovaného operačního střediska policie zajištění opatření, když pachatel nehody z místa utekl (ujel),
- ztotožnění účastníků a svědků nehody, u zraněných osob je důležité zjištění jejich zdravotní pojišťovny,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a je-li to potřeba, provádí se odklon silničního provozu,
- po předchozí výzvě a poučení se u účastníků dopravní nehody provede dechová zkouška na alkohol nebo vyšetření při ovlivnění jinou návykovou látkou. V případě pozitivních výsledků měření se osoba vyzve k provedení odborného lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu,³⁸
- provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody (tímto může být - kontrola platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let),
- provedení lustrací zúčastněných vozidel a účastníků nehody prostřednictvím integrovaného operačního střediska policie,
- zajištění vozidla, nákladu nebo přepravovaných věcí, jestliže se o tyto nemůže účastník nehody postarat sám. K tomuto úkonu sepíše policista na místě Seznam zajištěných věcí z místa dopravní nehody).

Z výčtu prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody je zcela jistě ze všeho nejdůležitější a prioritní záchrana lidského života. Život a zdraví osob má vždy

³⁸ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66, s. 532. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

přednost před hmotnou škodou na majetku. Tímto pravidlem se složky Integrovaného záchranného systému po příjezdu na místo dopravní nehody vždy řídí. Všechny složky se nejprve věnují stavu účastníků z dopravní nehody a teprve po poskytnutí nezbytné lékařské péče se začne s ohledáním místa silniční dopravní nehody.

3. 2. 2 Ohledání místa silniční dopravní nehody³⁹

V počáteční etapě ohledání je stanovena hranice, tedy se vymezí prostor, který se bude v místě dopravní nehody ohledávat. V ojedinělých případech může být počátek takového místa vzdáleného od havarovaných vozidel, zraněných a usmrcených osob a poškozených předmětů i více než 100 metrů. Ohledání se musí provádět co nejpodrobněji, aby byly zajištěny veškeré důkazy pro objasnění příčiny dopravní nehody a zavinění jejich účastníků. Zvýšenou pozornost věnujeme především přesnému zjištění a zakreslení polohy vozidel v době ohledání (takovéto postavení vozidel nazýváme: vozidla se nacházejí v původním postavení po dopravní nehodě), ale může například dle svědeckých výpovědí zaznamenat i polohu vozidel před nehodou (např. kde vozidlo zastavilo před najetím do křižovatky – toto bude především důležité při posuzování rozhledových poměrů řidiče z místa zastavení). Takovéto postavení musí být vždy v prováděné topografické dokumentaci (náčrtek) řádně a srozumitelně zaznamenáno. Dále dokumentujeme polohu těl usmrcených osob či biologické stopy zraněných účastníků (především se bude jednat o chodce či cyklisty), předmětů a stop na pozemní komunikaci. Jednotlivé stopy se číslují tak, jak je uváděno v kapitole 2. Zjištěné stopy následně popisujeme a fixujeme, a to pomocí fotografování a topografické dokumentace (náčrtek).

Ohledání místa silniční dopravní nehody lze provádět více způsoby, např. excentrickým, frontálním, rajónovým. Nejčastěji se používá kombinace uvedených způsobů ohledání.

Na počátku ohledání se stanoví tzv. **výchozí bod měření**. Takto stanovený bod je značen zavedeným způsobem jako - VBM. Jako výchozí bod měření si vybíráme relativně neměnný a stálý bod (např. sloupy vysokého napětí, či veřejného osvětlení, označnický kilometrů, rohy pevných staveb – domy, mosty apod.). Od zvoleného bodu měříme vzdálenost vozidel, každé jednotlivé stopy a další předměty, které se na místě dopravní nehody nacházejí.

³⁹ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 32 - 35.

K vyměřování dopravních nehod se na dopravních inspektorátech nejčastěji používá měřické kolečko, lze také užít měřického pásma a do praxe se velice pomalu, zavádějí digitální měřické přístroje, fungující na principu zeměměřických přístrojů, které pro své zaměřování užívají geodetické společnosti. Dle mého názoru je přesné vyměřování místa silniční dopravní nehody velmi důležité. Myslím si, že digitální přístroje, které tuto činnost nejenom zjednoduší, ale především zpřesní, měly být do praxe zaváděny již mnohem dříve. Soudní znalci z oboru dopravy jsou podle délky brzdné stopy schopni spočítat počáteční rychlost vozidla v době dopravní nehody.

Nedílnou součástí ohledání místa silniční dopravní nehody je i zjištění povětrnostních a rozhledových podmínek. U povětrnostních podmínek uvádíme – zda je zataženo, polojasno, jasno, déšť, mlha. Také uvádíme teplotu vzduchu (i když tato hodnota je z důvodu nevybavenosti výjezdových vozidel teploměrem, spíše otázkou odhadu), dobu nehody (denní doba, noc, rozednávání - stmívání) a s tím související způsob osvětlení vozovky v místě dopravní nehody. Nesmíme však zapomenout ani na stav vozovky (čistá, mokrá, znečištěná např. blátem, ujetý sníh, namrzlá). Následuje popis místa, kde k nehodě došlo, tedy druh pozemní komunikace (dálnice, silnice, místní komunikace, parkoviště), počet jízdních pruhů, jejich rozměry, vodorovné dopravní značení (souvislá čára, souvislá čára přerušovaná), povrch vozovky (živice, dlažba, beton, nezpevněný povrch) a v neposlední řadě její stav (bez závad, výtluky, výmoly). Taktéž se zaměříme na hustotu provozu a způsob řízení dopravy. Mezi další informace důležité pro posouzení situace na místě dopravní nehody můžeme zařadit rostoucí vegetaci v blízkosti pozemní komunikace či umístění reklamních tabulí. Při ohledání místa silniční dopravní nehody musí vyšetřující policista využít své zkušenosti a vědomosti získané praxí.

Po provedení ohledání místa silniční dopravní nehody policista sepíše Protokol o ohledání místa dopravní nehody. V protokolu jsou uvedeny všechny zjištěné stopy získané na místě dopravní nehody a jsou zde zaznamenány veškeré skutečnosti popsané výše. Protokol o ohledání místa dopravní nehody musí policista zpracovat v takové kvalitě, aby si i osoba, která bude ve věci rozhodovat (např. správní orgán či soud) mohla udělat v kombinaci s kvalitně provedenou topografickou dokumentací místa dopravní nehody a fotodokumentací, kompletní přehled o místě dopravní nehody, o postavení vozidel, o stopách a dalších důležitých skutečnostech. Blíže se Protokolem o ohledání místa dopravní nehody zabývá následující podkapitola.

3. 2. 3 Dokumentace místa silniční dopravní nehody

Dokumentace z místa dopravní nehody objektivně zachycuje průběh a následek takové události. Dokumentace poskytuje ucelenou představu o situaci a podmínkách na místě dopravní nehody i pro osoby, které nebyly při ohledání místa osobně přítomny (např. orgány činné v trestním řízení, které rozhodují o odpovědnosti jednotlivých osob na dopravní nehodě). Dokumentace obsahuje jen skutečnosti zjištěné ohledáním místa dopravní nehody, úvahy a domněnky do protokolu a dalších částí dokumentace neuvádíme.⁴⁰ Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace o ohledání se zpracovává co nejkvalitněji, jinak je její důkazní hodnota znehodnocena a toto pochybení se těžko napravuje. Chmelík k tomuto výstižně uvádí „špatně provedené ohledání dopravní nehody nebo nedbale provedená dokumentace z místa dopravní nehody jsou v trestním řízení vážné chyby, které zpravidla nelze odstranit jinými důkazními prostředky“.⁴¹

Dokumentace místa dopravní nehody se provádí zejména těmito způsoby:

- Protokol o nehodě v silničním provozu
- Topografická dokumentace
- Fotodokumentace z místa nehody
- Videodokumentace z místa nehody (spíše se využívá u závažnějších dopravních nehod)

Pro názornou představu o dokumentaci z místa dopravní nehody jsou v příloze vloženy vlastní vzory: příloha č. I. - Protokol o nehodě v silničním provozu, příloha č. II. - Náčrtek místa dopravní nehody a příloha č. III. - Plánek vytvořený podle náčrtku. Údaje v přílohách jsou ke smyšlené dopravní nehodě a identifikační údaje osob neodpovídají skutečnosti.

Protokol o nehodě v silničním provozu

Procesní náležitosti protokolu jsou specifikovány ve smyslu ustanovení § 55, § 55a, § 56 odst. 1 a § 113 odst. 2 trestního řádu. Dopravní inspektoráty mají k dokumentaci silničních dopravních nehod speciální aplikaci s názvem Lotus Notes, ve kterém se pro účel dokumentování silniční dopravní nehody vytváří **Protokol o nehodě**

⁴⁰ *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2001, ke kriminalisticko-technické činnosti Policie České republiky, s. 18.*

⁴¹ CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod.* Praha, 1998, s. 61.

v *silničním provozu* (příloha č. I). Při vyplňování protokolu se začíná od údajů obecného charakteru a postupně se tyto údaje blíže specifikují. Některé údaje se zde vyplňují tzv. zatrháváním políček a jiné položky je nutné slovně popsat. Protokol má stanovenou formu a obsahuje zejména:

- datum a čas dopravní nehody,
- popis místa dopravní nehody (obec, ulice, komunikace a její kategorie včetně číselného označení) a taktéž zaměřené GPS souřadnice,
- osobní údaje účastníků dopravní nehody, kde je uvedeno zejména datum narození, adresa pobytu, osobní doklad, telefonní číslo, u zraněných osob - zdravotní pojišťovna, u podezřelého z dopravní nehody je uvedena i právní kvalifikace a porušená ustanovení, dále jsou uvedeny údaje poškozených,
- popis průběhu dopravní nehody, co bylo její příčinou - užívá se popis z pohledu podezřelého řidiče, ostatní rozhodné skutečnosti,
- technické údaje zúčastněných vozidel, jejich poškození, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- kdo dopravní nehodu oznámil,
- kdy a kdo provedl ohledání místa dopravní nehody,
- popis ohledání místa dopravní nehody:⁴²

I. Dopravní situace

- a) Specifikace místa dopravní nehody, přehlednost místa, způsob dopravního značení, stav komunikace – šířka, spád, povrch.
- b) Klimatické, povětrnostní a světelné podmínky v době ohledání, viditelnost, výhledové poměry, veřejné osvětlení, Výsledky dechových zkoušek, zdravotní stav řidičů.

