

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**DOPRAVNÍ NEHODA JAKO MÍSTO ČINU**

**Autor práce: Jiří Šoukal, DiS.**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.**

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

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jiří Šoukal, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Dopravní nehoda jako místo činu


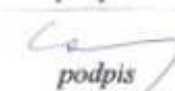
Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Car accident as a crime scene

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií




Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2020

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem práce je zpracovat návrh metodické příručky určené příslušníkům dopravní policie, kteří se zabývají nebo budou v budoucnu zabývat šetřením a dokumentací dopravních nehod s cílem co nejvíce eliminovat případné nedostatky v jejich policejní praxi. Vedlejším cílem je zdůraznit význam kriminalistických stop, které vznikají v souvislosti s dopravní nehodou.

Student: Jiří Šoukal, DiS.	2. 11. 2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.	2. 11. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23. 11. 20 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	 podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jaroslavu Konečnému, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

ŠOUKAL, J. *Dopravní nehoda jako místo činu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 95 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, místo činu, stopa, dokumentace, ohledání

Práce se zabývá problematikou místa činu z pohledu kriminalistiky se zaměřením na zvláštnosti místa dopravní nehody jako místa činu a nejčastější trestné činy páchané v souvislosti s dopravní nehodou. Obsahuje výčet základních znaků dopravních nehod, jejich příčin a následků, základní klasifikaci dopravních nehod a typické vyšetřovací situace. Dále popisuje způsoby a důvody utajování účasti osob na dopravních nehodách včetně stop, které lze nalézt na místech dopravních nehod. Nedílnou součástí práce je problematika ohledání a dokumentace místa dopravní nehody. Praktická část práce obsahuje podrobnou analýzu nedostatků vyskytujících se při šetření dopravních nehod a návrh metodiky určené příslušníkům služby dopravní policie zabývajícím se šetřením dopravních nehod s cílem co nejvíce eliminovat případné nedostatky v jejich postupu při ohledání a dokumentaci místa činu, ale i při šetření dopravních nehod.

## ABSTRACT

ŠOUKAL, J. *Car Accident as a Crime Scene: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 95 p. Supervisor: Mgr. Jaroslav Konečný, Ph.D.

**Key words:** traffic accident, crime scene, traces, documentation, scene survey

The thesis discusses crime scenes from a criminology perspective, focusing on the peculiarities of traffic accident sites as crime scenes and most frequent crimes committed in relation to traffic accidents. It includes a list of the basic attributes of traffic accidents, causes and consequences thereof, a general classification of traffic accidents, and typical investigation situations. Also discussed are methods of and reasons for concealing of involvement of persons in traffic accidents, including traces that can be found on accident sites. The issues of survey and documentation of accident sites form an integral part of the thesis. In its practical part, the thesis contains a detailed analysis of deficiencies occurring during the investigation of traffic accidents and a draft of methodology for traffic police officers performing investigation of traffic accidents aimed at minimizing potential deficiencies in their steps when surveying and documenting crime scenes as well as when investigating traffic accidents.

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....	11
1.1 Cíl bakalářské práce .....	11
1.2 Metodika bakalářské práce .....	11
2 TEORIE MÍSTA ČINU .....	12
2.1 Pojem místo činu z pohledu kriminalistiky .....	12
2.2 Zvláštnosti místa dopravní nehody jako místa činu.....	13
2.3 Trestné činy související s dopravními nehodami.....	13
3 DOPRAVNÍ NEHODA A JEJÍ ZNAKY .....	16
3.1 Pojmové znaky dopravní nehody.....	16
3.2 Příčiny a následky dopravních nehod .....	17
3.3 Klasifikace silničních dopravních nehod .....	19
3.4 Typické vyšetřovací situace .....	19
3.5 Způsoby utajování silničních dopravních nehod .....	21
4 OHLEDÁNÍ A DOKUMENTACE MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY .....	23
4.1 Ohledání místa dopravní nehody .....	25
4.1.1 Způsoby ohledání.....	27
4.1.2 Technické prostředky využívané k ohledání.....	28
4.2 Ohledání dopravních prostředků.....	28
4.2.1 Ohledání exteriéru vozidla.....	29
4.2.2 Ohledání interiéru vozidla.....	30
4.3 Druhy dokumentace místa dopravní nehody .....	31
4.3.1 Protokol o nehodě v silničním provozu .....	32
4.3.2 Topografická dokumentace .....	33
4.3.3 Fotodokumentace místa .....	36

4.3.4	Videodokumentace místa.....	37
4.4	Technické prostředky používané k dokumentaci místa činu .....	38
5	ROZDĚLENÍ STOP SOUVISEJÍCÍCH S DOPRAVNÍMI NEHODAMI .....	40
5.1	Paměťové stopy .....	40
5.2	Materiální stopy .....	41
5.2.1	Stopy na vozovce .....	42
5.2.2	Stopy na zúčastněných vozidlech.....	48
5.2.3	Stopy na pevných objektech .....	49
5.2.4	Stopy na tělech obětí nebo zraněných osob .....	50
5.2.5	Stopy po kolejových vozidlech na kolejnicích.....	51
5.3	Význam kriminalistických stop .....	51
6	NEDOSTATKY PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD.....	53
6.1	Nedostatky na místě dopravní nehody.....	53
6.2	Nedostatky ve spisové dokumentaci.....	54
6.3	Nedostatky v postupu policejního orgánu.....	55
7	NÁVRH METODIKY .....	56
7.1	Postup při příjezdu na místo dopravní nehody .....	57
7.2	Postup na místě dopravní nehody .....	58
7.3	Postup po návratu z místa dopravní nehody .....	61
	ZÁVĚR .....	63
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	65
	SEZNAM ZKRATEK.....	68
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	69
	SEZNAM PŘÍLOH.....	70
	PŘÍLOHY .....	71



## ÚVOD

V dnešní době si již nedokážeme představit život bez dopravních prostředků, které se staly v současné společnosti našim blízkým spojencem. Silniční doprava nyní patří mezi nejfrekventovanější způsoby přepravy osob, zvířat a zboží. Dopravní prostředky nám umožňují zkracovat vzdálenost a zároveň šetřit čas, kterého máme v dnešní době čím dál větší nedostatek. Výrobci se snaží o to, aby dopravní prostředky byly rychlé, ale přitom bezpečné, pohodlné, hospodárné a také ekologické. Dnešní doprava se snaží sladit rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě i pohodlí a kulturu cestování. Trend moderní doby přináší však i negativní skutečnosti, kterými jsou dopravní nehody. O statistikách dopravních nehod slyšíme každý den v médiích, můžeme se o nich dočíst v novinách nebo časopisech. Pokud se pohybujete v silničním provozu, ať už jako chodec, cyklista, řidič vozidla, nebo jenom jako pouhý cestující, dříve nebo později se v současném provozu s dopravní nehodou setkáte. Skutečnou hrozbu dopravní nehody si však nikdo z nás neuvědomí do chvíle, než se s ní sám setká, ať už jako přímý účastník, nebo třeba pouze jako svědek.

Každá dopravní nehoda je jiná, originální, ale přesto mají všechny něco společného, něco, co jejich řádné zpracování může zásadně ovlivnit. U policistů zejména znalost dané problematiky a u všech účastníků aktivní přístup na místě dopravní nehody. Rychlé a objektivní šetření dopravní nehody nám umožňuje zjistit, za jakých podmínek nebo z jakých příčin k dopravní nehodě došlo, a získané informace využít v různých preventivních programech.

Na místě dopravní nehody se policisté dostávají do stresových situací, ať již se jedná o pomoc zraněným osobám, nebo o brzké obnovení silničního provozu a s tím spojený tlak na co nejrychlejší ohledání a dokumentaci stop. Při těchto zátěžových situacích pak snadno dojde k různým pochybením, která mohou mít podstatný vliv na výsledek šetření dopravní nehody. Vyšetřování dopravních nehod je poměrně složitá problematika, s velkým množstvím nejrůznějších problematických aspektů. Z tohoto důvodu se autor rozhodl, že se pokusí ve své bakalářské práci (dále jen práce) shromáždit materiály k tématu, které jsou hojně zastoupeny v odborné literatuře, a získané poznatky z dlouholeté praxe u dopravní policie. Vzhledem k tomu, jak je metodika vyšetřování silničních dopravních nehod rozsáhlá, se zpracovatel zaměřil na samotné místo dopravní nehody jako místo činu.

Je stejně důležité stopu při ohledání najít, jako ji precizně a kvalitně zadokumentovat, což je zcela zásadní pro objektivní posouzení nehodového děje. Obsahová část práce je proto primárně zaměřena na ohledání a dokumentaci místa dopravní nehody a rozdělení stop, které mají souvislost s vyšetřovanou dopravní nehodou. Rámcově také pojednává o dopravní nehodě jako místě činu, o znacích a příčinách dopravních nehod. Z hlediska věcných kontur je práce obohacena o uvedení nedostatků a chyb při ohledání a dokumentaci dopravních nehod a situační příklad dopravní nehody.

Bakalářská práce byla zpracována dle právní úpravy platné a účinné ke dni 31.1.2021.

# **1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

Bakalářská práce je kvalifikační práce, u které je nezbytné mít stanovený cíl a metodiku. Prvním krokem je stanovení hlavního cíle a dílčích cílů bakalářské práce, kterých chceme při její tvorbě dosáhnout. Následným krokem je stanovení metodiky bakalářské práce, kterou bychom mohli definovat jako soubor kroků, které na sebe logicky a věcně navazují a jejichž postupné plnění nám pomáhá dosáhnout stanovených cílů.

## **1.1 Cíl bakalářské práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je zpracovat návrh metodické příručky určené příslušníkům dopravní policie, kteří se zabývají nebo budou v budoucnu zabývat šetřením a dokumentací dopravních nehod s cílem co nejvíce eliminovat případné nedostatky v jejich policejní praxi. Vedlejším cílem je zdůraznit význam kriminalistických stop, které vznikají v souvislosti s dopravní nehodou.

## **1.2 Metodika bakalářské práce**

Teoretická část bakalářské práce bude zaměřena na problematiku dopravních nehod jako místa činu, na stopy nacházející se na místě dopravní nehody, na problematiku ohledání místa dopravní nehody, na dokumentaci místa dopravní nehody a popis činnosti policie na místě dopravní nehody. Teoretická část bude současně doplněna o výčet nejčastějších nedostatků, které se vyskytují v souvislosti s šetřením a dokumentací dopravních nehod. Praktická část práce bude obsahovat návrh metodické příručky upravující správný postup policejní hlídky na místě dopravní nehody s cílem co nejvíce eliminovat případné nedostatky v jejich policejní praxi. Při tvorbě bakalářské práce budou využity následující výzkumné metody: analýza, syntéza, komparace a případová studie.

## 2 TEORIE MÍSTA ČINU

Nejprve je nutné definovat, co to je místo činu a jeho význam z teoretického hlediska. Může se nám zdát, že na tomto pojmu není nic složitého, ale při bližším zkoumání zjistíme, že na jeho definici mají jednotliví odborníci odlišný pohled. Místo činu má i jiná označení, někdy se užívá obecnější výraz místo události nebo místo zásahu. Přestože se jedná o kriminalistický pojem, setkáváme se s ním i v trestním právu procesním, kde je rozhodující pro určení místní příslušnosti k řízení o trestném činu. Můžeme tedy provést základní rozdělení místa činu, z hlediska kriminalistického a hlediska trestněprávního. Z hlediska objasňované události je místo činu jedním z nejdůležitějších zdrojů informací. Změny, které pachatel na místě činu v materiálním prostředí zanechal, jsou odrazem jeho jednání a pohybu. Množství změn a jejich hodnota jsou určující pro význam místa činu vzhledem k objasňované události.

### 2.1 Pojem místo činu z pohledu kriminalistiky

*„Místem činu rozumíme každé místo, kde pachatel realizoval zcela nebo z části jednání, charakterizující kriminální událost a místa, která bezprostředně souvisí s místem spáchání. Je jím takové místo, kde byl čin spáchán, ale i další místa, kde se nacházejí stopy související s prověřovanou událostí.“<sup>1</sup>*

Místo činu z kriminalistického hlediska rozdělujeme na místo činu v užším a širším slova smyslu. V užším slova smyslu jde o místo, kde došlo ke spáchání (dokonání) činu. Tato definice nemusí být vždy dostačující. Čin musel být na nějakém místě připravován, na nějakém místě byly připravovány nástroje k jeho spáchání, někde vyšel čin najevo. Všechna tato uvedená místa souvisela se spácháním činu, nebo mu předcházela, nebo po něm následovala. V těchto případech mluvíme o místě činu v širším pojetí. Nicméně všechna místa do širšího pojetí místa činu zahrnout nelze.

*„K tomu, aby všechna další místa byla zahrnuta do místa činu v širším slova smyslu, je vyžadována určitá bezprostřednost jednání pachatele po spáchání činu a bezprostřednost jednání pachatele po spáchání činu a bezprostřední návaznost všech dalších míst k místu, kde pachatel vykonal své jednání.“<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> CHMELÍK, J. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, s. 14. ISBN 80-86898-42-3.

<sup>2</sup> CHMELÍK, J. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, s. 15. ISBN 80-86898-42-3.

## 2.2 Zvláštnosti místa dopravní nehody jako místa činu

Místo dopravní nehody se vyznačuje určitými specifiky. Ve většině případů se jedná o delikt, který je způsoben nedbalostním jednáním. Často k dopravním nehodám dochází v místech, kde je hustý provoz. Na místě dopravní nehody se mohou nacházet zraněné osoby, kterým musí být poskytnuta první pomoc. Podezřelý ze zavinění dopravní nehody se ve většině případů nachází na místě a v některých případech se snaží ovlivňovat svědky dopravní nehody. Dalšími zvláštnostmi je, že při ohledání místa dopravní nehody a zajištění stop je nutné také zajistit bezpečnost silničního provozu a zasahujících složek Integrovaného záchranného systému (dále jen IZS). Stopy mohou být také částečně nebo úplně znehodnoceny činnostmi zasahujících složek IZS, nezúčastněnými osobami nebo samotným podezřelým.<sup>3</sup>

## 2.3 Trestné činy související s dopravními nehodami

Trestné činy související s dopravou nejsou v trestním zákoníku konkrétně vymezeny. Patří sem pouze takové, které souvisejí s pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě, prostoru, na němž k dopravě dochází. V souvislosti s dopravními nehodami se jedná o takové trestné činy, které jsou spáchané za pohybu nemotorového nebo motorového vozidla či tramvaje po pozemní komunikaci. Vandal, který poškodí automobil stojící na parkovišti, se může dopustit trestného činu, tento ale nijak nesouvisí s dopravou a bude posouzen jako úmyslné poškození cizí věci.

V ustanovení § 13 odst. 1, 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, je uvedeno, že: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v trestním zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*“<sup>4</sup>

V souvislosti s dopravními nehodami se může řidič dopravního prostředku dopustit trestných činů (přečinů), které jsou vymezeny ve zvláštní části trestního zákoníku. Jedná se o tyto trestné činy (přečiny):

- *Usmrcení z nedbalosti* – dle ustanovení § 143 trestního zákoníku
- *Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti* – dle ustanovení § 147 trestního zákoníku

<sup>3</sup> KOPECKÝ, Z. PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část*. Praha: Police History, 2006, s. 311. ISBN 80-86477-32.

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů [online]. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?r=2009&cz=40>>.

- *Ublížení na zdraví z nedbalosti* – dle ustanovení § 148 trestního zákoníku
- *Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku* – dle ustanovení § 151 trestního zákoníku
- *Ohrožení pod vlivem návykové látky* – dle ustanovení § 274 trestního zákoníku
- *Obecné ohrožení z nedbalosti* – dle ustanovení § 273 trestního zákoníku
- *Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti* – dle ustanovení § 294 trestního zákoníku
- *Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti* – dle ustanovení § 277 trestního zákoníku

Uvedených trestných činů (přechinů) se řidič dopravního prostředku dopustí tím, že poruší některé ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Trestného činu (přechinu) v dopravě se může v určitých případech dopustit i řidič nemotorového vozidla nebo i jiný účastník provozu na pozemních komunikacích, např. chodec nebo spolujezdec na motocyklu. Mezi řidiče nemotorových vozidel patří cyklisté, kteří se v souvislosti s jízdou na jízdním kole mohou dopustit například těchto přechinů: usmrcení z nedbalosti, těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti apod.

V rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tz 106/2009 se uvádí, že „*uskuteční-li cyklista jízdu na jízdním kole za situace, kdy současně poruší jak základní povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, např. je-li jeho schopnost bezpečné jízdy ve smyslu § 3 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, snížena požitými alkoholickými nápoji, což mu rovněž neumožňuje počínat si ohleduplně a ukázněně ve smyslu § 4 písm. a) téhož zákona, tak i specifické povinnosti cyklisty stanovené v § 57 a § 58 citovaného zákona a upravující chování cyklisty (...) např. jede-li na neosvětleném kole. Je-li porušení těchto povinností příčinou dopravní nehody, při které dojde ke způsobení těžké újmy na zdraví nebo ke smrti jiného, za splnění dalších zákonných podmínek se cyklista porušením „důležité povinnosti uložené mu podle zákona“ může dopustit trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 2 TZ.“<sup>5</sup>*

Z výše uvedeného judikátu vyplývá, že pokud má být jednání cyklisty posuzováno jako porušení důležité povinnosti, je nutné, aby současně porušil některou ze základních

<sup>5</sup> IUDICTUM. 4 Tz 106/2009. [online]. 2010. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z WWW: <<https://iudictum.cz/198124/4-tz-106-2009>>.

povinností účastníka provozu na pozemních komunikacích a některou ze zvláštních povinností cyklisty, přičemž porušení těchto povinností musí být příčinou dopravní nehody.

Soudní praxe za porušení důležité povinnosti považuje především toto jednání:

- Řízení vozidla bez řidičského oprávnění po vydání zákazu řízení nebo po odnětí řidičského oprávnění
- Předání řízení vozidla osobě nezpůsobilé [§ 5 odst. 2 písm. d) z. č. 361/2000 Sb.]
- Řízení dopravního prostředku při snížené schopnosti v důsledku zdravotního stavu řidiče
- Jízda vozidlem se silně znečištěným nebo poškozeným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety
- Řízení dopravního prostředku pod vlivem požitého alkoholického nápoje
- Řízení dopravního prostředku pod vlivem jiné návykové látky
- Nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují
- Nevěnování se plně řízení dopravního prostředku
- Neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci
- Nedodržení směru a způsobu jízdy (vjetí do protisměru)
- Předjíždění v místech, kde je to zakázáno
- Nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčce
- Nedání přednosti v jízdě
- Couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou
- Nezajištění bezpečné přepravy nákladu nebo přepravovaného řidiče
- Držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení
- Porušení pravidel užívání dětské autosedačky apod.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 30-76. ISBN 978-80-7380-211-0.

### 3 DOPRAVNÍ NEHODA A JEJÍ ZNAKY

V posledních letech značně roste objem přepravy lidí a zboží po pozemních komunikacích. To klade stále větší nároky jak na dopravní infrastrukturu, tak na řidiče z důvodu neustále hustšího provozu. Dopravní nehody jsou jedním z nejhorších průvodních jevů procesu silniční dopravy. Dochází při nich k následkům na životech a zdraví účastníků a k velkým materiálním škodám. Dopravní nehoda je nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu.<sup>7</sup>

Obecně můžeme dopravní nehodu definovat jako neočekávanou, ale většinou předvídatelnou událost, ke které došlo v souvislosti s provozem na dopravní cestě, kdy vznikl následek na životě, zdraví nebo majetku. Přesnou definici, co je to dopravní nehoda, najdeme v ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o silničním provozu“), kde je uvedeno: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“

V této souvislosti je třeba zmínit, že pozemní komunikací se rozumí dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pokud dojde k události, která se nestane na pozemní komunikaci, ale například na soukromých pozemcích, v továrních halách, na staveništi apod., nejedná se o dopravní nehodu, ale o škodní událost, která bude ve věcné a funkční příslušnosti obvodních oddělení Policie ČR.

#### 3.1 Pojmové znaky dopravní nehody

Základní definice dopravní nehody v sobě zahrnuje tři základní pojmové znaky:

- *nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost události,*
- *vztah dopravní nehody k dopravní cestě,*
- *přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu,*
- *následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku nebo jiný zvlášť závažný následek.*<sup>8</sup>

<sup>7</sup> KUČEROVÁ, H. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1. vydání. Praha: Linde, 2002, s. 29. ISBN 80-7201-321-1.

<sup>8</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s.17. ISBN 978-80-7380-211-0.



Základním znakem dopravní nehody je její neočekávanost, ale předvídatelnost. Dopravní nehoda je tedy událost neočekávaná (náhlá), u které však z důvodu protiprávního jednání účastníka silničního provozu lze předpokládat, že k ní dojde. Vznik dopravní nehody obsahuje i moment překvapení pro účastníky dopravní nehody, který je do jisté míry závislý na psychických dispozicích řidičů nebo na celkové situaci v silničním provozu.

Dalším pojmovým znakem je provoz na pozemní komunikaci. Provozem se rozumí pohyb určitého dopravního prostředku po pozemní komunikaci. Dopravním prostředkem se rozumí motorové i nemotorové vozidlo, povoz nebo jízdní kolo. Za dopravní nehodu tedy lze považovat pouze takovou událost, ke které dojde při pohybu dopravního prostředku po pozemní komunikaci, kde v plném rozsahu platí pravidla silničního provozu. Nejedná se o dopravní nehodu, pokud na stojící vozidlo spadne strom nebo kámen, rovněž se nejedná o dopravní nehodu, když k události dojde na louce, poli nebo zahradě.

Posledním pojmovým znakem je způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku, tedy následek. Jedná se o škodu, která vznikla v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nedojde při dopravní nehodě ke škodě, nelze událost kvalifikovat jako čin, u kterého je způsobení škody základním znakem skutkové podstaty.<sup>9</sup>

### 3.2 Příčiny a následky dopravních nehod

V pravidlech silničního provozu jsou uvedeny podmínky, které jsou účastníci silničního provozu povinni dodržovat. Nedodržení těchto podmínek je jedna ze základních příčin vzniku dopravní nehody.<sup>10</sup>

*„Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny.“<sup>11</sup>*

Dopravní nehody jsou následkem vztahů mezi člověkem, technikou – vozidlem a objektivními podmínkami dopravního provozu. Vzájemným působením těchto vlivů vznikají podmínky vzniku dopravní nehody. Při pohledu do statistik dopravních nehod

---

<sup>9</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 132-133. ISBN 978-80-7380-042-0.

<sup>10</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 13-15. Č. j.: MV- 50082 1/VO 2011.

