

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ŠETŘENÍ A DOKUMENTACE SILNIČNÍCH
DOPRAVNÍCH NEHOD V RÁMCI ODBORU
SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE KRAJSKÉHO
ŘEDITELSTVÍ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
JIHOČESKÉHO KRAJE, DÁLNIČNÍHO
ODDĚLENÍ CHOTOVINY**

Autor práce: Pavel Bartuška, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Pavel Bartuška, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod v rámci odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství Policie České republiky Jihočeského kraje, dálničního oddělení Chotoviny

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Investigation and documentation of road traffic accidents within the Traffic Police Service Department of the Regional Police Directorate of the South Bohemian Region, Chotoviny Highway Department

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): září 2024

Cíl bakalářské práce:

Hlavní cílem je formou širšího teoreticko-praxeologického postihu demonstrovat zvláštnosti a specifičnost šetření a dokumentace silničních dopravních nehod ze strany místně a věcně příslušných orgánů Policie ČR, odborů služby dopravní policie. V intencích **vedlejšího cíle** je formou tematicky přílehlavých a užitých situačních příkladů z aplikační policejní praxe detekovat možný chybný procedurální postup vyšetřujících příslušníků Policie ČR při šetření dopravní nehod.

Student: Pavel Bartuška, DiS.	20.9.2024 datum	 podpis
Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.	20.9.2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23.9.2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	30.9.2024 datum	 podpis
Rector: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	30.9.2024 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 vedoucí(ho) 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 Dr. Mgr. Josefu Kříhovi, PhD., LL.M. za cenné rady, připomínky a nekonečnou trpělivost při metodickém vedení práce.

ABSTRAKT

BARTUŠKA, P. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod v rámci odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství Policie České republiky Jihočeského kraje, dálničního oddělení Chotoviny: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 91 s. Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Klíčová slova: dopravní nehoda, prvotní a neopakovatelné úkony, ohledání místa, dokumentace, metody zaměření

Věcná část bakalářské práce (dále jen „**práce**“) formou širšího teoretického postihu propedeuticky objasňuje rámcové pojmosloví zkoumané tematické oblasti, včetně „de lege lata“ reflexe účinných zvláštních právních předpisů. V užším pojetí objasňuje zvláštnosti a specifickou šetření a dokumentace silničních dopravních nehod, kde v intencích tematicky návazných a praxeologicky orientovaných subkapitol „práce“ dále demonstruje tematické přílehlavé situační příklady (kasuistiky), které vyjadřují subsidiární ambice jejího zpracovatele tzv. ilustrativně detekovat možnou „chybovost“ v aplikačním postupu zakročujících příslušníků Policie ČR při vyšetřování na místě dopravní nehody. Závěr práce originálně poukazuje k naznačenému vývoji v oblasti šetření a dokumentace dopravních nehod, jehož cílem je recentně detekovat příležitosti k jeho zefektivnění etc.

ABSTRACT

BARTUŠKA, P. *Investigation and Documentation of Road Traffic Accidents Within the Traffic Police Service Department of the Regional Police Directorate of the South Bohemian Region, Chotoviny Highway Department: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 91 pgs. Supervisor: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Key words: traffic accident, initial and non-repeatable actions, accident scene inspection, documentation, measurement methods

The factual part of the bachelor's thesis (hereinafter referred to as the "thesis") provides a broad theoretical framework that serves as an introductory clarification of the key terminology within the examined thematic area, including a *de lege lata* reflection on the applicable special legal regulations. In a narrower sense, the thesis explains the specifics and distinctive features of the investigation and documentation of road traffic accidents. Within thematically related and practically oriented subchapters, it further presents relevant situational examples (case studies) that express the secondary aim of the author—to illustratively identify potential errors in the procedural conduct of Czech Police officers during on-site accident investigations. The conclusion of the thesis offers an original perspective on the evolving approach to the investigation and documentation of traffic accidents, aiming to highlight current opportunities for improving its overall effectiveness, and beyond.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	10
2 DOPRAVNÍ NEHODA	11
2.1 Základní pojmosloví.....	12
2.2 Základní aspekty dopravní nehody	14
2.3 Faktory dopravních nehod z hlediska zavinění	15
2.4 Kategorizace dopravních nehod	17
2.5 Legislativní rámec pro šetření a dokumentaci dopravní nehod	18
3 PRVOTNÍ A NEOPAKOVATELNÉ ÚKONY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY	19
3.1 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody	19
3.1.1 Alkohol a návykové látky	21
3.2 Ohledání místa dopravní nehody	25
3.2.1 Materiální stopy	25
3.2.2 Paměťové stopy	32
3.3 Nedostatky v analýze a zajištění místa dopravní nehody.....	33
4 ZVLÁŠTNOSTI PŘEDMĚTU VYŠETŘOVÁNÍ.....	36
5 PROCES OZNÁMENÍ DOPRAVNÍ NEHODY	39
6 ADMINISTRATIVNÍ ZPRACOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY	40
6.1 Protokol o nehodě v silničním provozu	40
6.2 Topografická dokumentace	42
6.2.1 Náčrtek.....	42
6.2.2 Plánek.....	43
6.3 Fotodokumentace	43
6.4 Audiovizuální dokumentace.....	44

7	ZPŮSOBY ZAMĚŘOVÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY	46
9	INOVATIVNÍ METODY ZAMĚŘOVÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍCH NEHOD	49
9.1	Drony.....	49
9.2	Totální stanice GPI 122L	50
9.3	Robotická totální stanice Geomax Zoom	54
9.4	3D Skener.....	55
10	PRAKTICKÁ ČÁST	58
10.1	Protokol o nehodě v silničním provozu.....	58
10.2	Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním	62
10.3	Záznam o dopravní nehodě – střet se zvěří	64
11	NOVÝ SOFTWARE PRO DOKUMENTACI DOPRAVNÍCH NEHOD..	66
	ZÁVĚR	67
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	69
	SEZNAM ZKRATEK	72
	SEZNAM OBRÁZKŮ	73
	SEZNAM GRAFŮ	74
	SEZNAM PŘÍLOH.....	75

ÚVOD

Na začátku 19. století byl provoz na silnicích a ulicích řídký a poklidný, takže nebylo třeba žádných přísných pravidel. Teprve v polovině století, když se doprava začala zahušťovat, se objevily dokumenty s opatřeními a nařízeními pro organizaci a řízení dopravy. Ty se postupně vyvíjely a nakonec vedly k dnešním předpisům. Jejich obsah byl vždy přizpůsoben danému historickému období, odpovídal tehdejší úrovni dopravy a reflektoval rozvoj dopravních prostředků i technických zařízení. Péče o bezpečnost a plynulost dopravy byla zahrnuta i do tehdejšího pojetí „silniční policie“.

S provozem vozidel na pozemních komunikacích, ať už motorových nebo nemotorových jsou úzce spjaty při tomto provozu vznikající silniční dopravní nehody. Mnozí lidé se s nimi ve svém životě jistě setkali, ať už jako přímí účastníci dopravní nehody nebo jako pozorovatelé popř. z médií či doslechu.

Nikdo z nás, kdo je účastníkem provozu na pozemních komunikacích jistě nechce být takovouto událostí zasažen, neboť zde často dochází ke značným škodám na majetku, újmě na zdraví a v neposlední řadě se jedná o nepříjemnou zkušenost.

Velké množství právních norem, odborných studií a dostupné literatury se zaměřuje na otázky bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Záležitosti spojené se silničním provozem, včetně evidence a řešení dopravních nehod, přestupků či trestných činů v dopravě, spadají primárně do působnosti dopravní složky Policie České republiky, která byla dříve označována jako silniční policie. Tato složka působí v dané oblasti jak preventivní tak i represivní funkcí.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem je formou širšího teoreticko-praxeologického postihu demonstrovat zvláštnosti a specifičnost šetření a dokumentace silničních dopravních nehod ze strany místně a věcně příslušných orgánů Policie ČR, odborů služby dopravní policie.

Vedlejší cíl formou tematicky přílehlavých a užitých situačních příkladů z aplikační praxe detekovat možný chybný proceduální postup vyšetřujících příslušníků Policie ČR při šetření dopravních nehod.

Úvodní část „práce“ formou širšího teoreticko-praxeologického postihu objasní základní pojmosloví, demonstruje zvláštnosti a specifičnost šetření a dokumentace silničních dopravních nehod na základě metody popisové, abstrakční a analýzy. V užším zpracování praxeologicky orientovaných subkapitol „práce“ jsou užity tematické přílehlavé situační příklady (kazuistiky) dopravních nehod, které mají potencionál ilustrativně a originálně detekovat možnou „chybovost“ v postupu příslušníků Policie ČR při vyšetřování na místě dopravní nehody.

2 DOPRAVNÍ NEHODA

Dopravní nehodu definuje ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“), která v odstavci prvním „ex lege“ vymezuje dopravní nehodu jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení, nebo zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“¹

Z uvedené definice lze dovodit, že dopravní nehoda je označením pouze pro takovou událost, jejíž vznik se odehrál na pozemní komunikaci. Pozemní komunikace patří mezi nejdůležitější součást infrastruktury České republiky, přičemž se dělí do čtyř kategorií.² Pozemní komunikace jako pojem je definován v § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o pozemních komunikacích**“). Dělení kategorií:

a) Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní silniční dopravu motorovými vozidly. Tato silnice má mimoúrovňová křížení s jinými komunikacemi, oddělená místa pro vjezd a výjezd, a jízdní pruhy jsou směrově oddělené. Dálnice je označena dopravní značkou č. IZ1a „Dálnice“.³

b) Silnice je typ pozemní dopravní trasy, která slouží k provozu motorových i nemotorových vozidel a k pohybu chodců. Podle svého účelu a dopravního významu se silnice člení do několika kategorií:

- silnice I., II. a III. třídy⁴

¹ ČESKO. § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p47>

² ČERNÍN, K. ČERNÍNOVÁ, M a TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 7.

³ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). s. 80.

⁴ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges) s. 81.

c) **Místní komunikace** je pozemní dopravní cesta, která slouží převážně pro místní dopravu v rámci obce. Podle jejího dopravního významu, určení a technického vybavení se místní komunikace dělí do několika tříd:

- místní komunikace I., II., III. a IV. třídy⁵

d) **Účelová komunikace** slouží k propojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, k napojení na jiné pozemní dopravní cesty, nebo k zajištění přístupu k lesním a zemědělským pozemkům pro jejich obhospodařování.⁶

2.1 Základní pojmosloví

Dříve, než se začneme zabýrat problematikou dopravních nehod, musíme vědět, že při objasňování silniční dopravní nehody z kriminalistického hlediska se využívají tři základní terminologické pojmy, které jsou jasně definovány v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve své ustálené podobě:

Autor Brázda⁷ definuje následující pojmy takto: **Účastník** silničního provozu je definován jako osoba, která se svým pohybem po pozemní komunikaci přímo zapojuje do dopravního dění a tím ovlivňuje jeho průběh.

Řidič je osoba, která vlastní činností ovládá motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Tento pojem zahrnuje také jednotlivce, kteří se pohybují jízdou na zvířeti.

Chodcem se rozumí také osoba, která se nepohybuje pouze chůzí, ale například tlačí nebo táhne sáně, dětský kočárek, invalidní či ruční vozík se šířkou do 600 mm. Do této skupiny spadají rovněž lidé používající k pohybu lyže, kolečkové brusle nebo vozíky poháněné ručně či motoricky. Za chodce jsou dále považovány osoby, které vedou jízdní kolo, malý motocykl do 50 cm³, psa nebo obdobným způsobem aktivně používají veřejný prostor k pohybu.

⁵ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges) s. 82

⁶ KOČÍ, R. a H. KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges) s. 83.

⁷ BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy): vědecká monografie*. Praha: Police History, 2008. s. 25-26

Pozemní komunikace představuje dopravní trasu určenou pro pohyb vozidel všech kategorií i chodců. Zahrnuje rovněž veškeré technické prvky potřebné pro její bezpečný a plynulý provoz. Do této skupiny se řadí dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.

Motorové vozidlo je definováno jako nekolejové dopravní prostředek, který je vybaven vlastním pohonným systémem. Do této skupiny spadají také trolejbusy, a to i přesto, že jejich pohon je závislý na vnějších elektrických vodičích.

Nemotorové vozidlo označuje dopravní prostředek, jehož pohyb je zajišťován silou člověka nebo zvířete. Mezi typické příklady patří jízdní kolo, vozík ovládaný ručně či vozidlo tažené zvířaty.

Obec je území s trvalým osídlením, jehož hranice jsou na běžných pozemních komunikacích vyznačeny specifickým dopravním značením. Na účelových komunikacích se toto značení zpravidla neumisťuje.

Sníženou viditelností se rozumí situace, kdy účastníci silničního provozu nemohou dostatečně rozeznat ostatní vozidla, chodce, zvířata či překážky na komunikaci. Tento stav může nastat například během soumraku a svítání, v mlze, při sněžení, silném dešti nebo v tunelu.

Povětrnostní podmínky mohou výrazně ovlivnit průjezdnost a bezpečnost na pozemních komunikacích. Mezi nepříznivé jevy patří například sněhové bouře, dlouhodobé intenzivní sněžení, tvorba námrazy, mlha, obleva, mrznoucí déšť, vichřice, povodně nebo přívalové deště.

Osoby odpovědné za dopravní nehody patří mezi aktivní účastníky silničního provozu, kam se řadí nejen řidiči motorových a nemotorových vozidel či tramvajů, ale i chodci nebo jezdci na zvířatech.

2.2 Základní aspekty dopravní nehody

Mezi základní znaky dopravní nehody patří:

Náhlost a překvapení, i když její vznik může být předem předpokládáný na základě rizikového nebo nepozorného chování účastníka silničního provozu. Přestože k nehodě dochází nečekaně, její možnost není zcela nepředvídatelná – určité jednání může pravděpodobnost takové události výrazně zvyšovat. Samotný vznik nehody pak závisí na souhře konkrétních okolností, a tedy i na náhodě.⁸

Další nutnou podmínkou je **provoz na pozemní komunikaci**. Jakýkoliv druh dopravy lze určit jako pohyb dopravního prostředku po určité trajektorii. Dopravní nehoda je důsledkem nežádoucí situace vzniklé během pohybu vozidla. Pokud se však vozidlo nachází v klidovém stavu a dojde k jeho poškození například pádem kamene, sněhu, stromu či jiného objektu, nelze tuto událost považovat za dopravní nehodu.⁹

Nezbytnou součástí každé dopravní nehody je také **způsobená škoda** – může jít jak o újmu na majetku, tak o poškození zdraví či ztrátu života.¹⁰ V daném smyslu je škoda vnímána jako konkrétní a přímý následek, který vznikl v přímé návaznosti na průběh nehodové situace.¹¹ Škoda, která při události vznikne, představuje klíčový prvek každého protiprávního jednání narušujícího právní normy, které se vztahují na dopravní nehodu.¹² Z tohoto pohledu se dopravní nehodou nerozumí jakákoliv škoda vzniklá v souvislosti s vozidlem, které se nepohybuje, jako je například škoda vzniklá během opravy vozidla v servisu, při manipulaci s nákladem, či v důsledku pádu jakéhokoliv předmětu na zaparkované vozidlo. Stejně tak není dopravní nehodou zranění chodce způsobené nárazem do dopravního značení či zábradlí při jeho chůzi,

⁸ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J.. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 300

⁹ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J.. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 300

¹⁰ HRIB, N. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. s. 15-16.

¹¹ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J.. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 300

¹² PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 105.

srážka dvou chodců nebo pád chodce na chodníku. Avšak pád chodce v dopravním prostředku městské hromadné dopravy, který je v pohybu, dopravní nehodou je.¹³

2.3 Faktory dopravních nehod z hlediska zavinění

Každoročně se stále opakují tytéž faktory (příčiny) dopravních nehod, které se ve statistikách pravidelně umisťují na čelních místech. Jedná se především o nepřizpůsobení rychlosti, nesprávný způsob jízdy či nevěnování se řízení vozidla, čili nedostatečná pozornost (nevěnování pozornosti řízení). Dlouhodobě se udává, že přibližně u 90-95% dopravních nehod je příčinou lidský faktor a zbylá procenta mají na svědomí příčiny technické (vozidla, dopravní prostředky, chodci) nebo situační (dopravní prostředí, stav komunikací, rozhledové podmínky).¹⁴ V obou verzích je průběh a vznik nehody důsledkem jednání účastníka (ať už aktivního konání nebo nedbalosti), které vedlo k nehodové situaci, jež se projevila konkrétními událostmi a následky.¹⁵

Příčiny dopravních nehod můžeme členit následovně:

- A) **Objektivní**, kdy se z hlediska osobní odpovědnosti jedná o nehody **nezaviněné**, kam se například patří:
- a) *špatný technický stav pozemní komunikace* (např. propadlá či podemletá vozovka, neoznačený výmol či výtluk na komunikaci),
 - b) *zdravotní stav řidiče* ve smyslu, který nemohl očekávat nebo předvídat (např. srdeční zástava, epileptický záchvat),
 - c) *technická závada na vozidle*, pokud se nejedná o závadu způsobenou nedostatečnou údržbou vozidla (např. závada na elektroinstalaci vozidla, prasklá pneumatika),
 - d) *okolnosti bez přímého vlivu účastníka provozu* (např. vlivem vichřice padající strom na vozidlo).

¹³ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 120

¹⁴ ČESKÉ SDRUŽENÍ OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD, *Dopravní nehody a jejich oběti*, Praha: Maxdorf, 2022. s. 33

¹⁵ STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*, 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008. Plzeň, s. 204-205.