II. Popis stop

Zda se vozidla nacházela v původním postavení po nehodě v době příjezdu hlídky policie ČR, zjištěné stopy na vozovce (jízdní, blokovací, brzdné, provozní kapaliny, biologické), možné místo střetu, zjištěné stopy se číslují a tyto musejí korespondovat se stopami uvedenými v plánu a fotodokumentaci.

⁴² *Interní zdroj Intranet PČR: Lotus Notes [cit. 19. 11. 2014].*

III. Učiněná opatření

Jedná se o souhrn provedených opatření na místě události, tedy např.: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN a test na zjištění OPL (negativní, pozitivní, neprovedeno), oznámení o zranění osoby, fotodokumentace, kontrola předepsaného osvětlení vozidel, kontrola předepsaného zimního vybavení, lustrace osob - pátráním (prochází, neprochází), lustrace vozidel, lustrace VIN vozidel, na místě odtahová služba, na místě pohřební služba, na místě vozidlo HZS, na místě vozidlo RLP, na místě vrtulník RLP, náčrtek místa dopravní nehody, návrh na zadržení ŘP, odebrání vzorku krve, ohledání místa dopravní nehody, ohledání místa TČ bylo provedeno jako neodkladný a neopakovatelný úkon, prohlídka vozidla znalcem, proveden odběr biologického materiálu, proveden úklid vozovky, provedena kontrola tachografu, předvolání, přítomen policejní rada Služby kriminální policie a vyšetřování, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, úřední záznam, videozáznam z místa dopravní nehody, vyhlášení místního pátrání, vyrozumění, vyrozumění vedoucího DI, vytěžení, vyžádána soudní pitva, výslech podezřelého, výslech poškozeného, zajištěna lékařská zpráva, zjištění totožnosti svědků, aj.

Topografická dokumentace

Topografická dokumentace má za úkol zachytit situaci na místě dopravní nehody pomocí grafického znázornění a je právem považováno za jednu z nejnáročnějších činností na místě nehody. Do této dokumentace řadíme **náčrtek** a **plánek**. Mezi topografické metody vyměřování patří:

- **metoda pravoúhlých souřadnic** – tato metoda je při vyměřování silničních dopravních nehod využívána nejčastěji,
- **metoda průsečíkového měření**
- **trojúhelníková metoda** – nepopíratelně je tato metoda oproti metodě pravoúhlých souřadnic přesnější a však je časově náročnější.⁴³

⁴³ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 300.

Náčrtek (příloha č. II.) - jde o rukou kreslený obraz místa dopravní nehody, který se provádí během ohledání místa dopravní nehody.⁴⁴ Slouží jako podklad pro zpracování plánu a v jednodušších případech jej zcela nahrazuje. Do náčrtku se zakreslují zjištěné stopy, předměty (např. postavení vozidel po dopravní nehodě, stopy jízdy vozidla atd.), postavení svědků a blízké okolí místa dopravní nehody. Do náčrtku se taktéž zakresluje poloha vozidel, která byla z původního postavení po nehodě odtažena z důvodu zásahu složek IZS, tato se pak do plánu zakreslují přerušovanou čarou a též se v náčrtku tato skutečnost zaznamená písemně. Z výchozího bodu měření měříme vzdálenost zjištěných stop a předmětů, které se do náčrtku vyznačují kótováním (v metrech). Náčrtek se označí datem a časem ohledání místa DN, číslem jednací, místem, značkou směru k severu, povětrnostními podmínkami v době ohledání, stavem a povrchem vozovky, přibližnou teplotou v době ohledání místa DN, dále se vyznačí směr jízdy účastníků DN, účastníci DN náčrtek vlastnoručně podepíše.

Plánek (příloha č. III.) je stejně jako náčrtek obrazem místa dopravní nehody a jeho okolí. Rýsuje se dle pořízeného náčrtku, nejčastěji v měřítku 1:200. Plánek se vyhotovuje na počítači, a to pomocí speciálního programu PC - Crash. Při vyšetřování dopravní nehody může plánek sloužit k podchycení situace z místa události, taktéž může sloužit při výslechu účastníků a svědků, ale i ke zjištění a hodnocení průběhu dopravní nehody, zejména porovnáváním s pořízenou fotodokumentací.⁴⁵

V plánu musí být vyznačeno:

- místo a datum dopravní nehody, číslo jednací spisu,
- datum zhotovení plánu,
- jméno, příjmení a hodnost zpracovatele,
- legenda k plánu (legenda),
- značka směru k severu.

Fotodokumentace místa dopravní nehody

„Fotografická dokumentace je jedním z nejvýznamnějších a nejrozšířenějších zdrojů trvalých a objektivních informací.“⁴⁶ Její pomocí se fixují materiální stopy na

⁴⁴ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 155.

⁴⁵ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 298.

⁴⁶ STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň, 2009, s. 150.

místě dopravní nehody. Je považována za nedílnou součást dokumentace z místa nehody. Umožňuje názornou představu o situaci z místa nehody a o všech důležitých okolnostech i osobám, které se ohledání osobně nezúčastnily. Fotodokumentace doplňuje protokol o nehodě v silničním provozu a její provedení musí být takové, aby poskytla celistvý pohled na místo dopravní nehody. Zachycuje jednotlivé stopy, objekty a jejich detaily, a to včetně jejich číselného označení. Fotografuje se dopravně technický stav pozemní komunikace (např. stoupání či klesání vozovky, výmoly, zatačka apod.) a rozhledové poměry řidiče, včetně výhledů z obou směrů jízdy.

Dle rozsahu záběru rozlišujeme základní druhy fotografií: **orientační fotografie, celková situační fotografie, polodetailní fotografie, detailní fotografie, celková přehledná fotografie.**

Fotografie pořízené na místě dopravní nehody je do dokumentace vhodné vkládat v tomto pořadí:⁴⁷

- **celkový pohled** ze směru jízdy pachatele DN (celková situace, vozovka, postavení vozidel, dopravní značení, aj.),
- **blížeší pohled** ze směru jízdy pachatele,
- **pohled z protisměru** jízdy pachatele,
- **celkový pohled** ze směru jízdy poškozeného,
- **blížeší pohled** ze směru jízdy poškozeného,
- **pohled z protisměru** jízdy poškozeného,
- **polodetailní a detailní** snímky jednotlivých stop (poškození vozidel, uplatňovaná technická závada, poloha těl obětí, aj.),
- **výhledové poměry** jednotlivých účastníků, včetně výhledu svědků k místu nehody,
- **viditelnost dopravního značení,**
- **ostatní snímky** (registrační značku se známkami TK + EM, doklady k vozidlu, přepravovaným věcem, VIN vozidla, aj.).

⁴⁷ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 69.

Pořízení více snímků z místa dopravní nehody je vždy rozhodně přínosem, aby se při samotném vyhodnocování fotodokumentace nezjistilo, že některé důležité záběry nejsou vůbec pořízeny. Digitální fotografie se mohou vymazat kdykoliv, ale pokud chybí důležitý snímek, dodatečně se již většinou nahradit nedá.

Videodokumentace místa dopravní nehody

Videodokumentace místa dopravní nehody se stále častěji využívá při dokumentování především závažnějších dopravních nehod. Záznam většinou pořizují odborně vyškolení policisté Oddělení kriminalistické techniky. Oproti fotodokumentaci videozáznam zachycuje situaci z místa v její dynamice. Jednotliví účastníci a svědci se mohou k věci bezprostředně vyjadřovat. Vedle použití kvalitní techniky je nezbytné, aby byl policista schopen jej kvalitně zpracovat a pořízený záznam byl použitelný jako důkaz.⁴⁸

Nekvalitně zpracované ohledání místa dopravní nehody, náčrtku, plánku či fotodokumentace mohou mít za následek závažné a nenapravitelné chyby ve správním či trestním řízení. Proto je při ohledání nutné se vyvarovat chyb, které mohou ovlivnit další průběh šetření dopravní nehody, a to zejména při určení míry zavinění jednotlivými účastníky. Především je zapotřebí zvýšenou pozornost věnovat místu nehody a zachytit veškeré potřebné stopy k určení příčin a zavinění dopravní nehody.⁴⁹

⁴⁸ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 69.

⁴⁹ STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2008, s. 218-220.

4 Dopravní nehoda a jednotlivé druhy dopravních nehod

Dopravní nehodovost je v současné době problémem celé společnosti. Dopravní nehody se přímo či nepřímo dotýkají všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Na takové události jsou buďto přímo účastni jako podezřelí řidiči, poškození, či svědci, nebo jsou vlivem dopravní nehody omezeni uzavřením komunikace, např. jako cestující v hromadné přepravě osob. Takto se dopravní nehoda může nepřímo dotknout až stovek lidí.

Dopravní nehodu můžeme v širším pojetí charakterizovat jako nepředvídanou kolizi jednoho nebo více dopravních prostředků, při níž dojde ke hmotné škodě nebo ke zranění. Termínem dopravní nehoda se v dnešní době obvykle označuje taková nehoda, ke které došlo v provozu na pozemních komunikacích, ale nehodami jsou též obdobné události v letecké, vodní nebo drážní dopravě.⁵⁰

Podle **způsobu přepravy** rozdělujeme dopravní nehody na:⁵¹

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

Podle **prostředí, kde se dopravní cesta nachází**, rozdělujeme dopravní nehody na:

- a) Pozemní
 - Dálnice
 - Silnice
 - Místní komunikace
 - Účelové komunikace
- b) Podzemní
- c) Vzdušná
- d) Vodní

⁵⁰ BERAN, T. *Dopravní nehody*. Brno, 2007, s. 10 – 14.