<sup>11</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 186. ISBN 978-80-7380-211-0.

zjistíme, že nejčastěji selhává lidský faktor. Příčiny dopravních nehod lze rozdělit do dvou základních skupin na:

- subjektivní příčiny
- objektivní příčiny

#### **Ad1) Subjektivní příčiny dopravních nehod**

Za subjektivní příčiny dopravních nehod lze považovat:

- a) chování účastníků dopravní nehody* (tj. porušení zákona – např. nedání přednosti)
- b) špatný technický stav zúčastněných vozidel*, kdy řidič užije k jízdě vozidlo, o kterém ví, že je ve špatném technickém stavu (např. se závadou na brzdovém systému nebo se závadou na řízení).<sup>12</sup>

#### **Ad 2) Objektivní příčiny dopravních nehod**

Za objektivní příčiny dopravních nehod lze považovat takové příčiny, které vznikly nezávisle na vlastním jednání subjektu (tj. některého účastníka dopravní nehody). Těmito příčinami jsou například:

- a) náhlé zdravotní obtíže* (např. selhání srdeční činnosti, epileptický záchvat apod.),
- b) technický stav vozidla* (např. technická závada nezaviněná řidičem, která vznikla na novém vozidle – uznaná výrobní vada),
- c) situace v silničním provozu*, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu (např. silný poryv větru, padající strom apod.),
- d) špatný stav pozemní komunikace* (např. neoznačená překážka silničního provozu, nerovnost vozovky apod.).<sup>13</sup>

Při dopravních nehodách vznikají následky ve formě škod na životech nebo zdraví účastníků nebo škod na zúčastněných vozidlech, na pozemní komunikaci, pevných objektech nebo jiných předmětech. Tyto škody můžeme rozdělit na škody přímé a nepřímé. Mezi přímé škody se zahrnuje hmotná škoda vzniklá při dopravní nehodě, náklady na zdravotní péči nebo náklady na soudy a správní orgány. K nepřímým škodám, které jsou mnohonásobně vyšší, řadíme ztráty na produkci, sociální výdaje a náhradu škody a nemajetkové újmy stanovená soudy. Právě škody na životech a zdraví účastníků

---

<sup>12</sup> KONEČNÝ, J. *Dopravní nehody – výukový materiál pro posluchače ZOP (SDP)*. Praha: Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, 2020, s. 7.

<sup>13</sup> KONEČNÝ, J. *Dopravní nehody – výukový materiál pro posluchače ZOP (SDP)*. Praha: Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, 2020, s. 7.

patří k nejbolestivějším následkům dopravních nehod, se kterými se ať účastníci, nebo pozůstalí mnohdy nevyrovnají po zbytek svého života.

### 3.3 Klasifikace silničních dopravních nehod

V odborné literatuře jsou uvedeny různé druhy klasifikací dopravních nehod, které popisují dopravní nehody z různých aspektů. Z praktického hlediska se považuje za nejdůležitější základní klasifikace dopravních nehod, která rozlišuje dopravní nehody podle charakteru či mechanismu jejich vzniku.<sup>14</sup>

Dopravní nehody lze podle jejich charakteru a počtu účastníků nehody v silničním provozu dělit následovně:

- *havárie* – je dopravní nehoda, na které má účast pouze jediné silniční vozidlo, za předpokladu, že nedojde ke střetu s jiným vozidlem, chodcem apod.
- *srážky* – jedná se o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden řídil silniční vozidlo, zde může dojít k čelnímu nebo bočnímu nárazu, k nárazu zezadu, k nárazu dopravního prostředku na pevnou překážku, střetu dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,
- *jiné nehody* – tyto nelze zařadit do žádné z předchozích kategorií, jedná se například o vypadnutí osoby z jedoucího vozidla, vypadnutí předmětu z vozidla za jízdy či o jinou zdravotní újmu způsobenou ve vozidle v souvislosti s jízdou.<sup>15</sup>

### 3.4 Typické vyšetřovací situace

Při vyšetřování dopravních nehod se nejčastěji setkáváme s dvěma druhy typických vyšetřovacích situací. Jedná se o počáteční situaci při příjezdu vyšetřujícího orgánu na místo, která mu umožňuje vytvořit si předběžnou představu o průběhu dopravní nehody, následcích dopravní nehody a stanovit si směr jejího vyšetřování.

Vyšetřovací situace dělíme podle zjištěného stavu na místě dopravní nehody na:

- 1) nezměněný stav po dopravní nehodě
- 2) změněný stav po dopravní nehodě

<sup>14</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 9. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

<sup>15</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v policejní teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 112. ISBN 80-7201-212-6.

### **Ad 1) Nezměněný stav na místě po dopravní nehodě**

Jedná se o ideální, nekonfliktní situaci, vozidla se nacházejí v konečném postavení po dopravní nehodě, na místě se nacházejí zřetelné, neponičené stopy a rovněž účastníci dopravní nehody a svědci jsou přítomní na místě. V tomto případě se většinou jedná o rychlé vyhledání a dokumentaci stop, zajištění jiných důkazů, výslechů účastníků a svědků. S větší pravděpodobností se s touto situací setkáme při dopravních nehodách bez zranění osob a na méně frekventované pozemní komunikaci.

### **Ad 2) Změněný stav na místě po dopravní nehodě**

Tato situace bývá již problémová a složitější pro vyšetřující orgán. Po dopravní nehodě dochází k manipulaci s vozidly, některý z účastníků se z místa dopravní nehody vzdálil nebo byl se zraněním odvezen k ošetření, viník nehody z místa ujel apod.<sup>16</sup>

U této počáteční vyšetřovací situace můžeme pozorovat několik odlišností:

- Vozidla byla sice přemístěna z jejich konečného postavení, ale jejich poloha po dopravní nehodě, stejně jako stopy na komunikaci byly vyznačeny, účastníci i svědci se nacházejí na místě dopravní nehody.
- Problémovější bude, pokud byla situace po nehodě nějakým podstatným způsobem změněna, například nutnou činností Hasičského záchranného sboru při vyprošťování osob nebo hasební zásahu, případně se někteří účastníci nebo svědkové již z místa dopravní nehody vzdálili. V těchto případech budou důležité výslechy nejen účastníků, ale i osob, které se dostavily na místo jako první. Jako typický příklad můžeme uvést dopravní nehodu na dálnicích. Pokud mají účastníci vozidla po dopravní nehodě pojízdná, z důvodu bezpečnosti opustí místo dopravní nehody a přesunou se na nejbližší sjezd nebo odpočívku.
- Nejobtížnější situace nastává, pokud pachatel z místa nehody ujel nebo se jedná o dodatečně nahlášenou dopravní nehodu. Časový odstup umožní pachateli odstranit stopy na vozidle a rovněž na místě dopravní nehody dojde ke změnám, které způsobí provoz nebo klimatické podmínky. Pro tyto situace je typické minimum informací, a tím je objasnění věci a zjištění viníka velmi obtížné.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> STRAUS, J. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 212. ISBN 978-80-7380-124-3.

<sup>17</sup> PORADA V. a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 136-137. ISBN 978-80-7380-042-0.

### 3.5 Způsoby utajování silničních dopravních nehod

Utajování silničních dopravních nehod je typickou kategorií dopravních nehod. Vzhledem k tomu, že příčina, průběh a následek dopravní nehody jsou zřetelné a nepopíratelné, omezují tyto skutečnosti podstatně možnosti, jak dopravní nehodu utajit. Cílem utajení okolností dopravní nehody je, aby pachatel unikl trestní odpovědnosti, nebo ztížil odhalení pachatele, případně snížil stupeň nebezpečnosti dopravní nehody.

V praxi se setkáváme s těmito typickými okruhy způsobů utajování:

- 1) Ujetí řidiče z místa dopravní nehody
- 2) Útěk účastníka dopravní nehody a ponechání dopravního prostředku na místě dopravní nehody
- 3) Změna nehodové situace<sup>18</sup>

#### Ad 1) Ujetí z místa dopravní nehody

Ujetí řidiče z místa dopravní nehody je typické zejména v těchto případech:

- pokud vznikne vážné zranění nebo smrt následkem dopravní nehody,
- jestliže v důsledku dopravní nehody vznikne škoda na veřejně prospěšném zařízení,
- jestliže se účastníci nehody na ujetí na místě dopravní nehody dohodnou.

K ujetí z místa dopravní nehody dochází obvykle v případech, kdy se na místě dopravní nehody nebo v jeho blízkosti nenachází žádná jiná osoba. Po opuštění místa dopravní nehody řidič podniká kroky směřující k utajení své účasti na dopravní nehodě. V případech, kdy řidič předpokládá vážné zranění jiného účastníka dopravní nehody (např. došlo ke střetu s chodcem), zpravidla zjišťuje ve zdravotnických zařízeních stav zraněného účastníka, charakter poranění, prognózu léčení nebo možnost trvalých následků na zdraví.

Po ujetí z místa dopravní nehody řidič podniká následující kroky:

- odstraňuje poškození na vozidle, ke kterému došlo při dopravní nehodě,
- odstraňuje stopy z vozidla,
- vytváří falešné alibi pro odvedení pozornosti od své osoby.

---

<sup>18</sup> CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998, s. 11. ISBN neuvedeno.

## **Ad 2) Útěk účastníka dopravní nehody a ponechání dopravního prostředku na místě dopravní nehody**

Útěk od dopravní nehody řidič dopravního prostředku nejčastěji volí v případech, kdy řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, kdy řídil vozidlo, které bylo odcizeno nebo neoprávněně užíváno nebo kdy měl vysloven soudem nebo správním orgánem zákaz řízení.

## **Ad 3) Změna nehodové situace**

Při utajování dopravních nehod, které spočívají ve změně nehodové situace, řidič – pachatel dopravní nehody zpravidla:

- provádí změny na místě dopravní nehody (zejména v případech, kdy následkem dopravní nehody jiný účastník dopravní nehody zemřel, nebo utrpěl vážné zranění),
- na změnách na místě dopravní nehody se dohodne s jiným účastníkem dopravní nehody,
- inscenuje technickou závadu na vozidle,
- bezprostředně po dopravní nehodě požije alkoholický nápoj, a to zpravidla v případech, kdy způsobil dopravní nehodu pod vlivem alkoholu,
- uvádí smyšlené informace o příčině, vzniku a průběhu dopravní nehody apod.

Na rozdíl od zavinění dopravní nehody, které je vždy nedbalostní, je utajování dopravní nehody pácháno zcela cílevědomě a úmyslně. Tato skutečnost znamená pro pachatele dopravní nehody zpravidla přitěžující okolnost ve smyslu ustanovení § 42 trestního zákoníku a zvýšení trestní sazby za konkrétní stíhaný trestný čin. V případě, že by se utajování dopravní nehody dopustila jiná osoba ve prospěch pachatele dopravní nehody, mohlo by být takové jednání posuzováno jako trestný čin nadřizování podle ustanovení § 366 trestního zákoníku.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998, s. 11-12. ISBN neuvedeno.

## 4 OHLEDÁNÍ A DOKUMENTACE MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY

Podstatou ohledání je zjišťování podstatných skutečností o události a jejím charakteru, které mají důkazní nebo taktický význam. Ohledáním místa činu se rozumí nejen pozorování a zkoumání objektů, ale také různé postupy, metody, měření nebo experimenty, na základě kterých vyhodnocujeme výsledky ohledání. Je nezbytné, aby při ohledání místa dopravní nehody byly všechny stopy nalezené na místě zafixovány, číselně označeny a podrobně popsány. Pokud dojde k podcenění významu ohledání, může dojít k neodstranitelným nedostatkům a nenahraditelným ztrátám důkazů důležitých pro rozhodování o zavinění dopravní nehody.

Podstatou dokumentace místa dopravní nehody je zachytit průběh a následek vyšetřované dopravní nehody. Dokumentace podává celkový obraz situace, vlastností a stavů jednotlivých částí místa dopravní nehody a je prostředkem ke zjištění všech skutečností na místě dopravní nehody. Jednoduše lze dokumentaci dopravní nehody charakterizovat jako popis činností provedený na místě dopravní nehody.

Dokumentaci místa dopravní nehody můžeme rozdělit na topografickou dokumentaci (např. náčrtek místa dopravní nehody a plánec místa dopravní nehody vytvořený nejčastěji v měřítku 1:200 podle náčrtku z místa dopravní nehody v programu PC-CRASH), na fotografickou dokumentaci a na ostatní moderní technické prostředky používané k dokumentaci místa dopravní nehody (tj. totální měřicí stanice, bezpilotní prostředek apod.).

Zejména u tragických dopravních nehod můžeme využít videozáznam. U dokumentace platí totéž, co u ohledání místa, rovněž i zde záleží na kvalitě, úplnosti a správnosti, ale i objektivnosti, aby se dala využít pro objektivní rozhodnutí v dané věci správním orgánem či orgánem činným v trestním řízení.<sup>20</sup>

Protože je úspěch celého šetření často závislý právě na kvalitě systematického a důsledného ohledání a dokumentaci místa dopravní nehody, je důležité, aby výjezdová služba dopravního inspektorátu (dále jen výjezdová služba DI) po příjezdu na místo dopravní nehody provedla prvotní a neodkladná opatření. Důsledné provedení těchto opatření je jedním z rozhodujících faktorů pro pozdější kvalitní ohledání a dokumentaci místa dopravní nehody. Například pokyn policejního prezidenta (dále jen PPP)

---

<sup>20</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 63. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

č. 300/2020 v článku 50 obsahuje výčet prvotních a neodkladných opatření prováděných výjezdovou službou DI na místě dopravní nehody. Jedná se o tato opatření:

- a) poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění jiné pomoci (např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla),
- b) zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (např. překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení apod.)
- c) předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost,
- d) označení místa dopravní nehody v případech, že tak nemůže učinit řidič, který měl účast na dopravní nehodě,
- e) uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- f) zajištění okamžitého opatření cestou příslušného operačního střediska policie, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl; v případě důvodné obavy, že se účastník dopravní nehody pokusí překročit státní hranice, zajištění součinnosti s ředitelstvím pro mezinárodní policejní spolupráci Policejního prezidia popřípadě společného centra policejní spolupráce pro příslušnou část hranice cestou operačního střediska policie,
- g) úzká spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu v případě, že k dopravní nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s centrálně řízeným silničním provozem (dálnice nebo město s provozovaným telematickým systémem),
- h) zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody (včetně rodného čísla, pokud je přiděleno) a svědků dopravní nehody, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni; zjištěné osobní údaje účastníků dopravní nehody je třeba chránit před jejich zneužitím,
- i) obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu včetně předání potřebných informací Integrovanému operačnímu středisku (dále jen IOS),
- j) po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření formou odborného měření ke zjištění, zda přímí účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni alkoholem,
- k) po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření ke zjištění, zda přímí účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni jinou návykovou látkou;



k orientačnímu vyšetření přistoupí policista pouze po nabytí podezření, že účastník jiné návykové látky požil,

- l) zajištění odborného lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologických materiálů; odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologických materiálů je vyžadováno v případech stanovených v čl. 34 odst. 1,
- m) provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. kontrola lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel u řidičů starších 65 let,
- n) provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě, účastníků dopravní nehody a jejich dokladů v informačních systémech provozovaných pro účely pátrání po vozidlech a osobách za využití dostupného technického vybavení, popřípadě prostřednictvím operačního střediska policie,
- o) zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat, vyhotovení seznamu zajištěných věcí na místě dopravní nehody.

#### **4.1 Ohledání místa dopravní nehody**

Účelem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny dopravní nehody a případného zavinění pachatele.<sup>21</sup>

Při ohledání místa dopravní nehody se pozornost věnuje zejména:

- a) dopravní situací na místě dopravní nehody, například významu jednotlivých komunikací, způsobu řízení provozu, stavu a povaze vozovky, okolí místa dopravní nehody, přehlednosti, umístění dopravních značek a zařízení, jejich viditelnosti, čitelnosti, nejvyšší dovolené rychlosti apod.,
- b) povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem, například viditelnosti, denní době, stínům, oslnění, směru větru, dešti, sněžení,
- c) stopám na místě dopravní nehody a v okolí (na vozovce, vozidlech, osobách, nákladu a dalších předmětech), poloze vozidel, předmětů, usmrcených osob,
- d) technickému stavu zúčastněných vozidel včetně konečného stavu a polohy ovládacích prvků vozidla, postavení kol, charakteru poškození apod.,

---

<sup>21</sup> MUSIL, J. *Metodika vyšetřování druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992, s. 105. ISBN 80-7066-602-1.

(pokud je vozidlo vybaveno tachografem, zajistí se v případě potřeby stažení dat z tachografu nákladního vozidla a karty řidiče pro následné vyhodnocení nebo tachografický kotouč),

- e) stavu účastníků dopravní nehody (zranění, zdravotní potíže, únava, známky požití alkoholických nápojů, léků či jiných návykových látek),
- f) zjištění ostatních poškozených, kteří nejsou účastníky silničního provozu, například majitele poškozeného plotu, zábradlí, domu.<sup>22</sup>

Hranice při ohledání místa dopravní nehody musí být stanoveny v širším hledisku, aby byly zahrnuty všechny důležité objekty, které se nacházejí na místě dopravní nehody. Nelze se tedy zaměřit jen na samotnou pozemní komunikaci, musí být možné komplexně posoudit jednání účastníků dopravní nehody.

Na počátku ohledání je potřebné stanovit výchozí místo ohledání (dále jen VMO). Pokud dojde při dopravní nehodě ke smrtelnému zranění, je výchozím místem ohledání usmrcená osoba, u jiných dopravních nehod to může být místo střetu vozidel, u havárií volíme výchozím místem konečné postavení vozidla. Může dojít rovněž k situaci, že před ohledáním místa dopravní nehody byla vozidla přemístěna, odtažena nebo byly odvezeny zraněné či usmrcené osoby. V těchto případech zjištěné skutečnosti, zejména na základě svědeckých výpovědí, vyznačíme a zakreslíme, nikdy se vozidla nebo případně usmrcené osoby nevracejí do původních poloh. Pozměněné polohy je nutné zaznamenat do náčrtku místa dopravní nehody a následně tyto skutečnosti uvést do protokolu o nehodě v silničním provozu, do oddílu „Ohledání místa dopravní nehody.“ Je důležité mít na paměti, že v případě nehod, ke kterým dojde při vyšších rychlostech, mohou se části vozidel nebo předmětů nacházet několik desítek nebo stovek metrů od místa střetu.<sup>23</sup>

Dalším krokem při ohledání místa dopravní nehody je stanovení výchozího bodu měření (dále jen VBM), který musí být pevný a relativně neměnný. K tomuto účelu je vhodné použít například označnický kilometr, sloupy veřejného osvětlení, v obci rohy budov. Lze zvolit i pomocný bod měření (dále jen PBM), kterým si lze usnadnit popis jednotlivých stop. Při využití tohoto bodu se zapisují pouze dvě určující vzdálenosti, a to vzdálenost od VBM a vzdálenost od PBM. K těmto bodům měření jsou vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, vozidel a objektů, které se nacházejí na místě dopravní

---

<sup>22</sup> ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.1*, 2020, s. 2. Č. j.: PPR-38756/ČJ-2020-990440.

<sup>23</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 286. ISBN 978-80-7380-211-0.

nehody. Stopy nacházející se na místě nehody a naměřené vzdálenosti k VBM, případně PBM jsou zadokumentovány v náčrtku, který policista zpracovává zpravidla za účasti zúčastněných osob nebo svědků, které policista po vypracování požádá o podepsání náčrtku.

Součástí ohledání místa dopravní nehody je i popis vozovky, povětrnostní situace, viditelnosti, světelných a rozhledových podmínek v době ohledání, kdy je třeba zjistit charakter, rozměry, povrch a stav vozovky, charakteristiku okolí navazující na těleso vozovky, dopravní značení a způsob řízení dopravy, hustotu dopravy a další charakteristické zvláštnosti místa nehody.

#### 4.1.1 Způsoby ohledání

Stanovení způsobu ohledání je závislé zejména na následcích a rozsahu dopravní nehody. Při ohledání místa dopravní nehody lze uplatnit tyto čtyři způsoby ohledání:

- **excentrický** – postupuje se od středu (např. od usmrcené osoby, místa střetu vozidel) až po hranice ohledání
- **koncentrický** – postupuje se po spirále od hranic ohledání místa dopravní nehody ke středu
- **frontální** – policisté postupují v řadě vedle sebe, od jedné strany hranice k druhé. Tento způsob se používá, pokud je například poznatek o zraněném účastníkovi dopravní nehody, který opustil místo dopravní nehody a je známo, jakým směrem.
- **rajonovitý** – využívá se v případě rozsáhlého místa dopravní nehody, dělí se na menší celky (rajony), které se ohledávají každý zvlášť.<sup>24</sup> Dle osobní zkušenosti autora práce je tento rajonovitý způsob ohledání osvědčený zejména při hromadných dopravních nehodách na dálnicích.

U běžných dopravních nehod se v praxi nejvíce uplatňuje excentrický způsob ohledání. V průběhu samotného ohledání se nedoporučuje zvolený způsob ohledání měnit.

---

<sup>24</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 34-35. Č. j.: MV- 50082 1/VO 2011.

### **4.1.2 Technické prostředky využívané k ohledání**

K dokumentaci silničních dopravních nehod je Policie ČR velmi dobře vybavena moderními technickými prostředky. V současné době má každý dopravní inspektorát nebo dálniční oddělení k dispozici speciální výjezdové vozidlo VW Transporter, které je plně vybavené pro práci na místě dopravní nehody. V praxi se osvědčil zejména programovatelný LED diodový výklopný panel umístěný na střeše vozidla, který disponuje proměnnými dopravními značkami a texty a podstatně zvyšuje bezpečnost zasahujících složek na místě dopravní nehody a informovanost účastníků silničního provozu o situaci na komunikaci. K lepší orientaci při ohledání místa dopravní nehody přispívá teleskopický osvětlovací stožár, rovněž umístěný na střeše vozidla s dálkově ovládanými otočnými světlometry pro osvětlení místa dopravní nehody v noci nebo za snížené viditelnosti. U tohoto stožáru však dle osobní zkušenosti autora dochází k častým závadám, které omezují jeho plnou funkčnost. Tato zařízení, kterými jsou vybavena výjezdová vozidla od roku 2015 a mladší, zřetelně usnadní a zkvalitní činnost na místě dopravní nehody.

Každé výjezdové vozidlo je vybaveno měřicím kolečkem (pedometrem) pro měření vzdáleností na zemi. Tato měřicí kolečka jsou buď s mechanickým počítadlem nebo LCD displejem (horší odolnost vůči mrazu). Ve výbavě jsou i další měřicí prostředky – měřicí pásmo, digitální měřič hloubky dezénu pneumatik, laserový měřič vzdálenosti, který se používá zejména při měření výšky mostu, nebo výsuvný výškoměr, pomocí kterého se zjišťuje výška např. u nákladních vozidel. Při ohledání místa dopravní nehody využíváme i další výbavu výjezdového vozidla, ke které patří digitální fotoaparát s externím bleskem, dvě svítilny s možností dobití baterií ve vozidle nebo notebook s tiskárnou. Standartní výbavou některých výjezdových vozidel jsou technické prostředky usnadňující první pomoc zraněným osobám nebo osobám, které jsou zaklíněné v dopravním prostředku. Jedná se o batoh se zdravotnickým materiálem a defibrilátorem, prostředky pro vyproštění (nářadí, páčidla) nebo elektrocentrálou.