Významné a pro laickou veřejnost i překvapivé je zjištění, že objektivní příčinou dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích, může být lesní nebo domácí zvíře.¹⁶

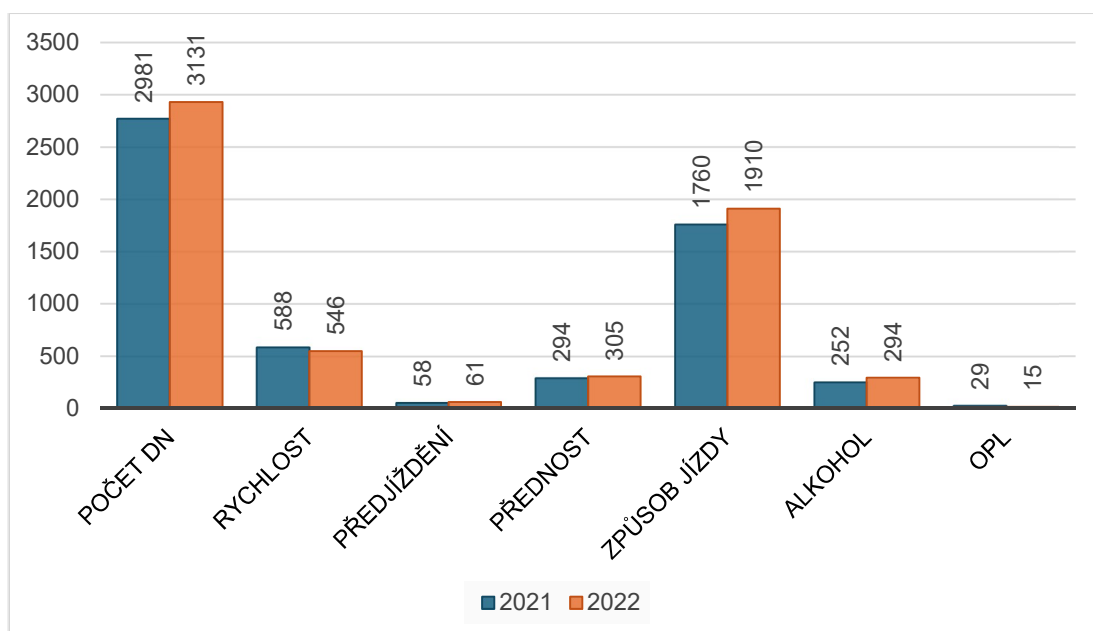
B) **Subjektivní**, kdy se z hlediska osobní odpovědnosti účastníků silničního provozu jedná o nehody **zaviněné**, kam například patří:

- a) **nepřiměřená rychlost jízdy** (příkladem může být řidič, který nedodrжуje přiměřenou rychlost na kluzké silnici a pokračuje v jízdě příliš rychle, riskuje ztrátu kontroly nad vozidlem a způsobení nehody).
- b) **neposkytnutí přednosti jinému vozidlu** (příkladem může být řidič, vyjíždí z vedlejší silnice na hlavní silnici, přičemž podle dopravního značení je povinen dát přednost v jízdě. Řidič však nevěnuje dostatečnou pozornost, nezkontroluje přicházející vozidla na hlavní silnici a vjede do křižovatky přímo před jiné vozidlo, čímž dojde k nehodě).
- c) **způsob jízdy** (příkladem se může uvést řidič s agresivním stylem řízení, který často předjíždí na nepřehledných úsecích silnice a porušuje dopravní předpisy, vytváří nebezpečné situace pro ostatní účastníky provozu).
- d) **vliv alkoholu nebo drog na řidiče** (příkladem může být řidič, který usedl za volant po požití alkoholu, má značně omezenou schopnost reakce a koordinace, což zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody).
- e) **nevyhovující technický stav vozidla**, přivozený nedostatečnou údržbou vozidla (např. poškozený brzdový kotouč, vlivem stáří či technickým charakterem poškozené pneumatiky)

Na níže uvedeném grafu (graf č. 1) jsou znázorněny příčiny vzniku dopravních nehod za rok 2021-2022 za období měsíců leden-září. Nejčastější příčinou dopravní nehody je obecně způsob jízdy, kam můžeme zařadit např. nevěnování se řízení, jako je držení hovorového zařízení během jízdy, manipulace s rádiem, dále pak nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za před sebou jedoucím vozidlem a další činnosti řidiče, které nesouvisí s řízením vozidla a negativně jej v samotném řízení ovlivňují.

¹⁶ STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Brno: Tribun EU, 2012. s. 31

Graf 1 Nehodovost v Jihočeském kraji za období: leden - srpen¹⁷



2.4 Kategorizace dopravních nehod

Z pohledu povahy lze dopravní nehody rozdělit na srážku, havárii nebo jiný typ nehody.

Srážka nastává ve chvíli, kdy dojde ke střetu mezi dvěma a více účastníky silničního provozu.¹⁸

Havárie je nehoda, při níž má účast pouze jedno vozidlo, kdy motorové vozidlo například narazí do sloupu veřejného osvětlení, převrácení vozu taženého koňmi apod.). Mezi **jiné nehody** lze zařadit například situace, kdy jedno vozidlo vytlačí druhé z vozovky, aniž by došlo k přímému kontaktu, vypadnutí spolujezdce z pohybujícího se vozidla nebo zranění cestujících ve vozidlech městské hromadné dopravy v důsledku náhlé změny rychlosti či směru jízdy.¹⁹

¹⁷ Interní zdroj Policie ŘSDP – statistika dopravních nehod, 2021-2022

¹⁸ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 120

¹⁹ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 120

2.5 Legislativní rámec pro šetření a dokumentaci dopravní nehod

Při šetření a zpracování dopravních nehod se policisté řídí zejména zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**o odpovědnosti za přestupky**“), zákonem č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**trestní řád**“), **zákonem o silničním provozu**, zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky (dále jen „**zákon o Policii ČR**“) a dále příslušnými interními akty řízení, zejména pokynem policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen „**PPP č. 300/2020, o postupu na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**“) a pokynem ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod²⁰ a v neposlední řadě závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2018 Sb., o kriminalistickotechnické činnosti.

²⁰ ŽĎÁRSKÁ, L, 2022. Místo dopravní nehody. *Policie.cz* [online]. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/misto-dopravni-nehody.aspx>

3 PRVOTNÍ A NEOPAKOVATELNÉ ÚKONY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

3.1 Prvotní a neodkladná opatření na místě dopravní nehody

Prvotní a neodkladná opatření prováděná na místě dopravní nehody mají za cíl minimalizovat další škody na majetku, zdraví a životech osob. Tato opatření jsou klíčová pro rychlou reakci a zajištění bezpečnosti. Zde je několik příkladů těchto opatření:

a) zajištění bezpečnosti účastníků nehody a ostatních účastníků silničního provozu (Příklad: Po nehodě řidič zapne výstražná světla a umístí výstražný trojúhelník za vozidlo, aby varoval ostatní řidiče před nebezpečím. Tímto způsobem se zamezí dalšímu nebezpečí a možným dalším nehodám.),

b) poskytnutí první pomoci zraněným osobám (Příklad: Pokud je někdo zraněn, poskytne přítomná osoba první pomoc, například zastaví krvácení nebo zajistí dýchání až do příjezdu zdravotnické záchranné služby.),

c) odstranění vozidel a překážek z komunikace, pokud je to možné a bezpečné (Příklad: Pokud nehoda není vážná a není-li zraněných, může být vozidlo odtaženo z vozovky, aby se předešlo dalšímu zablokování provozu nebo vzniku dalších nehod.),

d) předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody se stručným popisem, o jakou událost se na místě jedná,

e) ochrana místa nehody a uchování důkazů před zničením (Příklad: Po dopravní nehodě policie okamžitě uzavřela oblast nehody a zajistila všechny stopy, včetně poškozených vozidel, aby zajistila, že důkazy nebudou poškozeny nebo odstraněny před zahájením vyšetřování.),

f) zabezpečení okamžité reakce prostřednictvím operačního střediska policie v případě úniku účastníka nehody (Příklad: Po nehodě, kdy jeden z účastníků

ujel z místa, operační středisko policie okamžitě zahájí pátrání a koordinaci opatření k jeho nalezení.),

g) intenzivní koordinace s operátory centrálního řízení dopravy (Příklad: V průběhu vyšetřování nehody došlo k intenzivní koordinaci mezi místními složkami policie a operátory centrálního řízení dopravy, aby se zajistil plynulý průběh dopravy a minimalizovalo riziko dalších incidentů.),

h) ověření identity účastníků a svědků nehody (Příklad: Po dopravní nehodě probíhalo ověření identity všech účastníků a svědků, aby bylo možné pokračovat v řádném vyšetřování a stanovit relevantní okolnosti incidentu.),

i) zajištění plynulého a bezpečného průběhu dopravy (Příklad: Po odstranění vozidel z místa nehody bylo zahájeno zajištění plynulého a bezpečného průběhu dopravy, aby se minimalizovalo zpoždění a riziko dalších nehod.),

j) výzva přímých účastníků k podrobení se orientačního testu pomocí odborného měření, aby podstoupili test na přítomnost alkoholu za účelem potvrzení nebo vyloučení jeho vlivu, **za účelem ověření, zda nejsou pod vlivem alkoholu**, kdy povinnost řidiče podrobit se tomuto vyšetření ukládá zákon o silničním provozu v § 5 odstavci prvním „ex lege“ písmena f), (Příklad: Policista vyzval všechny účastníky nehody, aby podstoupili dechovou zkoušku, která měla potvrdit, zda nejsou pod vlivem alkoholu, aby se zajistilo správné vyšetření okolností incidentu.),

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, a stejně jako má řidič povinnost se ze zákona podrobit vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem, tak i tak má povinnost se podrobit vyšetření, týkajícího se možnosti ovlivnění jinou návykovou látkou, kdy mu tuto povinnost stejně jako u alkoholu ukládá zákon o silničním provozu v § 5 odstavci prvním „ex lege“ písmena g),

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, PPP č. 300/2020, o postupu na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,

m) prověření účastníků nehody a jejich vozidel v policejních databázích (Příklad: Po nehodě bylo provedeno prověření účastníků a jejich vozidel v policejních databázích, přičemž se zjistilo, že jedno z vozidel je evidováno jako odcizené, což vedlo k okamžitému zahájení vyšetřování.),

n) ochrana vozidla, nákladu nebo majetku, pokud účastník nehody není schopen tento úkol vykonat.²¹ (Příklad: Po nehodě, kdy účastník nemohl zajistit své vozidlo a náklad, byla přivolána odtahová služba, která zajistila vozidlo a zajistila bezpečnost nákladu, aby nedošlo k jeho poškození nebo ztrátě.)

Pokud výjezdová jednotka při příjezdu na místo nehody zjistí, že by se mohlo jednat o trestný čin, který spadá pod pravomoc kriminální policie a její vyšetřování, kontaktuje integrované operační středisko a požádá o její přítomnost. Po předání případu pokračují členové výjezdové jednotky podle instrukcí přivolaného vyšetřovatele.²²

3.1.1 Alkohol a návykové látky

Ve středoevropském regionu se alkoholické nápoje obvykle dělí do tří základních kategorií: pivo, víno a lihoviny, kam patří likéry a destiláty.²³

Návyková látka je dle zákona č. 40/2009 Sb. TZ stanovena jako alkohol či jiná návyková látka (cannabis, metamfetamin, amfetamin apod.). Jednání majícího znaky přečinu Ohrožení pod vlivem návykové látky, je upraveno ustanovení § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku v odstavci prvním stanoví, že osoba, která vykonává činnost nebo zaměstnání, jež by mohla ohrozit život či zdraví jiných lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, a to v důsledku vyloučené způsobilosti způsobené vlivem

²¹ ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. 2019. čl. 34 odst. 1, Pokyn policejního prezidenta ze dne 23. prosince 2020, č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

²² ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. 2019. čl. 34 odst. 1 Pokyn policejního prezidenta ze dne 23. prosince 2020, č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

²³ HIRT, M. a kolektiv, *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. s. 92

návykové látky, bude potrestána trestem odnětí svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. Ve druhém odstavci téhož paragrafu se uvádí, že pachatel, který tímto způsobí havárii, dopravní nebo jinou nehodu, újmu na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku, případně jiný závažný následek, nebo spáchá tento čin při výkonu zaměstnání či činnosti, kde je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný (např. při řízení hromadného dopravního prostředku), bude potrestán odnětím svobody na dobu od šesti měsíců do tří let, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti. Stejný trest hrozí i v případě, že byl pachatel v posledních dvou letech za podobný čin již odsouzen nebo propuštěn z výkonu trestu.²⁴

Technické prostředky používané pro zjišťování alkoholu v dechu:

Stejně tak, jako jde doba kupředu, tak i u Policie České republiky dochází k modernizaci a výměně dosluhujících technických prostředků pro zjišťování alkoholu v dechu za co možno nejnovější technologii. Když se podíváme do historie používaných prostředků, nalezneme zde například:

- Detekční trubičky Altest
- Lion SD-400
- Dräger 7410 a nejnovějším prostředkem je v současné době používaný **Dräger 7510** (obrázek č. 1).

Dräger 7510

U tohoto typu přístroje došlo vůči předchozímu modelu Dräger 7410 především ve změně k nárokům na testovanou osobu, co se týká velkého úsilí při vydechování do přístroje. Výdech je kratší, avšak díky vysoké citlivosti, je potřeba vydechovat bez sebemenšího přerušování, jinak by bylo měření vyhodnoceno jako chybné.

²⁴ ČESKO. § 274 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník - znění od 11. 2. 2025. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#p274-2>

Obr. 1 Dräger 7510 s tiskárnou²⁵



Výhody: vysoká citlivost, možnost výdechu i bez náustku, kdy se jedná o tzv. pasivní zkoušku, kdy výdech se provádí ve směru k čidlu v horní části přístroje, menší náchylnost na okolní teploty, než tomu bylo u předchozího modelu 7410, možnost vrátit se do paměti a najít konkrétní zkoušku v přístroji, nebo po připojení přístroje k počítači.

Nevýhody: problémy s komunikací mezi přístrojem a tiskárnou, který přetrvává již od modelu 7410, i když v mnohem menší míře.

Technické prostředky užívané pro zjišťování požití JNL:

Ve výbavě technických prostředků Policie České republiky pro odhalování užívání drog jsou testery DrugWipe5S (obrázek č. 2). Jde o test na drogy, který umožňuje v době okolo 8 až 10 minut otestovat osobu podezřelou z užívání omamných a psychotropních látek, a to testem z bukalního stěru, anebo z potu.

Pozitivní výsledek testu (obrázek č. 3) umožňuje detekovat následující látky:

- Canabinoidy (marihuana, hašiš, THC),
- Amfetaminy, metamfetaminy,
- Opiáty (morfium, heroin)

²⁵ Vlastní zdroj.

Výhody: snadné provedení, rychlé výsledky a možnost získání vzorku například ze slin nebo potu, například z oblasti čela.

Nevýhody: test poskytuje pouze orientační výsledek, což znamená, že při pozitivním nálezů je nutné provést odborné lékařské vyšetření zahrnující odběr biologického materiálu, jako je krev nebo moč. Dalším omezením je také časově stanovená použitelnost testu, která závisí na datu expirace.

Obr. 2 Tester DrugWipe 5s²⁶



Obr. 3 Tester DrugWipe 5S pozitivní na amfetamin/metamfetamin²⁷



²⁶ Vlastní zdroj.

²⁷ Vlastní zdroj.

3.2 Ohledání místa dopravní nehody

Pojem ohledání

Ohledání je metodou využívanou v kriminalistice, při které dochází k přímému pozorování a následnému zjišťování, vyhodnocování a dokumentování materiálních okolností nebo stavu předmětů, které mají souvislost s vyšetřovanou událostí. Tento proces slouží k získání důkazů a dalších informací, které jsou nezbytné pro průběh trestního řízení.²⁸

Cílem je zjištění a zabezpečení důkazů, stop a dalších podstatných informací, které jsou nezbytné pro určení příčiny nehody a pro stanovení odpovědnosti osoby, která je za nehodu zodpovědná. Povinnost policisty provést ohledání vychází z čl. 2 písm. d) závazného pokynu policejního prezidenta č. 100/2018, jenž se týká kriminalistickotechnické činnosti. Specifikem tohoto procesu je využití technických metod, které vyžadují odborné znalosti orgánů činných v trestním řízení, zejména v oblasti konstrukce a provozu dopravních prostředků.²⁹ Typickými stopami zde jsou stopy materiální a stopy paměťové.

3.2.1 Materiální stopy

- Stopy, které se nacházejí na povrchu vozovky,
- Stopy, které se nacházejí na vozidlech, která měla účast na nehodě,
- Stopy, které se nacházejí na různých pevných objektech v okolí,
- Stopy, které se nacházejí na tělech zraněných osob,
- Stopy, které se nacházejí na kolejových vozidlech či samotných kolejnicích,
- Stopy pohybu, kterými mohou být otisky chůze či běhu,
- Biologické stopy, kterými mohou být tělesné tekutiny (krev, pot aj.) nebo tkáňové částice (kůže, svalová hmota, vlasy aj.),
- Stopy různých provozních kapalin, například brzdové či chladicí kapaliny nebo motorového oleje zúčastněných vozidel.