⁵¹ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň, 2009, s. 19.

4. 1 Silniční dopravní nehoda

Automobilová doprava je v České republice nejběžnějším dopravním prostředkem, tato je nedílnou součástí každé moderní společnosti. Jednou z příčin silničních dopravních nehod je, že řidiči motorových vozidel nerespektují a někteří ani neznají základní pravidla silničního provozu. Chování řidičů za volantem svých silných vozidel je agresivní, impulsivní a myslí si, že jim se nemůže nic stát. Tímto svým nezodpovědným chováním a přístupem k řízení motorového vozidla riskují nejen životy své a životy osádky jimi řízeného motorového vozidla, nýbrž ohrožují i životy a zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Bohužel není však výjimkou, že z motorového vozidla se v některých chvílích stává zbraň, která může i zabít. Se silniční dopravní nehodou je neodmyslitelně spjat provoz, kdy dopravní nehoda má svou příčinu v pohybu subjektů i objektů po dopravní cestě a je negativním následkem takového pohybu.⁵²

Definice silniční dopravní nehody podle druhého vydání knihy Kriminálnístika zní: „*silniční dopravní nehoda nezamyšlená, nepředvídaná (avšak předvídatelná) událost v silničním provozu motorových a nemotorových dopravních prostředků na veřejných komunikacích, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo způsobila škody na majetku.*“⁵³ Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je v § 47 dopravní nehoda definována jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁵⁴

Základní znaky dopravní nehody:

1. **Nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost** nehody – je to tedy událost nepředvídatelná, ale vzhledem k jednání účastníků silničního provozu lze předvídat, že se tak stane. Např. při předjíždění na nepřehledném místě lze

⁵² CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň, 2009, s. 181 - 182.

⁵³ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminálnístika*. 2. přeprac. a dopl. vyd. Praha, 2004, s. 491.

⁵⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4585. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

předvídat, že řidič svým jednáním způsobí dopravní nehodu a jestliže k této nedojde, je to jen dílem náhody, že v protisměru nejelo žádné vozidlo.

2. **Provoz na pozemní komunikaci** – každý pohyb dopravního prostředku (motorového či nemotorového) po dopravní cestě je dopravou. Dopravní nehoda je pak negativním důsledkem takového pohybu. O dopravní nehodu se v žádném případě nejedná, když na stojící vozidlo spadne strom, apod.
3. Při události neboli dopravní nehodě, dochází vždy k **hmotné škodě na majetku**. Dále při silniční dopravní nehodě může dojít k **usmrcení či zranění osob**, a to vždy v přímé souvislosti se silničním provozem. Nedojde-li při silniční dopravní nehodě ke hmotné škodě nebo ke zranění či usmrcení osob, nemůžeme v takovém případě hovořit o silniční dopravní nehodě.⁵⁵

Silniční dopravní nehody dle jejich charakteru

1. **Srážky** – jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval v silničním vozidle. O srážku jde tak v případě, kdy dojde ke střetu vozidla s chodcem, zvířetem nebo zvěří a pevnou překážkou.⁵⁶
2. **Havárie** – na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo a není důležité, zda motorové či nemotorové. Důležité je však, že při této události nedojde ke střetu s jiným vozidlem, chodcem, pevnou překážkou, zvířetem nebo zvěří. Jako příklad lze uvést vyjetí vozidla z tělesa komunikace a následné převrácení na poli.⁵⁷
3. **Jiné nehody** – o jiné dopravní nehodě budeme hovořit, pakliže tuto nelze zařadit do dvou výše uvedených kategorií (srážky, havárie). O jinou nehodu půjde např. dojde-li k upadnutí a tímto ke zranění cestujícího v hromadném dopravním přestupku za jízdy, nebo dojde-li za jízdy k vypadnutí přepravované osoby z vozidla (motocykl, traktor) apod.⁵⁸

4. 2 Železniční nehoda

„Železniční nehodou rozumíme mimořádnou událost v drážní dopravě, k níž došlo v souvislosti s pohybem drážního vozidla, mající za následek smrt nebo újmu na

⁵⁵ CHMELÍK, J. *Výšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 6.

⁵⁶ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 9.

⁵⁷ CHMELÍK, J. *Výšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 7.

⁵⁸ CHMELÍK, J. *Výšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 7.

zdraví osoby, nebezpečí nebo vznik škody velkého rozsahu na cizím majetku, nebo ohrožení života a zdraví více osob.“⁵⁹ K železničním dopravním nehodám dochází u vlakové dopravy, tramvajové dopravy a v metru. K šetření železničních nehod je odborným orgánem Drážní inspekce. V drážní dopravě dělíme nehody podle jejich závažnosti do tří základních skupin:

- Železniční nehody
- Nehodové události - je jí každá událost v drážním provozu, která nemá charakter železniční nehody
- „*Nehody, které nevznikly v příčinné souvislosti s železniční dopravou, tzv. provozní zmetky*“⁶⁰ (např. přejeté osoby, osoby vypadnuté z vlaku za jízdy, poškození drážního vozidla atd.).

4.3 Plavební nehoda

Plavební nehodu Chmelík charakterizuje jako: „*Plavební nehoda je událost, k níž došlo v provozu plavidla na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplývuly z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.*“⁶¹

Oproti jiným druhům dopravy je plavební doprava vystavena stálému působení přírodních živlů. Ve vodě je velké množství silných a nepravidelných proudů, vlnobití, rovněž může dojít k zamrznutí hladiny. Nejen tyto faktory ohrožují bezpečnost plavby. Dále bývají vodními toky unášeny různé předměty, které mohou vytvořit plavidlu překážku.⁶²

Plavební nehody dělíme podle jejich zavinění do dvou základních skupin:

- **Zaviněné fyzickou osobou** (vůdcem plavidla) – např. porušení pravidel plavebního provozu, nedodržení předpisů provozně technického stavu plavidla, nedodržení předpisu o nákladu vůdcem plavidla, nedodržení předpisu o nákladu, atd.

⁵⁹ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 338.

⁶⁰ CHMELÍK, J. *Výšetřování železničních a plavebních nehod*. Praha, 1996, s. 6.

⁶¹ CHMELÍK, J. *Výšetřování železničních a plavebních nehod*. Praha, 1996, s. 40.

⁶² BENDA, K. a kol. *Učebnice kriminalistiky*. Třetí díl – svazek 2. Praha, 1966, s. 277.

- **Nezaviněné fyzickou osobou** – k plavební nehodě může dojít např. vlivem špatných povětrnostních podmínek, nepředvídatelné závady na plavidle, atd.

Pokud dojde k plavební nehodě, je povinností vůdce plavidla a provozovatele plavidla tuto událost neprodleně ohlásit na Státní plavební správu, které přísluší odborné šetření. Pokud se během vyšetřování zjistí podezření z trestného činu, je povinností výše uvedených osob plavební nehodu oznámit orgánu činnému v trestním řízení.⁶³ Z výše uvedeného textu vyplývá, že dojde-li k jakékoliv plavební nehodě, a to fyzickou osobou zaviněné či nezaviněné, a šetřením Státní plavební správy vznikne důvodné podezření ze spáchání trestného činu, má tato za povinnost takovou nehodu oznámit policejnímu orgánu.

4. 4 Letecká nehoda

Leteckou nehodu lze charakterizovat jako událost, která má souvislost s provozem letadla. K takové události došlo mezi dobou nastoupení osob do letadla za účelem zúčastnit se letu a dobou, kdy všechny osoby z letadla vystoupily a během této doby došlo k usmrcení nebo zranění některé osoby, poškození či zničení letadla, a nebo se letadlo nachází na nepřístupném místě či je nezvěstné.⁶⁴

Mezi druhy leteckých nehod především patří:⁶⁵

- srážka letadel ve vzdušném prostoru
- srážka letadla do pevné překážky za letu
- zřícení či exploze letadla, ale i nouzové přistání letadla
- srážka vozidla, nebo překážky na zemi s letícím letadlem

Letecká doprava patří zcela určitě k nejbezpečnějšímu způsobu přepravy. Z tohoto důvodu nejsou letecké dopravní nehody tak časté jako silniční dopravní nehody. Dochází k nim zřídka, mají však o to tragičtějšími následky. Zpravidla dojde ke smrtelným zraněním velkého počtu osob a k značným hmotným škodám na majetku. Na území České republiky, či bývalého Československa se s leteckou nehodou velkého

⁶³ CHMELÍK, J. *Vyšetřování železničních a plavebních nehod*. Praha, 1996, s. 41.

⁶⁴ CHMELÍK, J., REŽNÝ, L., SOKOL, M. *Vyšetřování leteckých nehod*. Praha, 1996, s. 4.

⁶⁵ CHMELÍK, J., REŽNÝ, L., SOKOL, M. *Vyšetřování leteckých nehod*. Praha, 1996, s. 4.

rozsahu setkáváme zcela výjimečně. K leteckému neštěstí došlo dne 26. ledna 1972 poblíž České Kamenice a taktéž dne 30. října 1975 v Praze - Suchdol. Při těchto leteckých nehodách došlo k tragickým následkům na lidských životech a vysokým škodám na majetku.

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN) se na území České republiky zabývá šetřením leteckých nehod, a to od 1. ledna 2003 kdy zahájil svou činnost. Jediným úkolem ústavu je odborné zjišťování příčin leteckých nehod, incidentů a stanovení účinných preventivních opatření. Účelem takové činnosti není posuzovat vinu nebo odpovědnost za zavinění. V České republice se letecká doprava řídí především uvedenými legislativními předpisy:

- **Legislativa ICAO:**
Úmluva o mezinárodním civilním letectví 147/1947 Sb.
- **Legislativa EU:**
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014
- **Legislativa ČR:**
Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
- **Dokumenty ČR:**
Letecký předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod,

Dohoda o součinnosti mezi ÚZPLN, Policejním presidiem ČR a Nejvyšším státním zastupitelstvím.⁶⁶

Během své kariéry vyšetřovatele dopravních nehod jsem se osobně nesetkal s leteckou dopravní nehodou.