## **4.2 Ohledání dopravních prostředků**

Ohledání dopravních prostředků, které měly účast na dopravní nehodě, patří mezi prvotní vyšetřovací úkony a provádí se většinou v rámci ohledání místa dopravní nehody. Provedení důkladného a uceleného ohledání vozidla, zejména pokud se týká jeho technického stavu, není vzhledem k dopravní situaci na místě dopravní nehody zpravidla

možné. Pro takové ohledání jsou požadovány odborné znalosti, které většinou policejní orgán nebo vyšetřovatelé nemají. Podrobné ohledání vozidla a posouzení technického stavu pak provádí příbraný znalec v oboru silniční dopravy nebo specializované pracoviště. Takové ohledání se provádí většinou na místě, kam bylo vozidlo po zajištění odtaženo. Již na počátku minulého století, pokud byla potřeba zvláštních vědomostí, měli „policejní orgánové“ dát věci do spolehlivé úschovy a přivolat potřebné znalce.<sup>25</sup>

Policejní orgán se při ohledání vozidla na místě dopravní nehody zaměřuje na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků vozidla, polohu a stav bezpečnostních pásů apod. Při ohledání vozidla musí postupovat systematicky, pozornost věnovat všem stopám, které se nacházejí na vnější nebo vnitřní části vozidla.

Při ohledání vozidla se doporučuje následující postup:

- zaznamenat zejména administrativní údaje o vozidle – zjištění typu vozidla, barvy, registrační značky (dále jen RZ), VIN, stav, tachometru, druh motoru (naftový, benzínový, plyn, elektropohon, hybridní pohon) a jeho umístění,
- zjistit platnost technické prohlídky (ověřit v evidenci motorových vozidel),
- zajistit tachografický záznam nebo jiný záznam o jízdě vozidla, pokud je jím vozidlo vybaveno,
- provést popis a zaměření vozidla vůči VBM, PBM a ostatním stopám, které se nacházejí na místě dopravní nehody,
- vytvořit celkový popis poškození vozidla.<sup>26</sup>

#### 4.2.1 Ohledání exteriéru vozidla

Poté, co jsou zaznamenány základní charakteristiky vozidla zúčastněného na dopravní nehodě, je nutné přistoupit k bližšímu a detailnějšímu popisu poškození vnějších a vnitřních částí. S popisem poškození vnějších částí se začíná u přední části vozidla a poté se postupuje doprava nebo doleva, aby po obejití celého vozidla bylo zaznamenáno veškeré poškození vozidla. Zjištěné poškození vozidla musí být zaznamenáno v protokolu o nehodě v silničním provozu nebo v jiném formuláři, který se využívá k zadokumentování zjištěného poškození vozidel.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> MACHUTOVÁ, M., BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, s. 26. ISBN 978-80-87040-14-0.

<sup>26</sup> PORADA, V., RAK, R. et al. *Případové studie primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015, s. 157. ISBN 978-80-87236-27-7.

<sup>27</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 43. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

Podrobný popis vnějšího poškození na vozidle:

- přední maska – rozsah poškození, přední světlomety – rozsah poškození, jejich funkčnost, stav žárovek,
- přední náprava – stav, funkčnost, stav pneumatik (hloubka dezénu, nahuštění),
- přední ukazatele směru – stav, jejich funkčnost,
- čelní sklo – rozsah poškození, věnovat pozornost možnosti poškození skla od hlav účastníků – zajištění biologických stop, zjistit funkčnost a účinnost stěračů,
- pravá strana vozidla – rozsah poškození, přesný popis stop na karoserii, stav zpětného zrcátka,
- zadní část vozidla – rozsah poškození, zadní světlomety – stav, funkčnost, viditelnost osvětlení, stav žárovek,
- tažné zařízení – stav, funkčnost,
- levá strana vozidla – rozsah poškození, přesný popis stop na karoserii, stav zpětného zrcátka,
- střecha vozidla – rozsah poškození, stav střešních nosičů, příp. střešního boxu,
- u nákladních vozidel – druh nákladu a jeho uložení.<sup>28</sup>

#### 4.2.2 Ohledání interiéru vozidla

Při detailním ohledání interiéru vozidla se postupuje stejně systematicky jako při detailním ohledání vnější části vozidla.

Podrobný popis poškození interiéru vozidla:

- souhrnný popis stavu vnitřního vybavení vozidla,
- řízení – stav a funkčnost,
- stav přístrojové desky – stav ukazatelů rychloměru, otáčkoměru, palivoměru, stav a poloha spínačů a ovládacích pák (spínač světel, přepínač ukazatele směru atp.),
- pedál spojky, brzdy – stav, funkčnost,
- poloha řadicí páky – jaký je zařazen rychlostní stupeň,
- páka ruční brzdy – stav, funkčnost – zatažena/nezatažena,
- stav spínací skříňky – zda je přítomen klíček, pokud ano, tak v jaké je poloze,
- bezpečnostní pásy – stav, funkčnost,
- přední sedadla – stav, poloha, poškození,

---

<sup>28</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 290. ISBN 978-80-7380-211-0.

- popis stop (daktyloskopických, biologických, chemických) nalezených v interiéru vozidla,
- dokumentace přesné polohy osob ve vozidle.<sup>29</sup>

Při ohledání vozidla nelze opomenout ani ohledání pevných překážek, na kterých můžeme zajistit např. stopy krve, vlasů nebo tkáně po nárazu těla do takové překážky.

### 4.3 Druhy dokumentace místa dopravní nehody

Na základě dokumentace pořízené na místě dopravní nehody budou orgány činné v trestním řízení nebo správní orgány rozhodovat o viníkovi dopravní nehody, o porušení pravidel silničního provozu účastníky dopravní nehody a budou při rozhodování vycházet ze zpracované dokumentace. Je tedy důležité, aby policejní orgán tomu věnoval patřičnou pozornost a vyhotovil přesný popis a dokumentaci místa dopravní nehody.

Skutečnosti zjištěné při ohledání zaznamenáváme popsáním v protokolu o nehodě v silničním provozu, fotografováním, vytvořením plánu místa dopravní nehody nebo zajištěním předmětů. Pokud bychom chtěli popsáním zachytit veškeré podrobnosti a detaily, bylo by vše tak obsáhlé, že by došlo ke ztrátě přehlednosti. Plánek by měl poskytovat věrný obraz situace na místě dopravní nehody, přesto nelze zachytit vše. Fotografie pořizujeme proto, aby pomohly subjektům, které nebyly na místě činu, co nejvěrněji přiblížit atmosféru místa. Na videozáznam lze zachytit větší množství detailů, než je možné popsat do protokolu. Můžeme nabýt dojmu, že dochází k dublování dokumentace, cílem je ale zajištění a vystižení co nejpřesnější a nejnázornější představy o všech fixovaných skutečnostech.<sup>30</sup>

Dokumentace dopravní nehody ve většině případů obsahuje:

- protokol o nehodě v silničním provozu
- topografickou dokumentaci
- fotografickou dokumentaci
- videodokumentaci (pouze u vážných dopravních nehod)

<sup>29</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 290-291. ISBN 978-80-7380-211-0.

<sup>30</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v policejní teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 290-291. ISBN 80-7201-212-6.

### 4.3.1 Protokol o nehodě v silničním provozu

Typizovaný formulář „Protokol o nehodě v silničním provozu“ nebo „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“ slouží k písemnému zadokumentování všech údajů a skutečností, které výjezdová služba na místě dopravní nehody zjistí, a všech úkonů, které na místě provede. Formulář je nejčastěji vyhotoven v elektronické podobě v informačním systému pro zpracování a evidenci dopravních nehod (dále jen IS Lotus Notes), který je používán Policií ČR k evidenci dopravních nehod.

Ve své úvodní části protokol obsahuje zejména obecné informace o dopravní nehodě, datum, čas a místo, kde k dopravní nehodě došlo, včetně údajů souřadnic GPS. Následují údaje o vozidlech a jejich poškození, údaje o řidičích, spolujezdcích a svědcích dopravní nehody a údaje o poškozených předmětech včetně popisu poškození.

V popisné části je uvedeno, jak k dopravní nehodě došlo (vylíčení události), kdo o věci dále rozhodne (správní orgán městského úřadu nebo magistrátu, osoba s kázeňskou pravomocí apod.), technické údaje vozidel, kdy, kým a v kolik hodin byla událost oznámena, kdy, kým a jak dlouho bylo provedeno ohledání a kdo byl přítomen.

Následuje ohledání místa dopravní nehody, které se skládá ze čtyř částí: dopravní situace, popis stop, popis stop pokračování a učiněná opatření. Nejprve popisujeme obecné informace o místě dopravní nehody – tvar a přehlednost místa, stav a šířka komunikace, rozhledové poměry, způsob úpravy přednosti v jízdě. Následuje popis klimatických, povětrnostních a světelných podmínek v době ohledání, přítomnost veřejného osvětlení. Na závěr této části uvádíme stav řidičů, tělesné vady řidičů a výsledek dechové zkoušky a co bylo zvoleno za VBM, příp. za PBM. V části popis stop se zaměříme na podrobný popis polohy jednotlivých vozidel, stop, objektů, věcí, usmrcených a zraněných osob. V následující části popisujeme jednotlivá poškození vozidel a stopy související s vyšetřovanou dopravní nehodou, a to jednotlivě i v navazujících souvislostech. Popisované stopy se uvádějí s jejich číselným označením, které se musí shodovat s vyhotoveným náčrtem, plánkem a fotografickou dokumentací. V závěrečné části protokolu jsou uvedena učiněná opatření – co bylo provedeno na místě dopravní nehody – dechová zkouška na zjištění alkoholu v dechu, fotodokumentace – digitální fotoaparát, lustrace osob, na místě vozidlo Hasičského záchranného sboru (dále jen HZS), vozidlo Rychlé lékařské pomoci (dále jen RLP), zadržen řidičský průkaz, náčrtek místa dopravní nehody atd., následuje podpisová doložka zpracovatele dopravní nehody včetně funkce a telefonního čísla.



Ohledání místa dopravní nehody se sepisuje v přítomném čase a postupuje se systémem od obecného ke zvláštnímu. Skutečnosti uvedené v protokolu by měly odpovídat postupu při ohledání místa dopravní nehody.

### 4.3.2 Topografická dokumentace

Podstata topografické dokumentace spočívá ve vyměřování, znázorňování a grafickém zobrazování zemského povrchu a trvalých i pohyblivých předmětů na něm, které jsou promítnuty do roviny průmětu. Topografická dokumentace nám poskytuje informace o rozměru, tvaru a vzájemném umístění jednotlivých objektů a stop na místě dopravní nehody.<sup>31</sup>

Pro kvalitní zpracování topografické dokumentace jsou důležité schopnosti a zkušenosti policisty provádějícího ohledání místa dopravní nehody. Při vytváření náčrtku a plánu místa dopravní nehody musíme dbát na přehlednost a výstižnost, při tom využíváme řadu praxí užívaných a osvědčených symbolů a smluvených značek. V náčrtku i plánu dopravní nehody musí být každá stopa, objekty nebo vozidla řádně číselně označeny, nesmí být vzájemně zaměnitelné a jejich označení v protokolu o dopravní nehodě, na fotografii i v plánu musí být shodné.

Topografická dokumentace se skládá ze dvou částí:

- 1) náčrtku místa dopravní nehody
- 2) plánu místa dopravní nehody

#### Ad 1) Náčrtek místa dopravní nehody

Náčrtek je půdorysný obraz místa dopravní nehody zpracováváný během ohledání a je opatřen kótami. Slouží jako podkladový materiál pro zpracování plánu nebo jej nahrazuje (u dopravních nehod zpracovaných na protokol o dopravní nehodě v silničním provozu s projednáním nebo při střetu vozidla se zvěří zpracovaný na záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří). Do náčrtku se dokumentují veškeré nalezené stopy na místě nehody, poloha předmětů a vozidel a rovněž stopy, které sice byly nalezeny na místě dopravní nehody, ale nelze o nich s určitostí tvrdit, že vznikly v příčinné

---

<sup>31</sup> POLICIE ČR. Kriministická dokumentace [online]. [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/kriminalisticka-dokumentace-463799.aspx?q=Y2hudW09NQ%3D%3D>>.

souvislosti s vyšetřovanou nehodou. Vozidla, která jsou odtazena z původního postavení po nehodě, se rovněž vyměřují, v náčrtku a plánu se vyznačují přerušovanou čarou.<sup>32</sup>

S přihlédnutím k rozsahu místa ohledání a dalším okolnostem se pořídí:

- a) *náčrtek orientační* – zachycuje teritoriální umístění prostoru ohledání s nejbližším okolím (charakter terénu, důležité objekty, popř. jiné okolnosti související s místem).
- b) *náčrtek situační* – zachycuje všechny objekty, které mohou ujasnit situaci na místě, např. postavení vozidel, důležité stopy a jejich situování, stanoviště svědků, odkud dopravní nehodu pozorovali apod.
- c) *náčrtek polodetailní a detailní* – zachycuje menší úseky místa dopravní nehody nebo jednotlivá vozidla, věci a stopy včetně jejich umístění.<sup>33</sup>

Jaké náležitosti má náčrtek mít, je známé téměř od počátků automobilismu. V dobových zápisech z přelomu 20. let minulého století je uvedeno, že zevrubné popsání místa dopravní nehody musí být takové, aby bylo později možné popis dokazatelně použít. Znamenalo to udělat přesný náčrtek s pevným měřitelným bodem a popisem stop krve, rozbité dlažby atd., popsat čas nehody a povětrnostní podmínky. Také se musel popsat technický stav vozidla před nehodou a po nehodě a předložit doklady k vozidlu.<sup>34</sup>

V současné době se náčrtek vyhotovuje u všech dopravních nehod s výjimkou škodních událostí. Měl by být přehledný, neboť je možné, že na základě náčrtku bude zpracovávat pláněk někdo jiný. Pro zpracování náčrtku je zásadní zvolit si VBM, případně PBM a zadokumentovat stopy, kterým hrozí ztráta nebo poškození. Zároveň musíme vybrat způsob, jakým budeme vyměřovat na místě dopravní nehody. Měření patří k nejdůležitější a nejnáročnější činnosti při dokumentaci dopravní nehody a musí mu být věnována náležitá pozornost. V praxi se nejčastěji používají následující metody vyměřování: pravoúhlého měření, průsečného měření, trojúhelníkového měření nebo kombinace uvedených metod. Náčrtek zaznamenáváme na papír formátu A4, aby byl přehledný, k rozkreslení detailů použijeme další listy papíru. Vzdálenosti jednotlivých předmětů k VBM se kótují, v případě zvolení PBM i k tomuto bodu.

---

<sup>32</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 66. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

<sup>33</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v policejní teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 294. ISBN 80-7201-212-6.

<sup>34</sup> MACHUTOVÁ, M., BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, s. 26-27. ISBN 978-80-87040-14-0.

## Ad 2) Plánek místa dopravní nehody

Plánek je jedním z hlavních součástí dokumentace. Zhotovuje se v určitém měřítku a slouží k podchycení situace na místě dopravní nehody, k upřesnění výpovědí účastníků a svědků. Plánek je doporučeno zpracovávat v měřítku 1:200, ve zvoleném měřítku se musí zakreslit situace na místě dopravní nehody, rozměry jednotlivých vozidel a všech předmětů nacházejících se na místě dopravní nehody. Při zpracování plánu v programu PC-CRASH je možné si zvolit i jiné měřítko, je ale třeba si uvědomit, že s plánkem bude pracovat jiná osoba (např. znalec, správní orgán, státní zástupce apod.), které by špatně zvolené měřítko mohlo ztížit její práci.

Plánek se kreslí na útvaru na počítači, v programu PC-CRASH, nekótuje se a může ho kreslit jiná osoba než ta, která byla na místě dopravní nehody. Při zpracování plánu se používá praxí stanovených symbolů a čar a musí být dodržena shoda číslování stop s náčrtem, protokolem o nehodě v silničním provozu a fotodokumentací. Stopy se v plánu označují číselným označením přímo u jednotlivých stop a následně jsou specifikovány v legendě.<sup>35</sup>

Plánek musí mít tyto náležitosti:

- datum, kdy byl vyhotoven
- číslo jednacích útvarů
- označení součásti policie (razítka útvarů)
- kterých účastníků, vozidel a věcí se týká
- měřítko
- označení světových stran
- legendu a podpisovou doložku zpracovatele včetně jeho podpisu.

Plánek musí obsahovat přesné umístění VBM a PBM, charakteristiku místa dopravní nehody včetně vozovky, konečnou polohu vozidel, usmrcených nebo zraněných osob, věcí a předmětů, dále stopy vozidel a jiné stopy, které bezprostředně souvisejí s dopravní nehodou. Rovněž musí obsahovat stanoviště svědků a směr jejich pohledu, umístění dopravního značení, vyznačení směru jízdy zúčastněných vozidel a pohybu ostatních účastníků dopravní nehody a také okolí místa dopravní nehody, které je v příčinné souvislosti s vyšetřovanou událostí.

---

<sup>35</sup> PORADA, V., RAK, R. et al. *Případové studie primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015, s. 167. ISBN 978-80-87236-27-7.

### 4.3.3 Fotodokumentace místa

Fotografie pořízená na místě dopravní nehody musí podat ucelený a věrný obraz místa dopravní nehody a zadokumentováním všech stop pomoci zjistit příčinu dopravní nehody. Fotodokumentaci je třeba věnovat maximální pozornost, protože je nejdůležitějším důkazním prostředkem a na její kvalitě mnohdy závisí vypracování znaleckého posudku z oboru silniční dopravy nebo jiných technických oborů, např. v případě posuzování technické závady na vozidle.

Při pořizování fotografické dokumentace je nezbytné, aby byla zachycena i číselná značení stop a objektů na místě dopravní nehody. Je doporučeno postupovat s potřebnou rychlostí, abychom předešli procesu změn, zejména znehodnocení věcí a stop. Také je důležité si postup pořizování fotografií naplánovat, aby byl systematický a nedošlo k opomenutí významných objektů nebo detailů, případně aby nedošlo k narušení objektu ohledání.<sup>36</sup>

Pořízené fotografie by měly zachycovat místo dopravní nehody v původním, nezměněném stavu. Praxe je však taková, že již při příjezdu policejní hlídky na místo dopravní nehody jsou objekty mimo své konečné postavení a stopy poškozeny nebo zničeny. Pokud je to možné, neměly by na fotografiích být zachyceny objekty, které na místě dopravní nehody v době, kdy k ní došlo, nenacházely (lidé, vozidla RLP, HZS).

Při ohledání rozlišujeme tyto typy fotografií:

- *orientační fotografie* – zachycuje území, kde k dopravní nehodě došlo, včetně charakteristiky prostředí (otevřený terén, přístupové cesty, překážky apod.),
- *celková situační fotografie* – zachycuje původní stav před zahájením samotného ohledání, pořizuje se několik záběrů z různých směrů tak, aby došlo k zachycení veškerých objektů a stop na místě dopravní nehody,
- *polodetailní fotografie* – zachycuje nejdůležitější místa dopravní nehody tak, aby byl zřejmý jejich prostorový vztah k jiným stopám nebo objektům,
- *detailní fotografie* – zobrazuje detaily předmětů a stop, fotografují se vždy s přiloženým číslem a měřítkem,

---

<sup>36</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, *Pokyn policejního prezidenta o kriminalistickotechnické činnosti č. 100*, 2018, s. 18-19. Č. j.: KUP-9731-20/ČJ-2017-2305KM.

- *celková přehledná fotografie* – pořizuje se po podrobném ohledání, fotografiemi se dokumentuje rozmístění všech věcí a stop s čísly.<sup>37</sup>

Aby byla fotografická dokumentace provedena v odpovídající kvalitě, je třeba zajistit správné nastavení fotoaparátu a řádné osvětlení fotografovaného prostoru, zejména v případě snížené viditelnosti.

Nejvhodnější řazení fotografií z místa dopravní nehody je následující:

- celkový pohled na místo DN ve směru jízdy pachatele dopravní nehody
- bližší pohled na místo DN ve směru jízdy pachatele dopravní nehody
- pohled proti směru jízdy pachatele dopravní nehody
- celkový pohled na místo DN ve směru jízdy poškozeného
- bližší pohled na místo DN ve směru jízdy poškozeného
- polodetailní a detailní snímky jednotlivých stop
- výhledové poměry jednotlivých účastníků dopravní nehody
- čitelnost a viditelnost dopravního značení
- pohled proti směru jízdy poškozeného
- ostatní snímky (poznávacích značek, VIN čísel vozidel, dokladů apod.)

V případech, kdy fotografujeme vozovku, nepřehledná místa, rozhledové poměry řidiče, zakřivení vozovky, klesání a stoupání vozovky apod., je třeba pořídit fotografie i z protisměru. Pokud na místě dopravní nehody provedeme fotodokumentaci nesprávně, můžeme do vyšetřování vnést vážné chyby, které již nebude možné odstranit jinými důkazními prostředky.<sup>38</sup>

#### 4.3.4 Videodokumentace místa

Velkou výhodou videodokumentace oproti fotodokumentaci je, že umožňuje dokumentovat situaci na místě dopravní nehody v její dynamice. Uplatnění nachází zejména u vážných dopravních nehod, kde je videozáznam pořizován pracovníkem výjezdové skupiny SKPV (kriminalistickým technikem), který je k takové činnosti vyškolen. Při pořizování videozáznamu postupujeme jako u fotodokumentace, nejprve zadokumentujeme původní stav místa dopravní nehody, následně dokumentujeme nejdůležitější místa, stav objektů, stop a vozidel. Původní záznam zůstává po verifikaci

<sup>37</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, *Pokyn policejního prezidenta o kriminalistickotechnické činnosti č. 100*, 2018, s. 18-19. Č. j.: KUP-9731-20/ČJ-2017-2305KM.

<sup>38</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 69. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

archivován v nezměněné podobě na útvaru, který ho pořídil, a nelze ho nijak upravovat. Taktéž je důležité, aby pořízený videozáznam byl použitelný jako důkazní prostředek.<sup>39</sup>

V současné době při vyšetřování dopravních nehod nabývají na významu videozáznamy pořízené z bezpečnostních kamer, které jsou umístěné na dálnicích, čerpacích stanicích, ve městech v místech s hustým provozem nebo na křižovatkách. Tyto kamery zachycují veškeré události v místech, která snímají. Z osobní zkušenosti autora je na dálnici D1 nehodový děj často zaznamenán kamerovým systémem ŘSD nebo kamerovým systémem umístěným na budově čerpací stanice. Ze zajištěného záznamu pak můžeme sledovat celý průběh dopravní nehody. Policejní orgán tím získá ničím a nikým nezakreslený přehled o příčině a chování účastníků dopravní nehody.

#### **4.4 Technické prostředky používané k dokumentaci místa činu**

Technické prostředky, které se používají k dokumentaci místa dopravní nehody, slouží nejen ke zjištění rozměrů dokumentovaných objektů, jejich tvaru, vzájemných poloh a vzdáleností, ale i k fotografické fixaci objektů a stop.