²⁸ CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. 2. Vydání Praha: Ministerstvo vnitra, 1999. s. 4

²⁹ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 309

Stopy na vozovce tvoří:

Stopy jízdy vozidla (obrázek č. 4) jsou zanechávány na vozovce nebo jiných částech komunikace, jako jsou nezpevněné krajnice či silniční příkopy, a vznikají vlivem volně se otáčejících nebrzděných kol. Kvalita těchto stop závisí na typu povrchu (např. vozovka pokrytá sněhem, trávník na nezpevněné krajnici nebo v příkopu), hmotnosti vozidla a stavu pneumatik. Jízdní stopa je charakteristická tím, že její tvar a vzorek dezénu na povrchu odpovídají skutečným podmínkám. Tento faktor je klíčový při pátrání po řidiči, který z místa nehody ujel.³⁰

Obr. 4 Jízdní stopa³¹



Brzdné stopy (obrázek č. 5) vznikají působením otáčejících se kol vozidla při jeho brzdění. Při brzdění dochází ke zpomalení pohybu vozidla, přičemž kola zůstávají díky setrvačnosti otáčena. To vede k tomu, že vzorek pneumatiky zanechává na povrchu vozovky rozmazaný otisk, přičemž tvar a struktura dezénu jsou zdeformovány nebo rozostřeny.³²

³⁰ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 302-303

³¹ Vlastní zdroj.

³² KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 303

Obr. 5 Brzdná stopa³³



Blokovací stopy (obrázek č. 6) vznikají, když kola vozidla přestanou rotovat. Tyto stopy se na vozovce objevují ve formě tmavého pruhu. Intenzita blokovacích stop je důsledkem vysokého tření mezi pneumatikou a povrchem vozovky. Kvalita a viditelnost této stopy závisí na typu povrchu – suchý a hrubý povrch vede k výraznějším stopám, zatímco mokrá a hladký povrch způsobuje méně patrné stopy.³⁴

Obr. 6 Blokovací stopa³⁵



³³ Vlastní zdroj.

³⁴ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 303

³⁵ Vlastní zdroj.

Stopy smyku (obrázek č. 7) vznikají, když vozidlo během jízdy do zatáčky na kluzkém povrchu náhle ztratí stabilitu a sklouzne do strany, což je často důsledkem příliš vysoké rychlosti nebo náhlého brzdění.³⁶

Obr. 7 Stopy smyku³⁷



Stopy dření a vlečení, rýhy (obrázek č. 8, 9) vznikají tlakem tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla. Zpravidla vznikají při nárazu vozidla na překážku, která je pak tlačena nebo vlečena. Mohou však vzniknout od střepů světlometů a oken odlétnutými těžkými předměty. Pro úplnost je potřebné se zmínit i o **stopách obuvi**, a to zejména v případech, kdy došlo ke střetu s chodcem, biologických stopách, stopách různých kapalin (například olejů a pohonných látek)³⁸

Obr. 8 Dřecí stopa³⁹



³⁶ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 303

³⁷ Vlastní zdroj.

³⁸ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 303

³⁹ Vlastní zdroj.

Obr. 9 Rycí stopa⁴⁰



Zvláštním druhem stopy je stopa, která je tvořena pneumatikami vozidel vybavenými tzv. antiblokovacím brzdným systémem **ABS**. Podstatou tohoto systému je, že i při prudkém brzdění vozidla nedochází k zablokování kol, na které je brzdící síla přenášena v cyklech tak, že kola i v brzdovém cyklu jsou stále odvalována a tím podstatně snížena možnost smyku vozidla, ve kterém se vozidlo stává zpravidla neovladatelné. Vzhledem ke specifickému brzdícímu efektu ABS zanechává na vozovce i specifické trasologické stopy, které jsou kombinací stop jízdy a stop brzdění. V konečném důsledku se při brzdění otisk pláště na vozovce projeví jako přerušovaná stopa blokovácí. ABS tak vytváří zvláštní **antiblokovací stopu** (obrázek č. 10). Pokud je povrch vozovky za jízdy kluzký, tak ani profesionální řidič bez ABS nedokáže bez ABS zastavit tak rychle jako průměrný řidič s ABS.⁴¹

⁴⁰ Vlastní zdroj

⁴¹ NICE, K. How Anti-Lock Brakes Work. *Howstuffworks.com* [online]. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://auto.howstuffworks.com/auto-parts/brakes/brake-types/anti-lock-brake.htm>

Obr. 10 Stopa bloku ABS⁴²



Druhou kategorií jsou **stopy na vozidlech účastnících se nehody** (viz obrázek 11), které zahrnují deformace a poškození způsobené nárazem, poškrábáním nebo odřením. Zahrnují i stopy uvnitř vozidla, jako uvolněné sedačky nebo poškozený volant. Důležité je zjistit místo nárazu, které nemusí vždy souviset s nejvíce poškozenou částí vozidla. Následné deformace mohou být závažnější než původní poškození.⁴³ Příklad stopy poškození vozidla, které narazilo do kovového svodidla: Po nehodě, kdy vozidlo narazilo do kovového svodidla, byl celý levý bok vozidla silně poškozen. Na dveřích, prahu a blatníku byly viditelné hluboké škrábance a promáčknutí, která odpovídala tvaru kovových prvků svodidla. Po stranách vozidla byly také zřetelné stopy po odření laku, které byly důsledkem tření o kovové svodidlo. Na levém zadním kole byly drobné zbytky kovového materiálu, což naznačovalo, že vozidlo během nárazu přišlo do kontaktu s kovovými částmi svodidla. Tento typ poškození ukazuje na silný a dlouhodobý kontakt vozidla s pevným objektem, který způsobil výrazné deformace celého levého boku.

⁴² Vlastní zdroj

⁴³ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 304

Obr. 11 Boční náraz vozidla do svodidla⁴⁴



Třetí skupina stop zahrnuje **stopy na pevných objektech** (viz obrázek č. 12), které vznikají při nárazu vozidla na překážky mimo vozovku, jako jsou domy, sloupy, zábradlí, stromy nebo obručníky. Při těchto střetech vznikají stopy v podobě částí vozidla, jako jsou střepy nebo úlomky poškozených částí karoserie. Mohou se také objevit biologické stopy, pokud došlo k nárazu lidského těla na pevnou překážku, například krev, vlasy nebo části tkání.⁴⁵ Příklad stop na pevných objektech při nárazu vozidla na kovová svodidla: Po nehodě, kdy vozidlo narazilo do kovových svodidel, byla na svodidle viditelná výrazná deformace. Kovové části svodidla byly silně ohnuté a v některých místech došlo k jejich mechanickému poškození, což naznačovalo silný náraz. Tato deformace byla přímým důsledkem střetu vozidla s pevnou překážkou, kde svodidlo vykazovalo jasné známky vlivu nárazu.

⁴⁴ Vlastní zdroj.

⁴⁵ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 304

Obr. 12 Poškozené svodidlo na dálnici⁴⁶



Čtvrtou skupinou stop jsou **stopy na těle oběti nehody**, včetně vnějších a vnitřních zranění, které mohou být viditelné nebo zjištěné při lékařském vyšetření. Je doporučeno, aby osoby se známkami zranění, i když malé, podstoupily lékařskou prohlídku. Kromě toho se mohou objevit i stopy na oděvu oběti, jako otisky pneumatik, stopy vlečení nebo nárazové známky.⁴⁷ Příkladem stop na oběti dopravní nehody je příkladem to, že po nehodě byla na těle chodce nalezena charakteristická stopa v podobě oděru na paži, což naznačovalo, že se při pádu o zem zapřel o vozidlo, které jej srazilo. Na jeho oblečení byly také patrné otisky pneumatik, které vznikly při jeho vlečení po vozovce. Dále byla na jeho obuvi zjištěna krev, což naznačovalo možné poranění nohy během nehody. Tyto stopy poskytují důležité informace pro vyšetřování, například jakým způsobem došlo k srážce a jaké následky měla pro oběť.

3.2.2 Paměťové stopy

Kromě materiálních stop je možné získat také paměťové stopy, které si uchovávají účastníci a svědci dopravní nehody. Tyto vzpomínky mají často významnou roli při objasňování jejího průběhu. Vzhledem k rychlosti, s jakou nehoda probíhá, a k mimovolnému způsobu vnímání mohou být však tyto vzpomínky zkreslené již v rané fázi výpovědi. Kromě toho se mohou objevit i mezery v paměti. Přesto hrají paměťové stopy klíčovou roli při určování podílu jednotlivých účastníků na nehodě. Příkladem takové stopy může být, že po dopravní nehodě si řidič jasně

⁴⁶ Vlastní zdroj.

⁴⁷ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 304

pamatuje, že před samotným střetem zaznamenal, jak se blíží k výjezdu z křižovatky a viděl protijedoucí vozidlo, které náhle začalo odbočovat. Řidič si vybavuje, jak prudce zabrzdil, ale přesto se mu nepodařilo zcela zastavit včas, což vedlo k nárazu. Tato paměťová stopa, kdy si řidič vybavuje detailní sled událostí a reakce na ně, je cenná pro vyšetřování, protože ukazuje na jeho vnímání situace před nehodou a jeho reakci v krizovém momentu. Z těchto vzpomínek lze nejen rekonstruovat samotný průběh události, ale často také získat informace o chování účastníků před nehodou i po ní. K získání a analýze těchto informací se využívají metody výslechu, které se nejprve aplikují ve fázi vyžadování vysvětlení a následně při výslechu svědků či obviněných.⁴⁸

3.3 Nedostatky v analýze a zajištění místa dopravní nehody

Při šetření a ohledání místa dopravní nehody může dojít k řadě nedostatků a chyb, ke kterým dochází například nedostatečnou odbornou zkušeností vyšetřujícího policisty, anebo možným lajdáctvím, kdy daný policista může danou dopravní nehodu pojmout jako méně důležitou z důvodu právní kvalifikace a rozsahu dopravní nehody.

Nedostatkem při vyšetřování dopravních nehod může být **nepřesné rozlišování jejich typů**, kdy policista nerozlišuje mezi pojmy jako havárie, srážka nebo jiný druh nehody (viz kapitola 1.4), což se může následně projevit i v popisu události. Například pokud jedno jedoucí vozidlo narazí do druhého jedoucího vozidla a policista tuto situaci mylně vyhodnotí jako havárii namísto správného označení srážka, dochází k chybnému zařazení nehody.

Dalším častým pochybením je **nedostatečné ohledání místa nehody**, ačkoliv tento úkon patří mezi základní, neodkladné a neopakovatelné kroky vyšetřování. Důkladné ohledání je nezbytné. Nesprávné posouzení příčin dopravní nehody, jejich podmínek a okolností může vést k nesprávným závěrům. Tímto způsobem může dojít k nespravedlivému postihu osoby, která za nehodu ve skutečnosti není odpovědná.

Nedostatečným ohledáním místa nehody je zpravidla **nekvalitní označení, či neoznačení všech stop čísly**, přehlédnutí některých stop, špatné přiřazení stop

⁴⁸ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 304-305

ke konkrétním vozidlům. Označení stop jejich čísla se musí shodovat v pořízené fotografické dokumentaci, náčrtku a v popisu ohledání místa dopravní nehody a v neposlední řadě i v situačním plánu. Tyto chyby se zpravidla projeví především ve špatně zpracovaném situačním plánu, který je poté výchozím materiálem pro soudního znalce při znalecké zkoumání.

Mezi další časté chyby dochází při **nedostatečné fotodokumentaci místa dopravní nehody, poškozených vozidel na místě dopravní nehody**. Typickým příkladem nedostatečné fotodokumentace místa může být to, že policista pořizující fotodokumentaci dostatečně nezadokumentuje komunikaci (např. zatáčka), která měla význam v nehodovém ději, kdy mohl řidič při nepřiměřené rychlosti uvést vozidlo do smyku a na přímém úseku narazí do vozidla jedoucího v protisměru. Nedostatečné zadokumentování poškození vozidel též patří mezi velký problém, a to především při následné nutnosti přibrání znalce z oboru dopravy, který posuzuje dopravní nehodu mj. ze vzniklých deformačních a destrukčních zón. Neméně důležité je opomíjení zaměření a zadokumentování výškových poškození na zúčastněných vozidlech, či předmětech.

Nekvalitně provedený náčrtek vede též k nedostatkům, kdy zejména dochází k nesprávně zakreslené komunikaci, jejím rozměrovým poměrům, nezakreslení všech stop vzniklých na místě dopravní nehody, nezakreslení dopravních značek vodorovných či svislých, které se zde nacházely, nevyznačení směru jízdy vozidel, popř. chůze osoby, nevyznačení světových stran a v neposlední řadě nevhodně zvolené metody vyměřování, na kterou navazuje si správně zvolit výchozí bod měření (VBM), který je neměnný a stálý a k tomu příslušnou pomocnou rovinu měření (PRM). Všechny tyto chyby vedou ke špatnému zpracování situačního plánu.

Neúplná či nesprávná právní kvalifikace skutku se též objevuje mezi častými chybami, kdy je například v trestním spisu dopravní nehody u podezřelého vedena právní kvalifikace konkrétního trestného činu současně s podezřením ze spáchání přestupku. Jako příklad můžeme uvést §274 Ohrožení pod vlivem omamné nebo psychotropní látky podle trestního zákoníku, ve spojení s § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Příkladem neúplné právní kvalifikace lze uvést situaci, kdy vyšetřující

policista zaměří svou pozornost pouze na právní odpovědnost viníka dopravní nehody, aniž by zohlednil případná další porušení předpisů, kterých se mohl dopustit i poškozený při dopravní nehodě. Jako příklad můžeme uvést viníka dopravní nehody, který na vozovce pokryté sněhem nepřizpůsobí rychlost jízdy, uvede vozidlo do smyku a narazí do před sebou jedoucího vozidla, které je osazeno letními pneumatikami v době, kdy zákon ukládá povinnost mít na vozidle zimní pneumatiky.

4 ZVLÁŠTNOSTI PŘEDMĚTU VYŠETŘOVÁNÍ

Předmět vyšetřování u silničních dopravních nehod můžeme charakterizovat jako systém jednání a chování účastníků, kteří ve svém souhrnu zapříčinili vznik dopravní nehody a její následky. Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování i předmětu vyšetřování jsou však dány i druhem dopravní nehody.⁴⁹

Při vyšetřování **srážky dvou vozidel** je klíčové analyzovat směr a způsob jízdy řidičů, zjistit, zda některé vozidlo nevybočilo z trasy, a určit místo střetu podle stop na vozovce. Důležitá je identifikace řidiče a prověření, zda nebyl pod vlivem alkoholu nebo drog. Také je třeba zjistit počet a stav spolujezdců a zhodnotit podmínky silnice a dopravní značení.⁵⁰

Při vyšetřování **srážky chodce** je nutné zkoumat chování chodce a posoudit, zda řidič měl možnost nehody předejít. Dále je třeba analyzovat vliv ostatních účastníků provozu na vznik nehody.⁵¹

Při vyšetřování nehody, kdy **vozidlo narazí do pevné překážky**, je klíčové zjistit její povahu, umístění a viditelnost pro řidiče. Je třeba zhodnotit způsob řízení, reakci řidiče a chování spolujezdců, a zvážit možnost předvídání neoznačené překážky. U trvalých překážek je nutné ověřit jejich umístění podle předpisů a zjistit jejich původce.⁵²

Při vyšetřování **havárie** vozidla je běžné rozšířit dokazování o několik klíčových aspektů. Důležité je zjistit míru únavy řidiče a jeho schopnost adekvátně reagovat na dopravní situace, například zda nedošlo k mikrosnánku. Dalším faktorem je posouzení, zda havárii mohla způsobit technická závada vozidla. V případě nákladních automobilů je nutné prověřit, jak byl převážený náklad uložen a zda byl

⁴⁹ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

⁵⁰ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

⁵¹ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

⁵² KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

správně zabezpečen, aby se vyloučila možnost, že by právě jeho pohyb či špatné upevnění přispělo k nehodě.⁵³

Při vyšetřování **srážky s kolejovým vozidlem**, zejména tramvají, je nutné analyzovat několik klíčových faktorů. Důležité je zjistit, zda řidič tramvaje varoval ostatní účastníky provozu výstražným znamením a zda kromě něj také včas přizpůsobil rychlost jízdy. Klíčovým aspektem je rovněž určení místa, kde začala brzdná dráha tramvaje. Významnou roli hrají i výpovědi cestujících v tramvaji, přičemž je nutné zohlednit, zda měli reálnou možnost objektivně vnímat průběh nehody. Dalším důležitým faktorem je slyšitelnost výstražného znamení, neboť někteří řidiči vozidel tvrdí, že jej nezaznamenali nebo jej slyšeli až těsně před srážkou. Nezbytné je také vyhodnotit způsob jízdy řidiče motorového vozidla před kolizí a jeho reakce na situaci.⁵⁴

Pokud **řidič po nehodě uteče nebo ujede**, vyšetřování se zaměřuje na zjištění důvodu jeho útěku a získání přesného popisu jeho vozidla. Důležité je zajistit všechny možné stopy, včetně biologických, daktyloskopických nebo pachových, které se obvykle nezajišťují. Pokud je známá totožnost řidiče, je vhodné prověřit jeho mobilní telefon a analyzovat hovory po nehodě. Operativní šetření je rovněž nutné provést v autoservisech a zdravotnických zařízeních, protože řidiči, kteří způsobili nehodu, se často pokoušejí zjistit zdravotní stav poškozené osoby. Po nalezení vozidla, kterým účastník nehody odjel, je třeba provést jeho detailní ohledání, ideálně za účasti odborného znalce, jelikož viníci se obvykle snaží odstranit důkazy.⁵⁵

Při vyšetřování nehody, kdy účastník utekl, je třeba si uvědomit, že nemusí být automaticky viníkem. Může se jednat o osobu, která na nehodě nenese plnou vinu, nebo podlehla panice. Také není vyloučeno, že si neuvědomil, že k nehodě došlo.⁵⁶

⁵³ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

⁵⁴ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

⁵⁵ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

⁵⁶ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, s. 306-308

Dopravní nehoda je obvykle výsledkem nedbalosti, avšak pokus o její zatajení již představuje úmyslné jednání. K zakrývání nehody dochází především v situacích, kdy její důsledky mají závažný dopad.⁵⁷ Mezi běžné metody zatajení dopravních nehod patří například úmyslné úpravy místa události nebo ovlivňování svědků s cílem poskytnout nepravdivou výpověď.