⁶⁶ ÚZPLN Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod [online]. 2014 [cit. 8.11.2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.uzpln.cz/cs/legislativa-a-dokumenty>>.

5 Důkazní prostředky využívané při vyšetřování silničních dopravních nehod

5.1 Důkaz znaleckým zkoumáním

Při vyšetřování dopravních nehod se využívají tři základní skupiny expertiz:

a) Kriminalistická expertiza

b) Oborová expertiza

c) Komplexní expertiza

Kriminalistická expertiza se provádí policisty z oboru kriminalistické techniky a expertizy (OKTE), které jsou zřízeny u jednotlivých krajských správ Policie České republiky nebo jsou prováděny Kriminalistickým ústavem se sídlem v Praze.⁶⁷

Při řešení dopravních nehod se nejčastěji využívají expertizy z oblasti trasologie, mechanoskopie, biologické a chemické. Daktyloskopická expertiza se například provádí při útěku pachatele z místa dopravní nehody. Daktyloskopické stopy se snímají z části vozidla např. z volantu, zpětného zrcátka, oken, karoserie. Stopy snímá technik, které následně odesílá na OKTE, kde se provádí vyhodnocení zajištěných stop a porovnání v databázi známých závadových osob. Rovněž tak se snímají otisky prstů u neznámých mrtvol, kde se nedá prokázat totožnost pomocí osobních dokladů a nejsou ani zjištěni v informačním systému policie. Trasologickou expertizou se vyhodnocují stopy ze zajištěných stop pneumatik, stop obuvi. Stopy pneumatik se nemusí nacházet vždy jen na vozovce, ale i na těle osoby. Může se jednat o chodce, cyklistu, motocyklistu nebo spolujezdce, který byl po nárazu vymrštěn z vozidla a následně přejet. Aby mohlo dojít k určení tohoto vozidla, zajišťují se trasologické stopy a tím dochází k vyloučení nezúčastněných vozidel. Trasologické stopy se rovněž zajišťují ze stop obuvi, kdy řidič nebo jiný účastník utekl z místa dopravní nehody a není známa totožnost osoby. Z trasologických stop lze vyčíst i popřípadě směr jejich útěku.⁶⁸ Zkoumání úlomků plastů a skleněných střepů se provádí mechanoskopickou expertizou, kdy pomocí této metody můžeme zjistit typ vozidla, druh vozidla. Pro posouzení provozních kapalin vozidla, laku vozidla, kapalného nebo sypkého materiálu se používá chemická

⁶⁷ STRAUS, J. PORADA, V. a kol. *Kriminalistická daktyloskopie*. Praha, 2005, s. 286.

⁶⁸ STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň, 2008, s. 224.

expertiza. Biologickou expertizou zjišťujeme hodnoty biologického materiálu, který byl zajištěn na místě dopravní nehody. Může se jednat o stopy krevní, DNA a jiné.⁶⁹

Oborové a komplexní expertizy

Znaleckých expertiz a znaleckých zkoumání může být celá řada, a to z různých oborů a odvětví. Zkušené policisté už však z praxe mnoho věcí posoudí sami. Znalecké zkoumání se většinou provádí především u závažnějších dopravních nehod, a to došlo-li k úmrtí, těžkému zranění účastníků, nebo nelze-li ze zjištěných stop a důkazů na místě dopravní nehody ani po podání vysvětlení, či výslechem osob získat informace vedoucí k jednoznačné příčině dopravní nehody. Při vyšetřování silničních dopravních nehod se nejčastěji využívají: **soudně-lékařská expertiza a Expertiza z oboru automobilové techniky a dopravního inženýrství.**

Při vyšetřování silničních dopravních nehod, kde došlo k úmrtí či zranění, se využívá **soudně-lékařská expertiza**. Objasnit nám může, kdo vozidlo v době dopravní nehody řídil (např. dle typického poranění hrudníku od volantů), zda byly v činnosti airbagy, zda osoby užíly bezpečnostní pásy a další informace důležité pro objasnění dopravní nehody. Neméně důležitá je i odpověď na otázku, zda byli řidiči v době dopravní nehody ovlivněni alkoholem, jinou návykovou látkou nebo léky ovlivňujícími schopnost řízení motorových vozidel.

Expertizou z oboru automobilové techniky a dopravního inženýrství může být potvrzena nebo vyvrácena technická závada jako příčina dopravní nehody. Podle délky brzdných stop a rozsahu deformací vozidla, může být zjištěna rychlost jízdy v době bezprostředně před dopravní nehodou a v době střetu. Touto expertizou mohou být vyhodnoceny záznamové kotoučky z tachografu, či výstup z digitálního tachografu, zkoumá se rychlost nákladního vozidla před dopravní nehodou, ale i dodržování sociálních předpisů dle nařízení Evropského společenství č. 561/2006. Při dopravní nehodě s účastí nákladních automobilů se soupravou může být předmětem zkoumání expertiza zaměřená na vliv nákladu (špatné uložení a upevnění nákladu apod.).

Úspěšná a objektivní znalecká expertiza je přímo závislá na kvalitě materiálů, které jsou nashromážděny OČTŘ ve vyšetřovacím spisu – hlavně dokumentace z místa DN. Proto je tak nezbytně nutné důkladné ohledání a řádné zadokumentování.

⁶⁹ STRAUS, J. PORADA, V. a kol. *Kriminalistická daktyloskopie*. Praha, 2005, s. 198 – 201.

5. 2 Důkaz - vyšetřovací verze, pokus, rekonstrukce, prověrka na místě

Většina dopravních nehod je objasněna a vyřešena bez vytyčení kriminalistických verzí, a to na základě informací zjištěných ohledáním místa dopravní nehody a podáním vysvětlení. **Vyšetřovací verze** si policisté šetřící silniční dopravní nehodu tvoří zejména u závažnějších a složitějších dopravních nehod, tyto se týkají především zavinění dopravní nehody a osoby pachatele. Vyšetřovací verze si policista vytváří nejčastěji v případech dopravních nehod, kde byli účastníci převezeni do nemocnice, kde byla do jeho příjezdu změněna situace na místě, ale i v případě nehod s větším počtem účastníků (hromadné dopravní nehody) a když z na místě zjištěných stop a informací není možné s jistotou rozhodnout o průběhu, příčině a zavinění dopravní nehody. Na místo dopravní nehody je třeba se dostavit v co nejkratší době a okamžitě provádět množství organizačních opatření a prvotních úkonů, proto je pro plánování a organizaci vyšetřování silničních dopravních nehod charakteristická časová tíseň. Při vyšetřování dopravních nehod převládá na místě zcela určitě týmová práce.⁷⁰

Vyšetřovací pokus byl v trestním řádu definován novelou č. 265/2001 Sb., což přispělo k jeho jasnému pojmenování při provádění úkonu. Vyšetřovacím pokusem se pozorováním za uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínek zjišťuje, ověřuje nebo upřesňuje, zda se určitá skutečnost, která je významná pro trestní řízení, stala nebo mohla stát anebo naopak nestala nebo nemohla stát určitým způsobem a za určitých podmínek.⁷¹ Vyšetřovací pokus vyšetřovatelům objasní, zda se věc mohla stát tak, jak uvádějí účastníci dopravní nehody či svědkové, tedy prověří existující důkazy. Může ale i přispět k získání důkazů nových. Vyšetřovací pokus se provede pouze, není-li možné sledovaného účelu dosáhnout jinak. Z toho vyplývá, že se při vyšetřování dopravních nehod příliš neprovádí.

Rekonstrukce se zpravidla provádí jen u závažných dopravních nehod. Provedení rekonstrukce může vyšetřujícímu orgánu pomoci vytvořit úplnou představu o dění na místě dopravní nehody, o jejím průběhu a příčinách. Rekonstrukce, která se provádí u dopravních nehod, je totožná s obdobnými rekonstrukcemi při spáchání jiného závažného trestného činu. Zde se plně využívá náčrtek, plánek

⁷⁰ KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*, druhé rozšířené vydání. Praha, 1997, s. 122.

⁷¹ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 114.

a fotodokumentace dopravní nehody. Použijí se stejná vozidla (typ, barva), stejné předměty, které byly nalezeny na místě dopravní nehody. Dále jsou přítomni svědci dopravní nehody a jsou na místech, odkud podávali svědectví k dopravní nehodě. Rekonstrukcí se prověří, zda došlo k dopravní nehodě dle výpovědi zúčastněných osob a vychází z výsledků prováděného vyšetřování. Po ukončení rekonstrukce se vyhotoví protokol, který musí mít stanovené náležitosti.

Součástí rekonstrukce může být vyšetřovací pokus nebo prověrka na místě. Využití vyšetřovacího pokusu nebo prověrky se využívá především tehdy, pokud se zjistí, že v průběhu rekonstrukce došlo ke zjištění nových skutečností, které je nutné ověřit vyšetřovacím pokusem nebo opětovně prověřit na místě.⁷²

Prověrka slouží zejména k prověřování vyšetřovacích verzí, odstranění rozporů informací získaných podáním vysvětlení a ověření správnosti informací podaných účastníky dopravní nehody i svědky. Prověrkou můžeme přímo na místě zjistit, zda vůbec k nehodě mohlo dojít tak, jak ji účastníci či svědci popisují. U svědků můžeme prověrkou zjistit, zda z místa odkud nehodu pozorovali, ji vůbec mohli vnímat a vidět tak, jak uvádějí v podání vysvětlení.

5. 3 Důkaz svědeckou výpovědí

Důkaz svědeckou výpovědí je velmi často používaným důkazním prostředkem ve správním řízení o dopravní nehodě. Proto by si měl každý policista, který Úřední záznam o podání vysvětlení, či Úřední záznam o vytěžení účastníků dopravní nehody předem připravit a k tomuto úkonu by měl přistupovat pečlivě. V mnoha případech jsou výslechy účastníků dopravních nehod sepisovány přímo na místě těchto událostí. Je pravdou a praxí ověřeno, že bezprostřední výpověď má pro vyšetřovatele dopravní nehody nejvyšší hodnotu, a to z důvodu že osoby podávající vysvětlení jsou v tuto chvíli relativně nejméně ovlivněni ostatními účastníky, médii nebo kamarády. Ale i u výslechů prováděných přímo na místě dopravní nehody by mělo platit pravidlo připravenosti takového výslechu, který by měl rozhodně vždy následovat až po ohledání místa dopravní nehody, po tom co i vyšetřující policista si z místa nehody udělá tzv. svůj obrázek.