Mezi v praxi nejpoužívanější technické prostředky patří dálkoměrné kolečko, které je skladné a jednoduché, které je ale přesné pouze na hladké ploše (asfalt, beton, živice) nebo na rovném upraveném terénu s nízkou trávou (odchylka 1,5 %). Při měření na hrubém povrchu (kamenitá cesta, hrubozrnný živičný povrch) je při měření značná odchylka oproti skutečnosti (i o +7,3 %), naopak při měření na sněhu se dostáváme do záporné odchylky oproti skutečnosti (až -7,0 %). V blátivém terénu je měření nejisté, chyba může být značná.<sup>40</sup> V některých případech může být při dokumentaci využito pásmo, laserový dálkoměr nebo sklonoměr pro měření sklonu komunikace.

K dalším technickým prostředkům používaných při ohledání místa dopravní nehody patří 3D skenery, které tachymetrické měření provádějí zcela automaticky na místě události. Snímací hlava se automaticky otáčí kolem své svislé osy a proměřuje svislé body kolem sebe za pomoci laserového paprsku. Rozšíření tohoto prostředku u Policie ČR brání vysoké pořizovací náklady, neboť k samotnému zařízení je nutné náležité počítačové vybavení a speciální software. Poměrnou novinkou je při dokumentaci dopravních nehod využívání dronů. V současné době však plošnému

<sup>39</sup> PORADA, V., RAK, R. et al. *Případové studie primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015, s. 118. ISBN 978-80-87236-27-7.

<sup>40</sup> ŠACHL, J. et al. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha: ČVUT, 2010, s. 19-20. ISBN 978 80 01 04638-8.

rozšíření brání především stávající právní úprava, která neumožňuje (ani pro státní orgány) provoz těchto bezpilotních prostředků nad určitými oblastmi a objekty. Z tohoto důvodu jsou bezpilotní prostředky provozovány pouze některými útvary Policie ČR.<sup>41</sup>

Jako aktuálně nejvhodnější technický prostředek při topografické dokumentaci místa dopravní nehody se v současné době jeví využití geodetických totálních stanic – viz obrázek 1. Zařízení pracuje na principu digitální tachymetrie, což je metoda měření, při které se určuje zároveň poloha i výška bodů a k měření se buď používá, nebo nepoužívá odrazový hranol. Použití tohoto zařízení přináší zásadní zpřesnění samotné dokumentace (přesnost na milimetry) a výraznou časovou úsporu, zvláště při následném zpracování plánu a protokolu o ohledání místa dopravní nehody.<sup>42</sup>

*Obr. 1: Totální měřící stanice<sup>43</sup>*



<sup>41</sup> STÁŇA, I., RYBKA, J., NOVÁK, M., BUCSUHÁZY, K. Využití pokročilých metod dokumentace místa dopravní nehody policií ČR. *Soudní inženýrství*, 2019, 30(2), s. 3–7. [online]. [cit. 2021-02-09]. ISSN 1211-443X. Dostupné z WWW: <<http://hdl.handle.net/11012/180484>>.

<sup>42</sup> PORADA, V., RAK, R. et al. *Případové studie primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015, s. 170. ISBN 978-80-87236-27-7.

<sup>43</sup> ROBOVSKÝ, V. *IZSnews.cz. Robotizované totální stanice jsou novými pomocníky dopravních policistů*. [online]. 2021 [cit. 2021-03-18]. Dostupné z WWW: <<https://izsnews.cz/2021/02/robotizovane-totalni-stanice-jsou-novymi-pomocniky-dopravnich-policistu-zkrati-dobu-vymerovani-vaznych-dopravnich-nehod/>>.

## 5 ROZDĚLENÍ STOP SOUVISEJÍCÍCH S DOPRAVNÍMI NEHODAMI

Pojem kriminalistické stopy vychází z filozofické teorie odrazu, která v podstatě stanoví, že každý jev nebo činnost vyvolává v materiálním prostředí konkrétní odraz (změnu). Změny chápeme v kriminalistice jako stopy. Například při uchopení předmětu rukou můžeme nalézt daktyloskopické otisky. Právě proto, že stopy jako odraz určitého jednání na místě činu vznikají zákonitě, bez vědomí a vůle člověka, je dána možnost spáchaný trestný čin objasnit a usvědčit pachatele.

Podle Vichlendy (2003) „*kriminalistická stopa je každá změna na místě kriminalisticky relevantní události, která je v příčinné souvislosti s touto událostí, existuje nejméně od svého vzniku po zjištění a je vyhodnotitelná současnými kriminalistickými metodami a prostředky.*“<sup>44</sup>

Prakticky pouze na základě kriminalistických stop jsou vyšetřovatelé schopni vytvářet si a skládat postupně obraz skutečností, které se staly nebo mohly stát ve vyšetřovaném případě. Při vyšetřování dopravní nehody mohou příslušné orgány díky stopám určit např. viníka nehody, její příčinu, průběh a následky.

Všechny stopy, a to nejen v případě dopravních nehod, vznikají jako důsledek vzájemného působení věcí, předmětů a jevů navenek. Díky takovému působení dochází ke změnám podoby, vlastností, stavu takovýchto objektů a možno říci, že jakékoli vzájemné působení zanechává stopu, bez ohledu na to, na jak dlouhou dobu.

Při nehodách na pozemních komunikacích vzniká na místě nehody většinou velké množství stop, které lze rozdělit na:

- stopy paměťové
- stopy materiální

### 5.1 Paměťové stopy

Paměťové stopy jsou velmi důležité pro objasnění dopravní nehody, zejména pak z hlediska zavinění. Tyto stopy jsou výsledkem působení nejen v průběhu nehody, ale nezdědk odrážejí chování účastníků dopravní nehody před vlastní nehodou. Jako

---

<sup>44</sup> VICHLENDY, M. a kol. *Kriminalistika*. 1. vyd. Holešov: Ministerstvo vnitra, 2003, s. 18. ISBN neuvedeno.



příklad lze uvést pravděpodobnou rychlost vozidla, pohyb osob po vozovce, způsob jízdy vozidla, které bylo zúčastněno na dopravní nehodě atd.

Paměťové stopy, na rozdíl od stop materiálních, vznikají přímo v paměti – vědomí člověka prostřednictvím jeho smyslů. Jejich výjimečnost a důležitost spočívá ve vnímání události přímo smysly člověka. Vzhledem k tomu, že postupem času začne být člověk ovlivňován okolím nebo na něj zapůsobí čas a lidé zapomínají detaily, nelze těchto stop využívat opakovaně. Paměťové stopy mohou být také nedostupné, jestliže nám osoba nechce nebo nemůže sdělit jejich obsah. Je třeba rovněž uvést, že veškeré lidské vnímání i pocity jsou ovlivňovány nastalou událostí, tedy tím, co člověk vidí, co se kolem něj děje, jak na něho taková událost působí. Lidé v těchto situacích bývají ve stresu, mají strach, mají nižší schopnost vnímání a horší paměť. Ztráta takové stopy je pak nenahraditelná.

Zajišťování a dokumentace paměťových stop na místě dopravní nehody je v mnoha případech velice obtížné, neboť účastník dopravní nehody, který se s podobnou událostí ještě nesetkal, je pod určitým psychickým tlakem. Přesto tato dokumentace má nenahraditelnou a nezastupitelnou roli pro objasnění příčiny dopravní nehody.

Na místě dopravní nehody dokumentujeme paměťové stopy sepsáním úředního záznamu o podání vysvětlení dle ustanovení § 61 odst. 5 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů nebo v případě trestního řízení dle ustanovení § 158 odst. 6 trestního řádu. Rovněž je možné dokumentovat tyto stopy za pomoci diktafonu jako audiozáznam, v některých případech, např. když se jedná o dopravní nehodu s vážnými následky nebo je třeba zadokumentovat chování osoby při výslechu, lze pořídit videozáznam.

## 5.2 Materiální stopy

Materiální stopy vznikají působením jednotlivých objektů v živé a neživé přírodě. Z toho vyplývá, že prakticky cokoli může být nositelem určité stopy. Materiální stopy dle Strause (2004) v zásadě vznikají třemi způsoby:

- *předáním energie* – při které dochází k deformaci a změnám vnější stavby odrážejícího objektu nebo k oddělování jednotlivých částí z jednolitého celku,
- *předáním hmoty nebo jejím přijetím vznikají stopy navrstvení* (přenos materiálu, např. krve, slin, nečistot na nějaký povrch, např. palubní deska, karoserie, podlaha) nebo odvrstvení (čistý objekt se dotkne zaprášeného),

- *předáním energie a hmoty* – kombinace obou uvedených možností (např. na svodidlech ulpí částičky laku vozidla).<sup>45</sup>

Materiální stopy lze dále dělit podle druhů informací, které tyto stopy obsahují, na:

- 1) stopy, které obsahují základní informaci o struktuře **vnější stavby objektu**. Patří sem stopy daktyloskopické, mechanoskopické, balistické, trasologické a další.
- 2) stopy, které obsahují základní informaci o struktuře **vnitřní stavby objektů**. Zařazují se sem stopy biologické, chemické, pyrotechnické, defektoskopické, stopy psacích prostředků a další.
- 3) stopy, které obsahují základní informaci o **funkčních a dynamických vlastnostech** a návycích. Do této skupiny se řadí stopy hlasu, chůze a ručního písma.
- 4) stopy, které obsahují **sdrúženou informaci** o vlastnostech objektu nebo objektech, které je vytvořily. Jedná se např. o daktyloskopickou stopu vytvořenou krví, o stopu obuvi odrážející nejen podešev obuvi, ale i způsob chůze osoby a další.<sup>46</sup>

V souvislosti s dopravními nehodami je uváděno mnoho dalších charakteristik a rozdělení materiálních stop. Níže uvedená charakteristika a dělení materiálních stop dopravních nehod je často užívaná a v podstatě platí dosud. Je velice bohatá na informace a v mnoha případech má obecnou platnost. Konrád (1995) uvádí: „*systematické dělení materiálních stop spočívá v následujícím rozdělení stop na:*

- *stopy na vozovce*
- *stopy na zúčastněných vozidlech*
- *stopy na pevných objektech*
- *stopy na tělech obětí nebo zraněných osob*
- *stopy po kolejových vozidlech na kolejnicích*“<sup>47</sup>

### 5.2.1 Stopy na vozovce

Mezi stopy na vozovce řadíme veškeré stopy, které se nacházejí na povrchu vozovky a vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou a nehodovým dějem. Některé stopy jsou zřetelné, u jiných je třeba detailnějšího ohledání povrchu vozovky.

<sup>45</sup> STRAUS, J. a kol. *Úvod do kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004, s. 94. ISBN 80-86473-82-1.

<sup>46</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika*. Brno: CERM, 2001, s. 71-72. ISBN 80-7204-194-0.

<sup>47</sup> KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Policejní akademie ČR, 1995, s. 127. ISBN neuvedeno.

Z těchto stop lze rozeznat chování a pohyb účastníků dopravní nehody a jiné důležité informace, které jsou zásadní pro objasnění dopravní nehody.

Stopy, které lze najít na vozovce, dělíme na:

- 1) stopy jízdy
- 2) brzdné stopy
- 3) blokovací stopy
- 4) stopy smyku
- 5) stopy dření, vlečení, rýhy
- 6) stopy ABS
- 7) stopy lokomoce
- 8) stopy biologické
- 9) stopy různých kapalin

**Ad 1) Stopy jízdy** vznikají na vozovce za jízdy, pokud se nebrzděná kola vozidla volně otáčejí. Na kvalitu stopy má vliv povrch vozovky, stav pneumatik, konstrukce a hmotnost vozidla. Jízdní stopa je typická tím, že její tvar i otisk dezénu pneumatiky odpovídá skutečnosti. Dobře viditelné jsou například na sněhu, blátem nebo prachem pokrytých vozovkách, na travnatých plochách – viz obrázek 2 a 3. Naopak na betonovém povrchu nebo dlažebních kostkách jsou obtížně zjistitelné. Z těchto stop lze zjistit rozchod kol nebo markanty pneumatik (poškozený povrch, nepravidelnost opotřebení), podle kterých lze například identifikovat vozidlo, jehož řidič z místa nehody ujel.<sup>48</sup>

*Obr. 2: Stopa jízdy osobního vozidla na sněhu<sup>49</sup>*



*Obr. 3: Stopa jízdy nákladního vozidla na měkkém povrchu<sup>50</sup>*



<sup>48</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 213. ISBN 978-80-7380-211-0.

<sup>49</sup> Vlastní zdroj.

<sup>50</sup> Vlastní zdroj.

**Ad 2) Brzdné stopy** jsou tvořeny koly brzdícího vozidla, kdy kola jsou ještě v pohybu a otáčejí se. Otisk dezénu na vozovce je zkreslený a ve směru jízdy rozmazaný. Dochází k deformaci pneumatiky vlivem odstředivé síly, gravitace a hmotnosti vozidla. Na měkkém povrchu je brzdná stopa podstatně hlubší a výraznější než stopa jízdní – viz obrázek 4.

*Obr. 4: Brzdná stopa na travnatém povrchu<sup>51</sup>*



**Ad 3) Blokovací stopy** vznikají neotáčejícími se koly, na vozovce jsou snadno identifikovatelné v podobě výrazného tmavého pruhu, který je způsoben silným otěrem mezi pneumatikou a vozovkou – viz obrázek 5 a 6. Tyto stopy lze v případě intenzivního brzdění vozidla zjistit i na mokřích vozovkách. Z těchto stop lze zjistit, jakou rychlostí jelo vozidlo před blokováním. Pro její výpočet je důležité zjistit délku brzdné a blokovací stopy, její průběh, stav, povrch a sklon vozovky, stav pneumatik a účinnost brzd vozidla.

*Obr. 5: Blokovací stopy nákladního vozidla<sup>52</sup> Obr. 6: Blokovací stopy osobního vozidla<sup>53</sup>*



<sup>51</sup> Vlastní zdroj.

<sup>52</sup> Vlastní zdroj.

<sup>53</sup> Vlastní zdroj.

**Ad 4) Stopy smyku** jsou vytvářeny při pohybu vozidla vpřed současně s vychýlením do strany – viz obrázek 7, a to zejména při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách, prudké změně směru jízdy při vyšší rychlosti – viz obrázek 8, najetím na různé skvrny nebo listí na vozovce, nebo pokud jsou na vozidle užity rozdílně nahuštěné pneumatiky. Tyto stopy mají většinou tvar křivky a ve svém průběhu se rozšiřují, jak se vozidlo otáčí kolem svislé osy. Mohou vzniknout rovněž po dopravní nehodě reakcí odstředivé síly po střetu.

*Obr. 7: Smykové stopy na vozovce<sup>54</sup>*



*Obr. 8: Smykové stopy na středovém pásu<sup>55</sup>*



**Ad 5) Stopy dření, vlečení a rýhy** vznikají pohybem tvrdých předmětů po vozovce při pohybu vozidla. Tyto stopy jsou zpravidla způsobeny převrácením vozidla, nárazy vozidel na překážku, bočním střetem vozidla se svodidly nebo pohybem vozidla po nezpevněném povrchu (příkop, svah, louka) – viz obrázek 9 a 10. Stopy vlečení vznikají po kontaktu vozidla se zvířeti nebo chodcem bez poškození vozovky.

*Obr. 9: Stopy dření od nákladního vozidla<sup>56</sup>*



*Obr.10: Rýhy od podvozku osobního vozidla<sup>57</sup>*



<sup>54</sup> Vlastní zdroj.

<sup>55</sup> Vlastní zdroj.

<sup>56</sup> Vlastní zdroj.

<sup>57</sup> Vlastní zdroj.

**Ad 6) Stopy ABS** zanechávají na vozovce vozidla vybavená systémem ABS, který při brzdění zanechává na vozovce stopy, které jsou kombinací stop jízdy a brzdění vozidla, vznikají ve velmi krátkém časovém sledu.<sup>58</sup> Protože systém ABS zabraňuje zablokování kola při brzdění a tím ztráty adheze mezi pneumatikou a vozovkou, jsou stopy charakteristické tím, že se jeví jako střídání lesklých a tmavých plošek na vozovce – viz obrázek 11. Na vozovce jsou viditelné pod ostrým úhlem nebo pod šikmým osvětlením.

*Obr. 11: Stopy brzdění vozidla vybaveného ABS<sup>59</sup>*



**Ad 7) Stopy lokomoce** jsou různé stopy běhu a skoků zvíře, běhu a chůze chodců. Nejčastěji lze tyto stopy zajistit ve sněhu nebo v měkké zemině. Zjištění těchto stop je důležité zejména při střetu vozidla nebo motocyklu či jízdního kola s chodci.

**Ad 8) Stopy biologické** lze nalézt na místě dopravní nehody, kdy dojde ke zranění nebo usmrcení osob, rovněž při střetu se zvířem – viz obrázek 12 nebo s domácím zvířectvem. Jedná se zejména o stopy krve, dle kterých můžeme zjistit místo střetu vozidel nebo místo kontaktu osoby s vozovkou nebo místo, kde vozidlo po střetu zastavilo. Na základě těchto stop můžeme také zjistit, zda se zraněnou nebo usmrcenou osobou nebylo nějak manipulováno.<sup>60</sup>

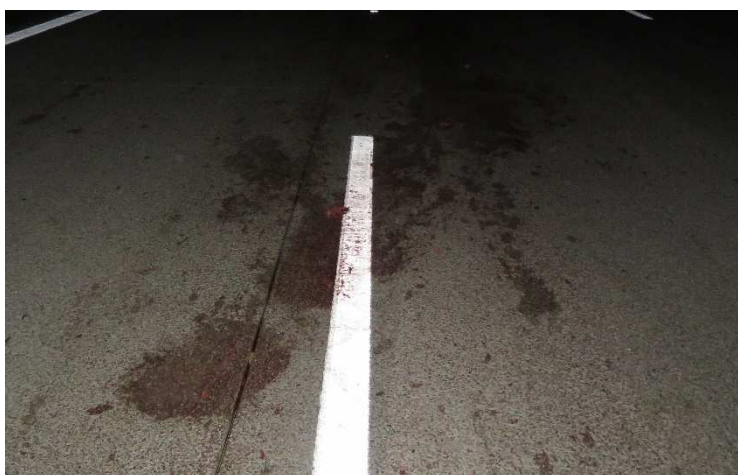
---

<sup>58</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 151-152. ISBN 80 7201-212-6.

<sup>59</sup> Vlastní zdroj.

<sup>60</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 39. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

*Obr. 12: Pohled na krevní stopu na vozovce<sup>61</sup>*



**Ad 9) Stopy různých kapalin** mohou pomoci určit místo střetu a následného pohybu vozidel. Při střetu vozidel totiž často dochází k poškození některé součásti vozidla, kde se nachází provozní kapaliny (chladicí a brzdová kapalina, motorový olej, palivo apod.) – viz obrázek 13 a 14. Výstřik kapaliny nám pak ukazuje na místo střetu, únik kapaliny vyznačuje následný pohyb vozidla do konečného postavení.<sup>62</sup>

*Obr. 13: Pohled na stopy chladicí kapaliny<sup>63</sup>*



*Obr. 14: Pohled na stopy paliva<sup>64</sup>*



Dalším možným způsobem, jak zjistit viditelné nebo nezřetelné stopy, které vytvářejí vozidla na vozovce, a jejich následnou fixaci, je použití termovizních kamer typu LWIR, které jsou schopny snímat černobílý teplotní obraz i termografický obraz v nepravých barvách. Detekování těchto stop je však velmi závislé na kvalitě a druhu povrchu komunikace, povětrnostních podmínkách a v neposlední řadě na době provádění

<sup>61</sup> Vlastní zdroj.

<sup>62</sup> CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 218. ISBN 978-80-7380-211-0.

<sup>63</sup> Vlastní zdroj.

<sup>64</sup> Vlastní zdroj.

záznamu (10-30 minut po události). Například na mokré vozovce je použití této metody bezpředmětné. Přestože policejní útvary v ČR disponují těmito kamerami, tato metoda se používá v praxi velmi zřídka.

### 5.2.2 Stopy na zúčastněných vozidlech

Tyto stopy můžeme nalézt na vnějších nebo vnitřních částech vozidel. V případě vnějších částí se jedná o různé deformace – viz obrázek 15 (promáčknutí karoserie, poškození laku vozidla) nebo destrukce vozidel – viz obrázek 16, která je závislá na intenzitě nárazu. Důležitým faktorem je zjistit místo střetu vozidel a místo vykazující poškození na vozidle, neboť podle toho můžeme usuzovat na celý průběh nehodového děje. Není však pravidlem, že nejvíce poškozená část vozidla je totožná s místem střetu s jiným vozidlem. Při zajišťování stop na vozidle, které je účastníkem dopravní nehody, je nezbytné zjistit, jaký byl mechanismus vzniku stopy, zda se jedná o stopy, které vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, a zda lze najít protistopu.<sup>65</sup> Stopy na vozidlech společně se stopami na vozovce umožňují určit místo střetu a průběh nehodového děje – viz obr. 14. Podle zajištěných stop je možné určit přibližnou rychlost vozidla nebo podle poškození a jejich rozmístění lze zjistit vozidlo, které zavinilo nehodu.

Obr. 15: Pohled na vozidlo po střetu se zvěří<sup>66</sup> Obr. 16: Poškození vozidla při DN<sup>67</sup>



Při poškození vnitřních částí vozidla se jedná o různé deformace přístrojové desky, volantu, uvolnění sedaček, aktivace airbagů nebo užití bezpečnostních pásů – viz obrázek 17. Pokud při dopravní nehodě dojde ke zranění nebo usmrcení osoby, lze zajistit na těchto částech biologické stopy (vlasy, kůže, krevní stopy, mozková tkáň a další) – viz obrázek 18.

<sup>65</sup> PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 152. ISBN 80-7201-212-6.

<sup>66</sup> Vlastní zdroj.

<sup>67</sup> Vlastní zdroj.



*Obr. 17: Poškození interiéru vozidla<sup>68</sup> Obr. 18: Biologická stopa na přístrojovém štítu<sup>69</sup>*



### 5.2.3 Stopy na pevných objektech

Stopy se vyskytují na stromech – viz obrázek 19, svodidlech, domech, oploceních, sloupech elektrického vedení nebo veřejného osvětlení v případě sjetí vozidla mimo vozovku nebo po odmrštění chodce či cyklisty po střetu s vozidlem. V těchto případech nacházíme na místě dopravní nehody úlomky střeptů, plastů, stopy laku, částí vozidla nebo přepravovaného nákladu – viz obrázek 20. Při těchto střetech nacházíme na vozidle tzv. vstříčné stopy, které jsou velmi důležité z pohledu identifikace konkrétního vozidla, a to zvláště v případech, kdy řidič z místa dopravní nehody ujel nebo změnil postavení vozidla po dopravní nehodě.

*Obr. 19: Pohled na poškozený lesní porost<sup>70</sup> Obr. 20: Stopy pryže a plastu na mobilních betonových svodidlech<sup>71</sup>*



<sup>68</sup> Vlastní zdroj.

<sup>69</sup> Vlastní zdroj.

<sup>70</sup> Vlastní zdroj.

<sup>71</sup> Vlastní zdroj.