⁵⁷ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. Praha: C. H. Beck, 2001, s. 450

5 PROCES OZNÁMENÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Dopravní nehody jsou ve většině případů hlášeny telefonicky. Často se jedná o oznámení od náhodného svědka nebo jiného účastníka silničního provozu, například projíždějícího řidiče. Při přijetí takového oznámení je nutné počítat s tím, že informace mohou být nepřesné, oznamovatel nemusí znát podrobnosti o nehodě a v některých případech nebude ochoten sdělit své jméno. Hlášení dopravních nehod bývá směřováno na místní oddělení Policie ČR nebo na specializované útvary, které se zabývají jejich vyšetřováním. Policisté, kteří přijímají oznámení o dopravní nehodě, mají za úkol shromáždit klíčové informace, mezi něž patří:

- Přesná lokalizace nehody a aktuální dopravní situace v daném místě,
- Povaha a rozsah vzniklé nehody,
- Informace o tom, zda již byla přivolána záchranná služba, hasiči či další složky integrovaného záchranného systému,
- Identifikační údaje oznamovatele, včetně jména a adresy.

Typickým rysem práce na místě dopravní nehody je nutnost provádět šetření a ohledání často za plného provozu nebo s jeho částečným omezením. To vyžaduje od zasahujících policistů vysokou míru pozornosti a schopnost rychlého rozhodování. Celý proces musí být organizován tak, aby dopravní omezení bylo co nejmenší a trvalo co nejkratší dobu.⁵⁸

⁵⁸ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 308

6 ADMINISTRATIVNÍ ZPRACOVÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Každá dopravní nehoda je obvykle zaznamenávána v souladu s pravidly kriminalisticko-technické dokumentace, což zahrnuje protokol o nehodě, plánek místa nehody a fotografickou dokumentaci. Nejvýznamnějším důkazem u dopravních nehod bývá fotodokumentace, jejíž kvalita může mít zásadní vliv na rozhodnutí o potřebě vypracování znaleckého posudku z oblasti silniční dopravy nebo příslušných technických oborů, zejména pokud se zkoumá technická závada na vozidle.⁵⁹

Míra dokumentace dopravní nehody se odvíjí od faktorů, jako jsou příčina dopravní nehody, výše materiální škody a rozsah zranění u osob.

6.1 Protokol o nehodě v silničním provozu

Záznam o dopravní nehodě v silničním provozu (příloha č. I) musí obsahovat následující informace:

- Identifikaci vyšetřujícího orgánu,
- Datum, čas a místo, kde k nehodě došlo,
- Popis průběhu události,
- Záznam z ohledání místa nehody, včetně dopravní situace a povětrnostních podmínek,
- Charakteristiku nalezených stop a opatření přijatá na místě nehody,
- Podpisovou doložku potvrzující správnost záznamu.

Tento protokol se zpracovává prostřednictvím softwaru **LOTUS NOTES** (viz obrázek č. 13), který je dostupný jak v počítačích výjezdových vozidel, tak na pracovištích určených pro zpracování dopravních nehod u dopravní policie. Tento systém umožňuje jednotné vedení evidence a zaznamenávání informací souvisejících s průběhem nehody, včetně jejího místa, zúčastněných vozidel, osob a poškozených objektů. Software pracuje v **offline režimu**, což znamená, že k jeho používání není nutné připojení k síti. Umožňuje také automatické generování

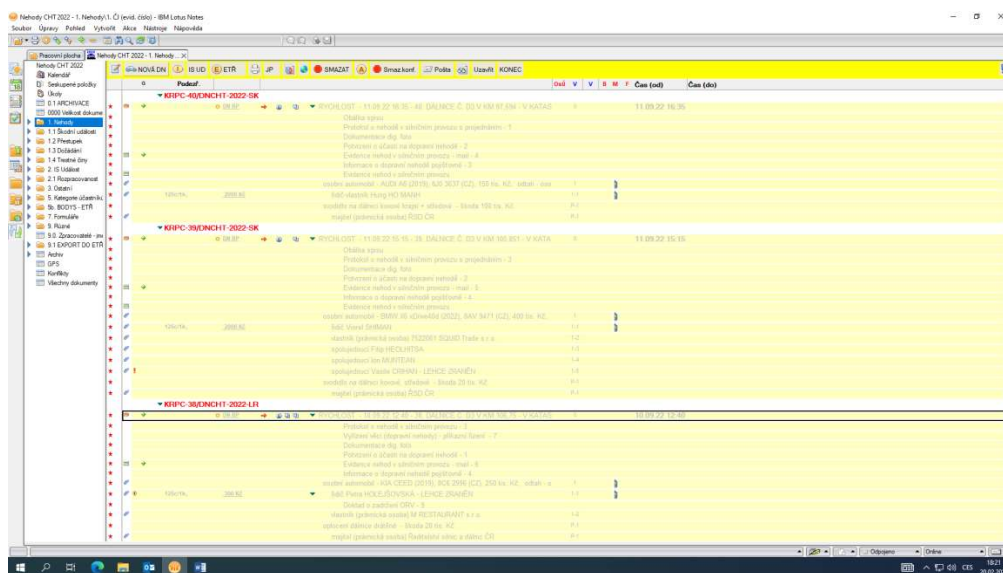
⁵⁹ KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. *Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 310-311

potřebných dokumentů na základě zadaných údajů, čímž se usnadňuje administrativní proces. Výstupem z této evidence jsou informace o dopravní nehodě v elektronické a v tištěné podobě jako spisová dokumentace, jako například:

- Protokol o nehodě v silničním provozu
- Úřední záznam
- Souhlas s vydáním lékařské zprávy
- Potvrzení o účasti na dopravní nehodě
- Oznámení (odevzdání) přestupku (věci) aj.

Po návratu na služebnu je povinností policisty co nejdříve provést aktualizaci a synchronizaci („replikaci“) souborů z mobilního zařízení do databázového systému krajského serveru. Následně je nutné veškeré získané informace přenést do informačního systému ETR. (evidence trestního řízení), kdy systém ETR je nedílnou součástí zpracovávání dopravních nehod v programu Lotus Notes. Toto vede ke značné časové náročnosti zpracování a následnému ukončení šetření dopravní nehody.

Obr. 13 Okno programu LOTUS NOTES⁶⁰



⁶⁰ Vlastní zdroj.

Výhody: off-line fungování aplikace, kdy není potřeba přímého připojení na systém

Nevýhody: Po návratu z výjezdu je nezbytné provést synchronizaci dat s databází krajského serveru. Zpracování dopravních nehod je časově náročné zejména kvůli nutnosti práce ve dvou různých systémech – LOTUS NOTES a ETR. Přenášení získaných informací mezi těmito platformami vyžaduje důkladnou kontrolu a případné doplnění údajů. Navíc při dalším šetření a zpracování dopravní nehody je nutné nově vytvořené dokumenty opakovaně přenášet z jednoho systému do druhého. Ukončení aplikace pro zpracování dopravních nehod je datováno ke dni 31. 12. 2022.

Mimo uvedeného typu formuláře existují ještě další formuláře, které se užívají pro zadokumentování méně závažné dopravní nehody, kterými jsou:

1. **Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním** (příloha č. V), který se užívá v případě, kdy dopravní nehoda má oznamovací povinnost a jsou splněny podmínky příkazního řízení.
2. **Záznam o dopravní nehodě „Euroformulář“**
Tento postup se využívá v případech dopravních nehod, které není nutné hlásit, a kdy odhadovaná škoda na zúčastněných vozidlech pravděpodobně nepřesahuje částku 100 tisíc Kč.
3. **Záznam o škodní události**, který se uplatňuje v situacích, kdy účastníci silničního provozu nejednali zaviněně, avšak došlo k poškození vozidla, například prasknutím čelního skla, poškozením karoserie nebo jiných částí v důsledku odraženého kamínku od kola projíždějícího vozidla.

6.2 Topografická dokumentace

Tento typ dokumentace slouží jako podklad zadokumentování místa dopravní nehody, postavení vozidel a polohy předmětů na ní zúčastněných, kdy k označení jednotlivých stop se užívá číselného označení.

6.2.1 Náčrtek

Náčrtek (příloha č. II) je typ dokumentace, který se „od ruky“ zhotovuje na místě dopravní nehody a obsahuje půdorysný náčrt místa dopravní nehody, poloha

zúčastněných vozidel, předmětů a dalších stop mající souvislost s vyšetřovanou událostí dopravní nehody.

Požadavky na zhotovení náčrtku:

1. **Pomůcky:** papír formát A4, tužka popř. propiska, číselné označníky (kužel, aj.), mechanický pedometr („kolečko“), metr, popř. pásmo.
2. **Zvolení výchozího bodu měření (VBM),** kdy se jedná o pevný, neměnný bod, např. začátek svodidla, kilometrovník, sloup veřejného osvětlení atd. Není vhodné volit jako VBM např. strom. Tento zvolený bod slouží k zaměření stop ve směru vpřed a vzad.
3. **Zvolení pomocné roviny měření (PRM),** např. okraj komunikace, vodící čáry, chodníku atd. Zvolený bod slouží k zaměření stop směrem vlevo nebo vpravo.
4. **Označení zjištěných a zajištěných stop** čísly dle kladených požadavků na dokumentaci.
5. **Zvolit vhodný způsob zaměření jednotlivých stop** (nejčastěji metoda pravoúhlého měření, v případě zatačky metoda trojúhelníkového měření).

6.2.2 Plánek

Na rozdíl od náčrtku se plánek (příloha č. III) nevyhotovuje „od ruky“, ale k vyhotovení slouží počítačový program nazvaný PC CRASH, aktuálně používaný ve verzi č. 10.0. Jedná se o počítačový program, který se taktéž používají soudními znalci z oboru dopravy a jsou zde zakreslena všechna zjištění z OMDN, včetně postavení zúčastněných vozidel, zjištěných stop, výchozí bod měření, pomocná rovina měření, směr pohybu vozidel, popř. osob, tvar komunikace a příslušné vodorovné a svislé dopravní značení a v neposlední řadě směrové poměry, tzv. „severka.“ Nejčastějším měřítkem pro vyhotovení plánu je měřítko 1:200, kdy ve výjimečných případech, týkajících se velké proporce místa dopravní nehody a rozptýleného rozsahu stop se může od uvedeného měřítka lišit.

6.3 Fotodokumentace

Lze konstatovat, že fotografická dokumentace (příloha č. IV) představuje klíčovou součást OMDN, protože zachycuje vizuální záznamy pořízené přímo na místě dopravní nehody. Tyto snímky podrobně dokumentují okolnosti vzniku a příčiny

nehody, viditelnost v dané lokalitě, rozsah poškození vozidel a dalších objektů, případná zranění osob a veškeré zajištěné stopy. V rámci dokumentace dopravní nehody se rozlišují čtyři hlavní typy fotografií: orientační, situační, polodetailní a detailní.

1. **Orientační fotografie** zajišťuje komplexní zobrazení místa dopravní nehody, přičemž zachycuje například celou část silnice nebo křižovatku., včetně zúčastněných vozidel, dopravní značky, semaforey, a to z více směrů pohledu.
2. **Situační fotografie** přesně dokumentuje rozmístění vozidel zapojených do nehody a dalších důležitých prvků, jako jsou stopy po vozidlech (například smykové, brzdné, rycí nebo dřecí), dopravní značení v okolí nehody a další relevantní detaily.
3. **Polodetailní fotografie** poskytuje detailnější zobrazení poškození konkrétních vozidel, dopravního značení, objektů v okolí a stop způsobených vozidly.
4. **Detailní fotografie** zachycuje přesné detaily jednotlivých poškození a stop důležitých pro vyšetřování, ke kterým je na místě nehody přiložena měřicí pomůcka (pravítko, metr,...).

Takto pořízená fotodokumentace umožňuje přesné a spolehlivé zachycení detailů, které mohou být klíčové při vyšetřování dopravní nehody.

6.4 Audiovizuální dokumentace

Tento způsob dokumentace se realizuje pomocí videokamery (viz obrázek č. 14) a je primárně využíván při vyšetřování závažných dopravních nehod. Záznam obvykle pořizuje kriminalistický technik z oddělení kriminální policie a vyšetřování (SKPV). Video poskytuje prostorový přehled o místě nehody a umožňuje zaznamenat výpovědi účastníků či svědků. V případě potřeby může být doplněno zvukovým komentářem vyšetřujícího pracovníka SKPV.

Obr. 14 Videokamera Canon⁶¹



⁶¹ Vlastní zdroj.

7 ZPŮSOBY ZAMĚŘOVÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY

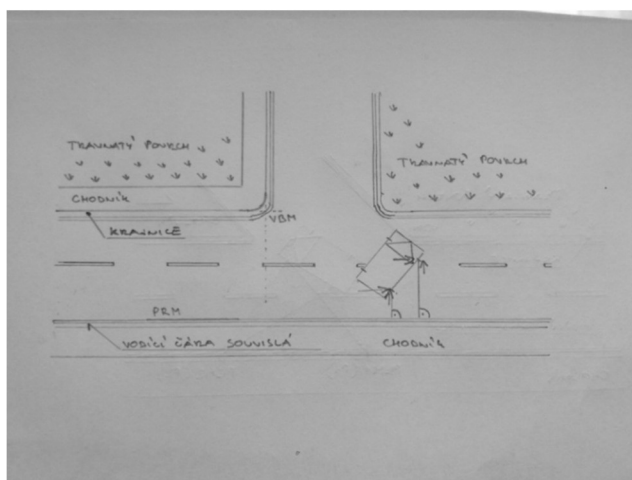
Mezi tři základní zaměřování místa dopravní nehody patří:

- metoda pravoúhlého měření (tzv. ortogonální)
- metoda trojúhelníkového měření (tzv. trojúhelníková)
- metoda průsečíkového měření (tzv. průsečíková)

K uvedeným metodám je nutné si na místě dopravní nehody stanovit **výchozí bod měření (VBM)**, kdy se jedná o pevný, neměnný bod, např. začátek svodidla, kilometrovník, sloup veřejného osvětlení atd. Není vhodné volit jako VBM např. strom. Tento zvolený bod slouží k zaměření stop ve směru vpřed a vzad a dále **pomocnou rovinu měření (PRM)**, např. okraj komunikace, vodící čáry, chodníku, atd. Zvolený bod slouží k zaměření stop směrem vlevo nebo vpravo.

Metoda pravoúhlého měření (obrázek č. 15) spočívá ve vytyčování kolmic k PRM, se zaměřením hodnoty vzdálenosti od VBM. Tento typ měření patří mezi nejjednodušší a také nejpoužívanější, který lze aplikovat při vyměřování přímého úseku komunikace. Každý zaměřený bod touto metodou má hodnotu vzdálenosti od VBM a hodnotu vzdálenosti od PRM, vyjádřené v metrech.

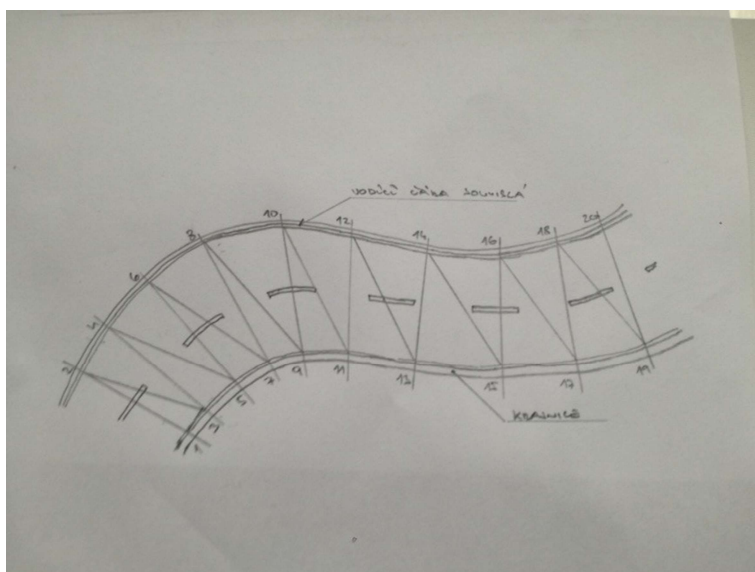
Obr. 15 Metoda pravoúhlého měření⁶²



⁶² Vlastní zdroj

Trojúhelníková metoda měření (viz obrázek č. 16) se využívá především pro přesné určení místa dopravní nehody, zejména v zatáčkách. Spočívá v tom, že po zvolení bodů VBM a PRM, na začátku měřené části komunikace vztyčíme kolmici přes celou šíři komunikace a od této kolmice pokryjeme pomyslně měřený úsek sítí pravoúhlých trojúhelníků, kdy délka strany trojúhelníků přilehlé k vnější straně komunikace je na vůli zvolení policisty, který dané místo vyměřuje, avšak zpravidla by se mohlo jedna o hodnoty 2, 3, 4, 5 a zbylé délky trojúhelníku doměříme.