⁷² STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. 2. rozšířené vydání. 2008, s. 136 - 143.

5. 4 Důkaz ohledáním

Důkaz ohledáním je rovněž velmi častým důkazním prostředkem v řízení o dopravní nehodě. Předmětem ohledání je v tomto případě nejčastěji místo dopravní nehody, dopravní prostředek, který měl účast na dopravní nehodě, předměty a další objekty související s dopravní nehodou. Jedním z nejdůležitějších úkonů při šetření dopravní nehody je ohledání místa dopravní nehody. Kvalitně a systematicky provedené ohledání místa dopravní nehody může vyšetřujícímu policistovi a následně také úřední osobě správního orgánu prozradit o průběhu dopravní nehody mnohé i to, co se účastníci dopravní nehody snaží utajit. „*Účelem **ohledání místa dopravní nehody** je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčin nehody a zavinění pachatele.*“⁷³ O ohledání místa dopravní nehody, dopravních prostředků, které měly účast na dopravní nehodě a jiných předmětů, sepíše policista Protokol o nehodě v silničním provozu, který je součástí spisu. V případě dodatečného ohledání se o tomto sepisuje úřední záznam. Ohledáním místa silniční dopravní nehody se tato bakalářská práce podrobně zabývá v kapitole 3.

⁷³ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 148.

6 Chyby, motivace a návrhy na zlepšení

Samotný úkon ohledání místa dopravní nehody může přinášet množství chyb, ať už užitím špatných postupů ohledávání samotného místa dopravní nehody nebo následně v chybně provedené dokumentaci. Tato kapitola se bude zabývat jednak typickými chybami, které při ohledání místa dopravní nehody mohou vznikat, ale také z nich plynoucími důsledky. Následně bude rozebrána motivace policistů provádějících ohledání místa dopravní nehody a bude navržen optimální postup k provedení samotného ohledání místa dopravní nehody tak, aby se co nejvíce eliminovala chybovost prováděná na místě dopravní nehody.

Zdroje chyb na místě dopravní nehody a při jejím ohledání:⁷⁴

Místo činu:

- podceňování významu místa činu,
- živelnost v postupu na místě činu,
- vytváření negativních okolností, tedy vytváření tzv. „falešných“ stop,
- chaotický a nekontrolovaný postup, nekontrolovaný pohyb osob na místě dopravní nehody,
- nedostatečné zajištění místa činu.

Vlastní ohledání místa činu:

- povrchnost, nesystémovost a nekonkrétnost při ohledání,
- porušování zásad při dokumentaci a zajišťování stop, zejména nedostatečné popisování stop a jejich zajištění v příčinné souvislosti,
- podceňování důležitosti stop vozidel, jejich dokumentace a určení počátku stopy (rozdílné délky stop vozidel mající vliv na výpočet rychlosti),
- ohledání se soustředí pouze na místo s největší koncentrací stop, širší okolí se neohledává,
- nevyužívání nových technických prostředků a metod při ohledání.

⁷⁴ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 304 – 305.

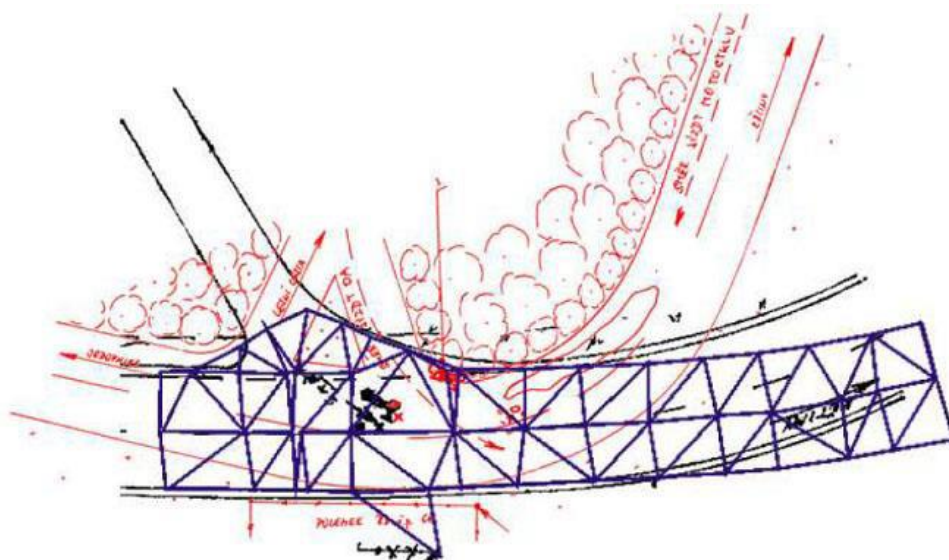
6. 1 Příklady z praxe

Veškerá pochybení, která vzniknou při vyšetřování a ohledání dopravní nehody nebo ve zpracování její dokumentace, mají zásadní vliv nejen na následující průběh šetření a objasnění dopravní nehody, ale také na případné soudní nebo přestupkové řízení. Vznik chyb, které jsou spjaty s ohledáním dopravní nehody a její následné dokumentace, může být poměrně častý. Pro názornost zde uvedu několik poznatků a příkladů z praxe. Zcela jistě se nejedná o všechny možnosti vzniku chyb a špatných postupů v souvislosti s šetřením dopravních nehod, ale o případy vyskytující se v největší míře.

6. 1. 1 Chybně zaměřené místo dopravní nehody

Ukázka chybně provedeného zaměření místa dopravní nehody. Na obrázku níže (Obr. č. 9) je patrné porovnání v zaměření vozovky provedené policií (červená barva) se zaměřením pomocí totální stanice (modrá barva). Toto pochybení má vliv na určení rychlosti, kterou je možné danou zatáčku bezpečně projet, což je velmi podstatné zjištění pro další znalecké zkoumání nehodového děje.

Obr. č. 9 – Srovnání zaměření vozovky⁷⁵

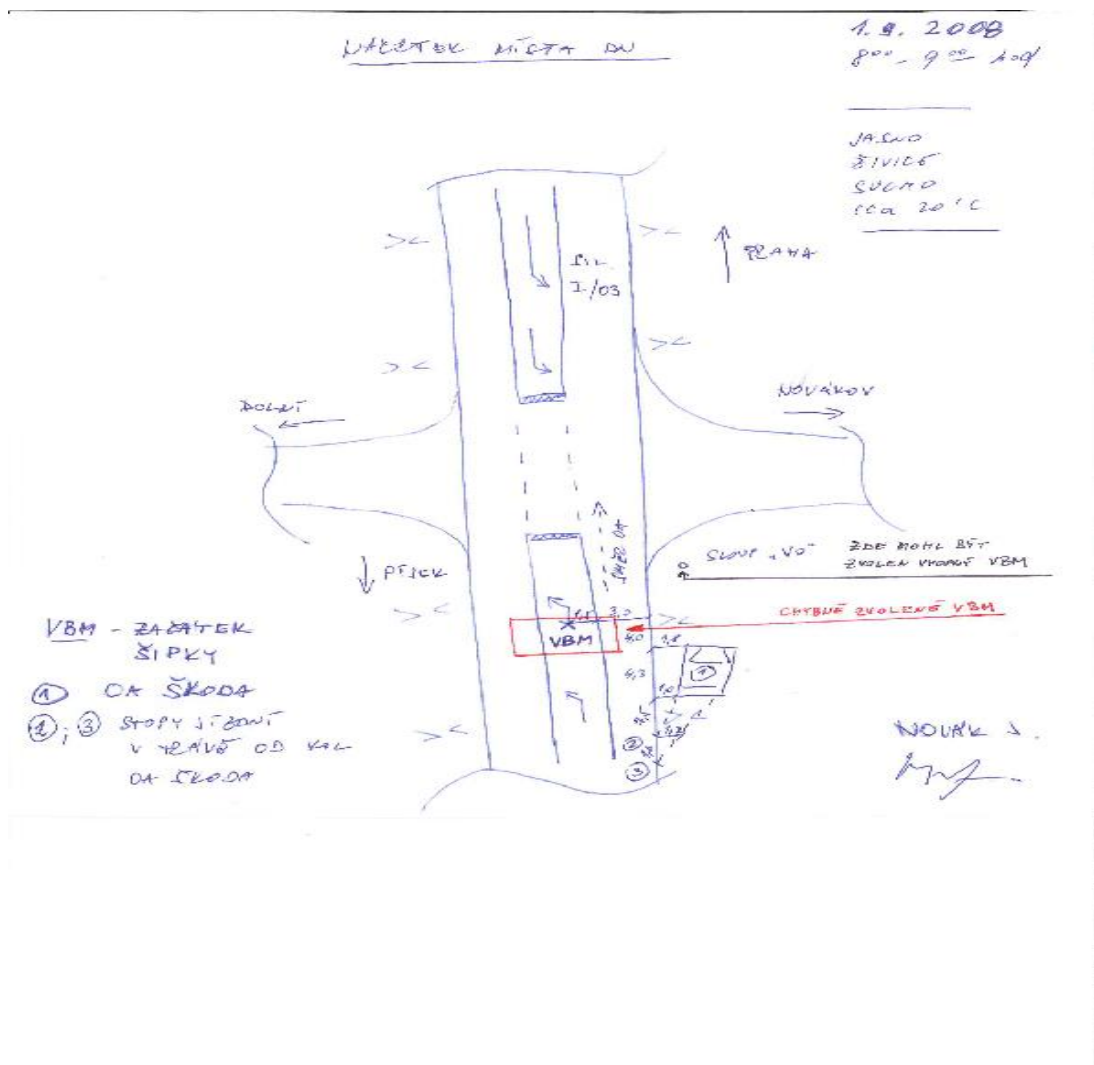


⁷⁵ DVOŘÁČEK, T. *Metodika ohledání dopravní nehody policií*. Brno, 2013, s. 63.