#### 5.2.4 Stopy na tělech obětí nebo zraněných osob

Stopy na tělech usmrčených nebo zraněných osob a jejich oděvních svršcích jsou charakteristickými stopami, které mohou často spolupůsobit při objasnění příčiny dopravní nehody nebo mechanismu zranění. Může se jednat o viditelná vnější zranění – viz obrázek 21 i závažná vnitřní poranění (která určí lékař), u usmrčených se přesná příčina určí pitvou. Podle závažnosti nebo dislokace zranění lze např. určit, kdo vozidlo při nehodě řídil (charakteristická zranění hrudníku nárazem do volantu). Je pravidlem, že je třeba každého účastníka dopravní nehody, který jeví známky, byť nepatrného zranění nebo navenek netrpí žádným zraněním, ale je malátný, nepřítomný, se špatnou reakcí či koordinací pohybů (závažné vnitřní zranění důležitého orgánu), nechat prohlédnout lékařem. Stopy mohou vzniknout i na oděvu osob (otisky pneumatiky na kožené bundě, prodřený oděv po smýkání, roztržený oděv nebo utržené části po nárazu vozidla ap.) – viz obrázek 22. S ohledem na fakt, že došlo k poškození oděvu na těle, musíme počítat i se zraněním a je třeba tuto skutečnost protokolovat v ohledání, zprávě lékaře a pokud možno provést fotografickou či videodokumentaci. Zajištěné oděvní svršky či jejich části je možné i se zajištěnými biologickými stopami užít pro znalecké zkoumání (podle vláken oděvů či krevních stop zjistit rozmístění osob ve vozidle).<sup>72</sup>

Obr 21: Stopy na těle<sup>73</sup>



Obr 22: Roztržený oděv<sup>74</sup>



<sup>72</sup> POLCAR, M. *Prvky aktivní bezpečnosti motorových vozidel a kriminalistické stopy*. Policejní akademie České republiky v Praze. [online]. 2008 [cit. 2021-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/prvky-aktivni-bezpecnosti-motorovych-vozidel-a-kriminalisticke-stopy.aspx>>.

<sup>73</sup> Vlastní zdroj.

<sup>74</sup> Vlastní zdroj.

### 5.2.5 Stopy po kolejových vozidlech na kolejnicích

Jedná se o stopy smyku, kdy dochází ke klouzání kol kolejového vozidla v zabrzděném stavu. Tyto stopy jsou zjistitelné pohledem na kolejnici ze šikmého úhlu, neboť se vyznačují typickými lesklými pruhy, a v případě dopravní nehody kolejového vozidla jim věnujeme patřičnou pozornost. Rovněž je nutné zaměřit se na přítomnost písku na kolejnici nebo vedle ní, protože účinnost brzd u tramvaje nebo drážních vozidel se zvyšuje pomocí pískovacího zařízení. V těchto případech lze takto zjistit, zda řidič použil brzdy včas. Také je nutné při vyšetřování těchto dopravních nehod vzít v úvahu, že brzdná dráha těchto kolejových vozidel je vzhledem k hmotnosti soupravy delší než u silničního motorového vozidla.<sup>75</sup>

## 5.3 Význam kriminalistických stop

Materiální a paměťové stopy zjištěné na místě dopravní nehody jsou stejně významné, nelze jedny upřednostňovat před druhými. Zjišťování, zajišťování a dokumentace stop je významnou činností policistů a orgánů činných v trestním řízení, proto je potřeba věnovat velkou pozornost stanovení efektivních způsobů a prostředků vyhledávání stop, prostředkům a postupům pro jejich zkoumání a získávání informací. Pokud mají mít stopy zjištěné a zajištěné na místě dopravní nehody důkazní a průkazní hodnotu, musí vykazovat technickou, taktickou a procesní hodnotu.

Technická hodnota stop se stanovuje na základě možnosti stopy zjistit a zajistit pro odborné zkoumání, rovněž záleží na jejich kvalitě, aby se daly určit jednotlivé identifikační znaky (upotřebitelnost stop), podle kterých je možné identifikovat konkrétní objekty (osoby, zvířata, věci), případně zjistit jejich skupinovou příslušnost.

Podstatou taktické hodnoty stop je, že zajištěné stopy jsou zdrojem informací, z nichž lze po vyhodnocení stop tyto informace získat. Zkoumání stop má pro objasnění události velký význam, neboť na jejich základě lze přijímat odůvodněné závěry:

- o jakou událost a jaký druh trestného činu se jedná,
- pro zjištění údajů týkajících se osoby pachatele nebo počtu pachatelů,
- o druhu a specifikaci nástrojů užitých při spáchání trestného činu,
- o způsobu, příčinách a pohnutkách spáchání trestného činu,
- pro určení směru pátrání po pachateli a základní postup objasnění události.

---

<sup>75</sup> KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011, s. 42. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.

Stopy, po náležitém vyhodnocení situace z místa činu a s přihlédnutím ke všem zjištěným skutečnostem, mohou dát odpověď na základní kriminalistické otázky nebo vést k vytvoření kriminalistických verzí.

Procesní hodnota stop znamená, že zajištěná stopa může mít v trestním řízení hodnotu důkazu. Podmínkou je, že stopa musí být zjištěna, zajištěna, uchována (zadokumentována) a vyhodnocena v souladu s ustanoveními trestního řádu tak, aby u orgánů činných v trestním řízení nevznikla žádná pochybnost, o jakou stopu se jedná a z kterého konkrétního místa činu byla zajištěna.<sup>76</sup>

Zjištěné a správně zajištěné jak materiální, tak paměťové stopy na místě dopravní nehody mají rovněž svůj význam v případě znaleckého dokazování, které má při vyšetřování dopravních nehod své nezastupitelné místo. Vzhledem k tomu, že u stále většího počtu dopravních nehod je třeba znaleckého zkoumání, je žádoucí, aby stopy, které byly vytvořeny v souvislosti s dopravní nehodou, byly řádným způsobem zjištěny a zajištěny a tím byly vytvořeny podmínky pro to, aby mohl znalec vypracovat kvalitní a objektivní znalecký posudek, na jehož základě rozhodnou správní orgány (v případě technické závady) nebo orgány činné v trestním řízení o vině či nevině osob zúčastněných na nehodě.

---

<sup>76</sup> VICHLENDÁ, M. a kol. *Kriminalistika*. 1. vyd. Holešov: Ministerstvo vnitra, 2003, s. 23. ISBN neuvedeno.

## **6 NEDOSTATKY PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD**

Při šetření dopravních nehod se lze často setkat s různými nedostatky. Mohou se vyskytovat jak při ohledání nebo dokumentaci stop na místě dopravní nehody, tak při následném šetření a v postupu policejního orgánu. Asi každý policista se zcela jistě s některými uvedenými nedostatky při šetření dopravních nehod již setkal, většinou se totiž jedná o nekvalitní a nedůslednou práci policisty, která pramení z malých zkušeností a znalostí nebo snahy ulehčit si práci. Policisté si však neuvědomují, že tento jejich přístup k jednotlivým úkonům může vést až k neobjektivnímu závěru a tím k postihu jiné osoby než té, která dopravní nehodu zavinila. Je proto důležité si tyto nedostatky uvědomit a poučit se z chyb, aby se příště neopakovaly.

### **6.1 Nedostatky na místě dopravní nehody**

Mezi pochybení, kterých se policisté dopouštějí po příjezdu na místo dopravní nehody, můžeme zařadit nedostatečné zajištění místa a z toho vyplývající nekontrolovaný pohyb osob nebo vozidel. Následkem uvedeného jednání je možná ztráta stop nebo přemístění objektů z jejich konečného postavení po dopravní nehodě. Pokud nedojde k předem promyšlenému postupu při ohledání a dokumentaci, ale naopak k živelnému a chaotickému postupu, může docházet k dalším pochybením.

Při dokumentaci stop vznikají nedostatky zejména tím, že policista na místě dopravní nehody nezadokumentuje všechny stopy důležité pro řádné objasnění dopravní nehody, protože je nepovažuje za stopy, které mají příčinnou souvislost s dopravní nehodou, může dojít i k tomu, že je svojí nedbalostí přehlédne. V případě dopravní nehody na dálnici hraje negativní roli i fakt, že je žádoucí, aby byla komunikace co nejrychleji zprůjezdněna a poškozená vozidla co nejrychleji odtažena z tělesa dálnice. Proto je při ohledání místa důležitá jeho rychlost, z čehož pak ale pramení nedostatky. S dokumentací místa dopravní nehody souvisí označování stop čísly. Každá stopa nalezená na místě dopravní nehody by měla být číselně označena, občas se ale stane, že je tento úkon opomenut. V ojedinělých případech dochází k odlišnému číselnému označení stop v náčrtku a fotodokumentaci, které může být způsobené nesprávným postupem policistů na místě dopravní nehody.

Při dokumentaci místa dopravní nehody je velmi důležitá topografická dokumentace (tj. náčrtek a plánec místa dopravní nehody), fotodokumentace místa dopravní nehody a fotodokumentace poškozených vozidel. Při vytváření náčrtku na místě dopravní nehody dochází nejčastěji k následujícím nedostatkům: nejsou zaměřeny všechny stopy nacházející se na místě dopravní nehody, jsou špatně zaměřeny míry (šířka komunikace, délka stop apod.), je užito nevhodné metody při zaměření tvaru komunikace nebo rozmístění vozidel, absence zakreslení dopravních značek a dopravního zařízení. Při tvorbě náčrtku je velmi důležité počet chyb minimalizovat, protože na jeho podkladě je následně vyhotoven plánec v programu PC CRASH, který ne vždy vytváří policista, který byl přítomen na místě dopravní nehody. Proto nesmí náčrtku chybět přesnost, přehlednost a objektivnost. U fotodokumentace vznikají nedostatky především v její technické kvalitě, vypovídající kvalitě a počtu. V praxi se lze setkat s případy, kdy chybí celkový pohled na místo dopravní nehody nebo rozhledové poměry zejména v místě křížení komunikací. Rovněž nebývá ojedinělé, že není vůbec zadokumentován počátek stopy, nejsou vyfotografovány stopy proti směru jízdy vozidla, není pořízena fotodokumentace poškození s přiloženým měřidlem nebo v nočních hodinách je stopa špatně osvětlena, což může souviset s nedostatečným seznámením se s obsluhou fotoaparátu. Dalším nedostatkem je, že policisté opomenou pořídit dodatečnou fotodokumentaci vozidel v době, kdy jsou vozidla po vzájemném střetu oddělena, nebo zadokumentovat dopravní značení před místem dopravní nehody.

## **6.2 Nedostatky ve spisové dokumentaci**

Rovněž ve spisové dokumentaci dochází ze strany policistů nezdůvodněná k pochybením. Pokud bychom měli zmínit nedostatky, kterých se dopouštějí na místě dopravní nehody, jedná se zejména o chybějící náležitosti v náčrtku (chybějící legenda, chybějící podpisy účastníků, datum a čas ohledání, klimatické podmínky). Také při tvorbě protokolu o nehodě v silničním provozu v programu Lotus Notes lze často pozorovat, že policisté nevyplní dostatečně všechny potřebné údaje (údaj o platnosti technické prohlídky, výčet poškození vozidel, zda při střetu došlo k aktivaci airbagů atp.) nebo že chybně uvedou u nákladní soupravy přípojné vozidlo (návěs-přívěs). Za zásadní nedostatek v rámci protokolu o nehodě v silničním provozu, který se nedaří úplně odstranit, lze považovat ohledání místa dopravní nehody. Jedná se o podstatnou a velmi důležitou část, ke které mají policisté často laxní přístup a snahu si tuto činnost co nejvíce ulehčit a zjednodušit.

### 6.3 Nedostatky v postupu policejního orgánu

Nesprávně zvolený postup policejního orgánu při dokumentaci na místě dopravní nehody nebo následném šetření má negativní vliv na rozhodnutí ve věci. Nejčastější chybou v postupu je nesprávná nebo neúplná právní kvalifikace skutku. Jako příklad z praxe lze uvést použití ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Policisté ho používají i v případech, kdy se jedná dle zákona o silničním provozu například o nedodržení bezpečné vzdálenosti dle ust. § 19 odst.1, couvání dle ust. § 24 odst. 2, otáčení dle ust. § 24 odst. 1 nebo jízdu v jízdnicích pruzích dle ust. § 12 odst. 5 atp. Mezi další pochybení v postupu můžeme uvést povrchní a ledabylé vytěžení řidiče podezřelého ze zavinění dopravní nehody. Pokud je to možné, měli by policisté provést jeho výslech ihned na místě, ať už podle ustanovení § 61 odst. 5 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o Policii ČR), nebo dle ustanovení § 158 odst. 6 trestního řádu. Pozdější provedení výslechu poskytuje řidiči prostor k promyšlení si výpovědi a možnosti její úpravy. Další poměrně častou chybou v postupu policistů je nezadržení osvědčení o registraci vozidla (dále jen ORV) na základě ustanovení § 6b odst. 1 zákona o silničním provozu. Nevyužití tohoto oprávnění lze spojovat s pohodlností a nedůsledností policistů. Opomenout nelze ani skutečnost, že se vyskytují případy, kdy policisté záměrně podhodnocují škodu na vozidlech včetně přepravovaných věcí, aby mohli věc dopravní nehody vyřešit sepsáním společného záznamu o dopravní nehodě (tzv. euroformulář), který je administrativně jednodušší.

Řešením pro eliminaci těchto nedostatků a chyb je, aby policisté řádně nastudovali problematiku vyšetřování dopravních nehod, postupovali v souladu s prováděcími předpisy (např. pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 (dále jen PPP), kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod) a byli vychováváni ve specialisty, kteří po stránce technického vybavení a odborných znalostí budou na takové výši, aby nedocházelo k chybám, které laický postup ve věci může způsobit. Z uvedeného vyplývá, že by měli policisté absolvovat pravidelné školení nebo kurzy zakončené zkouškou. Důležitý je rovněž zájem policisty o problematiku šetření a dokumentace dopravních nehod a jeho aktivní přístup.

## 7 NÁVRH METODIKY

Každá dopravní nehoda je událostí, která způsobuje náhlou změnu a ovlivňuje život všech zúčastněných – poškozených, viníků i náhodných svědků. Dopravní nehoda, při které dojde ke zranění osob, může být traumatizujícím zážitkem nejen pro její účastníky, ale i pro zasahující policisty. Často dochází k situacím, že policejní hlídka přijede na místo dopravní nehody dříve než ostatní složky IZS a zajišťuje vyproštění osob z havarovaných vozidel nebo poskytuje první pomoc zraněným osobám. Po takovém „prožitku“ je možné, že při následném ohledání a dokumentaci na místě dopravní nehody může dojít k chybám nebo opomenutím. Z tohoto důvodu je žádoucí mít zpracovanou metodiku pro tuto činnost.

Cílem metodické příručky je poskytnout zejména příslušníkům služby dopravní policie jasný a přehledný dokument, ve kterém bude popsán postup policejní hlídky na místě dopravní nehody, při které došlo ke zranění osob, aby byly co nejvíce eliminovány případné nedostatky v jejich postupu.

Dopravní nehodu, při které dojde ke zranění osoby, policista zpracuje v IS Lotus Notes na protokol o nehodě v silničním provozu (viz příloha I). Pokud řidič, který je viníkem dopravní nehody, zranil pouze sebe, lze vyřešit za splnění dalších podmínek dopravní nehodu v příkazním řízení a zpracovat ji na protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním. Na záznam o dopravní nehodě (tzv. euroformulář) dopravní nehodu se zraněním osoby zpracovat nelze.

Na konkrétním příkladu dopravní nehody se zraněním osob bude uveden postup hlídky Policie České republiky (dále jen PČR) při příjezdu na místo dopravní nehody, dále na místě dopravní nehody a po návratu z místa dopravní nehody zpět na útvar.

Příklad dopravní nehody: Dne 11.08.2020 ve 12:21 hod. na dálnici D1 v km 87,9 ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, došlo k dopravní nehodě, a to tak, že řidič Jánosz (H) jedoucí v rekonstruovaném úseku dálnice D1 s nákladní soupravou složenou z tahače Scania, RZ: MOR031, a návěsu Kögel, RZ: DDV030, obě MPZ: H, neponechal dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Kia Rio, RZ: 1BS 2685, MPZ: CZ, řidičky Procházkové, jedoucí před ním, které zpomalovalo kvůli pomalu jedoucímu vozidlu před ní. V důsledku tohoto jednání došlo ke střetu levé přední části tahače Scania a pravé zadní části vozidla Kia, kdy nárazem bylo vozidlo Kia posunuto vpřed a došlo ke střetu pravou přední částí do levé zadní části vozidla Iveco, RZ: 1J4 5422, MPZ: CZ, řidiče Coufala. Ve vozidle Kia seděla na sedadle spolujezdce vedle řidiče sl. Kněžínková.



## 7.1 Postup při příjezdu na místo dopravní nehody

Základní informace o události od oznamovatele byly předány hlídce dálničního oddělení, která je určena ke zpracování dopravních nehod, prostřednictvím dozorcí služby Dálničního oddělení Velký Beranov (dále jen DS). Na základě těchto informací se policisté mohou předběžně domluvit, jaký zvolí postup na místě dopravní nehody. Bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody provede hlídka prvotní a neodkladná opatření, která mají za cíl eliminovat následky dopravní nehody a fixovat stav na místě dopravní nehody. Pořadí, v jakém jsou úkony uvedeny, není pevně stanoveno, je třeba je přizpůsobit situaci na místě dopravní nehody.

Jako prioritní je poskytnout první pomoc zraněným osobám, zajistit součinnost při vyproštění osob z havarovaného vozidla a zajistit zdravotnické ošetření. Pokud při dopravní nehodě došlo k poškození např. elektrického vedení nebo úniku nějaké nebezpečné látky (plyn, hořlavina, výbušnina, jedy apod.) musí hlídka zajistit odvrácení tohoto hrozícího nebezpečí. Rovněž je důležité podat předběžnou informaci o situaci na místě dopravní nehody DS nebo na příslušné integrované operační středisko (dále jen IOS). V rámci bezpečnosti na místě dopravní nehody je nutné označit místo dopravní nehody tak, aby nedocházelo ke kolizním situacím. Po provedení těchto neodkladných opatření lze přistoupit k uzavření místa dopravní nehody z důvodu ochrany stop před poškozením a zajištění jiných důkazů. K tomuto účelu je možno použít vnitřní nebo vnější uzávěru. Vnitřní uzávěra se používá při ochraně vlastního místa dopravní nehody, jde o vymezení užšího prostoru s největší koncentrací stop. Vnější uzávěra již podstatněji zasahuje do silničního provozu, používá se zejména u rozsáhlých a řetězových dopravních nehod a její součástí je zřízení odklonu dopravy (objížďka). Důležité prvotní opatření je také zjišťování totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody (včetně rodného čísla, u zraněných osob zjištění zdravotní pojišťovny). V případě, že některý z účastníků z místa dopravní nehody ujel nebo utekl, je nutné o této skutečnosti informovat příslušné IOS, které následně zajistí okamžitá opatření k dopadení takové osoby. V průběhu celé této prvotní fáze je potřebné průběžně fixovat stopy, aby se zabránilo jejich poškození.<sup>77</sup>

V případě konkrétní dopravní nehody hlídka dálničního oddělení po příjezdu na místo zjistila, že nákladní vozidlo Iveco se po střetu nacházelo na pravé krajnici,

---

<sup>77</sup> CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra, 1998, s. 35-36. ISBN neuvedeno.

nákladní souprava složená z tahače Scania a návěsu Kögel se nacházela na pravé krajnici a částečně mimo komunikaci na travnaté ploše a osobní vozidlo se nacházelo vlevo od průjezdného profilu komunikace v prostoru stavby – viz obrázek 23. Na místě dopravní nehody se již nacházela vozidla HZS a RLP, vyproštění osob vzhledem k poškození vozidel a povaze zranění osob nebylo třeba. Místo dopravní nehody bylo vhodně označeno vozidlem HZS, provoz byl omezen do jednoho jízdního pruhu – viz obrázek 24. Bylo zjištěno, že došlo ke zranění dvou osob z osobního vozidla a úniku kapaliny z ostříkovačů nákladního vozidla Scania. Tyto prvotní informace o dopravní nehodě byly předány DS dálničního oddělení. Osoby byly v péči zdravotníků ve vozidle RLP a vyteklou kapalinu hasiči zasypali Sorbentem (sypký prostředek, který absorbuje kapalinu). Následně byla zjištěna totožnost účastníků dopravní nehody, svědci se na místě v době příjezdu hlídky PČR nenacházeli.

*Obr. 23: Pohled proti směru jízdy<sup>78</sup>*



*Obr. 24: Pohled ve směru jízdy<sup>79</sup>*



## 7.2 Postup na místě dopravní nehody

Po provedení prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody se hlídka může soustředit na ohledání místa dopravní nehody, zajištění stop a jejich dokumentaci. Ohledání musí být systematické a důsledné, protože místo dopravní nehody je zásadním nositelem důkazů. Pro úplnost ohledání je důležité stanovit si prostor, ve kterém bude provedeno.

Před samotným ohledáním místa dopravní nehody je důležité si stanovit výchozí místo ohledání (dále jen VMO). Jeho stanovení je u každé dopravní nehody individuální,

<sup>78</sup> Archiv PČR.

<sup>79</sup> Archiv PČR.

pokud se na místě nehody nachází mrtvola, většinou začíná ohledání u ní, nejčastěji je výchozím místem pro ohledání místo střetu vozidel, u havárií poloha havarovaného vozidla. V případě odstranění nebo změny polohy vozidel, osob nebo předmětů, je třeba si jejich původní polohu vyznačit. Dalším krokem je označení a fixace zjištěných stop a stanovení výchozího bodu měření (dále jen VBM), což by měl být stálý a neměnný objekt (označníky km, sloup el. vedení, v obci rohy budov apod.). Z taktického hlediska hlídka následně provede fotodokumentaci (viz příloha II), protože vlivem času může docházet ke ztrátě nebo znehodnocení některých stop. Při tomto úkonu policista nejprve pořizuje orientační a celkové situační fotografie místa dopravní nehody, následně polodetailní a detailní fotografie, které se fotografují vždy s číslem označujícím stopu nebo přiloženým měřítkem. Při ohledání místa dopravní nehody se policisté nezaměřují jen na stopy na komunikaci, vozidlech a objektech, ale rovněž věnují pozornost charakteristice komunikace, jejímu povrchu a stavu, světelným podmínkám, viditelnosti a dalším okolnostem. Důležitým a často opomíjeným úkonem je ohledání interiéru vozidel, u dopravních nehod s účastí nákladních vozidel je třeba zajistit stažení dat z tachografu vozidla pro následné vyhodnocení. Na závěr, po ohledání a označení jednotlivých stop a předmětů čísly, se pořizují celkové přehledné fotografie. K dokumentaci z místa dopravní nehody náleží vyhotovení topografické dokumentace (náčrtku) – viz příloha III. Vzdálenosti jednotlivých stop, objektů nebo vozidel se měří v metrech a jsou vztahovány k VBM nebo k pomocnému bodu měření (dále jen PBM).

U závažných dopravních nehod se používá zaměření pomocí totální měřicí stanice, která je v současné době ve výbavě každého vozidla výjezdové služby dopravního inspektorátu (dále jen DI) nebo dálničního oddělení (dále jen DO). Dle autorových zkušeností z praxe má tento přístroj omezené využití při dopravních nehodách na dálnici, kde je prioritou co nejrychlejší obnovení provozu a ani pozdější uzavření dálnice z důvodu zaměření místa dopravní nehody pomocí tohoto přístroje nepřipadá v úvahu. Nedílnou součástí činnosti hlídky na místě dopravní nehody je provedení dechové zkoušky u řidičů vozidel, která měla účast na dopravní nehodě, případně zkoušky pro zjištění, zda je řidič ovlivněn jinou návykovou látkou. V případě, že účastník není schopen dechové zkoušky z důvodu zranění nebo jiné indispozice, je následně ve zdravotnickém zařízení zajištěn odběr krve. Policisté rovněž vytěží nebo vyslechnou účastníky a případné svědky dopravní nehody a dopravní nehodu na místě zaevidují do IS Lotus Notes.

Ohledání a dokumentaci místa dopravní nehody lze demonstrovat na příkladu zmíněné dopravní nehody. Policisté provedli u řidičů, kteří měli účast na dopravní nehodě, dechovou zkoušku pro zjištění alkoholu v dechu s negativním výsledkem. Následně byly zraněné osoby z vozidla Kia Rio převezeny do nemocnice v Pelhřimově k podrobnějšímu vyšetření. Jako VMO bylo stanoveno místo střetu nákladního vozidla Scania s osobním vozidlem Kia Rio – viz obrázek 25. Jako VBM byl stanoven kilometrovník 87,9. Vzhledem ke skutečnosti, že v místě dopravní nehody byl sveden provoz do jednoho jízdního pruhu, museli být policisté při ohledání místa dopravní nehody a zjišťování a zajišťování stop velmi obezřetní, aby nedošlo k nějaké kolizní situaci. Po označení vozidel a stop čísly provedli ohledání místa dopravní nehody a pořídili jeho fotodokumentaci včetně poškození vozidel a jejich interiéru (viz příloha II). Při ohledání nákladních vozidel Scania a Iveco bylo zajištěno stažení dat z tachografů. Současně byl vytvořen náčrtek místa dopravní nehody za přítomnosti řidičů nákladních vozidel. Dopravní nehoda byla na místě zaevidována do IS Lotus Notes a následně byli řidiči vozidel Scania a Iveco vyslechnuti k okolnostem dopravní nehody na úřední záznam o podání vysvětlení podle ustanovení § 61 odst. 5 zákona o Policii ČR (viz příloha IV a V). Za nedostatek lze mít skutečnost, že policisté nezadrželi ORV od nepojízdného vozidla Kia Rio, které po dopravní nehodě vykazovalo nebezpečnou závadu spočívající v deformaci zadní nápravy a deformaci karoserie, která zasahuje do vnitřního prostoru osádky vozidla – viz obrázek 26.

*Obr. 25: Pohled na místo střetu<sup>80</sup>*



*Obr. 26 Pohled na OA Kia Rio<sup>81</sup>*



<sup>80</sup> Archiv PČR.

<sup>81</sup> Archiv PČR.

### 7.3 Postup po návratu z místa dopravní nehody

Pokud při dopravní nehodě došlo ke zranění osob, pak po provedení veškerých vyšetřovacích úkonů na místě dopravní nehody odjíždí hlídka za zraněnými osobami do nemocnice. Pokud to povaha zranění dovoluje, vyslechne je nebo vytěží k okolnostem dopravní nehody. Rovněž od osoby zajistí prohlášení, zda dává nebo nedává souhlas s vydáním lékařské zprávy pro účely správního řízení.

Po příjezdu na oddělení musí hlídka DO provést replikaci, aby došlo ke stažení dat z výjezdového notebooku do databáze Evidence dopravních nehod v IS Lotus Notes, a zajistí stažení fotografií z fotoaparátu a jejich zálohování na úložiště. Následně vytvoří, nebo pokud zjistí nové skutečnosti, upraví vylíčení události v protokolu o nehodě v silničním provozu a vytvoří statistiky k dopravní nehodě. Policista, který je zpracovatelem dopravní nehody, zajistí vložení dat z IS Lotus Notes do IS Evidence trestního řízení (dále jen ETR), kde dopravní nehodu odešle do svodky. V průběhu šetření pak data z IS Lotus Notes do IS ETR průběžně aktualizuje.

V průběhu šetření dopravní nehody zpracovatel na základě náčrtku a dalších zjištěných údajů uvede do části protokolu o nehodě v silničním provozu (viz příloha I), která je určena k ohledání místa dopravní nehody, popis dopravní situace na místě dopravní nehody, popis zjištěných stop, vozidel a jejich poškození. Mezi další náležitosti spisového materiálu dopravní nehody patří fotodokumentace, kterou zpracovatel vyhotoví a popíše v IS Lotus Notes, a vytvoření plánu v programu PC Crash (viz příloha VI). Plánek se zhotovuje nejčastěji v měřítku 1:200 a pro jeho vypracování platí určité zásady (shoda číslování stop s náčrtem, fotodokumentací a OMČ, užívání praxí stanovených symbolů a běžných čar apod.). Všechny dokumenty vytvořené na místě dopravní nehody (náčrtek, souhlas s vydáním lékařské zprávy atd.) nebo v průběhu šetření (lékařská zpráva, plánek DN, vyhodnocení dat z tachografu atd.) je nutné naskenovat a vložit pod příslušné číslo jednacích do souboru v IS ETR.

Zpracovatel po shromáždění veškerých materiálů šetření ukončí a vyhotoví oznámení o přestupku nebo o předání věci, ve kterém je uvedeno, kdo je podezřelý ze zavinění dopravní nehody, z jakého protiprávního jednání je podezřelý, vylíčení dopravní nehody a závěr provedených šetření. Zda je spisový materiál kompletní a v pořádku po procesní stránce, zkontroluje vedoucí oddělení, jeho zástupce nebo jimi pověřený pracovník a prostřednictvím datové zprávy odešle příslušnému správnímu orgánu. Pokud byla při šetření jako důkazní prostředek zajištěna videodokumentace, vypálí se data na CD a doručí se správnímu orgánu jiným způsobem

(poštou, osobně). V případě, že při šetření dopravní nehody vzniklo podezření ze spáchání trestného činu, předá se věc službě kriminální policie a vyšetřování.

V případě konkrétní zmíněné dopravní nehody hlídka DO po ohledání a dokumentaci místa dopravní nehody odjela do nemocnice v Pelhřimově, kde byly zraněné osoby vyléčeny k okolnostem dopravní nehody na úřední záznam o podání vysvětlení podle ustanovení § 61 odst. 5 zákona o Policii ČR (viz příloha VII) a podepsaly dokument se souhlasem k vydání lékařských zpráv (viz příloha VIII). Po příjezdu na oddělení hlídka zajistila u DS stažení fotografií z fotoaparátu, provedla replikaci výjezdového notebooku s daty dopravní nehody, vytvořila statistiky a upravila vylíčení události.

V průběhu šetření zpracovatel vytvořil fotodokumentaci, plánek v programu PC CRASH, do protokolu doplnil ohledání místa dopravní nehody, nechal vyhodnotit stažená data z tachografu v programu TAGRA a vyžádal si lékařské zprávy k zraněným osobám (viz příloha IX). Vyplněné lékařské zprávy společně se souhlasem s vydáním lékařské zprávy, náčrtem a plánkem naskenoval do souboru ke spisovému materiálu dopravní nehody. Na základě lékařských zpráv byla v dopravní nehodě provedena změna právní kvalifikace u řidiče Jánosze z podezření ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu na podezření ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Po ukončení šetření byl vytvořen obsah spisu (viz příloha X) a oznámení o přestupku (viz příloha XI), které byly po kontrole nadřízeným zpracovatele společně s ostatním spisovým materiálem dopravní nehody odeslány datovou zprávou příslušnému správnímu orgánu.

## ZÁVĚR

Jak už bylo zmíněno v úvodu, dnešní hektická doba již bez dopravních prostředků prakticky nemůže existovat. Silniční doprava patří mezi nejfrekventovanější způsoby přepravy osob, zvířat a věcí. Dopravní prostředky nám sice umožňují zkracovat vzdálenost a šetřit čas, kterého je všeobecně v dnešní době málo, ale na druhou stranu právě díky rozvoji infrastruktury a silniční dopravy v souvislosti s tímto trendem dochází k negativním skutečnostem, kterými jsou dopravní nehody.

Nelze vysvětlovat význam stop, které jsou zjištěny na místě dopravní nehody, aniž by se před tím vyjasnily základní pojmy – co vlastně je dopravní nehoda, její znaky a příčiny, druhy kriminalistických stop a způsoby jejich dokumentace. Místo dopravní nehody má svá specifika a přináší s sebou různé druhy stop, vyšetřovací situace i vyšetřovací verze. Vzhledem k rozsahu problematiky vyšetřování dopravních nehod se autor této práce zaměřil na nejpodstatnější informace, které ze své dlouholeté praxe u dopravní policie považuje za stěžejní.

Práce se proto zabývá rozdělením a významem kriminalistických stop, které vznikly v souvislosti s dopravní nehodou, s důrazem na jejich zjišťování a fixaci. Patříčná pozornost je věnována ohledání místa dopravní nehody, ohledání dopravních prostředků, včetně mnohdy opomíjeného ohledání interiéru vozidla. Nedílnou součástí vyšetřovacích úkonů prováděných na místě dopravní nehody je dokumentace stop. Pokud při této činnosti dojde k pochybení, většinou již nelze chybu napravit. Z tohoto důvodu je v práci jednotlivým druhům dokumentace věnována patřičná pozornost. Nikdo není neomylný, proto jsou v práci uvedeny i nedostatky, které při ohledání a dokumentaci vznikají. V práci je rovněž zpracován návrh metodiky, která je koncipována tak, aby poskytla ucelený přehled o postupu výjezdové služby DO (DI) na místě dopravní nehody, při které došlo ke zranění osob. Práce je doplněna případovou studií s názorným příkladem dopravní nehody z praxe.

Pro objektivní objasnění vzniku a průběhu dopravní nehody je nezbytné, aby policisté, kteří vyšetřují dopravní nehodu, měli náležitě teoretické znalosti a praktické zkušenosti v šetření dopravních nehod. Z tohoto hlediska je důležité, aby měli policisté možnost se pravidelně vzdělávat a seznamovat se s novými postupy a technickým vybavením. Pokud jsou splněny tyto podmínky, policisté na místě dopravní nehody jsou schopni provést důkladné ohledání a kvalitní dokumentaci, která je důležitá pro následné dokazování v přestupkovém nebo trestním řízení. Musíme mít na paměti,

že na důsledném ohledání místa dopravní nehody, kvalitě a počtu zajištěných a zadokumentovaných stop závisí potrestání viníka.

Cílem práce bylo zpracování návrhu metodiky pro příslušníky dopravní policie, kteří se zabývají šetřením a dokumentací dopravních nehod, se záměrem co nejvíce eliminovat případné nedostatky a pochybení v jejich policejní praxi a zdůraznit význam stop, které se nacházejí na místě činu.

S ohledem na obsah a rozsah bakalářské práce jsem přesvědčen o tom, že cíle stanoveného v zadání bakalářské práce bylo zcela dosaženo.



# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Nakladatelství Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra, 2011. 141 s. Č. j.: MV- 50082-1/VO-2011.
2. KONEČNÝ, J. *Dopravní nehody – výukový materiál pro posluchače ZOP (SDP)*. Praha: Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, 2020. 42 s.
3. KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Policejní akademie ČR, 1995. 231 s. ISBN neuvedeno.
4. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část*, Praha: Police History, 2006. 351 s. ISBN 80-86477-32.
5. KUČEROVÁ, Helena. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1. vydání. Praha: Linde, 2002. 384 s. ISBN 80 7201-321-1.
6. MACHUTOVÁ, M., BRONCOVÁ, D. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA, s.r.o., 2009. 159 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
7. PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
8. PORADA, V. a kol. *Kriminalistika*. Brno: CERM, 2001. 746 s. ISBN 80-7204-194-0.
9. PORADA, V., RAK, R. et al. *Případové studie primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. 336 s. ISBN 978-80-87236-27 7.
10. RAK, R. *Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu*. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, o.p.s., 2015. s. ISBN 978-80-87236-26-0.
11. STRAUS, J. *Kriminalistická metodika*. 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 315 s. ISBN 978-80-7380-124-3.
12. STRAUS, J. a kol. *Úvod do kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. 175 s. ISBN 80-86473-82-1.
13. ŠACHL, J. et al. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha: ČVUT, 2010. 142 s. ISBN 978-80-01-04638-8.
14. VICHLENDÁ, M. a kol. *Kriminalistika*. 1. vyd. Holešov: Ministerstvo vnitra, 2003. 147 s. ISBN neuvedeno.

## Legislativní dokumenty

1. ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961, zákon o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1961, částka 65, s. 465-512. Dostupné také z WWW: < <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=140&r=1961>>.
2. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=3&T=477>>.
3. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 18. července 2008, o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?o=5&T=439>>. ISSN 1211-1244.
4. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, trestní zákoník. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 354-464. Dostupné také z WWW: <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?r=2009&cz=40>>.
5. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta o kriminalisticko-technické činnosti č. 100*, 2018. 21 s. Č. j.: KUP-9731-20/ČJ-2017-2305KM.
6. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu č. 300*, 2020. 44 s. Č. j.: PPR-26693/ČJ-2020-990440.
7. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE. *Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č.1*, 2020. 44 s. Č. j.: PPR-38756/ČJ-2020-990440.

## Elektronické zdroje

1. IUDICTUM. *4 Tz 106/2009*. [online]. 2010. [cit. 2021-02-18]. Dostupné z WWW: <<https://iudictum.cz/198124/4-tz-106-2009>>.
2. POLCAR, M. *Prvky aktivní bezpečnosti motorových vozidel a kriminalistické stopy* [online]. Policejní akademie České republiky v Praze [cit. 2021-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/prvky-aktivni-bezpecnosti-motorovych-vozidel-a-kriminalisticke-stopy.aspx>>.

3. POLICIE ČR. *Kriminalistická dokumentace* [online]. [cit. 2021-02-02]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/kriminalisticka-dokumentace-463799.aspx?q=Y2hudW09NQ%3D%3D>>.
4. STÁŇA, I., RYBKA, J., NOVÁK, M., BUCSUHÁZY, K. Využití pokročilých metod dokumentace místa dopravní nehody policií ČR. *Soudní inženýrství* [online]. Akademické nakladatelství CERM, 2019, 30(2), 3–7. [cit. 2021-02-09]. ISSN 1211-443X. Dostupné z WWW: <<http://hdl.handle.net/11012/180484>>.

## SEZNAM ZKRATEK

<b>DI</b>	Dopravní inspektorát
<b>DN</b>	Dopravní nehoda
<b>DO</b>	Dálniční oddělení
<b>DS</b>	Dozorčí služba
<b>ETŘ</b>	Evidence trestního řízení
<b>HZS</b>	Hasičský záchranný sbor
<b>IOS</b>	Integrované operační středisko
<b>IS LOTUS NOTES</b>	Informační systém Lotus Notes
<b>IZS</b>	Integrovaný záchranný systém
<b>Obr.</b>	Obrázek
<b>ORV</b>	Osvědčení o registraci vozidla
<b>PBM</b>	Pomocný bod měření
<b>PČR</b>	Policie České republiky
<b>PPP</b>	Pokyn policejního prezidenta
<b>RLP</b>	Rychlá lékařská pomoc
<b>RZ</b>	Registrační značka
<b>VBM</b>	Výchozí bod měření
<b>VIN</b>	Identifikační číslo vozidla
<b>VMO</b>	Výchozí místo ohledání

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Totální měřicí stanice .....	39
Obr. 2: Stopa jízdy osobního vozidla na sněhu .....	43
Obr. 3: Stopa jízdy nákladního vozidla na měkkém povrchu .....	43
Obr. 4: Brzdná stopa na travnatém povrchu .....	44
Obr. 5: Blokovací stopy nákladního vozidla .....	44
Obr. 6: Blokovací stopy osobního vozidla .....	44
Obr. 7: Smykové stopy na vozovce .....	45
Obr. 8: Smykové stopy na středovém pásu .....	45
Obr. 9: Stopy dření od nákladního vozidla .....	45
Obr. 10: Rýhy od podvozku osobního vozidla .....	45
Obr. 11: Stopy brzdění vozidla vybaveného ABS .....	46
Obr. 12: Pohled na krevní stopu na vozovce .....	47
Obr. 13: Pohled na stopy chladící kapaliny .....	47
Obr. 14: Pohled na stopy paliva .....	47
Obr. 15: Pohled na vozidlo po střetu se zvěří .....	48
Obr. 16: Poškození vozidla při dopravní nehodě .....	48
Obr. 17: Poškození interiéru vozidla .....	49
Obr. 18: Biologická stopa na přístrojovém štítu .....	49
Obr. 19: Pohled na poškozený lesní porost .....	49
Obr. 20: Stopy pryže a plastu na mobilních betonových svodidlech .....	49
Obr. 21: Stopy na těle .....	50
Obr. 22: Roztržený oděv .....	50
Obr. 23: Pohled proti směru jízdy .....	58
Obr. 24: Pohled po směru jízdy .....	58
Obr. 25: Pohled na místo střetu .....	60
Obr. 26: Pohled na OA Kia Rio .....	60

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I	Protokol o nehodě v silničním provozu .....	71
Příloha II	Fotodokumentace dopravní nehody .....	76
Příloha III	Náčrtek místa dopravní nehody .....	81
Příloha IV	Úřední záznam o podání vysvětlení – JÁNOSZ .....	82
Příloha V	Úřední záznam o podání vysvětlení – COUFAL .....	84
Příloha VI	Plánek místa dopravní nehody .....	86
Příloha VII	Úřední záznam o podání vysvětlení – PROCHÁZKOVÁ .....	87
Příloha VIII	Souhlas s vydáním lékařské zprávy – PROCHÁZKOVÁ .....	89
Příloha IX	Lékařská zpráva o zranění – PROCHÁZKOVÁ .....	91
Příloha X	Obsah spisu .....	93
Příloha XI	Oznámení přestupku .....	94

# PŘÍLOHY

## Příloha I

### Protokol o nehodě v silničním provozu

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE  
VYSOČINA

dálniční oddělení Velký Beranov

588 21 VELKÝ BERANOV

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041

evid. číslo: KRPJ-194-6/DNVB-2020

Velký Beranov 11. srpna 2020

### Protokol o nehodě v silničním provozu

K dopravní nehodě došlo v době od-do	11.08.2020 úterý 12:21
Místo	dálnice č. D1 v km 87,919 - v katastru obce Jiřice, D1, 87,9 km ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolce (souřadnice GPS -686065,128/-1110287,687)
Účastníci dopravní nehody	<p>1) MOR031 (H) nákladní automobil s návěsem - SCANIA R 420 výše škody na vozidle: 90 tis. Kč</p> <p>1'1) DDV030 (H) návěs - KOGEL SNCO24P90</p> <p>řidič : József JÁNOSZ narozen 24. září 1971, stát: Maďarsko, státní příslušnost Maďarsko, adresa pobytu: BECSEI č. 62, PSČ 2300 RÁCKEVE, stát: Maďarsko, e-mail: janosz71@gmail.com telefonní číslo : +31304862387 (mobil) řidičský průkaz sk. B, B1, BE, C, C1, C1E, CE, D, D1, DE, T čísla CK876160, stát: Maďarsko József JÁNOSZ je podezřelý z porušení ustanovení § 19 odst. 1 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. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>3) 1BS 2685 (CZ) osobní automobil - KIA RIO výše škody na vozidle: 150 tis. Kč</p> <p>řidič-vlastník: Barbora PROCHÁZKOVÁ - zraněn lehce narozena 18. ledna 1987, místo nar.: Brno, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: PSČ 672 01 JAMOLICE č. 142, stát: ČR, e-mail: prochazkovabarbora@seznam.cz telefonní číslo: +420771880737 (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo 205211310, stát: ČR Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020 číslo průkazu 80203000094735670768 řidičský průkaz sk. AM, B, B1 čísla ER721701, stát: ČR.</p>

Vlastní zdroj.

Účastníci dopravní nehody	<p>spolujedoucí: Dagmar KNĚŽINKOVÁ - zraněn lehce  narozena 04. září 1988, místo nar. Praha, stát: ČR, státní příslušnost ČR,  adresa pobytu: VELKÉ HOSTĚRÁDKY č. 21, stát: ČR  osobní doklady: občanský průkaz číslo 208393330, stát: ČR  Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020 číslo průkazu  8020777741588981321.</p> <p>4) 1J4 5422 (CZ) nákladní automobil - IVECO TRAKKER 260  výše škody na vozidle: 2 tis. Kč</p> <p>řidič: Jan COUFAL  narozen 21. července 1969, místo nar.: Jihlava, stát: ČR, státní příslušnost ČR,  adresa pobytu: JASMÍNOVÁ č. 1221, MORAVSKÉ BUDĚJOVICE, stát: ČR, e-mail:  jancoufal69@seznam.cz  telefonní číslo +420602574744 (mobil)  řidičský průkaz sk. A1, AM, B, B1, C, C1, T čísla EN641103, stát: ČR.</p>
---------------------------	--

Vylíčení události	<p>Dne 11.08.2020 v 12:21 hod. na dálnici D1 v km 87,9 ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jílice, OSRP Humpolec došlo k dopravní nehodě a to tak, že řidič János (H) jedoucí v rekonstruovaném úseku dálnice D1 s nákladní soupravou složenou z tahače tov. zn. Scania, RZ: MOR031 a návěsu tov. zn. Kögel, RZ: DDV030, obě MPZ: H, kdy neponechal dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Kia Rio, RZ: 1BS 2685, MPZ: CZ, řidičky Procházkové, jedoucí před ním a které zpomalovalo kvůli pomalu jedoucímu vozidlu před ní. V důsledku tohoto jednání došlo ke střetu levé přední části tahače Scania a pravé zadní části vozidla Kia, vlivem nárazu bylo vozidlo Kia posunuto vpřed a došlo ke střetu pravou přední částí do levé zadní části vozidla tov. zn. Iveco, RZ: 1J4 5422, MPZ: CZ, řidiče Coufala. Po tomto střetu zůstala vozidla stát v místě DN až do příjezdu hlídky PČR. Nákladní souprava (H) po DN pojíždí, kdy zůstala stát v konečném postavení po směru jízdy a to částečně v pravém jízdním pruhu a částečně na travnaté stráni. Vozidlo Kia po DN nepojíždí, kdy zůstalo stát v konečném postavení v prostoru stavby. Vozidlo Iveco (CZ) po DN pojíždí, kdy zůstalo stát v pravém jízdním pruhu při pravém okraji vozovky.</p> <p>Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění řidičky vozidla Kia Barbory Procházkové a její spolujedoucí cestující na předním sedadle Dagmar Kněžinkové, ke zranění jiných osob nedošlo. Dechové zkoušky na alkohol byly provedeny přístrojem DRÄGER s negativním výsledkem. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Dálniční známka pro rok 2020 na vozidle Kia vylepena a platná, zařízení pro výběr mýtného u nákladní soupravy v činnosti, bez porušení soc. předpisů. Bezpečnostní pásy dle vyjádření účastníků užity.</p> <p>Na místě HZS Humpolec, který na místě provedl úklid vozovky a zajištění vozidel proti požáru, k vyproštění osob nedošlo. Na místě vozidlo RLP Pelhřimov, na místě DN zajištěno ošetření zraněných účastníků DN, následný převoz zraněných osob do nemocnice v Pelhřimově k dalšímu vyšetření.</p> <p>József JÁNOSZ je podezřelý z porušení ustanovení § 19 odst. 1 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. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.</p>
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Věc je v šetření

Vlastní zdroj.



Technické údaje vozidel	<p>1) nákladní automobil s návěsem SCANIA R 420 ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2013))          registrační značka: MOR031 (H)          vlastník: MOBILTRANS TEHERFUVAROZÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ ZRT, MOBIL č. 1, PSČ 2240, KISKUNLACHÁZA, stát: Maďarsko          VIN: XLER4X20005222998          popis poškození vozidla: chladicí systém motoru, přední maska, mřížka chladiče, přední nárazník, přední držák RZ, přední RZ, levá přední mlhovka, levá přední směrovka, levé přední světlo, odřený lak levých předních dveří, levé přední dveře promáčklé,          odhadnutá škoda na vozidle: 90 tis. Kč</p>
	<p>2) návěs KOGEL SNCO24P90 ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2009))          registrační značka: DDV030 (H)          vlastník: viz vozidlo 1)          VIN: WK0S0002411192725          škoda na vozidle nebyla zjištěna</p>
	<p>3) osobní automobil KIA RIO ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2018))          registrační značka: 1BS 2685 (CZ)          vlastník: Barbora PROCHÁZKOVÁ, PSČ 672 01, JAMOLICE č. 142, stát: ČR          VIN: KNADM511AG6809814          STK: platná          mezinárodní pojistná karta:          CZ/0034/3228131981, vydal Česká podnikatelská pojišťovna a.s. Praha 4 - Budějovická 5, platí od 17. 03. 2020 do 16. 03. 2021, ozn. států EU neškrtnuto          popis poškození vozidla: přední nárazník, pravá přední směrovka, pravé přední světlo, deformovaný pravý přední blatník, poškozený pravý přední blatník, pravé přední dveře promáčklé, pravé zadní dveře promáčklé, odřený lak na pravém zadním blatníku, pravý zadní podběh, promáčklý pravý zadní blatník, poškozen lak pátých zadních dveří, promáčklé zadní patě dveře, deformace zadní patých dveří, sklo zadních patých dveří, zadní stěrač pátých dveří, zámek zadních patých dveří, přídavné brzdové svědlo zadních patých dveří, pravá zadní směrovka, pravé zadní světlo, zadní nárazník, zadní spojler, zadní držák RZ, osvětlení zadní RZ,          odhadnutá škoda na vozidle: 150 tis. Kč</p>
	<p>4) nákladní automobil IVECO TRAKKER 260 ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2007))          registrační značka: 1J4 5422 (CZ)          vlastník: STAVBY PRAHA s. r. o., IČO: 08812348, Branická č. 272/53, PSČ 147 00, PRAHA, stát: ČR          VIN: WJMF2NPS40C172233          STK: platná          mezinárodní pojistná karta:          CZ/0001/4386241963, vydal Česká pojišťovna a.s. Praha 1- Spálená 16, platí od 05. 04. 2020 do 19. 03. 2021, ozn. států EU neškrtnuto          popis poškození vozidla: Odřený lak na zábraně proti pojetí,          odhadnutá škoda na vozidle: 2 tis. Kč</p>

Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	11.08.2020 úterý 12:29 Procházková
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	11.08.2020, 12:43 - 13:55 prap. Jiří KRÁL; prap. Lukáš MATĚJÍČEK

Vlastní zdroj.

Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	11.08.2020, 12:43 - 13:55  prap. Jiří KRÁL; prap. Lukáš MATĚJÍČEK
Ohledání místa dopravní nehody	<p>I. Dopravní situace:</p> <p>a) K dopravní nehodě došlo v dopravním omezení modernizovaného úseku dálnice D1, km 87,9 ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolec. Komunikace zde má čtyři jízdní pruhy a to dva ve směru jízdy na Prahu a dva ve směru jízdy na Brno. Směr jízdy na Prahu a na Brno je od sebe oddělen mobilním ocelobetonovým svodidlem o výšce 0,5 m. Povrch komunikace je živice, v dobrém stavu, bez závad, bez výtluků a výmolů. Povrch jízdních pruhů je suchý, provoz je na stupni 2. Ve směru jízdy na Prahu je vozovka tvořena ze dvou jízdních pruhů. Levý jízdní pruh má šířku 2,4 metrů. Podél levé strany tohoto jízdního pruhu se nachází mobilní ocelobetonová svodidla o výšce 0,5 m, kdy v místě střetu vozidel se zde nachází prostor pro výjezd vozidel z prostoru stavby o délce 53 m, který je následně ukončen prostorem stavby o šířce 5,1m. Podél pravé strany levého jízdního pruhu se nachází pravý jízdní pruh o šířce 3,8 metrů. Tyto jízdní pruhy jsou od sebe odděleny dočasným žlutým vodorovným dopravním značením V2a. Podél pravé strany pravého jízdního pruhu se nachází odtokový žlab o šíři 80 cm, který je ukončen betonovým obrubníkem. Vpravo od vozovky se nachází travnatá louka. Doprava není nijak řízená.</p> <p>V době ohledání místa dopravní nehody je denní doba, teplota 23°C, zataženo, vozovka suchá.</p> <p>Řidiči Jánosz, Coufal a řidička Procházková nevykazují žádné známky fyzické ani psychické únavy, která by měly vliv na vznik nebo průběh dopravní nehody. Odborné měření ke zjištění alkoholu v dechu u řidiče provedeno přístrojem Dräger - výsledek negativní. Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění řidičky Barbory Procházkové a její spolucestující Dagmar Kněžínkové, které byly převezeny k podrobnějšímu vyšetření do nemocnice v Pelhřimově.</p>
	<p>II. Popis stop:</p> <p>Jako výchozí bod měření (dále jen <b>VBM</b>) byl vzat km 86,9 ve směru jízdy na Prahu. Od tohoto <b>VBM</b> jsou délkové míry naměřené ve směru jízdy na Brno i na Prahu, hodnoty jsou tedy od <b>VBM</b> přičítány. Délkové míry byly naměřeny k místu, kde se nacházela vozidla v konečném postavení po dopravní nehodě.</p> <p>Konečné postavení nákladního automobilu řidiče Coufala, tov. zn. Iveco Trakker, RZ: 1J4 5422, MPZ: CZ (ozn. pod <b>č.1</b>) po dopravní nehodě se nachází částečně v pravém jízdním pruhu a částečně v odtokovém žlabu v km 86,9 ve směru jízdy na Prahu. Vozidlo stojí na všech kolech ve směru své původní jízdy. Levý zadní roh vozidla se nachází 35,8 m kolmo od VBM po směru jízdy a 4,7 m kolmo od středových mobilních svodidel. Pravý zadní roh se nachází 7,2 m kolmo od středových mobilních svodidel. Přední levý roh vozidla se nachází 44,7 m kolmo od VBM po směru jízdy</p> <p>Konečné postavení osobního automobilu řidičky Procházkové, tov. zn. Kia Rio, RZ: 1BS 2685, MPZ: CZ (ozn. pod <b>č.2</b>) po dopravní nehodě se nachází v prostoru stavby a to za středovými mobilními svodidly v km 86,9 ve směru jízdy na Prahu. Vozidlo stojí na všech čtyřech kolech po směru své původní jízdy. Pravý zadní roh vozidla se nachází 7 m kolmo od VBM po směru jízdy a 0,97 m kolmo od středových mobilních svodidel. Levý zadní roh se nachází 6,9 m kolmo od VBM po směru jízdy. Přední levý roh vozidla se nachází 10,9 m kolmo od VBM po směru jízdy a 3,2 m kolmo od středových mobilních svodidel.</p> <p>Konečné postavení nákladní soupravy řidiče Jánosze složené z tahače tov. zn. Scania, RZ: MOR031 a návěsu Kögel, RZ: DDV030, MPZ: H (ozn. pod <b>č. 3</b>), po dopravní nehodě se nachází částečně v pravém jízdním pruhu a částečně na travnaté stráni v km 86,9 ve směru jízdy na Prahu. Nákladní souprava stojí na všech kolech ve směru své původní jízdy. Levý zadní roh návěsu se nachází 23,7 m kolmo od VBM proti směru jízdy a 4,4 m kolmo od středových mobilních svodidel. Levý přední roh kabiny se nachází 6,8 m kolmo od od VBM proti směru jízdy a 7 m kolmo od středových mobilních svodidel. Přední pravý roh kabiny se nachází 7,3 m kolmo od VBM proti směru jízdy.</p>

Vlastní zdroj.

Pravá brzdná stopa označená pod č.5 od nákladní soupravy složené z tahače tov. z. Scania, RZ: MOR031 a návěsu tov. z. Kögel, RZ: DDV030 končí ve vzdálenosti 18,4 m a začíná ve vzdálenosti 55,3 m kolmo od VBM proti směru jízdy, kdy začátek se nachází 3,2 m a konec 8,7 m kolmo od středového mobilního svodidla. Levá brzdná stopa označená pod č.5 od nákladní soupravy složené z tahače tov. z. Scania, RZ: MOR031 a návěsu tov. z. Kögel, RZ:DDV030 končí ve vzdálenosti 18,6 m a začíná ve vzdálenosti 55,7 m kolmo od VBM proti směru jízdy, kdy začátek brzdné stopy se dále nachází 2,3 m a konec 5,5 m kolmo od středového mobilního svodidla. Dále se v místě střetu vozidel Kia a nákladní soupravy, které určili účastníci DN se nachází střepey skla označeno pod č. 4 ze zadního okna Kia Rio a to ve vzdálenosti 14,7 m do 17,4 m kolmo od VBM měřeno proti směru jízdy a 4,1 m kolmo od středového mobilního svodidla.

#### II. Popis stop pokračování:

Ohledáním nákladního automobilu Iveco Trakker, RZ: 1J4 5422 bylo zjištěno, že NA Iveco je opotřebováno běžným provozem. Při DN došlo k odření laku na zábrance proti podjetí.

Ohledáním OA Kia Rio, RZ: 1BS 2685 bylo zjištěno, že vozidlo je opotřebováno běžným provozem. Při DN došlo k tomuto poškození: deformace předního nárazníku, poškozená pravá přední směrovka, poškozené pravé přední světlo, deformovaný pravý přední blatník, pravé přední dveře - promáčklé, pravé zadní dveře - promáčklé, odřený lak na pravém zadním blatníku, pravý zadní podběh, promáčklý pravý zadní blatník, poškozen lak pátých zadních dveří, promáčklé zadní patě dveře, sklo zadních pátých dveří, zadní stěrač pátých dveří, zámek zadních pátých dveří, přidavné brzdové světlo zadních pátých dveří, pravá zadní směrovka, pravé zadní světlo, zadní nárazník, zadní spojler, zadní držák RZ, osvětlení zadní RZ, zadní RZ.

Ohledáním nákladní soupravy složené z tahače tov. zn. Scania, RZ: MOR031 a návěsu tov. zn. Kögel, RZ: DDV030, obě MPZ: H, bylo zjištěno, že nákladní souprava je opotřebována běžným provozem. Při DN došlo k poškození tahače a to poškození chladičového systému motoru, přední maska, mížka chladiče, přední nárazník, přední držák RZ, přední RZ, levá přední mlhovka, levá přední směrovka, levé přední světlo, odřený lak levých předních dveří, promáčklé levé přední dveře. K poškození návěsu nedošlo.

#### III. Učiněná opatření:

Provedené úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN-negativní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidel, na místě odtahová služba, na místě vozidlo HZS, na místě vozidlo RLP, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, šetření, vytěžení,

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

prap. Jiří KRÁL  
inspektor

Vlastní zdroj.

**Fotodokumentace dopravní nehody**

evidováno v ETŘ č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041  
 evid. číslo: KRPJ-194/DNVB-2020

**FOTODOKUMENTACE**

K dopravní nehodě ze dne 11. srpna 2020

Místo dopravní nehody: dálnice č. D1 v km 87,919 - v katastru obce Jiřice, D1, 87,9 km ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolce (souřadnice GPS -686065,128/-1110287,687)

Vedoucí pracovník:

npor. Jiří Šoukal DiS.  
 vedoucí dálničního oddělení

Vypracoval:

prap. Jiří KRÁL  
 Policejní inspektor

Vlastní zdroj.

## Indexprint 1



Foto\_01



Foto\_02



Foto\_03



Foto\_04



Foto\_05



Foto\_06



Foto\_07



Foto\_08

Zdroj: archiv Policie ČR.

## Indexprint 2



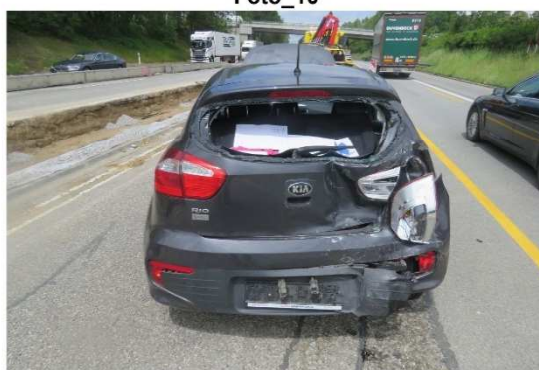
Foto\_09



Foto\_10



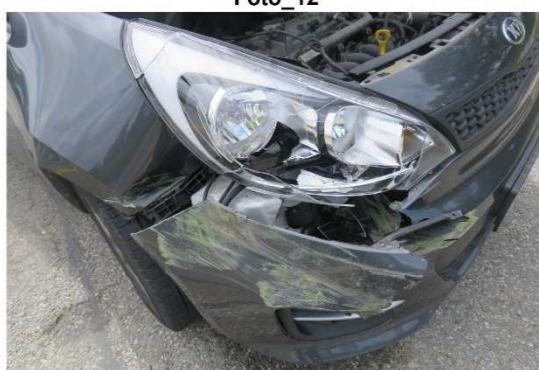
Foto\_11



Foto\_12



Foto\_13



Foto\_14



Foto\_15



Foto\_16

Zdroj: archiv Policie ČR.

### Indexprint 3



Foto\_17



Foto\_18



Foto\_19



Foto\_20



Foto\_21



Foto\_22



Foto\_23



Foto\_24

## POPIS FOTODOKUMENTACE – INDEXPRINTU

- Foto 1 – Pohled na místo DN proti směru jízdy vozidel
- Foto 2 – Pohled na konečné postavení OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 3 – Pohled na konečné postavení Scania, RZ:MOR031 a návěsu Kögel, RZ:DDV030
- Foto 4 – Pohled na místo DN po směru jízdy vozidel
- Foto 5 – Pohled na konečné postavení NA Iveco Trakker, RZ:1J45422
- Foto 6 – Pohled na levou boční část NA Iveco Trakker, RZ:1J45422
- Foto 7 – Pohled na zadní část NA Iveco Trakker, RZ:1J45422
- Foto 8 – Pohled na levou zadní část NA Iveco Trakker, RZ:1J45422
- Foto 9 – Pohled z travnaté stráně na pravou část NA Iveco Trakker, RZ:1J45422
- Foto 10 – Pohled na poškození přední části OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 11 – Pohled na levou zadní část OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 12 – Pohled na poškozenou zadní část OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 13 – Pohled na pravou boční část OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 14 – Detailní pohled na poškozenou pravou přední část OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 15 – Polodetailní pohled na poškozenou pravou zadní část OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 16 – Pohled do interiéru OA Kia Rio, RZ:1BS 2685
- Foto 17 – Pohled na přední část NA Scania, RZ:MOR031
- Foto 18 – Pohled na levou část nákladní soupravy Scania, RZ:MOR031+Kögel, RZ:DDV030
- Foto 19 – Pohled na zadní část návěsu Kögel, RZ:DDV030
- Foto 20 – Pohled na pravou část nákladní soupravy Scania, RZ:MOR031+Kögel, RZ:DDV030
- Foto 21 – Detailní pohled na poškození levé přední části NA Scania, RZ: MOR031
- Foto 22 – Polodetailní pohled na místo střetu OA Kia s nákladní soupravou
- Foto 23 – Pohled na blokovací stopy od návěsu Kögel, RZ: DDV030
- Foto 24 – Pohled na průběh blokovacích stop od návěsu Kögel, RZ: DDV030

Vlastní zdroj.





## Úřední záznam o podání vysvětlení - JÁNOSZ



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

dálniční oddělení Velký Beranov

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PR-2020-160041  
evid. číslo: KRPJ-194/DNVB-2020**ÚŘEDNÍ ZÁZNAM O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ**

Dne 11. srpna 2020 v 14:00 hodin se dostavil k podání vysvětlení na místě dopravní nehody

József JÁNOSZ, nar. 24. září 1971, Maďarsko, st. přísl. Maďarsko

trvalý pobyt: BECSEI č. 62, PSČ 2300 RÁCKEVE, stát: Maďarsko, e-mail:  
janosz71@gmail.comŘP ev.č.: řidičský průkaz sk. B, B1, BE, C, C1, C1E, CE, D, D1, DE, T čísla CK 876060,  
stát: Maďarsko

Jmenovaný byl podle ustanovení § 61 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, vyzván, aby podal potřebné vysvětlení týkající se dopravní nehody, ke které došlo dne 11.08.2020 v 12:21 - dálnice č. D1 v km 87,919 - v katastru obce Jiřice, D1, 87,9 km ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolce (souřadnice GPS -686065,128/-1110287,687).

**Poučení:**

*Před podáním vysvětlení byla osoba poučena že podle §61 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky,*

*(1) Policie může požadovat potřebné vysvětlení od osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro*

*a) odhalení trestného činu nebo přestupku a jeho pachatele,*

*b) vypátrání hledané nebo pohřešované osoby anebo věci, nebo*

*c) přípravu a výkon opatření k zajištění bezpečnosti osoby chráněné podle tohoto zákona nebo jiného právního předpisu a v případě potřeby ji vyzvat, aby se ve stanovenou dobu, popřípadě bez zbytečného odkladu, je-li to nezbytné, dostavila na určené místo k sepsání úředního záznamu o podání vysvětlení.*

*(2) Dostaví-li se osoba na základě výzvy, je policista povinen s touto osobou sepsat bez zbytečného odkladu úřední záznam o podání vysvětlení.*

*(3) Podání vysvětlení nesmí být od osoby požadováno, pokud by tím porušila zákonem stanovenou nebo státem uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byla této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěna. Osoba může vysvětlení odepřít pouze, pokud by jí sobě nebo osobě blízké způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za správní delikt.*

*(4) Kdo se dostaví na výzvu podle odstavce 1, má nárok na náhradu nutných výdajů a na náhradu ušlého výdělku. Náhradu poskytuje policie. Nárok na náhradu nemá ten, kdo se dostavil jen ve vlastním zájmu nebo pro své protiprávní jednání. Nárok na náhradu zaniká, jestliže jej osoba neuplatní do 7 dnů ode dne, kdy se na výzvu podle odstavce 1 dostavila; o tom musí být osoba poučena.*

*(5) Nevyhoví-li osoba bez dostatečné omluvy nebo bez závažných důvodů výzvě, může být předvedena. Úřední záznam o podání vysvětlení je policista povinen sepsat bez zbytečného odkladu po jejím předvedení; po sepsání tohoto záznamu policista osobu propustí.*

*(6) O předvedení sepíše policista úřední záznam.*

Poučení vzal na vědomí:

József JÁNOSZ

Vlastní zdroj.

Obsah podání vysvětlení:

Poučení jsem porozuměl, český jazyk ovládám slovem i písmem, tlumočení do svého rodného jazyka nepožaduji.

Dne 11.08.2020 ve 03:05 hodin jsem vyjel z města Kiskunlacháza (H) jako řidič nákladní soupravy složené z tahače tov. z. Scania, RZ: MCR094 a návěsu tov. z. Kögel, RZ:XXF272 obě MPZ: (H). Soupravu jsem si před jízdou řádně zkontroloval, bezpečnostní pás jsem měl za jízdy zapnutý, alkohol ani jinou návykovou látku jsem před jízdou ani během jízdy neužil, byl jsem odpočínutý. Během své cesty jsem zastavil pouze u města Dunajská Streda(SK) a to v čase 5:30 hodin téhož dne, kde jsem vykonal krátkou bezpečnostní přestávku a poté jsem pokračoval dále v jízdě již bez zastavení. Na dálnici D1 jsem najížděl u Brna, kdy po dálnici jsem jel v pravém jízdním pruhu zákonem stanovenou rychlostí 80 km/h a levý jízdni pruh jsem užíval jen k předjetí pomaleji jedoucích vozidel. Před dopravní nehodou jsem jel v pravém jízdním pruhu rekonstruovaného úseku dálnice D1 v km 86,9 v koloně jedoucích vozidel, rychlostí asi 80 km/h. Během této jízdy osobní vozidlo jedoucí přede mnou zpomalilo z důvodu najíždějícího nákladního vozidla na dálnici z prostoru stavby. Na vzniklou situaci jsem reagoval tak, že jsem vybočil vpravo a začal s nákladní soupravou prudce brzdit, kdy i přes veškerou snahu se mi nepodařilo střetu s osobním vozidlem zabránit. S nákladní soupravou jsem narazil přední částí tahače do pravé zadní části osobního vozidla, které bylo následně odraženo na nákladní vozidlo jedoucí před ním. Na místě DN jsem setrval do příjezdu hlídky PČR, zraněný jsem nebyl. Se zaviněním DN nesouhlasím, protože v případě, kdy před mojí nákladní soupravou někdo neočekávaně zastaví, tak se to nedá dobrzdit. Viníkem dopravní nehody je dle mého nákladní vozidlo, které najíždělo na dálnici z prostoru stavby. V jaké vzdálenosti jsem jel za osobním vozidlem nevím, ale dle mého názoru jsem bezpečnou rychlost a vzdálenost za před sebou jedoucím vozidlem dodržel. To je vše, co chci k dané věci uvést.

Protokol jsem četl, jeho obsah souhlasí s tím, co jsem vypověděl, nežádám oprav ani doplnění. Skončeno dne 11. srpna 2020 v 14:30 hodin.

Oznamovatel prohlašuje, že vyrozumění o provedených opatřeních žádá - ~~nežádá~~.

prap. Jirí KRÁL  
inspektor

József JÁNOSZ  
Vypověděl

Vlastní zdroj.

## Úřední záznam o podání vysvětlení – COUFAL



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

dálniční oddělení Velký Beranov

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041  
 evid. číslo: KRPJ-194/DNVB-2020

**ÚŘEDNÍ ZÁZNAM O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ**

Dne 11. srpna 2020 v 15:10 hodin se dostavila k podání vysvětlení na místě dopravní nehody podle § 61 odst. 1 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Jan COUFAL, nar. 21. července 1969, Jihlava ČR, st. přísl. ČR

trvalý pobyt	JASMÍNOVÁ č. 1221, MORAVSKÉ BUDĚJOVICE, stát: ČR, e-mail: jancoufal69@seznam.cz
průkaz totožnosti	občanský průkaz číslo 255500555, stát: ČR
zdrav. pojištěna	Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020 číslo průkazu 80203555594735644468
ŘP ev.č.	řidičský průkaz sk. A1, B, B1, C, C1, T, čísla EN641103, stát: ČR

Jmenovaný byla podle ustanovení § 61 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, vyzván, aby podal potřebné vysvětlení týkající se dopravní nehody, ke které došlo dne 11.08.2020 v 12:21- dálnice č. D1 v km 87,919 - v katastru obce Jiřice, D1, 87,9 km ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolce (souřadnice GPS -686065,128/-1110287,687).

Současně byl poučen podle ust. § 61 odst. 3 zák. č. 273/2008 Sb. o tom, že vysvětlení může odepřít pouze pokud by tím porušil zákonem stanovenou nebo státem uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byl této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěn nebo může vysvětlení odepřít pouze, pokud by jím sobě nebo osobě blízké způsobil nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za správní delikt.

Byl též podle ust. § 70 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich poučen o svém právu uplatnit v řízení o přestupku **nárok na náhradu majetkové škody** způsobené přestupkem a podle § 61 odst 4 citovaného zákona č. 273/2008 Sb. o možnosti uplatnění nároku na náhradu nutných výdajů a na náhradu ušlého výdělku do sedmi dnů ode dne, kdy se dostavil na výzvu k podání vysvětlení, pokud se však nedostavil ve vlastním zájmu. Náhradu poskytuje policie. Dále byl též poučen podle § 7 odst. 1 písm. c) bod 2. zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích o tom, že kdo jiného úmyslně nepravdivě obviní z přestupku, může být postižen pokutou do 20 000,-Kč a lze spolu s pokutou uložit zákaz pobytu, též byl poučena o možnostech doplnění a oprav zápisu protokolu o podání vysvětlení a též o možnosti námitek proti jeho obsahu. Podle § 74 odst. 4 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich - dozví-li se orgán policie o přestupku od občana, vyzvoumí jej na jeho žádost do třiceti dnů o provedených opatřeních.

Poučení vzal na vědomí:

.....  
Jan COUFAL

Vlastní zdroj.

Obsah podání vysvětlení:

Dne 11.8.2020 jsem vykonával pracovní činnost jako řidič s vozidlem Iveco Trakker, RZ: 1J4 5422. Vozidlo jsem si před jízdou řádně zkontroloval, bezpečnostní pásy za jízdy užil, alkohol ani jinou návykovou látku jsem před jízdou ani během jízdy neužil, byl jsem dostatečně odpočínutý. Dioptrické brýle pro řízení nemám předepsané. Před dopravní nehodou jsem vykonával stavební práce v rekonstruovaném úseku dálnice D1 spojené s vyvážením odbagrované zeminy. Po naložení zeminy jsem vyjížděl z prostoru stavby se svým vozidlem, kdy jsem se nejprve řádně přesvědčil, že se můžu bezpečně zařadit mezi projíždějící vozidla jedoucí rekonstruovaném úsekem. Vzdálenost k nejbližšímu blížícímu se vozidlu byla dle mého odhadu cca 700 m. Najel jsem nejdříve do levého jízdního pruhu, poté přešel do pravého jízdního pruhu, kdy jsem se snažil najet, co nejbliže k pravé straně vozovky, abych co nejméně omezil projíždějící vozidla svojí pomalou jízdou. Po ujetí cca 30 m v pravém jízdním pruhu jsem ucítil náraz do zadní části svého vozidla, kdy ve vnějším levém zrcadle jsem spatřil pomalu přejíždějící osobní vozidlo přes levý jízdní pruh, které následně zastavilo v prostoru stavby. Ihned jsem s vozidlem zastavil při pravé straně vozovky a šel poskytnout první pomoc osádce osobního vozidla. Dle mého názoru nemám na zavinění dopravní nehody žádný podíl, neboť vjíždět na komunikaci jsem začal s dostatečným předstihem. To je vše, co k výše uvedené věci můžu uvést.

Protokol jsem četl, jeho obsah souhlasí s tím, co jsem vypověděl, nežádám oprav ani doplnění. Skončeno dne 11. srpna 2020 v 15:41 hodin.

Oznamovatel prohlašuje, že vyznění o provedených opatřeních ~~žádá~~ - nežádá.

prap. Jiří KRÁL  
inspektor

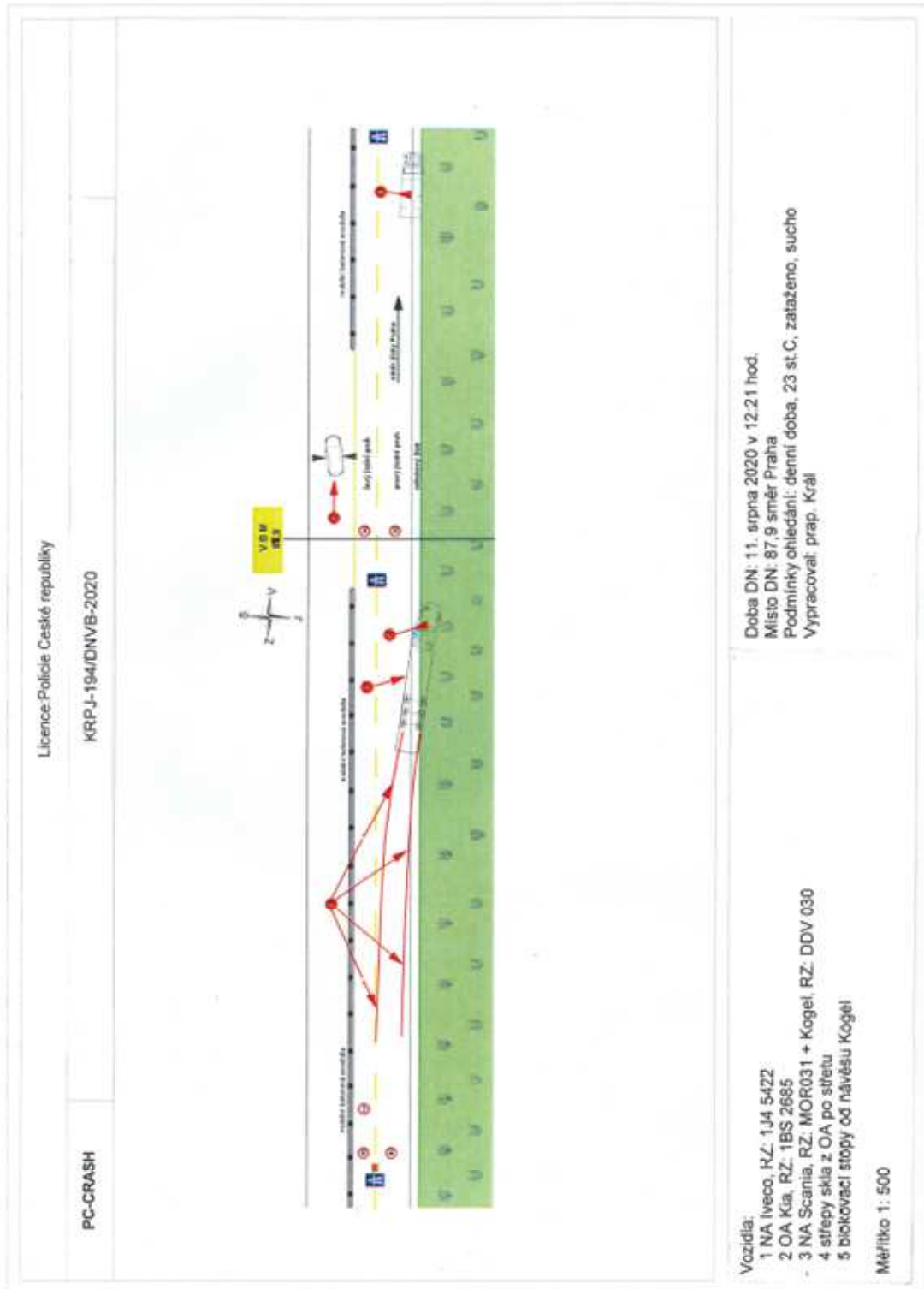
Přítomen

Jan COUFAL

Vypověděl

Vlastní zdroj.

Plánek místa dopravní nehody



PC-Crash 6.5.11r - © 1998 DSD Ltd. Austria

Vlastní zdroj.

Úřední záznam o podání vysvětlení – PROCHÁZKOVÁ



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

dálniční oddělení Velký Beranov

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041  
evid. číslo: KRPJ-194-6/DNVB-2020

**ÚŘEDNÍ ZÁZNAM O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ**

Dne 11. srpna 2020 v 14:32 hodin se dostavila k podání vysvětlení v nemocnici v Pelhřimově podle § 61 odst. 1 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Barbora PROCHÁZKOVÁ, nar. 18. ledna 1987, Brno ČR, st. přísl. ČR

trvalý pobyt PSČ 672 01 JAMOLICE č. 142, stát: ČR, e-mail:  
prochazkovabarbora@seznam.cz

průkaz totožnosti občanský průkaz číslo 205211310, stát: ČR

zdrav. pojištěna Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická  
4/2020 číslo průkazu 80203000094735670768

ŘP ev.č. řidičský průkaz sk. AM, B, B1 čísla ER721701, stát: ČR

Jmenovaná byla podle ustanovení § 61 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, vyzvána, aby podala potřebné vysvětlení týkající se dopravní nehody, ke které došlo dne 11.08.2020 v 12:21 - dálnice č. D1 v km 87,919 - v katastru obce Jiřice, D1, 87,9 km ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolce (souřadnice GPS -686065,128/-1110287,687).

Současně byla poučena podle ust. § 61 odst. 3 zák. č. 273/2008 Sb. o tom, že vysvětlení může odepřít pouze pokud by tím porušila zákonem stanovenou nebo státem uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byla této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěna nebo může vysvětlení odepřít pouze, pokud by jím sobě nebo osobě blízké způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za správný delikt.

Byla též podle ust. § 70 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich poučena o svém právu uplatnit v řízení o přestupku **nárok na náhradu majtkové škody** způsobené přestupkem a podle § 61 odst 4 citovaného zákona č. 273/2008 Sb. o možnosti uplatnění nároku na náhradu nutných výdajů a na náhradu ušlého výdělku do sedmi dnů ode dne, kdy se dostavila na výzvu k podání vysvětlení, pokud se však nedostavila ve vlastním zájmu. Náhradu poskytuje policie. Dále byla též poučena podle § 7 odst. 1 písm. c) bod 2. zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích o tom, že kdo jiného úmyslně nepravdivě obviní z přestupku, může být postižen pokutou do 20 000,-Kč a lze spolu s pokutou uložit zákaz pobytu, též byla poučena o možnostech doplnění a oprav zápisu protokolu o podání vysvětlení a též o možnosti námitek proti jeho obsahu. Podle § 74 odst. 4 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich - dozvili se orgán policie o přestupku od občana, vyzoomí jej na jeho žádost do třiceti dnů o provedených opatřeních.

Poučení vzala na vědomí:

.....  
Barbora PROCHÁZKOVÁ

Vlastní zdroj.

Obsah podání vysvětlení:

Dne 11.8.2020 v 8:00 hodin jsem vyjela jako řidička osobního vozidla tov. z. Kia Rio, SPZ: 1BS 2685 MPZ: CZ se spolucestující sedící na předním sedadle Dagmar Kněžínkovou z Velkých Hostěrádek, kdy cílem naší cesty byla Praha. Vozidlo jsem si před jízdou řádně zkontrolovala, bezpečnostní pásy během jízdy jsme užíly, alkohol ani jinou návykovou látku před jízdou nebo během jízdy jsem neužila, na jízdu jsem byla dostatečně odpočínutá. Tuto trasu znám velmi dobře, neboť ji jezdím celkem pravidelně. Na dálnici D1 jsem najela v Brně. Po cestě jsem zastavila pouze v Blučině, kde jsem na BČS natankovala pohonné hmoty a poté jsem již pokračovala bez zastavení. Většinu doby jízdy po dálnici jsem jela v pravém jízdním pruhu, levý jsem užívala pouze k předjíždění pomaleji jedoucích vozidel. Po dobu jízdy po dálnici D1 jela rychlostí dle zákona, tedy do 130 km/h (v rekonstruovaných úsecích jsem jela rychlostí stanovenou dopravním značením 80 km/h). Cesta probíhala v pořádku, bez komplikací, provoz byl celkem plynulý. Když jsem byla na cca km 87, v dálce jsem spatřila nákladní vozidlo tmavé barvy, které najíždělo na dálnici z prostoru stavby, nejdříve najelo do levého jízdního pruhu a poté přešlo do pravého jízdního pruhu. Z tohoto důvodu jsem začala se svým vozidlem plynule zpomalovat, kdy vzniklou dopravní situací jsem byla nucena zpomalit až na cca 10 až 20 km/h. Po krátké chvíli, co jsem takto plynule zpomalila ucítila jsem prudký náraz do zadní části mého vozidla, kdy nárazem se vozidlo posunulo vpřed, kde narazilo do před námi jedoucího výše zmíněného nákladního vozidla. Po střetu jsem zůstala stát se svým vozidlem v levém jízdním pruhu dálnice D1, následně jsem přešla urychleně z levého jízdního pruhu do prostoru stavby a to z důvodu bezpečnosti silničního provozu.

Pokud se mám vyjádřit k zavinění dopravní nehody, tak to spatřuji na straně řidiče nákladní soupravy, která do mě zezadu narazila, neboť já jsem s vozidlem zpomalovala plynule, nešlo o nějaké překotné nebo nenadálé brzdění. Také si myslím, že řidič vyjíždějící ze stavby, nenajel do našeho jízdního pruhu náhle, viděla jsem ho, jak najíždí do jízdního pruhu na velkou vzdálenost. Souhlas s vydáním lékařské zprávy na moji osobu pro potřeby správního řízení dávám.

Protokol jsem četla, jeho obsah souhlasí s tím, co jsem vypověděla, nežádám oprav ani doplnění. Skončeno dne 11. srpna 2020 v 15:05 hodin.

Oznamovatel prohlašuje, že vyzrozumění o provedených opatřeních žádá - ~~nežádá~~.

Prap. Jiří KRÁL  
inspektor

Přítomen

Barbora PROCHÁZKOVÁ

Vypověděla

Vlastní zdroj.



**Souhlas s vydáním lékařské zprávy - PROCHÁZKOVÁ**

Velký Beranov 13. srpna 2020

evidováno v ETŘ č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-  
160041  
evid. číslo: KRPJ-194-9/DNVB-2020

**ŽÁDOST O PODÁNÍ ODBORNÉHO VYJÁDŘENÍ**

Podle § 67 odst. 1 písm. d) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, žádám o vypracování odborné lékařské zprávy o zranění na:

jméno a příjmení	<b>Barbora PROCHÁZKOVÁ</b>
narozena	18. ledna 1987, Brno ČR, st. přísl. ČR
pobyt	PSČ 672 01 JAMOLICE č. 142, stát: ČR, e-mail: prochazkovabarbora@seznam.cz
zdrav. pojištěna	Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020 číslo průkazu 80203000094735670768

Vzhledem k tomu, že zpráva je důležitým podkladem pro posouzení závažnosti a nebezpečnosti zranění a pro odpovědné posouzení právní kvalifikace, budiž ve zprávě Vaše lékařské zjištění popsáno s uvedením českých názvů ve smyslu uvedených bodů. Zprávu zašlete ve dvojím vyhotovení do 28. srpna 2020.

**prap. Jiří KRÁL**  
*inspektor*

**npor. Jiří ŠOUKAL, DiS.**  
*vedoucí dálničního oddělení*

[www.policie.cz](http://www.policie.cz)

588 21 VELKÝ BERANOV  
Tel.: nebo +420 974 262 751  
Fax:  
Email: [krpj.do.beranov.sekret@pcr.cz](mailto:krpj.do.beranov.sekret@pcr.cz)

Vlastní zdroj.

## PROHLÁŠENÍ

o souhlasu se zproštěním povinné mlčenlivosti zdravotnických pracovníků - znalců z oboru lékařství (podle § 51 odst. 2 písm. b) zákona č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách)).

### prohlašuji

že dávám - nedávám\* souhlas s vydáním lékařské zprávy, případně souhlas s nahlédnutím znalce v oboru lékařství do mé zdravotní dokumentace pro účely správního řízení ve věci přestupku, ke kterému došlo dne 11.08.2020 při dopravní nehodě a které se týkají mého zdravotního stavu.

Toto prohlášení činím dobrovolně.

jméno a příjmení

**Barbora PROCHÁZKOVÁ**

narozena

18. ledna 1987

Velký Beranov 13. srpna 2020



Barbora PROCHÁZKOVÁ  
Podpis zraněné osoby

Vlastní zdroj.

## Lékařská zpráva o zranění - PROCHÁZKOVÁ



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

dálniční oddělení Velký Beranov

Velký Beranov 14. srpna 2020

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041  
evid. číslo: KRPJ-194-14/DNVB-2020

**LÉKAŘSKÁ ZPRÁVA O ZRANĚNÍ**

jméno a příjmení **Barbora PROCHÁZKOVÁ**  
 narozena 18. LEDNA 1987, Brno ČR, st. přísl. ČR  
 bytem trvale PSČ 672 01 JAMOLICE č. 142, stát: ČR, e-mail:  
 prochazkovabarbora@seznam.cz  
 OP občanský průkaz číslo 205211310, stát: ČR  
 zdrav. pojištěna Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická  
 4/2020 číslo průkazu 80203000094735670768  
 Ke zranění došlo dne: 11.08.2020 12:21:00 - dálnice č. D1 v km 87,919 - v katastru obce Jiřice, D1,  
 87,9 km ve směru jízdy na Prahu, k.o. Jiřice, OSRP Humpolce (souřadnice GPS -686065,128/-  
 1110287,687)

1. Jaké zranění jmenovaný utrpěl, stanovení závažnosti zranění:

PODVRTNUTÍ KRŮVÍ PATEŘE  
ZHRŮŽDĚVÍ LEVÉHO RAMENE

2. Odpovídá zranění tomu, co zraněný uvádí:  ANO  NE

~~PŘEDPOKLAD 2 TĚŽNÝ~~

3a. Jak dlouho trvala pracovní neschopnost, nebo jak dlouho bude trvat.

PŘEDPOKLAD 2 TĚŽNÝ

Zdroj: archiv Policie ČR.

3b. Předpokládaná doba léčení:

2 TÝDNY

4. Došlo-li k hospitalizaci, uveďte kde a po jakou dobu:

NE

5. Jakými obtížemi se zranění projevovalo, jak dlouho obtíže trvaly, jakým způsobem omezily obvyklý způsob života zraněného a na jakou dobu:

BOLESTI KRČNÍ PATEŘE 2 TÝDNY  
BOLESTI LEVÉHO RAMENE

6. Může zranění zanechat trvalé následky, pokud ANO, tedy jaké a jak by mohly být odstraněny:

NEPŘEDPOKLÁDÁM

PELHŮV KOVĚ dne 18.6.2020



MUDr. J. Hruška

razítko a podpis

Lékařská zpráva je vyžadována pro objektivní posouzení charakteru zranění, proto Vás žádám o pečlivé vyplnění v českém jazyce. V případě, že některé otázky nelze zodpovědět, uveďte důvod. Při hodnocení závažnosti zranění použijte popřípadě mezinárodní klasifikaci MAIS.

prap. Jiří KRÁL

npor. Jiří ŠOUKAL, DiS.  
vedoucí dálničního oddělení

588 21 VELKÝ BERANOV

Tel.: nebo +420 974 262 751

Fax:

Email: krpj.do.beranov.sekret@pcr.cz

www.policie.cz

Zdroj: archiv Policie ČR.

**Obsah spisu**

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041  
evid. číslo: KRPJ-194/DNVB-2020

**Obsah spisu**

poř.č.	Věc - s označením čeho se týká	č. listu	Poznámka
1	Protokol o nehodě v silničním provozu	1-5	
2	Fotodokumentace	6-10	
3	Úřední záznam o podání vysvětlení - Jánosz	11-12	
4	Úřední záznam o podání vysvětlení - Coufal	13-14	
5	Úřední záznam o podání vysvětlení - Procházková	15-16	
6	Plánek DN	17	
7	Žádost o podání odborného vyjádření - Procházková	18-19	
8	Lékařská zpráva - Procházková	20-21	

prap. Jirí KRÁL  
inspektor

Vlastní zdroj.

## Oznámení o přestupku



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

dálniční oddělení Velký Beranov

evidováno v ETR č.j.: KRPJ-64728/PŘ-2020-160041  
evid. číslo: KRPJ-194-30/DNVB-2020

Velký Beranov 8. září 2020  
Počet listů: 3  
Přílohy: 1/Spis

**Městský úřad Humpolec**  
**Odbor dopravy a silničního hospodářství**  
**Horní náměstí 111**  
**888 88 HUMPOLEC**

Oznámení přestupku

Podle § 74 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, **oznamuji věc k projednání:**

**Podezřelý řidič a porušená ustanovení****řidič: József JÁNOSZ**

narozen 24. září 1971, stát: Maďarsko, státní příslušnost Maďarsko,  
adresa pobytu: BECSEI č. 62, PSČ 2300 RÁCKEVE, stát: Maďarsko, e-mail:  
janosz71@gmail.com  
telefonní číslo: +31304862387 (mobil)

řidičský průkaz sk. B, B1, BE, C, C1, C1E, CE, D, D1, DE, T čísla CK876160, stát: Maďarsko

József JÁNOSZ je podezřelý z porušení ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

**Účastníci:**

MOBILTRANS TEHERFUVAROZÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ ZRT - vlastník (právnícká osoba)  
adresa: MOBIL č. 1, PSČ 2240 KISKUNLACHÁZA, stát: Maďarsko.

Dagmar KNĚŽÍNKOVÁ - spolujedoucí "zraněn lehce" - zdravotní pojišťovna: Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020  
narozena 04. září 1988, místo nar.: Praha, stát: ČR, státní příslušnost ČR,  
adresa pobytu: PSČ 691 72 VELKÉ HOSTĚRADKY č. 21, kraj: Jihomoravský, stát: ČR  
telefonní číslo: 729 945 111 (mobil).

Barbora PROCHÁZKOVÁ - řidič-vlastník "zraněn lehce" - zdravotní pojišťovna: Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR - 130 00 Praha 3; Orlická 4/2020  
narozena 18. ledna 1987, místo nar.: Brno, stát: ČR, státní příslušnost ČR,  
adresa pobytu: PSČ 672 01 JAMOLICE č. 142, stát: ČR, e-mail: prochazkovabarbora@seznam.cz  
telefonní číslo: +420771880737 (mobil)  
řidičský průkaz sk. AM, B, B1 čísla ER721701, stát: ČR.

Vlastní zdroj.

József JÁNOSZ je podezřelý z porušení ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Věc proto ve smyslu ustanovení § 74 odst.2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, **oznamuji** správnímu orgánu Městského úřadu-Humpolec.

**prap. Jiří KRÁL**

**npor. Jiří ŠOUKAL, DiS.**  
*vedoucí dálničního oddělení*

[www.policie.cz](http://www.policie.cz)

588 21 VELKÝ BERANOV  
Tel.: nebo +420 999 999 999  
Fax:  
Email:

Vlastní zdroj.