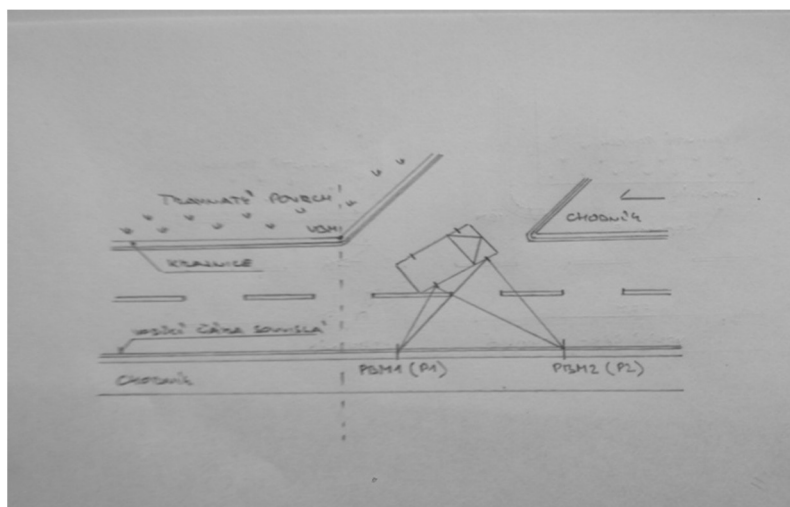
Obr. 16 Metoda trojúhelníkového měření⁶³



Metoda průsečíkového měření (obrázek č. 17) spočívá v zaměřování jednotlivých stop, či předmětů ohledání ke dvěma pevným bodům, které se nazývají pomocné body měření (PBM) s označením PBM1 a PBM2, nebo chceme-li jednodušeji, zvolíme způsob označení P1 a P2. Zvolené pomocné body je nutné mezi sebou zaměřit a též zaměřit od VBM. Zaměřování vozidel těmito pomocnými body probíhá na střed náprav kol, neboť přední či zadní část vozidla bývá po dopravní nehodě zdeformovaná. V místě středů náprav se tedy nachází průsečík naměřených vzdáleností.

⁶³ Vlastní zdroj

Obr. 17 Metoda průsečíkového měření⁶⁴



⁶⁴ Vlastní zdroj.

9 INOVATIVNÍ METODY ZAMĚŘOVÁNÍ MÍSTA DOPRAVNÍCH NEHOD

Vzhledem k tomu, že doba jde nezadržitelně kupředu, tak i při zaměřování místa dopravních nehod dochází k vývoji technologií a na řadu přicházejí zařízení, které mnohdy tuto práci usnadní a zefektivní. Mezi takové technologie patří například bezpilotní letouny – drony, totální stanice, robotické totální stanice a v neposlední řadě 3D Skenery.

9.1 Drony

Drony (obrázek č. 18) jsou na dálku ovládané bezpilotní letecké prostředky a jejich používání podléhá zákonu č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Využití tohoto přístroje se při šetření a dokumentaci závažných dopravních nehod shledává s pozitivním ohlasem, neboť zde tímto způsobem pořídit jak fotografie z místa (obrázek č. 19), tak i video a data získaná z GPS souřadnic, kdy délka doby dokumentace za pomoci dronu na místě dopravní nehody se odvíjí od závažnosti a rozsahu místa nehody, ale jde řádově o minuty až desítky minut. Samotnou obsluhu vykonávají speciálně vyškolení policisté.

Obr. 18 Policejní dronMavic 2⁶⁵



Výhody: rychlost pořízení dokumentace, zaměření s přesností na centimetry, přehlednost jak místa DN, tak i přilehlého okolí, což je velkým přínosem pro případné znalecké zkoumání.

⁶⁵ Eko – drony.cz [online] 2023 [cit. 2023-02-17]. Dostupné z: <https://www.eko-drony.cz/prumyslove-drony-dji-enterprise/dron-s-termokamerou-dji-mavic-2-enterprise-advanced/>

Obr. 19 Snímek místa dopravní nehody pořízený dronem⁶⁶



Nevýhody: pořizovací cena, od čeho se odráží i menší dostupnost v případě potřeby, odborná kvalifikace obsluhy (nutnost povolení k řízení letadla bez pilota, školení), nízká výdrž baterie dronu, omezenost použití v případě špatných povětrnostních podmínek (vítr, déšť, sněžení, mlha)

9.2 Totální stanice GPI 122L

Totální stanice (obrázek č. 20, 21) je zařízení spadající mezi geodetická měřidla a její využití je například zaměření místa po vážné dopravní nehodě, která si vyžádala několik zranění. Měřicí zařízení bylo obsluhou umístěno na stabilním bodě v blízkosti nehody a provedeny přesné měření klíčových bodů, jako jsou pozice vozidel, místa poškození infrastruktury a stopy po nehodě. Tyto podklady sloužily jako základ pro následné znalecké zkoumání, které zahrnovalo rekonstrukci nehody a analýzu příčin, čímž byly získány přesné prostorové souřadnice a detailní náčrt místa nehody pro odborné znalecké posouzení.

⁶⁶ Vlastní zdroj.

Obr. 20 Totální stanice s příslušenstvím⁶⁷



Obr. 21 Totální stanice⁶⁸



Tato metoda měření využívá laserový paprsek, jehož odraz umožňuje získat přesnou hodnotu vzdálenosti zaměřeného bodu (obrázek č. 22). Totální stanice následně poskytuje údaje o horizontálním a vertikálním úhlu daného bodu. Poloha zaměřeného bodu v prostoru je poté vyjádřena souřadnicemi v metrech vůči osám x, y, z.

⁶⁷ Interní zdroj Policie ČR – Metodika k zaměření dopravních nehod, 2019

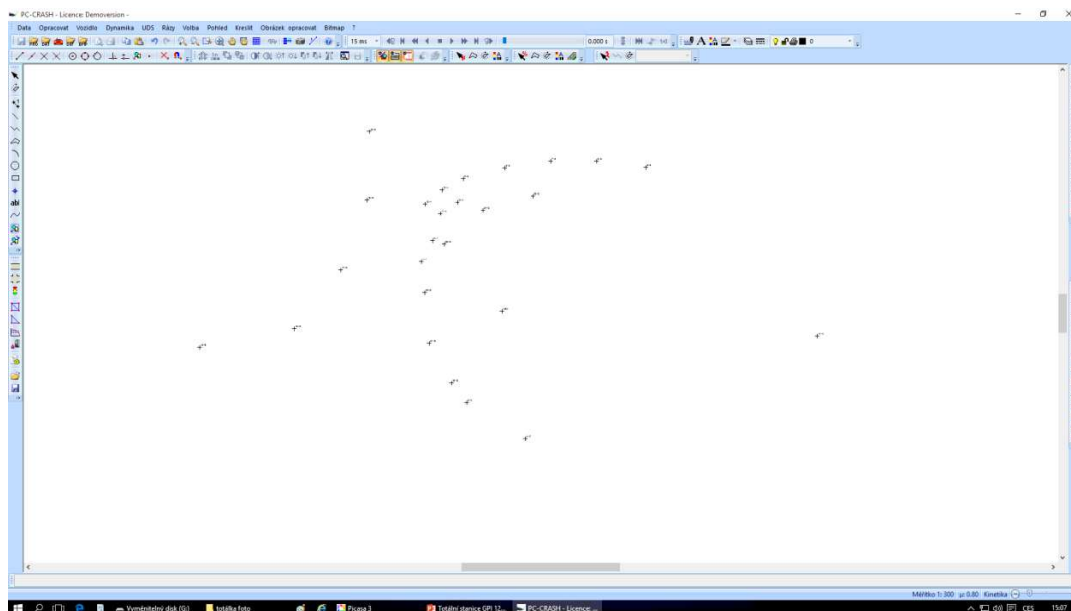
⁶⁸ Interní zdroj Policie ČR – Metodika k zaměření dopravních nehod, 2019

Obr. 22 Zaměření místa DN totální stanicí⁶⁹



Data získaná z totální stanice se následně přenesou pomocí USB disku do příslušného softwaru, kde jsou dále zpracována pro potřeby **Protokolu o silniční dopravní nehodě**. Z těchto údajů se následně vytváří plánec místa nehody v aplikaci **PC Crash 10.0** (obrázek č. 23).

Obr. 23 Výstupní data z TS po převodu do PC Crasch 10.0⁷⁰



⁶⁹ Interní zdroj Policie ČR – *Metodika k zaměření dopravních nehod*, 2019

⁷⁰ Interní zdroj Policie ČR – *Metodika k zaměření dopravních nehod*, 2019

Výhody: vysoká přesnost měření, snadnější tvorba plánu, zachování reálných rozměrů zaměřených bodů v bitmapovém formátu a automatické generování zaznamenaných stop v **Protokolu o nehodě v silničním provozu** při ohledání místa dopravní nehody.

Nevýhody: pořizovací cena, nutnost úplného zastavení provozu v místě měření, časová náročnost při zaměřování stop na místě, náročnost na zaškolení obsluhy, složité ovládání menu v cizím jazyce, povětrnostní podmínky (sněžení, déšť, mlha, mráz), nutnost obsluhy dvěma policisty, výstupní data přístupná až po ukončení měření

Použitím totální stanice lze provádět dva typy měření, kterými jsou měření s hranolem a bezhranolové měření, kdy měření s hranolem je používanější a vhodnější.

Měření s hranolem – s výtyčkou:

Tento způsob měření vyžaduje spolupráci dvou policistů a využívá odrazná zrcadla umístěná v terčíku (hranolu), který je upevněn na teleskopické tyči s libelou. Tento systém slouží k přenosu laserového paprsku z totální stanice, jeho odrazu od zrcadla a následnému získání přesných údajů. Jeden z policistů má na starosti obsluhu totální stanice, kterou před zahájením měření musí správně nastavit v souladu s návodem k měření a druhý policista pracuje s uvedenou teleskopickou tyčí s hranolem. Jeho práce spočívá v ustavování uvedené tyče s odrazovým hranolem kolmo k vozovce (za pomoci libely) a nasměrování na totální stanici, aby mohlo dojít k odrazu paprsku o odrazový hranol, vyslaného ze stanice a následnému zaměření hodnot.

Výhody: poskytuje vždy přesnou hodnotu zaměřeného bodu, umožňuje měření na delší vzdálenosti (v praxi ověřeno přibližně na 600 metrů), což je pro potřeby dokumentace místa dopravní nehody zcela dostačující.

Nevýhody: požadavek na přítomnost druhé osoby

Bezhranolové měření – bez výtyčky:

Tento způsob měření se provádí totální stanicí bez použití odrazného hranolu, kdy lze zaměřit pomocí hledáčku (za snížené viditelnosti pomocí laserového ukazovátka) pouze povrch zaměřovaného bodu, což značně limituje způsob zaměření určitých stop, popřípadě se překrývajících (např. stopa, nacházející se za vozidlem). Vzhledem k omezení použití bezhranolového použití se tento způsob takřka nevyužívá.

Výhody: měření bez nutnosti druhé osoby.

Nevýhody: měření pouze na kratší vzdálenost (cca 100 metrů), povětrnostní podmínky (sněžení, déšť, mlha), možnost odražení paprsku, čímž dojde k nezaměření stopy.

9.3 Robotická totální stanice Geomax Zoom

Uvedená totální stanice (obrázek č. 24, 25) pracuje na stejném principu jako totální stanice GPI 122, avšak vzhledem k pokročilejšímu systému již není třeba k práci s touto stanicí dvou policistů, nýbrž postačí pouze jeden. Obsluha spočívá v nastavení stanice dle návodu, kdy se následně robotická stanice pomocí servomotorů a vestavěných vytyčovacích (naváděcích) světél sama otáčí za hranolem, se kterým policista pohybuje při zaměřování bodů jednotlivých stop a následně dojde k automatickému zaměření. Dosah měření stop je až do vzdálenosti 800 m.

Obr. 24 Robotická totální stanice⁷¹



Obr. 25 Výtyčka robotické totální stanice⁷²



Výhody: obsluha pouze jedním policistou, možnost měření za tmy, urychlení měření oproti předchozí generaci o cca polovinu času, české menu

Nevýhody: pořizovací cena

9.4 3D Skener

Princip měření tohoto přístroje je měření laserovým paprskem (stejně jako u totální stanice), avšak jsou získávány i informace přesných rozměrech předmětu, tvaru, barvě a vzhledu. Aktuálně se využívá 3D Skener typ Leica RTC 360

⁷¹ Policie.cz [online] 2023 [cit. 2021-02-08]. Dostupné z:<https://www.policie.cz/clanek/robotizovane-totalni-stanice-jsou-novymi-pomocniky-dopravnich-policistu.aspx>

⁷² Policie.cz [online] 2023 [cit. 2021-02-08]. Dostupné z:<https://www.policie.cz/clanek/robotizovane-totalni-stanice-jsou-novymi-pomocniky-dopravnich-policistu.aspx>

(obrázek č. 26), který se po ustavení na místě využití nastaví přes jednoduché ovládací menu buď přímo na přístroji, anebo vzdáleně (do cca 50 metrů) přes tablet. Po nastavení a spuštění přístroj sám začne automaticky za pomoci paprsku skeneru snímat povrch předmětů v jeho okolí. Výstup dat z přístroje je přenesen přes USB disk do příslušného počítačového systému k následnému zpracování.

Trojrozměrná topografická dokumentace nám sice poskytne reálný obraz situace na místě dopravní nehody, je však časově náročnější a vyžaduje potřebné technické vybavení.⁷³

Obr. 26 3D Skener⁷⁴



Výhody: není nutnost úplného zastavení provozu v místě dopravní nehody, neboť lze na přístroji nastavit funkci dvojího skenování, které vzhledem k nepatrné časové prodlevě eliminuje případné rušivé niance, způsobené projíždějícími vozidly. Další výhodou je ovládání bez obsluhy (po prvotním nastavení přístroje obsluhou), možnost skenování i za zhoršených povětrnostních podmínek, díky infračervenému spektru.

⁷³ NĚMEC, M. a kol. *Ohledání a práce na místě činu*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010, s. 100.

⁷⁴ Policie.cz [online] 2023 [cit. 2019-05-23]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/3d-skener-dopravni-nehoda-vysetrovani-dopravni-policiste-policie.A190523_141654_vary-zpravy_ba

Nevýhody: vysoká pořizovací cena, nemožnost skenování překrytého předmětu (nutnost přesunu zařízení), vyšší požadavky na kapacitu úložiště pořízených dat a jejich následné zpracování (kvalitnější počítače, velkokapacitní disky).

10 PRAKTICKÁ ČÁST

V praktické části této práce budou využity získané poznatky z teoretické části na konkrétních příkladech nehod s **rozdílnými požadavky na jejich zpracování a zadokumentování**. Osobní údaje a údaje o vozidlech jsou v této práci z důvodu ochrany osobnosti a osobních údajů anonymizovány.

10.1 Protokol o nehodě v silničním provozu

Následující dopravní nehoda bude zaevidována na Protokol o nehodě v silničním provozu (příloha č. I), kdy dojde k nárazu jedoucího vozidla do pevné překážky – svodidla. Podezřelý řidič v tomto případě jako příčinu dopravní nehody uplatňuje technickou závadu na vozidle.

Použití technické závady jako příčiny dopravní nehody ze strany řidiče je upraveno v článku 11, odstavcích 3 a 4, závazného pokynu policejního prezidenta č. 23/2003. Pokud existuje podezření, že nehoda byla způsobena technickou závadou vozidla nebo že účastník nehody tuto závadu uvádí jako příčinu, je nutné neprodleně informovat příslušný správní orgán, jakmile to okolnosti umožní. Tento orgán má pravomoc přizvat znalce a ve lhůtě 48 hodin oznámit věc příslušnému správnímu orgánu pro podezření z přestupku. Spisový materiál by měl obsahovat: a) ohledání místa nehody, b) plánek místa nehody, c) výslech účastníků nehody a osoby, která technickou závadu uvádí, s konkrétními otázkami o povaze závady a jejích projevech. Zbývajícím materiálem se předá správnímu orgánu do 30 dnů od okamžiku, kdy se policejní orgán o události dozvěděl. Pokud je nehoda vyšetřována jako trestný čin, přizve policie znalce podle příslušných právních předpisů. Pokud vznikne podezření, že technická závada způsobila nehodu nebo je taková závada uváděna účastníkem, a její potvrzení nebo vyloučení vyžaduje kriminalistické zkoumání v oblastech defektoskopie, metalografie nebo elektrotechniky, policista postupuje podle interních předpisů.⁷⁵

K dopravní nehodě došlo dne 25. 05. 2020 v 01:46 hod., na dálnici D3 v km 66,178 - v katastru obce MEZNO, na levé krajnici ve směru jízdy od Prahy na České Budějovice. Na místě dopravní nehody bylo zjištěno a označeno celkem 5 stop,

⁷⁵ ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. čl. 11 odst. 3, 4. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 23/2003 Ředitelství služby dopravní policie.

kdy pod číslem 1 byl označen havarovaný nákladní automobil. Označování zúčastněných vozidel stopami (číslly) je diskutabilní. Někteří vedoucí oddělení jsou zastánci toho, aby vozidlo označováno čísly nebylo, protože toto je již označeno svou registrační značkou. Označování vozidel čísly je tedy v konečné fázi na rozhodnutí konkrétního vedoucího vyšetřujícího úseku a daným zvyklostem. Jako stopa číslo 2, 3 a 5 byla označena jízdní stopa a číslem 4 bylo označeno poškozené svodidlo.