6. 1. 2 Chybná volba VBM

Správná volba VBM je zásadní pro případnou přezkoumatelnost a možnost dalšího přeměření místa dopravní nehody a v případě provádění rekonstrukce k navození situace odpovídající co nejvíce stavu v době ohledání místa dopravní nehody. Jako VBM je nezbytné volit body, které jsou trvalé, relativně neměnné a identifikovatelné, a to i s delším časovým odstupem, jsou to např. mosty, sloupy veřejného osvětlení, kilometrovníky atd., nikoliv čáry vodorovného dopravního značení, vyústění komunikací apod.

Obr. č. 10 – Chybně zvolený VBM (začátek šipky - V9a)⁷⁶



⁷⁶ Vlastní zdroj.

6. 1. 3 Chybně zakreslené stopy

Chybně zakreslené stopy do náčrtku a následně do plánu místa dopravní nehody, ale také jejich nesprávná klasifikace (smykové, dřecí, brzdné atd.) či zakreslení jejich tvaru, má zásadní vliv na výpočet předstřetového a postřetového pohybu vozidla. Správná klasifikace stop má zásadní vliv např. na hodnotu zpomalení vozidla a následně tedy na určení jeho rychlosti.

6. 1. 4 Nedostatečná či nekvalitní dokumentace

Častým nedostatkem bývá pořízení malého množství fotografií z místa dopravní nehody a poškození jednotlivých vozidel nebo pořízení nekvalitních fotografií, které nejsou pořízeny dle obecných zásad, tyto fotografie nemají téměř žádnou vypovídací hodnotu, neboť nejsou přezkoumatelné.

Pro znázornění je přiložena fotografická dokumentace (Obr. č. 11) vozidla, kdy fotografie není pořízena v ose kolmé k rovině fotografovaného vozidla a není zachycena z dostatečné blízkosti, aby jednoznačně zachytila poškození.

Obr. č. 11 – Ukázka nekvalitní fotodokumentace ⁷⁷



Následující snímek ukazuje správnou dokumentaci poškození vozidla, která je pořízena v souladu s obecnými zásadami fotografování a poskytuje tedy objektivní pohled na vozidlo a především je kdykoliv přezkoumatelná.

⁷⁷ Vlastní zdroj.

Obr. 12 – Ukázka správné fotodokumentace⁷⁸



6. 1. 5 Místo střetu a dopadu

Správné určení místa střetu a následné místo dopadu dopravních nehod s účastí chodce je nejdůležitějším faktorem pro určení předstřetového a postřetového pohybu. Absence těchto informací, či nedostatečné informace o těchto důležitých místech, pak vede k nemožnosti stanovení rychlosti vozidla nebo ke stanovení rychlosti v příliš velkém rozptylu. Taktéž není možné stanovit možnosti odvrácení střetu řidičem či chodcem. Lokace místa střetu a místa dopadu mají zásadní vliv na analýzu nehodového děje.

Na druhé straně pokud nelze takové místo ze zjištěných stop určit, neměl by být na účastníky nehody vyvíjen tlak, aby za každou cenu takové místo označili, následně totiž může docházet ke zbytečným dohadům a spekulacím.

6. 2 Motivace

Důležité je, aby policisté plnili své pracovní úkoly pokud možno co nejlépe a minimalizovali tak pravděpodobnost vzniku chybných postupů. Současná praxe je taková, že na policisty je vytvářen, ať už přímý či nepřímý tlak od jejich nadřízených, aby dopravní nehodu zpracovali co nejrychleji a v co nejkratším časovém úseku tak, aby se co nejdříve mohli vrátit k vykonávání hlídkové činnosti (tzn. vrátili se na ulici).

⁷⁸ *Vlastní zdroj.*

Tento tlak vyvíjený přímými nadřízenými na vyšetřující policisty zcela nepopíratelně vede k chybovosti při vyšetřování a dokumentaci silničních dopravních nehod. Při posuzování výsledné činnosti za oddělení Dopravních inspektorátů by se nemělo vycházet z celkového početního stavu celého oddělení, ale pouze z počtu policistů podílejících se přímo na výkonu silničního dohledu jako tomu bylo v minulosti, kdy byl Dopravní inspektorát rozdělen na 1. skupinu - silničního dohledu a 2. skupinu - vyšetřování silničních dopravních nehod. Dnešní stav je takový, že na Dopravním inspektorátu sice stále zůstali tzv. „skupiny vyšetřování silničních dopravních nehod“, ale oficiálně je již pouze Dopravní inspektorát, bez rozdělení do jednotlivých skupin. Tímto sice skokově došlo k navýšení policistů přímo se podílejících na přímém výkonu – dohledu nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích, ale de-facto je stav stále stejný a z výše popsaných důvodů dochází k tlaku na policisty podílejících se na vyšetřování silničních dopravních nehod a ten má negativní vliv na kvalitu vyšetřování i dokumentaci silničních dopravních nehod.

Dnešní legislativní stav řešící problematiku silniční dopravy a přestupků v ní spáchaných neumožňuje v mnoha případech dopravní nehody, u nichž by bylo možné a troufám si říci i vhodné, rozhodnout na místě tak, aby postih přišel bezprostředně po spáchání přestupku. Následně pak dochází k zahlcení správních orgánů, a to jen z důvodu že určité spáchání přestupku nelze projednat v blokovém řízení. Jde především o tzv. opakované porušení vybraných přestupkových jednání v období po sobě jdoucích 12-ti měsících (např. nedání přednosti v jízdě, předjíždění v případech kdy je to zakázáno – nedostatečný rozhled, předjíždění na přechodu pro chodce nebo na železničním přejezdu, předjíždění v křižovatce apod.). U těchto přestupků dochází ve většině případů ke zbytečnému předávání správním orgánům, a to z důvodu že zákonodárce stanovil, že po takto spáchaném přestupku musí přijít trest spočívající v zákazu činnosti.

Stejně tak je důležité, aby byly podklady pro šetření dopravních nehod vytvářeny v patřičné kvalitě a s patřičnými náležitostmi. V opačném případě, při přizvání znalce velmi často dochází k rozporování určitých důkazů znalcem. Tato skutečnost jednak nevrhá dobré světlo na kvalitu práce policie, ale především zde vznikají možnosti pro kontra posudky a další spekulace.

Neméně důležité je, aby si policisté osvojili metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod. Metodické postupy ovšem nemohou pojmut všechny situace, ke

kterým může v dnešní moderní dopravě dojít. Vždy je proto důležité osobní odborné posouzení té které skutečnosti a také vlastní rozumové uvažování a zkušenosti získávané v náročné každodenní praxi. Policisté by taktéž měli mít možnost se ve větší míře účastnit různých školení a odborných kurzů, aby se neustále zdokonalovali ve své odbornosti.

Pro vyšetřující policisty, by bylo pro odvádění ještě kvalitnější práce při vyšetřování a dokumentování silničních dopravních nehod zcela určitě velkou motivací to, aby mohly pro svou práci využívat stále se zlepšující techniku. Zcela otevřeně lze říci, že např. soudní znalci z oboru automobilové techniky a dopravního inženýrství či odborní pracovníci pojišťoven v dnešní době pro svou práci využívají mnohem kvalitnější a odbornější přístroje (např. pro zaměřování míst dopravních nehod, počítačové programy pro modelaci dějů silničních dopravních nehod, apod.), než využívá sama Policie ČR. Příkladem toho je, že ani v roce 2015 ještě není v běžné výbavě hlídky vyšetřování silničních dopravních nehod Totální měřicí stanice a 3D skenery – k přesnému zaměření místa dopravní nehody. Používání takovýchto přístrojů zcela určitě rozhodným způsobem eliminuje chybovost při vyšetřování a dokumentaci dopravních nehod.

Nelze připustit, aby v důsledku chybně odvedené práce policie (tj. chybné zaměření, odmítnutí důkazu posudkem, opomenutí stop atd.) leželo důkazní břemeno v trestním či přestupkovém řízení na bedrech účastníků tohoto řízení, na místo státu.

6. 3 Postup při ohledání místa dopravní nehody

V následující části navrhnu a popíši postup při ohledání místa dopravní nehody a zúčastněných vozidel tak, aby se neopomněla žádná důležitá skutečnost. Rozhodně není možné vytvořit universální metodiku. Je to zapříčiněno velkou různorodostí typů dopravních nehod, jejich rozsahů a závažností. S trochou nadsázky lze říci, že každá dopravní nehoda je originál, a proto je zapotřebí operativně přizpůsobit metodiku jejího ohledání dle aktuální situace na místě.