Vylíčení události:

Dne 25. května 2020 v 01:46 hod. jel řidič Ladislav Farka s NA Mercedes Sprinter, RZ: 6AN 3994 v pravém jízdním pruhu po dálnici D3 ve směru jízdy od Prahy na České Budějovice, přičemž v úrovni km 66,178 v kat. obce Mezno dle vyjádření řidiče Farky došlo k technické závadě na vozidle (na ovládacím panelu bezpečnostního vozidla zazněl zvukový signál a došlo k samovolnému vypnutí motoru a světel). To se stalo špatně ovladatelné, v důsledku čehož vozidlo přejelo z pravého jízdního pruhu do levého a následně na levou krajnici, za kterou narazilo přední částí do levých zdvojených kovových svodidel. Dechová zkouška na alkohol byla u řidiče Farky provedena přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Řidič jako příčinu dopravní nehody uplatňuje na vozidle technickou závadu. Při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na NA Mercedes Sprinter ve výši cca 90000,- Kč ku škodě Loomis Czech republic a.s., a na kovovém silničním středovém svodidle vznikla hmotná škoda ve výši cca 13000,- Kč ke škodě ŘSD ČR. Odtah vozidla si řidič zajistil sám (bez asistence PČR) do areálu firmy Loomis Czech republic a.s. v Českých Budějovicích, ul. Nemanická 440/14, kde s ním nebude manipulováno. Odtah provedla asistenční služba Opava assistance s.r.o.

Ohledání místa dopravní nehody:

I. Dopravní situace:

a) Místo předmětné dopravní nehody se nachází na rychlostní komunikaci dálnici D3 v km 66,178 v katastru obce Mezno ve směru jízdy od Prahy směrem na České Budějovice. Uvedená dálnice D3 je vyznačena svislou DZ č. IZ 1a "Dálnice" a je ukončena DZ č. IZ 1b "Konec dálnice." V místě dopravní nehody dálnici tvoří dva

jízdní pruhy pro směr jízdy ve směru k obci České Budějovice a dva jízdní pruhy ve směru k obci Praha, kdy tyto jsou o sebe odděleny travnatým dělicím pásem se silničními svodidly, na kterých jsou dopravní značky Z11a "Směrový sloupek". V uvedeném směru jízdy jsou jízdní pruhy o celkové šíři 3,9 metru a jsou od sebe odděleny vodorovnou dopravní značkou č. V2a "Podélná čára přerušovaná". Po obou stranách vozovky je krajnice ohraničena vodorovným DZ V4 "Vodící čára", kdy na levé straně je dále živичná krajnice o šíři 0,4 metru, na který dále navazuje travnatý středový dělicí pás o šíři 1,0 metru, na kterém se nachází středové kovové dělicí svodidlo. Za svodidlem se dále vlevo nachází komunikace pro opačný směr jízdy. Po pravé straně komunikace se nachází živичná krajnice o celkové šíři 2,8 metru, která je od jízdního pruhu oddělena DZ č. V4 "Vodící čára." Dále se vpravo nachází zatravněný povrch, na kterém je umístěno kovové silniční svodidlo. Za tímto se dále nachází stoupající travnatá kamenitá plocha. Povrch komunikace je tvořen živicí, bezprašný, v době ohledání mokrý, neznečištěný, bez výmolů a výtluků. Přehlednosti nebrání žádné negativní vlivy. Spádové poměry jsou zde v mírném sklonu ve směru na České Budějovice. Dopravní značení je přehledné. Hustota provozu byla stanovena na základě odhadu policisty na místě v době ohledání místa dopravní nehody jako nízká. Rychlost jízdy není v daném úseku omezena, kdy nejvyšší dovolená rychlost v tomto úseku je pro jízdu mimo obec na dálnici dle zákona č. 361/2000 Sb., tj. do 130 km/h.

b) V době ohledání je noc, vozovka vlhká, teplota cca 8°C (stanoveno dle teplotního ukazatele ve vozidle PČR), fouká mírný vítr.

c) Stav řidiče Farky po dopravní nehodě byl dobrý, bez zjevných psychických či fyzických vad. Dioptrické brýle, popř. čočky - ne. Řidič Farka jako příčinu dopravní nehody uplatňuje technickou závadu na vozidle.

II. Popis stop:

a) Jako **výchozí bod měření** (dále jen VBM) byl zvolen dálniční kilometrovník "66,0" nacházející se za pravou krajnicí ve směru jízdy od Prahy na České Budějovice.

Jako **pomocná rovina měření** (dále označeno pouze jako PRM) byla označena osa pravé vodící čáry výše popsaného směru.

Veškeré následující míry budou uváděny ve směru od Prahy na České Budějovice a zaměření stop bude provedeno pravoúhlou metodou pomocí mechanického pedometru.

Pod **číslem 1** - byl označen NA Mercedes Sprinter, RZ: 6AN 3994, který se nachází levým předním kolem 179,0 metru za VBM a 5,1 metru vlevo od PRM. Levým zadním kolem se vozidlo nachází 182,6 metru za VBM a 5,5 metru vlevo od PRM. Vozidlo je natočeno přední částí do protisměru jízdy a nachází se v levém jízdním pruhu.

Pod **číslem 2-** byla označena jízdní stopa NA Mercedes Sprinter, která začíná 162,6 metru za VBM a 5,9 metru vlevo od PRM. Končí v počátku stopy č. 4, a to 173,3 metru za VBM a 10,1 metru vlevo od PRM.

Pod **číslem 3** - byla označena jízdní stopa NA Mercedes Sprinter, která začíná 165,8 metru za VBM a 3,9 metru vlevo od PRM a končí 170,7 metru za VBM a 5,2 metru vlevo od PRM.

Pod **číslem 4** - bylo označeno poškozené dálniční kovové středové svodidlo, kdy poškození začíná 173,3 metru za VBM a 10,1 metru vlevo od PRM. Končí 177,3 metru za VBM a 10,0 metru vlevo od PRM, kdy se v uvedené vzdálenosti vrací zpět do původního postavení před DN.

Pod **číslem 5** - byla označena jízdní stopa od NA Mercedes Sprinter, která se nachází 173,9 metru za VBM a 8,3 metru vlevo od PRM a ve vzdálenosti 174,9 metru a 9,1 metru vlevo přechází ve stopu rycí, která končí 177,3 metru za VBM a 9,5 metru vlevo od PRM.

II. Popis stop-pokračování:

b) Na svodidle označeném jako **stopa č. 4** je odřeno, ohnuto a poškozeno 2ks pásnic, 2 ks svodidlových spojek a 2 ks sloupků - viz. popis výše. Poškození svodidla je po celé výšce pásnice, a to ve výšce, Bezpečnostní pás u řidiče i spolujezdce

ve vozidle Mercedes-Benz byl vyvinutý, zaseknutý. Poloha ukazatele rychloměru v poloze nula. Ruční brzda v horní poloze - zatáhnutá (zabrzděno). Na vozidle byly užity letní pneumatiky s dostatečnou hloubkou dezénu dle zákona. Poškození svodidel odpovídá shora popsanému průběhu nehody.

Jiné stopy nezjištěny a ani nezajištěny.

Provedené úkony zahrnovaly negativní dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu u účastníka nehody, digitální fotografickou dokumentaci, která byla pořízena na místě, a provedení lustrace zúčastněných osob a vozidel, která však nevedla k žádným zjištěním. Na místě nehody byla přítomna odtahová služba, vozidlo Hasičského záchranného sboru a vozidlo rychlé lékařské pomoci. Byl proveden ohledání místa nehody a náčrtek místa. Po dokončení ohledání následoval úklid vozovky. Dále bylo zahájeno šetření okolností nehody a vyšetřování možného pachatele. Osoba podezřelá z účasti na nehodě byla vyslechnuta. Řidič zúčastněného vozidla uplatnil technickou závadu na vozidle. Lustrace řidičské karty v celostátní evidenci, osvědčení o registraci vozidla a pátrání po vozidlech a osobách nevedly k žádným novým informacím. Potvrzení o účasti na nehodě bylo předáno řidiči a zástupci Ředitelství silnic a dálnic ČR – SSÚD Chotoviny. Následně bylo přibráno znalecké zkoumání příslušným Městským úřadem.

10.2 Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Uvedeným protokolem (příloha č. V) lze ukončit dopravní nehody, které splňují zákonné podmínky uvedené v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, kdy se od podezřelé osoby vyžaduje souhlasné stanovisko se zjištěným stavem věci, právní kvalifikací, souhlas s výší uložené pokuty a podepsání příkazového bloku na pokutu.

Příklad:

Datum, čas a místo dopravní nehody:

04. 10. 2018 v 10:15 hod., Jihlava, ulice Tolstého, u domu č. 1

Vylíčení události:

Dne 4. října 2018 v 10:15 hod. v obci Jihlava na ul. Tolstého jel řidič Jiří Souček s vozidlem tov. zn. Škoda Fabia, RZ: 8A3 4269 ve směru od ul. Tř. Legionářů směrem k ul. Tyršova, kdy v blízkosti domu č. 1 nedodržel bezpečnostní vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem tov. zn. Škoda Fabia, RZ: 5A6 7469 řidiče Miroslava Pátka, který reagoval snížením rychlosti před ním na přechodu přecházejícímu chodci. V důsledku toho došlo k nárazu přední části OA Škoda Fabia řidiče Součka do zadní části vozidla Škoda Fabia řidiče Pátka. Vlivem nárazu došlo k odražení vozidla Škoda Fabia, RZ: 5A6 7469 vpravo mimo vozovku, kde pravou přední částí narazilo do DZ IP6, kterou tímto poškodilo. U obou řidičů byla provedena dechová zkouška na přítomnost alkoholu, a to za použití přístroje určeného k měření alkoholu v dechu, přičemž výsledek byl negativní. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Během ohledání místa nehody nebyla zjištěna žádná technická závada, která by mohla být příčinou incidentu. Při nehodě došlo ke hmotné škodě na OA Škoda Fabia, RZ: 8A3 4269 ve výši cca 30 tis. Kč. K hmotné škodě na OA Škoda Fabia, RZ: 5A6 7469 ve výši cca 40 tis. Kč. Na DZ "IP6" došlo ke hmotné škodě ve výši cca 2 tis. Kč ke škodě Statutárního města Jihlava. Odtah vozidel zajištěn účastníky DN.

Provedené úkony zahrnovaly negativní dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu u účastníků nehody, digitální fotografickou dokumentaci, a provedení lustrace zúčastněných osob a vozidel, která nevedla k žádným novým informacím. Na místě nehody bylo provedeno ohledání a náčrtek místa. Dále probíhalo šetření okolností nehody a vyšetřování možného pachatele. Řidič vozidla neuváděl technickou závadu. V rámci vyšetřování byli na místě zjišťováni případní svědci nehody.

Ukončení dopravní nehody:

Jiří SOUČEK, porušil ustanovení § 4 písm. b) a § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

Za tento přestupek byla jmenovanému v souladu s ustanovením § 125c odst. 7 písm. a) citovaného zákona uložena pokuta v částce 1100 Kč. Pokuta byla jmenovaným zaplacená v hotovosti - číslo bloku série AB/2017 F 1234567.

10.3 Záznam o dopravní nehodě – střet se zvěří

Tento druh dopravní nehody pojednává o dopravní nehodě, kdy dojde ke střetu vozidla se zvěří (zpravidla se jedná o lesní zvěř – srna, srnec, divočák,...), a tato nehoda je kvalifikována jako nezaviněná řidičem.

Příklad DN – střet s lesní zvěří (srnou) – viz Příloha č. VI:

K dopravní nehodě došlo dne 04. 10. 2018 v 14:00 hod., na silnici I. třídy č. 13 v km 85 - v katastru obce Soběslav, na volném úseku komunikace mezi obcemi Soběslav – Klenovice

Vylíčení události:

Dne 15. října 2022 v 14:00 hod. na sil. č. I/13 v km 85 v k. o. Soběslav mezi obcemi Soběslav - Klenovice, jel řidič Jan Skočdopole s OA Ford Focus, RZ: 1B1 6868 ve směru od Veselí nad Lužnicí na Tábor, kdy mu náhle v lesním úseku zprava skočila před vozidlo srna a důsledkem toho došlo ke střetu s přední částí vozidla Ford. Při nehodě nebyly žádné osoby zraněny. Dechová zkouška provedena přístrojem určeného k měření alkoholu v dechu, přičemž výsledek byl negativní. Při ohledání místa nehody nebyla zjištěna žádná technická závada, která by mohla být příčinou nehody. Srna byla na místě zajištěna Mysliveckým sdružením Hůrka a převzal ji pan Jan Kořen, narozený 10. 01. 1988, s číslem mysliveckého průkazu 98.

Šetření POLICIE ČR:

Provedené úkony zahrnovaly dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu u účastníků nehody, která byla negativní, byla provedena digitální fotografická dokumentace a kontrola funkčnosti osvětlení vozidel, která byla v pořádku a bez poškození. Lustrace osob a vozidel, včetně kontroly VIN, nevedla k žádným novým zjištěním. Na místě nehody probíhalo ohledání, během kterého byl zhotoven náčrtek

místa. Dále bylo zahájeno šetření okolností nehody a vyšetřování možného pachatele. Řidič vozidla neuváděl žádnou technickou závadu.

Právní kvalifikace:

Věc dopravní nehody, srážky se zvěří se odkládá dle ust. § 74 odst. 3 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Podmínkou této právní kvalifikace však je, že zvěř nesmí být v ničem majetku, tzn., musí se jednat o volně žijící zvěř, která není v majetku osob a ani státu – viz zákon č. 449/2001 Sb., o myslivosti. Můžeme se však shledat s pojmem zvěř a zvíře.

Podle § 2 zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti, se pojem zvěř vztahuje na volně žijící zvířata, která nemají konkrétního vlastníka. Mezi příklady této zvěře patří srna, srnec, daněk, liška, bažant, káně, divočák a další.⁷⁶

Pojem zvíře označuje domácí nebo hospodářská zvířata, která jsou vlastněná jednotlivci nebo státem.

Pokud by zvěř nebo zvíře majitele mělo, byl by tento podezřelý z porušení § 60 odstavce jedenáctého zákona o silničním provozu, který stanoví, že vlastník nebo držitel domácích zvířat je povinen zabránit jejich pobíhání po pozemní komunikaci.⁷⁷

Přestupek: § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000Sb.

Sankce: do 1 500 Kč příkazem na místě.

Správní řízení: od 2 000 Kč do 5 000 Kč.

⁷⁶ ČESKO. § 2 zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti - znění od 1. 1. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-449#p2>

⁷⁷ ČESKO. § 60 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 11. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p60>

11 NOVÝ SOFTWARE PRO DOKUMENTACI DOPRAVNÍCH NEHOD

Vzhledem k neustálému rozvoji technologií došlo ke dni 01. 01. 2023 k plnému nahrazení dosavadního systému pro zpracování dopravních nehod LOTUS NOTES softwarovým systémem (obrázek č. 27) nazvaným Evidence dopravních nehod (EDN). Jde o program fungující na základě online připojení výjezdového vozidla s kmenovým softwarem na krajských článcích, kdy již nedochází k následné evidenci nehod převodem do ETŘ, ale k převodu dat dochází automaticky, a to v plné rozsahu, včetně vytvořených formulářů. Tudíž se již nemusí následně skenovat některé formuláře, jak tomu bylo v systému LOTUS NOTES do systému ETŘ.

Současnou velkou nevýhodou tohoto programu je fungování pouze na základě online připojení, jinak je program EDN na místě dopravní nehody nepoužitelný, dokud by nedošlo k obnovení online připojení se serverem. Vzhledem k tomu, že jde o nový systém, dochází neustále k jeho vývoji a doplňování se strany uživatelů směrem ke správci tohoto systému a dle mého názoru se bude jednat a cestu vývoje v rámci měsíců, ne-li let.

Obr. 27 Okno programu EDN⁷⁸

⁷⁸ Vlastní zdroj

ZÁVĚR

Předkládaná „práce“ je zaměřena na problematiku šetření a dokumentace silničních dopravních nehod v rámci odboru služby dopravní policie a její obsahová část byla rozdělena na dvě části, a to část teoretickou a část praktickou.

Teoretická část „práce“ formou teoretického postihu primárně objasňuje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, kde jejich precizovaná reflexe je potřebná pro osvojení si odborných znalostí v oblasti problematiky silničních dopravních nehod apod. V intencích zpracovávané problematiky byl kladen důraz na efektivní zpracování těchto událostí, které je klíčové nejen pro zajištění spravedlivého vyšetřování dopravní nehody, ale také pro prevenci budoucích nehod a zlepšení celkové bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích. Dále byly v této části „práce“ představeny moderní technologie, které se v dnešní době používají k zaměření a dokumentaci místa silniční dopravní nehody. Mezi tyto metody patří například využití geodetických přístrojů, obsluhovaných dvěma i jednou osobou, dronové technologie a 3D scanner. Tyto inovace umožňují přesnější a rychlejší geometrii místa nehody a jejího okolí, včetně výškový poměrů. Implementace těchto technik přináší nejen zvýšení přesnosti, ale také zefektivnění časové náročnosti práce vyšetřujících policistů na místě dopravní nehody. Analýza konkrétních případů včetně vyhodnocení příčin a následků přispívá k lepšímu pochopení dynamiky silničního provozu a identifikaci klíčových faktorů, vedoucích ke vzniku dopravních nehod.

Praxeologicky orientovaná část „práce“ je demonstrací konkrétních a tematicky přílehlavých situačních příkladů, včetně uvedení úkonů, které vyšetřující policisté provádějí na místě silniční dopravní nehody.

V závěru lze konstatovat, že dokumentace a zpracování silničních dopravních nehod je multidisciplinární oblast, která vyžaduje neustále inovace a adaptaci na moderní technologie. S neustále rostoucím počtem vozidel a komplexností dopravních situací na pozemních komunikacích je důležité neustále hledat nové metody a přístupy, které přispějí k vyšší bezpečnosti a efektivitě silničního provozu. Negativní Situace v provozu na pozemních komunikacích, týkajících se značného počtu dopravních nehod je vnímána přímo i výrobci automobilů, kteří neustálým

vývojem a inovacemi svou snahou přispívají ke snižování vzniku těchto situací a následků při tomto vzniklých. Autor této „práce“ věří, že přispěje k dalšímu rozvoji této oblasti a podpoří snahy o snižování počtu dopravních nehod a jejich následků.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy) vědecká monografie*. Praha: Police History, 2008, 116 s., ISBN 978-80-86477-44-2.
2. ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M. a TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích*. Komentář. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 528 s. ISBN 978-80-7478-652-5.
3. ČESKÉ SDRUŽENÍ OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD. *Dopravní nehody a jejich oběti*. Praha: Maxdorf, 2022, 115 s., ISBN 978-80-7345-742-6.
4. HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012, 160 s., ISBN 978-80-247-4308-0.
5. HRIB, N. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. 1. vydání, Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010, 515 s. ISBN 978-80-7251-325-3.
6. CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu*. 2. Vydání Praha: Ministerstvo vnitra, 1999, 94 s., ISBN neuvedeno
7. KOČÍ, R. a KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009, 416 s., ISBN 978-80-87212-10-3
8. KONRÁD, J., PORADA, V., STRAUS, J., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 418 s., ISBN 978-80-7380-859-4.
9. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 409 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
10. MACHUTOVÁ, M., HODBOŇ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L. *Století dopravní policie*. 1. vydání: Moto Public, 2021, 160 s., ISBN 978-80-906693-8-3.
11. MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. Praha: C. H. Beck, 2001, 459 s. ISBN 80-7179-362-0.
12. NĚMEC, M. a kol. *Ohledání a práce na místě činu*. 1. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010, 130 s., ISBN: 978-80-7251-337-6.

13. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s., ISBN: 8072012126.
14. STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*, 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 2008, 320 s., ISBN: 978-80-7380-124-3.
15. STRAUS, J., SADÍLEK, Z., MAŘÍK, O. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Brno: Tribun EU, 2012, 164 s., ISBN 978-80-263-0218-6.

Elektronické zdroje

1. ŽĎÁRSKÁ, L, 2022. Místo dopravní nehody. *Policie.cz* [online]. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz/clanek/misto-dopravni-nehody.aspx>>
2. Eko – drony.cz [online] 2023 [cit. 2023-02-17]. Dostupné z WWW:<<https://www.eko-drony.cz/prumyslove-drony-dji-enterprise/dron-s-termokamerou-dji-mavic-2-enterprise-advanced/>>.
3. Policie.cz [online] 2023 [cit. 2021-02-08]. Dostupné z WWW:<<https://www.policie.cz/clanek/robotizovane-totalni-stanice-jsou-novymi-pomocniky-dopravnich-policistu.aspx>>.
4. Policie.cz [online] 2023 [cit. 2019-05-23]. Dostupné z WWW:<https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/3d-skener-dopravni-nehoda-vysetrovani-dopravni-policiste-policie.A190523_141654_vary-zpravy_ba>.
5. NICE, K. How Anti-Lock Brakes Work. *Howstuffworks.com* [online]. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <<https://auto.howstuffworks.com/auto-parts/brakes/brake-types/anti-lock-brake.htm>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.

2. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>
3. ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
4. ČESKO. Zákon č. 449/2001 Sb., o myslivosti. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-449>
5. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 14. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>
6. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. 2019. Pokyn policejního prezidenta ze dne 23. Prosince 2020, č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
7. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. 2003. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 23/2003, Ředitelství služby dopravní policie
8. ČESKO. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. 2018. Pokyn policejního prezidenta č. 100/2018, o kriminalistickotechnické činnosti.

Ostatní zdroje:

6. Interní zdroj Policie ČR – *Metodika k zaměření dopravních nehod*, 2019.

SEZNAM ZKRATEK

BESIP – bezpečnost silničního provozu

JNL – jiné návykové látky

THC – tetrahydrocannabinol (kanabinoid)

SKPV – služba kriminální policie a vyšetřování

ZPPP – závazný pokyn policejního prezidenta

PPP – pokyn policejního prezidenta

VBM – výchozí bod měření

PRM – pomocná rovina měření

PBM – pomocný bod měření

TZ – Trestní zákoník

ŘSDP – ředitelství služby dopravní policie

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Dräger 7510 s tiskárnou	23
Obr. 2 Tester DrugWipe 5s.....	24
Obr. 3 Tester DrugWipe 5S pozitivní na amfetamin/metamfetamin.....	24
Obr. 4 Jízdní stopa.....	26
Obr. 5 Brzdná stopa	27
Obr. 6 Blokovací stopa	27
Obr. 7 Stopy smyku	28
Obr. 8 Dřecí stopa.....	28
Obr. 9 Rycí stopa	29
Obr. 10 Stopa bloku ABS.....	30
Obr. 11 Boční náraz vozidla do svodidla	31
Obr. 12 Poškozené svodidlo na dálnici	32
Obr. 13 Okno programu LOTUS NOTES	41
Obr. 14 Videokamera Canon.....	45
Obr. 15 Metoda pravoúhlého měření.....	46
Obr. 16 Metoda trojúhelníkového měření.....	47
Obr. 17 Metoda průsečíkového měření	48
Obr. 18 Policejní dronMavic 2	49
Obr. 19 Snímek místa dopravní nehody pořízený dronem.....	50
Obr. 20 Totální stanice s příslušenstvím.....	51
Obr. 21 Totální stanice	51
Obr. 22 Zaměření místa DN totální stanicí	52
Obr. 23 Výstupní data z TS po převodu do PC Crasch 10.0	52
Obr. 24 Robotická totální stanice.....	55
Obr. 25 Výtyčka robotické totální stanicí.....	55
Obr. 26 3D Skener	56
Obr. 27 Okno programu EDN.....	66

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Nehodovost v Jihočeském kraji za období: leden - srpen	17
--	-----------

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. I: Protokol o nehodě v silničním provozu

Příloha č. II: Náčrtek místa dopravní nehody

Příloha č. III: Plánek místa dopravní nehody

Příloha č. IV: Fotografická dokumentace (str. 1)

Příloha č. V: Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Příloha č. VI: Záznam o dopravní nehodě – střet se zvěří

Příloha č. I: Protokol o nehodě v silničním provozu

315: PK402ETL p=20641661

6

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje
Odbor služby dopravní policie
Dálniční oddělení Chotoviny
Táborská 206
391 37 Chotoviny
evidováno v ETR č.j.: KRPC-54307-1/PŘ-2020-020040
evid. číslo: KRPC-14-6/DNCHT-2020-PB

Chotoviny 25. května 2020

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	25.05.2020 pondělí 01:46
Místo	dálnice č. D3 v km 66,178 - v katastru obce MEZNO, levá krajnice ve směru jízdy od Prahy na České Budějovice (souřadnice GPS -733853,875/-1109016,206)
Účastníci dopravní nehody	1) 6AN 3994 (CZ) nákladní automobil - MERCEDES-BENZ SPRINTER 313 CDI výše škody na vozidle: 90 tis. Kč řidič: Ladislav FARKA narozen 20. května 1975, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: K HURCE č. 110, PSČ 370 08 STARÉ HODĚJOVICE, stát: ČR telefonní číslo: 721 601 111 (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo: 201100010, stát: ČR řidičský průkaz sk. A1, AM, B, D1 číslo EN 221010, stát: ČR Ladislav FARKA je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b) a § 11 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. spolujedoucí: Jan ŠÍMA narozen 24. června 1984, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: NÁMĚSTÍ J. V. KAMARÝTA č. 7070, PSČ 382 32 VELEŠÍN, kraj: Jihočeský, stát: ČR telefonní číslo: 607 314 510 (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo: 114245226, stát: ČR.
Poškozené předměty a zvířata	svodidlo na dálnici - kovové - výše škody: 13 tis. Kč popis poškození: ohnuté, odřené - 2x pásnice, 2x sloupek, 2x svodidlová spojka majitel (právnícká osoba): Ředitelství silnic a dálnic ČR IČO: 65993390 sídlo: Na Pankráci č. 546/56, PSČ 140 00 PRAHA, stát: ČR
	Dne 25. května 2020 v 01:46 hod. jel řidič Ladislav Farka s NA Mercedes Sprinter, RZ: 6AN 3994 v pravé jízdní pruhu po dálnici D3 ve směru jízdy od Prahy na České Budějovice, přičemž v úseku km 66,178 v kat. obce Mezno dle vyjádření řidiče Farky došlo k technické závadě na vozidle (na ovládacím panelu bezpečnostního vozidla zazněl zvukový signál a došlo k samovolnému vypnutí motoru a světel). Toto se stalo špatně ovladatelně v důsledku čehož přešel z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu a následně na levou krajnici, za

Vyličení události	kerou narazil přední částí vozidla do středových kovových svodidel. Dechová zkouška na alkohol byla u řidiče Farky provedena přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Řidič jako příčinu dopravní nehody uplatňuje na vozidle technickou závadu. Při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na NA Mercedes Sprinter ve výši cca 90000,- Kč ku škodě Loomis Czech republic a.s., a na kovovém silničním středovém svodidle vznikla hmotná škoda ve výši cca 13000,- Kč ku škodě RSD ČR. Odtah vozidla si řidič zajistil sám (bez asistence PČR) do areálu firmy Loomis Czech republic a.s. v Českých Budějovicích, ul. Nemanická 440/14, kde s ním nebude manipulováno. Odtah provedla asistenční služba Opava assistance s.r.o.
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Spis byl oznámen správnímu orgánu k rozhodnutí - Městský úřad Tábor, Žižkovo náměstí 11, 390 01 Tábor
Technické údaje vozidel	1) nákladní automobil MERCEDES-BENZ SPRINTER 313 CDI ((vyrobeno (zaevidováno) v roce 2017)) registrační značka: PRAHA 0004 (CZ) vlastník: [REDACTED] PRAHA, stát: ČR VIN: [REDACTED] STK: platná mezinárodní pojistná karta: [REDACTED] od 26.02.2020 do 25.02.2021, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: chladič systém motoru, přední maska, mřížka chladiče, přední nárazník, okrasná mřížka, přední spojler, přední držák RZ, přední RZ, nasávací potrubí motoru, levá přední mlhovka, levá přední směrovka, levé přední světlo, pravá přední mlhovka, pravá přední směrovka, pravé přední světlo, deformovaný levý přední blatník, odřený lak na levém předním blatníku, levý přední podběh, promáčklý levý přední blatník, deformovaný pravý přední blatník, odřený lak na pravém předním blatníku, pravý přední podběh, promáčklý pravý přední blatník, odhadnutá škoda na vozidle: 90 tis. Kč
Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	25.05.2020 pondělí 01:51 [REDACTED]
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	25.05.2020, 02:41 - 03:41 prap. Pavel BARTUŠKA; pprap. [REDACTED]
Ohledání místa dopravní nehody	I. Dopravní situace: a) Místo předmětné dopravní nehody se nachází na rychlostní komunikaci - dálnici D3 v km 66,178 v katastru obce Mezno ve směru jízdy od Prahy směrem na České Budějovice. Uvedená dálnice D3 je vyznačena vswlou DZ č. IZ 1a "Dálnice" a je ukončena DZ č. IZ 1b "Konec dálnice." V místě dopravní nehody dálnici tvoří dva jízdní pruhy pro směr jízdy ve směru k obci České Budějovice a dva jízdní pruhy ve směru k obci Praha, kdy tyto jsou o sebe odděleny travnatým dělicím pásem se silničními svodidly, na kterých jsou dopravní značky Z11a "Směrový sloupek". V uvedeném směru jízdy jsou jízdní pruhy o celkové šíři 3,9 metru a jsou od sebe odděleny vodorovnou dopravní značkou č. V2a "Podélná čára přerušovaná". Po obou stranách vozovky je krajnice ohraničena vodorovným DZ V4 "Vodící čára", kdy na levé straně je dále živicičná krajnice o šíři 0,4 metru, na který dále navazuje travnatý středový dělicí pás o šíři 1,0 metru, na kterém se nachází středové kovové dělicí svodidlo. Za svodidlem se dále vlevo nachází komunikace pro opačný směr jízdy. Po pravé straně komunikace se nachází živicičná krajnice o celkové šíři 2,8 metru, která je od jízdního pruhu oddělena DZ č. V4 "Vodící čára." Dále se vpravo nachází zatravněný povrch, na kterém je umístěno kovové silniční svodidlo. Za tímto se dále nachází stoupající travnatá kamenitá plocha. Povrch komunikace je tvořen živici, bezprašný, v době ohledání mokrá, neznečištěný, bez výmolů a výtuků. Přehlednosti nebrání žádné negativní vlivy. Spádové poměry jsou zde v mírném sklonu ve směru na České Budějovice. Dopravní značení je přehledné. Hustota provozu byla stanovena na základě odhadu policisty na místě v době ohledání místa dopravní nehody jako nízká. Rychlost jízdy není v daném úseku omezena, kdy nejvyšší dovolená rychlost v tomto úseku je pro jízdu mimo obec na dálnici dle zákona č.

361/2000 Sb., t.j. do 130 km/h.

b) V době ohledání je noc, vozovka vlhká, teplota cca 8°C (stanoveno dle teplotního ukazatele ve vozidle PČR), fouká mírný vítr.

c) Stav řidiče Farka po dopravní nehodě byl dobrý, bez zjevných psychických či fyzických vad. Dioptrické brýle, popř. čočky - ne. Řidič Farka jako příčinu dopravní nehody uplatňuje technickou závadu na vozidle.

II. Popis stop :

a) Jako **východí bod měření** (dále jen VBM) byl zvolen dálniční kilometrovník "66,0" nacházející se za pravou krajnicí ve směru jízdy od Prahy na České Budějovice.

Jako **pomocná rovina měření** (dále označeno pouze jako PRM) byla označena osa pravé vodící čáry výše popsaného směru.

Veškeré následující míry budou uváděny ve směru od Prahy na České Budějovice a zaměření stop bude provedeno provoúhlou metodou pomocí mechanického pedometru..

Pod **číslem 1** - byl označen NA Mercedes Sprinter, RZ: 6AN 3994, který se nachází levým předním kolem 179,0 metru za VBM a 5,1 metru vlevo od PRM. Levým zadním kolem se vozidlo nachází 182,6 metru za VBM a 5,5 metru vlevo od PRM. Vozidlo je natočeno vřední částí do protisměru jízdy. a nachází se v levém jízdním pruhu.

Pod **číslem 2** - byla označena jízdní stopa od NA Mercedes Sprinter, která začíná 162,6 metru za VBM a 5,9 metru vlevo od PRM. Končí v počátku stopy č. 4, a to 173,3 metru za VBM a 10,1 metru vlevo od PRM.

Pod **číslem 3** - byla označena jízdní stopa od NA Mercedes Sprinter, která začíná 165,8 metru za VBM a 3,9 metru vlevo od PRM a končí 170,7 metru za VBM a 5,2 metru vlevo od PRM.

Pod **číslem 4** - bylo označeno poškozené dálniční kovové středové svodidlo, kdy poškození začíná 173,3 metru za VBM a 10,1 metru vlevo od PRM. Končí 177,3 metru za VBM a 10,0 metru vlevo od PRM, kdy se v uvedené vzdálenosti vrací zpět do původního postavení před DN.

Pod **číslem 5** - byla označena jízdní stopa od NA Mercedes Sprinter, která se nachází 173,9 metru za VBM a 8,3 metru vlevo od PRM a ve vzdálenosti 174,9 metru a 9,1 metru vlevo přechází ve stopu rycí, která končí 177,3 metru za VBM a 9,5 metru vlevo od PRM.

II. Popis stop pokračování :

b) Na svodidle označeném jako **stopa č. 4** je odřeno, ohnuto a poškozeno 2ks pásnic, 2 ks svodidlových spojek a 2 ks sloupků - viz. popis výše. Poškození svodidla je po celé výšce pásnice, a to ve výšce, Bezpečnostní pás u řidiče i spolujezdce ve vozidle Mercedes - Benz byl vivinutý, zaseknutý. Poloha ukazatele rychloměru v poloze nula. Ruční brzda v horní poloze - zatahnutá (zabrzžděno). Na vozidle byly užity letní pneumatiky s dostatečnou hloubkou dezénu dle zákona. Poškození svodidel odpovídá shora popsanému průběhu nehody.

Jiné stopy nezjištěny a ani nezajištěny.