Při popisu postupu se nebudu zabývat prvotními a neodkladnými úkony, které je nutné na místě DN provést vždy. Budu vycházet z lehce idealizovaných podmínek – vozidla se nacházejí v konečném postavení, na ohledání místa dopravní nehody

a vozidel je dostatek času. V případě ohledání místa dopravní nehody bych postupoval následujícím způsobem:

1. **Průzkum místa DN** – vymezení ohledávaného prostoru, stanovení výchozího místa ohledání (VBM) a směru ohledání, lokalizace nehody včetně GPS.
2. **Zaznačení polohy vozidel** – zakreslení polohy kol s vyznačením jejich os na vozovku, zaměření konečných poloh vzhledem k VBM.
3. **Střepy, kapaliny, stopy vozidel** – zaznačení, zaměření a fotodokumentace oblastí, ve kterých se vyskytují střepiny a kapaliny, zaměření a dokumentace všech mechanoskopických stop vozidel.
4. **Zjištění klimatických a světelných podmínek** – určení teploty (umožňuje-li to vybavení hlídky, služebního vozidla), denní doby, přítomnost veřejného osvětlení a především jeho činnost se zaměřením na to, které lampy VO nesvítí, možnost oslnění sluncem, v případě snížené viditelnosti provést zkoušku viditelnosti.
5. **Charakteristika vozovky** – rozměry vozovky a krajnice, počet jízdních pruhů, přehlednost úseku, sklon vozovky, povrch vozovky a jeho případné znečištění a nerovnosti, zaměření a charakteristika přilehlého okolí vozovky, v zimním období přítomnost námrazy, sněhu nebo ledu na vozovce, popřípadě přítomnost posypu.
6. **Dopravní značení a jeho rozmístění** – svislé a vodorovné značení na místě DN, světelná signalizace, včetně zjištění na jaký signál účastníci jeli, zjištění maximální povolené rychlosti v místě DN, hustota provozu.
7. **Účastníci DN** – identifikace řidičů, spolujedoucích a svědků DN, zajištění výpovědí, zkouška na přítomnost návykové látky (alkohol, drogy).
8. **Vozidla** – identifikace vozidel (RZ, VIN, motorizace, barva, vlastník, stav km, STK, platnost pojištění, tachografický záznam).
9. **Technický stav** – zjištění zařazeného rychlostního stupně, funkčnost parkovací brzdy, funkčnost řízení, funkčnost brzdového systému, zhodnocení stavu pneumatik a jejich poškození, zhodnocení funkčnosti osvětlení vozidla a jeho poškození, posouzení poškození čelního skla, včetně dokumentace, případné zajištění vozidla pro další znalecké zkoumání.
10. **Exteriér vozidla** – zjištění rozsahu poškození vozidla, při DN s chodcem nebo cyklistou průzkum podvozku na přítomnost biologických stop.

11. **Interiér vozidla** – zjištění rozsahu poškození interiéru vozidla, použití bezpečnostních pásů, poloha ovládacích prvků, přítomnost biologických stop, nastavení zpětných zrcátek (v případě možnosti oslnění), výhledové poměry řidiče, nastavení sedadla a hlavové opěrky, včetně dokumentace.

12. **Jiné** – zjištění dalších skutečností, abnormalit nebo markantů.

V případě, že hrozí znehodnocení nebo dokonce úplné zničení některých stop na místě dopravní nehody vlivem změny klimatických podmínek, zásahem hasičů nebo projíždějícími vozidly, je nutné bezprostředně a neprodleně tyto stopy zdokumentovat.

Závěr

Cílem práce bylo zjistit, jak je ve skutečnosti prováděno ohledání místa silniční dopravní nehody. V práci byly popsány chyby a nedostatky, ke kterým při samotném úkonu ohledání dochází, doplněné o obrazovou dokumentaci těchto chyb. K chybám dochází především nesystematickou činností jednotlivých policejních orgánů na místě dopravní nehody nebo také používáním zastaralé techniky, která je používána při dokumentaci místa dopravní nehody. V rámci zhodnocení zjištěných skutečností, byl navržen a popsán optimální postup pro ohledání místa silniční dopravní nehody tak, aby se neopomněla žádná důležitá skutečnost a co nejvíce se eliminovala případná chybovost při provádění samotného úkonu ohledání místa silniční dopravní nehody.

V práci byly vysvětleny základní podmínky vzniku, rozdělení a význam kriminalistických stop z obecného hlediska. Následně byly popsány materiální stopy nacházející se na místě silniční dopravní nehody doplněné o obrazovou dokumentaci stop. Dále byl rozebrán pojem dopravní nehody, bylo přiblíženo a rozděleno, k jakým dopravním nehodám dochází, jaké jsou základní znaky těchto událostí a jakými právní předpisy je problematika dopravních nehod řešena. Samostatná kapitola byla věnována důkazním prostředkům využívaným při vyšetřování silničních dopravních nehod.

Ke zpracování bakalářské byla využita odborná literatura zabývající se problematikou dopravních nehod, právní předpisy a zkušenosti nabyté v praxi u Policie České republiky.

Závěrem bych uvedl, že cílem policistů provádějících ohledání místa silniční dopravní nehody, by měla být snaha o co nejkvalitněji a nejpečlivěji odváděnou práci na místě silniční dopravní nehody při provádění samotného úkonu ohledání a dokumentování, tak aby zjištěné skutečnosti a zajištěné důkazy sloužily jako kvalitní podklad pro další rozhodování ve správním či trestním řízení, nebo pro případné znalecké zkoumání. I k tomuto cíli by měla zpracovaná bakalářská práce dopomoci.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BENDA, K. a kol. *Učebnice kriminalistiky*. Třetí díl – svazek 2, Praha: Kriminalistický ústav VB, 1966. 301 s. ISBN neuvedeno.
2. BERAN, T. *Dopravní nehody*. Brno: Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
3. DVOŘÁČEK, T. *Metodika ohledání dopravní nehody policií*. Brno, 2013. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství. Vedoucí diplomové práce : Ing. Bc. Marek Semela, Ph. D.
4. FRYŠTÁK, M. a kol. *Trestní právo procesní*. 2. přeprac. vyd. KEY Publishing s.r.o., Ostrava 2009. 265 s. ISBN 978-80-7418-041-5.
5. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
6. CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2005. 536 s. ISBN 80-86898-36-9.
7. CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 88 s. ISBN neuvedeno.
8. CHMELÍK, J. *Vyšetřování železničních a plavebních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1996. 80 s. ISBN neuvedeno.
9. CHMELÍK, J., REŽNÝ, L., SOKOL, M. *Vyšetřování leteckých nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1996. 72 s. ISBN neuvedeno.
10. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 140 s. MV-50082-1/VO-2011.
11. KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*, 2. rozš. vyd., Praha: Policejní akademie České republiky, 1997. 219 s. ISBN 80-85981-39-8.
12. MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 2. přeprac. a dopl. vyd., Praha: C. H. Beck, 2004. 606 s. ISBN 80-71798-87-89.
13. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

14. PORADA, V. *Kriminalistika*. Akademické nakladatelství: Brno, 2011, 545 s. ISBN 80-7201-212-3.
15. PORADA, V. *Kriminalistika*. 1. vyd. Brno: CERM, 2001, 746 s. ISBN 80-7204-194-0.
16. STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, 315 s., ISBN 978-80-7380-124-3.
17. 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.
18. STRAUS, J. NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. 503 s. ISBN 978-80-7380-214-1.

Elektronické zdroje

1. *Flicker.com* [online]. 2015 [cit. 17.2.2015]. Dostupné z WWW: <<https://www.flickr.com/photos/rdodson/3487578298/in/photolist-6jbKwj-aEVG24-7pMjK7-6XPYT3-4ovbX3-dCFSKi-9ZJqGL-8YkyaR-dSiZK6-fe8mwQ-cYv1fy-bs16ic-Ku48y-5UEUsm-88HFFJ-aDADpa-pPnPnS-dGqiJ7-5UAvyT-9w184h-qFEdfb-byifV-pQfUHj-C8Rxy-95HeuC-aS9yuD-ejqfYC-8Zz3r9-dUytLn-dWsJc6-8ZrSff-934pfe-d3U8vs-dTZGyK-dU6jZU-oGnn8p-ejqJVU-bApTK2-d3UgJf-BAutQ-dNLgAi-jCcZcg-ebLurd-ejqGgL-ebLqPs-ebLs5d-ebEJ1t-ebLAey-CmsHN-9aGqeE>>.
2. *Interní zdroj Intranet PČR*: Lotus Notes [cit. 19. 11. 2014].
3. ÚZPLN *Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod* [online]. 2014 [cit. 8.11.2014]. Dostupné z WWW: <<http://www.uzpln.cz/cs/legislativa-a-dokumenty>>.
4. *I. KORONERSKÁ s.r.o.* [online]. 2014 [cit. 02.12.2014]. Dostupné z WWW: <<http://1koronerska.cz/index.htm>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, 48 s. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

2. ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66, 64 s. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=141/1961&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

Ostatní zdroje

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

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100 ze dne 7. 12. 2001, ke kriminalisticko-technické činnosti Policie České republiky, ve znění pozdějších úprav,

Příloha č. I.

Protokol o nehodě v silničním provozu - identifikační údaje neodpovídají skutečnosti
(na straně 32):

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Jihočeského
kraje
územní odbor Český Krumlov
Dopravní inspektorát
Tovární 165
381 23 Český Krumlov
evid. číslo: KRPC-X-1/DNCK-2015-XX
Č.j.: KRPC-X/PŘ-2015-XXXXXX

Český Krumlov 1. ledna 2015

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	01.01.2015 čtvrtek 11:00
Místo	silnice I. třídy č. 39 v km 5,8 - v katastru obce DOLNÍ TŘEBONÍN, před křižovatkou na Dolní Třebonín, úsek zvaný Harazim

Účastníci dopravní nehody	<p>1) XCX 1111 (CZ) osobní automobil – Škoda Octavia, výše škody na vozidle: 30 tis. Kč řidič-vlastník : Jan Novák narozen XX. ledna 1955, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: Nová č. 1, PSČ 381 01 Český Krumlov, kraj: Jihočeský, stát: ČR, e-mail: Novak@volny.cz telefonní číslo : XXX XXX XXX (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo 123456789, stát:ČR řidičský průkaz sk. A, A1, A2, AM, B, B1 čísla XX 111 222, stát: ČR.</p> <p>Řidič Novák je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b), § 5 odst. 1 písm. b) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p>
---------------------------	---

Svědci	Jaroslav Pelyněk - svědek nar. XX. června 1975, stát: ČR, státní příslušnost ČR, trvale bytem : NA SPOJCE č. 2/1, PSČ 381 01 ČESKÝ KRUMLOV, kraj: Jihočeský, stát: ČR
--------	--

poškozený předmět	kovová svodidla - výše škody: 10 tis. Kč majitel: Ředitelství silnic a dálnic, IČO: 11223344 sídlo: České Budějovice, Lidická 1, 370 01 České Budějovice poškození: v délce 5 metrů
Vylíčení události	Dne 1. ledna 2015 v 11:00 hod. došlo na sil. I/39 v úseku zvaném Harazim k dopravní nehodě OA Škoda Octavia, rz: XCX 1111 řidiče Nováka, jedoucího ve směru Český Krumlov - České Budějovice. K dopravní nehodě došlo tak, že řidič Novák se za jízdy plně nevěnoval řízení svého vozidla, a to tím že za jízdy ladil rádio, kdy vjel s vozidlem vpravo na krajnici a následně pravým bokem narazil do kovových svodidel. Při dopravní nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda vznikla ve výši cca 30.000,- Kč na vozidle Škoda Octavia a 10.000,- Kč na kovových svodidlech. Jiná škoda nezjištěna. Na vozidle byly použity zimní pneumatiky splňující podmínky pro zimní provoz. Poškozené vozidlo si řidič Novák zajistil sám. Správce komunikace ve věci poškození svodidel vyrozuměn. Na místě provedena dechová zkouška č.: 0001 Dräger č.: 0099 s výsledkem negativním. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Věc je v šetření - o pachateli přestupku resp. TČ nebylo rozhodnuto

Technické údaje vozidel	1) osobní automobil Škoda Octavia ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2011)) registrační značka : XCX 1111 (CZ) vlastník: Jan Novák, narozen XX. ledna 1955, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: Nová č. 1, PSČ 381 01 Český Krumlov, kraj: Jihočeský, stát: ČR, e-mail: Novak@volny.cz VIN: TMB2ZZZ7HZZY03622 mezinárodní pojistná karta: CZ/0001/112233445566, vydal Česká pojišťovna a.s. Praha 6 - Bělohorská 19, platí od 1.1.2015 do 31.12.2016, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: přední nárazník, pravá přední mlhovka, odřený lak na pravém předním blatníku, pravý přední podběh, odhadnutá škoda na vozidle: 30 tis. Kč
-------------------------	--

Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	01.01.2015 čtvrtek 12:05 operační důstojník – IOS České Budějovice
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	01.01.2015, 13:00 - 13:55 nrap. Tomáš FOŠUM, DiS.; prap. Bc. Tomáš NOVÁČEK
Ohledání místa dopravní nehody	<p style="text-align: center;">I. Dopravní situace:</p> <p>a) K dopravní nehodě došlo na sil. I/39 mimo obec katastru Dolní Třebonín před křižovatkou se sil. II/155 v úseku zvaném "Harazim". Komunikace je s obousměrným provozem. Komunikace je na rovném úseku. Provoz je střední. Povrch komunikace je živičný, mokrý - bez výtluků. Vlevo i vpravo od komunikace se nachází silniční příkop a pole.</p> <p>b) V době ohledání místa DN je denní doba, jasno, bezvětrí, teplota cca 2°C.</p> <p>c) Na místě provedena dechová zkouška č.: 0001 přístrojem Dräger č.: 0099.</p>
	<p style="text-align: center;">II. Popis stop :</p> <p>V době ohledání místa DN se Škoda Octavia (stopa č.: 1) - nachází na místě dopravní nehody v původním postavení po dopravní nehodě. Dále zjištěno poškození kovových svodidel (stopa č.: 2) – v délce cca 5 metrů.</p>

II. Popis stop pokračování :

VBM – výchozí bod měření, PBM – pomocný bod měření:
jako VBM zvolena lampa VO nacházející se vpravo od krajnice komunikace ze směru jízdy Český Krumlov - České Budějovice. Z VBM bylo měřeno 1,2m vlevo ke kovovým svodidlům a dále bylo stejným směrem měřeno 0,5m na vodící čáru V1. Z tohoto bodu bylo měřeno 4,3m po vodící čáře směrem na České Budějovice na úroveň poškozených kovových svodidel, zde byl zvolen PBM 1. Z tohoto bodu bylo měřeno 0,5m vpravo kolmo ke svodidlům. Z PBM 1 bylo dále měřeno 5,0m směrem na České Budějovice na úroveň poškozených kovových svodidel, zde byl zvolen PBM 2. Z tohoto bodu bylo měřeno 0,5m vpravo kolmo ke svodidlům. Z PBM 2 bylo dále měřeno 3,0m směrem na České Budějovice na úroveň zadní pravé části OA Škoda (1), zde byl zvolen PBM 3. Z tohoto bodu bylo měřeno 0,5m kolmo do komunikace k pravé zadní části OA (1). PBM 3 bylo dále měřeno 3,8m daným směrem po vodící čáře na úroveň pravé přední části OA (1), která je z tohoto místa vzdálena 1,1m. Jiné upotřebitelné stopy nebyly zjištěny ani zajištěny.

III. Učiněná opatření :

Provedené úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN - negativní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace VIN vozidel pátráním neprochází, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, úřední záznam, vytěžení, výsledky podezřelého, zjištění totožnosti svědků.

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

nrap. Tomáš FOŠUM, DiS.

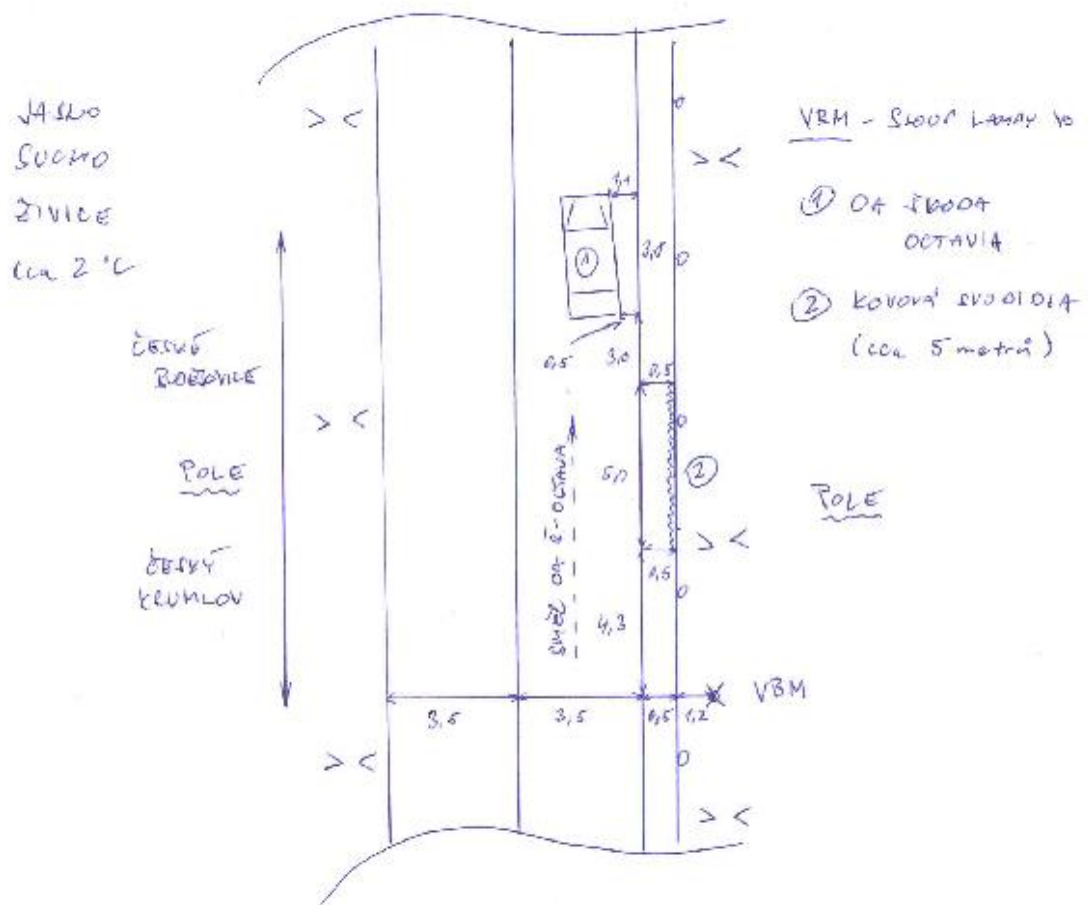
Tel.: +420 974 222 111

Příloha č. II.

Topografická dokumentace – **náčrtek**, identifikační údaje neodpovídají skutečnosti (na straně 34):

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE
JIHOČESKÉHO KRAJE 13
ÚZEMNÍ ODBOR ČESKÝ KRUMLOV
DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT
581 28 ČESKÝ KRUMLOV, Tovární 185 **NÁČTEK MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY**

datum: 1. 1. 2015 čas ohledání: 13:00-13:58 místo: sil. I/59
12⁰⁵ hod.



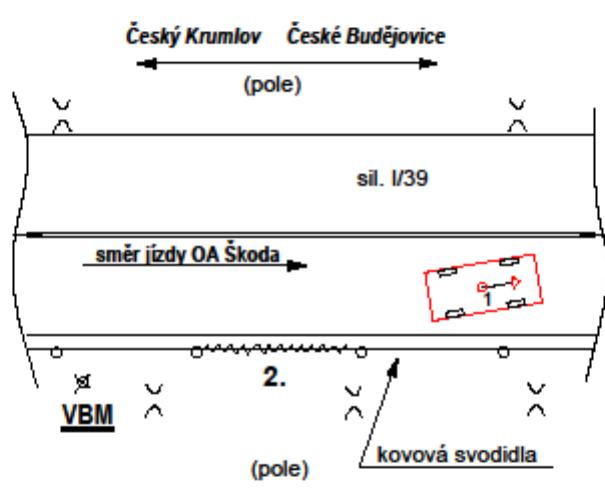
nprab. Tomáš FOŠUM DIŠ.
výchovný inspektor

účastníci:

Novák Jan
podpis

Příloha č. III.

Topografická dokumentace – **plánek**, identifikační údaje neodpovídají skutečnosti (**na straně 34**), vyhotovený podle náčrtku (příloha č. 2):

Licence: Demoversion		
PC-CRASH	KRPC-X/DNCK-2015-XX, KRPC-X/PŘ-2015-XXXXXX	01/01/15
		
Vozidla : 1 SKODA Octavia rz: XCX 1111, MPZ (CZ) (Jan Novák) Měřítko 1: 200		místo DN na sil. I/39 mimo obec katastru Dolní Třebonín VBM - sloup lampy VO 2. - kovová svodidla (poškozená oca 5,0m) zpracoval: nrap. Tomáš Fošum, DiS.