III. Učiněná opatření :

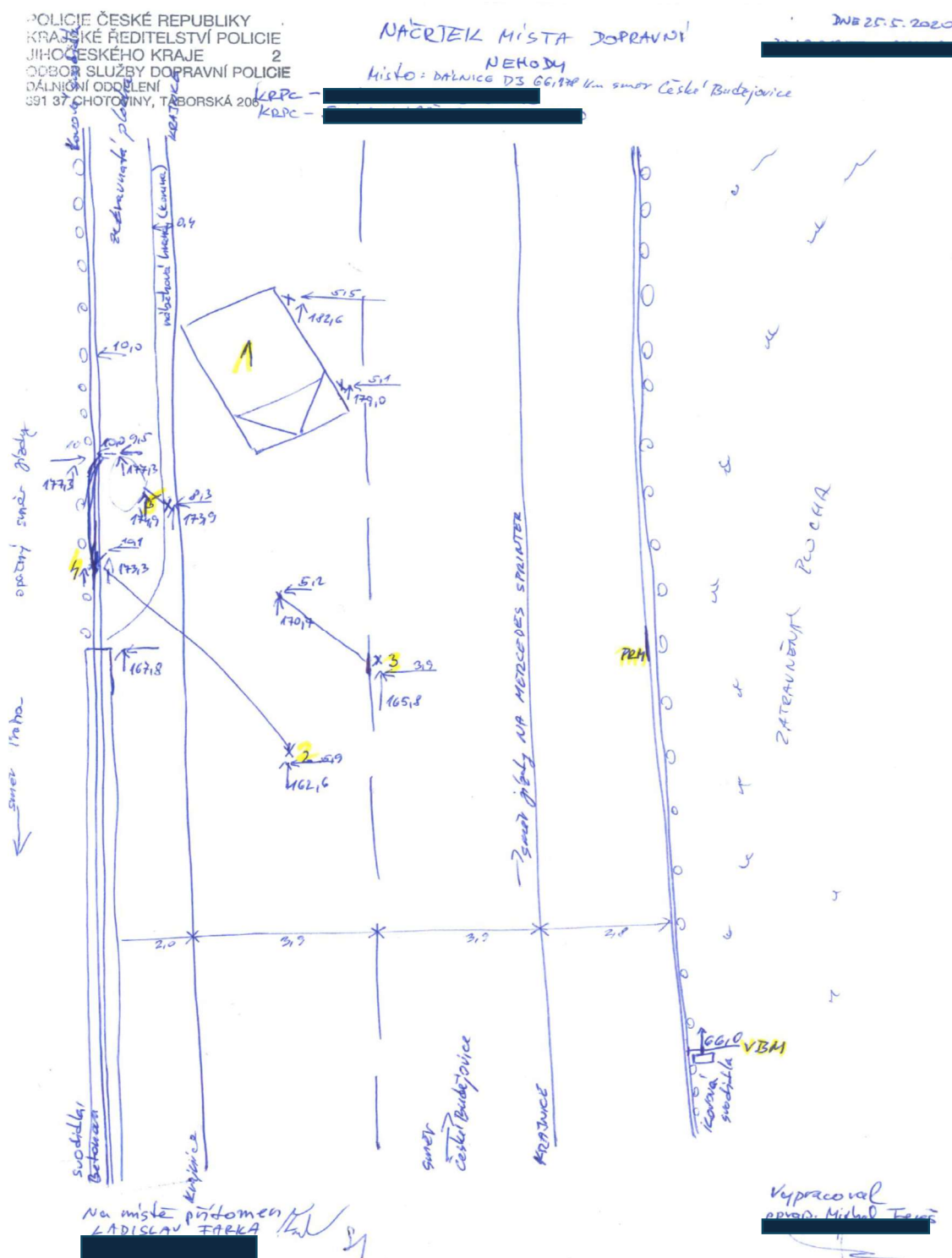
Provedené úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníka DN - negativní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace vozidla, lustrace VIN vozidel pátráním neprochází, na místě odtahová služba, na místě vozidlo HZS, na místě vozidlo RLP, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, proveden úklid vozovky, šetření, šetření k pachateli DN, výsledk podezřelého, technická závada byla řidičem uplatňována, lustrace v EKR, ORV a PATRM, PATROS negativní, Potvrzení o účasti na DN předáno řidiči vozidla a ŘSD ČR - SSUD Chotoviny,

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

prap. Pavel BARTUŠKA
inpektor

Tel.: +420 974 238 710

Příloha č. II: Náčrtek místa dopravní nehody



1. NA MERCEDES SPRINTER RZ [REDACTED], TK PLATNA'
POŠKOZENÍ: PŘEDNÍ ČÁST VOZIDLA
ŠKODA: cca 90.000 Kč.
2. JÍZDNÍ STOPA
3. JÍZDNÍ STOPA
4. POŠKOZENÉ SILNIČNÍ VOZIDLO KOUSOVÉ
POŠKOZENÍ: 2x PÁSNIČE, 2x ŠKODILLOVÁ ŠPOTKA, 2x SLOUPEK
ŠKODA: cca 13.000 Kč.
5. JÍZDNÍ STOPA, KTERÁ DÁL PŘECHÁZÍ V RUCI STOPU
VBM - VÝCHOZÍ BOD MĚŘENÍ - KILOMETROVÝK 66,0 km
PRH - POMOCNÁ ROVINA MĚŘENÍ - PRAVÁ VODÍČÍ ČÁRA

Licence: DI Chotoviny - Demoversion

PC-CRASH		26.05.2020
----------	--	------------

směr Praha ← → směr České Budějovice

Betonové silniční svodidlo - Delta Block

Krajnice

PRM

Krajnice

VSM

Legenda:

- 1) NA Mercedes - Benz Sprinter, RZ: 6AN 3994, které se nachází v konečném postavení po DN
- 2) Jízdní stopa od NA Mercedes - Benz
- 3) Jízdní stopa od NA Mercedes - Benz
- 4) Středová silniční kovová svodidla
- 5) Jízdní stopa od NA Mercedes - Benz, která následně přechází ve stopu ryci

S ↗

Vozidla: 1 Mercedes Benz - Sprinter (Ladislav Farka)	Měřítko 1: 250	Plánek místa DN ze dne 25.05.2020 Dálnice D3, 66,178 km, směr České Budějovice Zpracoval: prap. Pavel Bartůška Souhlasil: [redacted]
---	----------------	---

Dálnice D3 km 66,178 směr Č. Budějovice.pro - PC-Crash® Ver. 10.0.0.35a - © 2013 OSD Linz, Austria

Příloha č. IV: Fotografická dokumentace

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje
Odbor služby dopravní policie
Dálniční oddělení
Táborská 206, 391 37 Chotoviny

Č. j. KRP [REDAKCE] 40

Chotoviny 26. května 2020
Počet listů: 7

FOTOGRAFICKÁ DOKUMENTACE

k případu:

FARKA - DN BEZ ZRANĚNÍ, DÁLNIČE D3, km 66,178, kú. MEZNO ze dne 25.05.2020

Počet fotografií: 30
Počet listů: 7
Počet příloh: 1x CD

Bartoš
prap. Pavel Bartůška
inspektor

mpor. [REDAKCE]
vedoucí oddělení

xl_zapati2_x

xl_zapati1_x

Příloha č. V: **Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním**

Datum a čas dopravní nehody	04. 10. 2018 10:15 hod.
Místo	Jihlava, ulice Tolstého, u domu č. 1

Účastníci dopravní nehody	8A3 4269 (CZ) osobní automobil - ŠKODA Fabia 1.4 řidič: Jiří SOUČEK narozen 19. září 1972, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: PŘÍČNÍ č. 27, PSČ 602 00, JIHLAVA, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo 108568455, stát: ČR řidičský průkaz sk. B, A-50ccm čísla EE 156874, stát: ČR 5A6 7469 (CZ) osobní automobil - ŠKODA Fabia 1.6 řidič-vlastník: Miroslav PÁTEK narozen 03. března 1973, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: DEMLOVA č. 5, PSČ 602 00 JIHLAVA, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo 118754211, stát: ČR řidičský průkaz sk. B, A-50ccm čísla EI 423856, stát: ČR
-------------------------------------	--

Poškozené předměty a zvířata	dopravní značka - DZ - IP6 "Přechod pro chodce" - výše škody: 2 tis. Kč popis poškození: ohnutý stojan DZmajitel (právnícká osoba) : Statutární město Jihlava IČO: 00286010 Sídlo: Masarykovo náměstí č. 97/1, PSČ 602 00 JIHLAVA, stát: ČR
--	---

Vylíčení události	Dne 4. října 2018 v 10:15 hod. v obci Jihlava na ul. Tolstého jel řidič Jiří Souček s vozidlem tov. zn. Škoda Fabia, RZ: 8A3 4269 ve směru od ul. Tř. Legionářů směrem k ul. Tyršova, kdy v blízkosti domu č. 1 nedodržel bezpečnostní vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem tov. zn. Škoda Fabia, RZ: 5A6 7469 řidiče Miroslava Pátka, který reagoval snížením rychlosti před ním na přechodu přecházejícímu chodci. V důsledku toho došlo k nárazu přední části OA Škoda Fabia řidiče Součka do zadní části vozidla Škoda Fabia řidiče Pátka. Vlivem nárazu došlo k odražení vozidla Škoda Fabia, RZ: 5A6 7469 vpravo mimo vozovku, kde pravou přední částí narazilo do DZ IP6, kterou tímto poškodilo. Dechová zkouška na přítomnost alkoholu byla u obou řidičů provedena pomocí přístroje DRÄGER, přičemž výsledek byl negativní. Při nehodě nebyly zaznamenány žádné zranění. Během ohledání místa nehody nebyla zjištěna ani uplatněna technická závada jako příčina incidentu. Při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na OA Škoda Fabia, RZ: 8A3 4269 ve výši cca 30 tis. Kč. K hmotné škodě na OA Škoda Fabia, RZ: 5A6 7469 ve výši cca 40 tis. Kč. Na DZ "IP6" došlo ke hmotné škodě ve výši cca 2 tis. Kč ku škodě Statutárního města Jihlava. Odtah vozidel zajištěn účastníky DN.
-------------------	---

Technické údaje vozidel	1) registrační značka: 8A3 4269 (CZ), ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2001)) vlastník: Eva SOUČKOVÁ, PŘÍČNÍ č. 27, PSČ 602 00, JIHLAVA, stát: ČR VIN: TMBEFF356T0711334 STK: platná pojistná karta: CZ/0002/568742122, vydal ČSOB pojišťovna a.s. Pardubice - Masarykovo náměstí 1458, platí od 01. 09. 2018 do 31. 08. 2019, ozn. státu: EU neškrtnuto popis poškození vozidla: přední nárazník, přední kapota, maska, chladič, LP + PP blatník, LP + PP světlo a ukazatel směru jízdy, čelní sklo bez dálniční známky., odhadnutá škoda na vozidle: 30 tis. Kč odtah: bez asistence Policie ČR 2) registrační značka: 5A6 7469 (CZ), ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2001)) vlastník: Miroslav PÁTEK, DEMLOVA č. 5, PSČ 602 00, JIHLAVA, stát: ČR VIN: TMBZZZ1UXV4232458 STK: platná pojistná karta: CZ/0034/325688741, vydal Česká podnikatelská pojišťovna a.s. Praha 4 - Budějovická 5, platí od 15. 08. 2018 do 14. 08. 2019, ozn. státu: EU neškrtnuto popis poškození vozidla: přední nárazník, PP světlo, zadní nárazník, LZ blatník, LZ + PZ světlo, PZ blatník, podlaha zavazadlového prostoru, promáčklé 5. dveře, tažné zařízení, odhadnutá škoda na vozidle: 40 tis. Kč odtah: bez asistence Policie ČR
-------------------------	---

Dopravní nehoda oznámena dne	04. 10. 2018, 10:20
---------------------------------------	---------------------

Místo ohledáno - dne, od - do	04. 10. 2018, 10:30 - 11:30
--	-----------------------------

Další případné informace důležité k objektivním u posouzení věci	Provedené úkony zahrnovaly negativní dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu u účastníků nehody, digitální fotografickou dokumentaci, a lustraci zúčastněných osob a vozidel, která nevedla k žádným novým zjištěním. Na místě nehody bylo provedeno ohledání, včetně zhotovení náčrtu místa. Bylo zahájeno šetření okolností nehody a vyšetřování možného pachatele. Řidič zúčastněného vozidla neuváděl žádnou technickou závadu. V rámci vyšetřování byli na místě zjišťováni případní svědci nehody.
--	--

Č. j.: ORJŠ-1/DNDN-2018-IU

Dopravní nehodu zavinil:

Jiří SOUČEK, porušil ustanovení § 4 písm. b) a § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byla jmenovanému v souladu s ustanovením § 125c odst. 7 písm. a) citovaného zákona uložena pokuta v částce 1100 Kč. Pokuta byla jmenovaným zaplacená v hotovosti - číslo bloku série CH/2017 Y 987.

Přestupce byl informován podle § 92 odst. 2 písm. 1) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, že jeho podpisem na příkazovém bloku se tento dokument stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím. Současně tímto souhlasí se způsobem vyřízení dopravní nehody a potvrzuje, že k jeho rozhodnutí nebyl ze strany příslušníka Policie ČR vyvíjen žádný nátlak.

Výše uvedené škody v protokolu představují pouze orientační odhad ze strany Policie ČR a nelze je považovat za základ pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

Vyjádření pachatele přestupku:

Podpisy přestupců:

Jiří SOUČEK: _____

Podpisy poškozených:

Miroslav PÁTEK : _____

Podpis policisty:

prap. Pavel Bartuška _____

Příloha č. VI: **Záznam o dopravní nehodě – střet se zvěří**

Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Datum nehody Čas nehody	04. 10. 2018 čtvrtek 14:00
Místo srážky	silnice I. třídy č. 13 v km 85 - v katastru obce SOBĚSLAV, volný úsek komunikace mezi obcemi Soběslav - Klenovice
Druh lesní zvěře	srna-srnec
Údaje o vozidlech	V1 - osobní automobil FORD Fokus ((vyrobeno (zaevidováno) v roce 2012)) registrační značka: 2B2 6868 (CZ) vlastník: Kateřina SKOČDOPOLOVÁ, SMRČENSKÁ č. 11, PSČ 392 01, SOBĚSLAV, stát: ČR VIN: VFRG15422242SS STK: platná mezinárodní pojistná karta: CZ/0008/1234567, vydal Allianz pojišťovna a.s. Ke štvanici 656/3, 186 00 Praha 8, platí od 13. 10. 2022 do 12. 10. 2023, ozn. státu: EU neškrtnuto popis poškození vozidla: přední nárazník, PP blatník, PP světlo, PP ukazatel směru jízdy, maska, přední kapota, odhadnutá škoda na vozidle: 40 tis. Kč
Vlastníci	V1 - Kateřina SKOČDOPOLOVÁ 16. února 1984, stát: ČR, státní příslušnost ČR, SMRČENSKÁ č. 11, PSČ 392 01 SOBĚSLAV, stát: ČR
Řidiči	V1 - Jan SKOČDOPOLE 29. září 1969, stát: ČR, státní příslušnost ČR, SMRČENSKÁ č. 34, PSČ 602 00 JIHLAVA, stát: ČR telefonní číslo: 123 456 789 (mobil) řidičský průkaz sk. B, A-50ccm čísla AC 617896, stát: ČR
Popis poškození vozidel	V1 - osobní automobil, SPZ: 2B2 6868 (CZ) poškozeno: přední nárazník, PP blatník, PP světlo, PP ukazatel směru jízdy, maska, přední kapota, výše: 40 tis. Kč
Jiná škoda na vozidlech	Nezjištěna
Zjištěné stopy	srst v místě poškození vozidla, srna se nachází na místě (usmrcena)

Škoda na předmětech	Nezjištěno
---------------------	------------

MV č.skl.565/A

Popis skutku:

Dne 15. října 2022 v 14:00 hod. na sil. č. I/13 v km 85 v k. o. Soběslav mezi obcemi Soběslav - Klenovice, jel řidič Jan Skočdopole s OA Ford Focus, RZ: 1B1 6868 ve směru od Veselí nad Lužnicí na Tábor, kdy mu náhle v lesním úseku zprava skočila před vozidlo srna a důsledkem toho došlo ke střetu s přední částí vozidla Ford. Ke zranění osob nedošlo. Dechová zkouška byla provedena pomocí přístroje DRÄGER a výsledek byl negativní. Při nehodě nebyly hlášeny žádné zranění. Během ohledání místa nehody nebyla zjištěna ani uplatněna technická závada jako příčina nehody. Srna byla zajištěna Mysliveckým sdružením Hůrka a na místě ji převzal pan Jan Kořen, narozený 10. 1. 1988, s číslem mysliveckého průkazu 48.

Šetření POLICIE ČR:

Dechová zkouška na přítomnost alkoholu u účastníků nehody byla negativní, byla pořízena digitální fotografická dokumentace a provedena kontrola funkčnosti osvětlení vozidel, které byly v pořádku a bez poškození. Lustrace osob a vozidel, včetně kontroly VIN, nevedla k žádným novým zjištěním. Na místě nehody probíhalo ohledání, během kterého byl vypracován náčrtek místa. Dále bylo zahájeno šetření okolností nehody a vyšetřování možného pachatele. Řidič zúčastněného vozidla neuváděl žádnou technickou závadu.

prap. Pavel BARTUŠKA

předal (podpis):

Jan Kořen

převzal (podpis):

Právní kvalifikace: Věc dopravní nehody, srážky se zvířeti se odkládá dle § 74 odst. 3 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Druh dokumentace (počet): fotodokumentace - 8x foto

Jan SKOČDOPOLE

Podpis řidiče

prap. Pavel Bartuška

Podpis policisty

Jan SKOČDOPOLE

Kateřina SKOČDOPOLOVÁ

Podpisy poškozených

Vedoucí DI: