

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE
FAKULTA BEZPEČNOSTNÍHO MANAGEMENTU
KATEDRA POLICEJNÍCH ČINNOSTÍ

Vzdělávání dopravních policistů v České republice

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Training of Traffic Police Officers in the Czech Republic

Diploma thesis

Vedoucí práce:
Mgr. Lukáš Habich, Ph.D.

Autor práce:
Bc. et Bc. Martin Žilka, DiS.

Praha
2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

V Praze dne 20.2.2023

Bc. et Bc. Martin Žilka, DiS

Poděkování

Chtěl bych poděkovat panu Mgr. Lukáši Habichovi, PhD. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé diplomové práce, a také konzultantovi Mgr. Jozefu Tóthovi za užitečné konzultace a věcné připomínky k mojí diplomové práci.

Anotace

Diplomová práce se zabývá vzděláváním příslušníků dopravní policie v České republice, jejich výcvikem v rámci základní odborné přípravy a dalším celoživotním vzděláváním. Doprava v dnešní době nekontrolovaně sílí a nekontrolovaně se vyvíjí, čemuž se musí přizpůsobit požadavky na vzdělání dopravních policistů, a to nejen v oblasti silničního dohledu, ale také v oblasti vyšetřování dopravních nehod. V první části práce bude popsána teoreticky výuka dopravních policistů a vzdělávací programy vzdělávacích zařízení včetně útvarů zodpovědných za přípravu dopravních policistů a ve druhé části se práce bude zaměřovat na okolnosti, zda toto vzdělávání je dostatečné a vyhovuje dnešním trendům a požadavkům společnosti na osobu dopravního policisty.

Klíčová slova:

Doprava * Policie ČR * dopravní policista * vzdělávací zařízení * vzdělávací program * celoživotní vzdělávání * silniční dohled * dopravní nehoda.

Annotation

The diploma thesis "Training of Traffic Police Officers in the Czech Republic" is focused not only on education and training of members of the traffic police in the Czech Republic, but also on their longlife education. Nowadays, traffic is getting stronger and denser and this is reason why it is important to adapt the education of our traffic police officers to this situation. And that in the areas of road supervision and traffic accident investigation. The theoretical part of the thesis deals with the teaching of traffic police officers, programs of educational facilities and departments responsible for training traffic police officers. The research part is based on the theoretical knowledge gained from studying publications and also from my own job experience. In this part the thesis focuses on whether the current education of traffic police officers is sufficient and meets the trends and requirements of today's society.

Key words:

Transport * Traffic * Police of Czech Republic * accident * lifelong learning * traffic policeman * educational facilities

Obsah

Úvod.....	8
I. Teoretická část.....	10
1 Vymezení pojmu andragogika	10
1.1 Charakter andragogiky	11
1.2 Rozdělení vzdělávání	11
1.2.1 Specifika vzdělávání dospělých	12
2 Policie České republiky.....	14
2.1 Historie policie	14
2.1.1 Četnictvo a státní policie	15
2.1.2 Dopravní stráž.....	16
2.1.3 Poválečné období a policie (1945 – 1948).....	18
2.2 Struktura policie	18
2.2.1 První náměstek policejního prezidenta.....	19
2.2.2 Náměstek policejního prezidenta pro SKPV.....	19
2.2.3 Náměstek policejního prezidenta pro ekonomiku	19
2.2.4 Náměstek pro lidské zdroje, informační a komunikační technologie a inovace	20
2.3 Profil uchazeče a přijímací řízení k Policii ČR.....	21
2.3.1 Osobnostní charakteristika uchazečů	21
2.3.2 Podmínky pro přijetí do služebního poměru příslušníka Policie ČR	22
2.3.2.1 Průběh přijímacího řízení	23
2.3.3 Policejní školství.....	23
3 Služba dopravní policie.....	25
3.1 Struktura dopravní policie	26
3.1.1 Ředitelství služby dopravní policie PP ČR	26
3.1.1.1 Odbor metodiky a koordinace výkonu služby ŘSDP.....	26
3.1.1.2 Odbor inženýrsko-technických činností ŘSDP	26
3.1.2 Činnost dopravních inspektorátů a dálničních oddělení	27
3.1.2.1 Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu	27
3.1.2.2 Vyšetřování dopravních nehod	27
3.1.2.3 Dopravně-inženýrské činnosti.....	28
3.1.2.4 Dálniční oddělení.....	28
3.1.3 Speciální oddělení dohledu.....	28

3.1.4	Stěžejní oblasti kontrol dopravní policie	29
3.1.4.1	Základní kontrola	30
3.1.4.2	Speciální kontrola	30
3.2	Technické prostředky používané dopravní policií	31
3.2.1	Prostředky dohledu na silniční provoz.....	31
3.2.2	Měřiče rychlosti:	32
3.2.3	Vážení a měření vozidel:.....	32
3.2.4	Prostředky ke zjišťování alkoholu a JNL:	32
3.3	Nové trendy v dopravě.....	33
3.3.1	Nové technické prostředky používané dopravní policií	34
3.3.1.1	Vybrané měřiče rychlosti	34
3.3.1.2	Přístroje zachycující průběh dopravních přestupků	37
3.3.1.3	Zaměřování dopravních nehod.....	37
3.3.2	Nová služební vozidla dopravní policie	40
3.4	Nové předpisy v dopravě	42
3.4.1	Novinky v oblasti zákonné úpravy v ČR	42
3.4.2	Evropské projekty k bezpečnosti silničního provozu	45
4	Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy	47
4.1	Hlavní úkoly ÚPVSP	47
4.2	Priority ÚPVSP	48
4.3	Vize ÚPVSP.....	49
4.4	Struktura ÚPVSP	50
4.5	Pracovní tým AMOS	50
5	Vzdělávací zařízení Jihlava	52
5.1	Historie budovy VZ Jihlava	52
5.2	Organizační struktura VZ Jihlava.....	54
5.3	Vzdělávací kurzy ve VZ JIHLAVA.....	54
5.3.1	Vedoucí základních výkonných organizačních článků SDP	55
5.3.2	Dopravní inženýr a auditor	56
5.3.3	Příslušník služby dopravní policie – speciální silniční dohled.....	56
5.3.4	Příslušník služby dopravní policie – dopravní nehody, dálniční oddělení	57
5.3.5	Příslušník služby dopravní policie – silniční dohled.....	57
5.3.6	Šetření trestných činů v dopravě pro vojenskou policii.....	58
5.3.7	Základní kurz pro vojenskou policii – šetření dopravních nehod ...	59
5.3.8	Základní odborná příprava pro příslušníky policie	59
5.3.9	Policejní autoškola ve VZ Jihlava.....	59

6 Další celoživotní vzdělávání dopravních policistů.....	61
6.1 Policejní akademie České republiky v Praze	61
6.2 Vyšší policejní školy.....	62
6.2.1 Vyšší policejní škola a střední policejní škola MV v Praze	63
6.2.2 Vyšší policejní škola a střední policejní škola MV v Holešově.....	63
II. Výzkumná část.....	65
7 Školní vzdělávací program	66
7.1 Organizace výuky	66
7.1.1 Vstupní požadavky	67
7.1.2 Průběh a ukončení vzdělávání	68
7.1.3 Učební plán	68
7.1.4 Předpokládané výsledky vzdělávání	69
8 Didaktická analýza učiva – tematického celku.....	74
8.1 Výukový cíl.....	75
8.2 Pedagogická a didaktická diagnóza třídy.....	75
8.3 Struktura učiva - doporučená literatura.....	75
8.4 Analýza předchozích znalostí a zkušeností studentů	76
8.5 Pojmová analýza učiva	77
8.6 Vztahová analýza	77
8.7 Prostředky výuky	77
8.8 Mezipředmětové vztahy vyučovacího bloku k ostatním předmětům	77
9 Písemná příprava.....	79
9.1 Výukový cíl.....	79
9.2 Metoda, formy a prostředky	80
9.3 Práce s učivem	80
9.4 Organizace vyučovací hodiny	80
9.5 Zvláštní didaktická hlediska	81
9.6 Rozvoj klíčových kompetencí studentů.....	81
10 Výukové metody	82
10.1 Odůvodnění volby výukových metod	82
10.2 Problémové body výchovně vzdělávacího procesu	82
11 Dotazníkové šetření.....	86
11.1 Dotazníkové šetření mezi služebními funkcionáři PČR	92
11.2 Zhodnocení výzkumu.....	97
Závěr	100
Seznam použitých zdrojů.....	102

Úvod

Doprava má v současné době velký význam pro rozvoj a fungování společnosti. Závisí na ní proces přemísťování pracovních předmětů, výrobních prostředků a hotových výrobků na straně jedné a osob, jako pracovních sil, na straně druhé. To se uskutečňuje dopravními prostředky po určité dopravní komunikaci mezi prostorově vzdálenými místy. Vedle velkého pozitivního významu má doprava i mnoho negativních jevů. Jedním z negativních jevů, při kterých dochází poškození zdraví člověka, ničení a poškozování hodnot, je dopravní nehodovost. Přes veškerou snahu se v současnosti nedaří účinně snížit nebo alespoň zastavit narůstající množství nehod a jejich následků. Vyšetřování dopravních nehod je zvláštním, mnohdy multidisciplinárním a také nákladným pracovním postupem. Vyžaduje velké množství speciálních znalostí, odpovědnost a pečlivost zúčastněných subjektů, aby následné vyhodnocení o vině, míře účasti či náhradě škody bylo co nejobjektivnější. Je tedy samozřejmé, že rostou i odborné nároky na všechny osoby profesně zapojené do vyšetřování dopravních nehod a samotného dohledu nad silničním provozem. A s narůstající intenzitou dopravních nehod a jejich následků vzrůstá i složitost a náročnost práce dopravních policistů.

Na počátku třetího tisíciletí došlo k určitému podcenění dopravy ze strany Policie České republiky a dopravním nehodám ani samotnému dohledu nad BESIP nebyla věnována pozornost, kterou by si jejich četnost, závažnost a samotná vzrůstající intenzita dopravy žádala. Řada reformních změn se podepsala zejména na celkovém znevažování vyšetřování dopravních nehod, nezájmu odborného růstu policejních orgánů, kteří se vyšetřováním dopravních nehod dlouhodobě profesně věnují.

V současné době si vedení Policie ČR uvědomuje, že vzhledem k náročnosti ve vyšetřování dopravních nehod je vzdělávání dopravních policistů nutností. Z uvedených důvodů byl vypracován Školní vzdělávací program pro policisty služby dopravní policie zařazené v 3. až 6. tarifní třídě, který je zpracován a schválen v souladu s Nařízením Ministerstva vnitra č. 37/2013, o vzdělávání v policejních školách a školských zařízeních Ministerstva vnitra

a v dalších vzdělávacích zařízeních. Je určen pro příslušníky Policie ČR a je kvalifikační přípravou poskytující kvalifikaci dle § 19 resp. § 45 zák. č. 361/2003 Sb.

Cílem vzdělávání je zvyšovat odbornou připravenost v rámci výkonu služebních činností, které odpovídají příslušnému služebnímu místu. Absolvent vzdělávacího programu by měl být způsobilý k šetření a zpracování dopravních nehod, měl by efektivně pracovat s potřebnými informačními systémy a programy. Měl by v rámci dopravní policie zvládnout činnost policejního orgánu v oblasti trestního řízení a využívání oprávnění, postupy ve vedení zkráceného přípravného řízení. Kvalifikační předpoklady se vztahují rovněž na činnost dozorčí služby a úkoly vyplývající z dohledu na silniční provoz. Shora uvedený kvalifikační kurz je realizován v rámci Vzdělávacího zařízení Jihlava a skládá se z několika výukových modulů, jako je trestní a přestupkové řízení, výkon služby, dohled na silniční provoz, taktika jízdy služebním vozidlem a šetření dopravních nehod. A právě na tyto oblasti bude soustředěna další část práce.

Cílem práce je zmapovat a popsat aktuální stav výuky se zaměřením na praktickou část předmětu Dopravní nehody na Útvaru policejního vzdělávání a služební přípravy ve Vzdělávacím zařízení Jihlava a posoudit vhodnost vyučovacího procesu z hlediska didaktiky a případně navrhnout změny, které by napomohly k lepšímu uplatnění teoretických poznatků v praxi. Ve výzkumné části práce bude provedena celková analýza vzdělávacího programu, výukových metod, učiva, ale také analýza účastníků kurzu. Zejména pak bude zmapována praktická část výuky předmětu Dopravní nehody a právě tato bude hlavním cílem výzkumu, zda její průběh a obsah je dostatečným prostředkem pro získání základních dovedností v oblasti vyšetřování dopravních nehod každého policisty, jehož náplní je šetření dopravních nehod.

I. Teoretická část

1 Vymezení pojmu andragogika

V této kapitole bych chtěl čtenářům této diplomové práce vysvětlit alespoň ve zkratce, co znamená pojem andragogika, její členění a specifika. Toto vysvětlení právě dokáže čtenáře vtáhnout do obsahu dané práce a lépe poznat cíl a myšlenku práce. Odborníci často uvádí, že andragogika je aplikovaná pedagogická věda, která se zabývá vzděláváním a výchovou dospělých. Je zaměřená na veškeré aspekty učení a vzdělávání dospělých. Člení se dále na teoretické a aplikované disciplíny. Andragogika je poměrně mladá vědní disciplína, chcete-li odvětví a její počátky se datují někdy k roku 1833. V tomto roce oficiálně jako první tento pojem použil německý pedagog Alexander Kapp (1799–1869), který se právě tímto výrazem snažil od sebe odlišit vzdělávání dospělých a mládeže. Důvod byl prostý, a to právě ten, že Kapp si uvědomoval, že daná vzdělávání mají odlišný směr, průběh i cíl. Andragogika zaznamenala rozmach na počátku 19. spíše až 20. století. Právě ve 20. století, kdy společnost zaznamenala rozvoj a stabilizaci školských systémů, došlo k oddělení vlastního vzdělávání dospělých. Důvod byl jednoznačný, a to zejména trh práce. Najednou se začaly objevovat nové výrobní postupy, nové technologie ale také nové problémy ve společnosti. Aby společnost mohla bezproblémově fungovat, a tím není myšleno pouze v továrních výrobnách, bylo nezbytné přijmout fakt, že i dospělí lidé se musí celoživotně začít vzdělávat. Za zmínku rozhodně stojí český koncept, který je však celosvětově uznávaný, a to Baťovy školy práce, které již v první polovině 20. století představovaly alternativní a současně velmi propracovaný systém firemního vzdělávání a výchovy. Sám Tomáš Baťa o projektu uvádí, že cíl nebyl tvořit firmu, ale formovat lidi, kteří následně perfektně obslouží zákazníky, a to dohromady, to tvoří úspěšnou společnost.¹

¹ VETEŠKA, Jaroslav. Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých. Praha: Portál, 2016. s 14–28. ISBN 978-80-262-1026-9.

1.1 Charakter andragogiky

Charakter andragogika osciluje mezi interdisciplinarnitou a transdisciplinarnitou, jelikož je aplikovanou vědou – její poznatky slouží praktickým opatřením v oblasti společenských vztahů, které jsou rozvíjeny na základě formulovaných společenských potřeb, právní povinnosti a odpovědnosti. Andragogiku nelze úplně srovnávat s pedagogikou, neboť mezi těmito dvěma odvětvími jsou zásadní rozdíly, které tyto dvě vědy od sebe výrazně odlišují. Pedagogiku lze definovat dle odborné literatury tak, že se jedná o jakýsi závislý proces. Učitel je tím, kdo určuje, co, kdy a jak je nutno nastudovat a pak to kontroluje. Kdežto v případě andragogiky zde učitel hraje roli zejména v motivaci a povzbuzení. Učitel v tomto případě usiluje i o nezávislost a sebeřízení. Výše uvedené vysvětlení je vnímáno z pohledu samotného studenta. Z hlediska pedagogiky zkušenosti samotných studentů nejsou velké, ale z pohledu dospělého a andragogiky je to pravý opak. Dospělý člověk už prošel nějakým vývojem, a tudíž je zcela normální, že jeho životní zkušenosti nabyté postupem času jsou na mnohem vyšší úrovni a ve zcela vyšším objemu. Téma andragogiky vs. pedagogiky by dalo na samostatnou diplomovou práci, a tak není nutné tyto vědy v rámci tohoto tématu úplně detailně zkoumat.

1.2 Rozdělení vzdělávání

Vzděláním rozumíme soustavu vědeckých a technických dovedností, intelektuálních a praktických dovedností, utvoření morálních rysů a osobitých zájmů. Je systémem procesů zaměřených na utváření osobnosti a jeho výsledkem je vzdělávání². Můžeme ho rozdělit do několika stupňů a ty vycházejí samozřejmě ze širšího spektra, tj. dle stupně školské soustavy. Toto vychází přímo ze „Školského zákona“ č. 561/2004 Sb. Také vzdělání můžeme rozdělit podle profesní orientace ať už všeobecné nebo odborné. V České republice a zejména překladem do českého jazyka rozlišujeme vzdělání formální i neformální jako vzdělání záměrné, strukturované a organizované. Opak tohoto je vzdělání informální, které právě výše uvedené aspekty leckdy postrádá.

² PALÁN, Zdeněk. Výkladový slovník vzdělávání dospělých. Olomouc: DAHA, 1997. Promos. s. 241-242. ISBN 80-902232-1-4.

Formální vzdělávání zařazujeme zejména do konkrétní skupiny a v našem prostředí ho označujeme jako školské. Tento proces vzdělávání probíhá zásadně ve vzdělávacích institucích, převážně ve školách. Jeho funkce, cíle, obsah i organizační způsoby jsou legislativně vymezeny v právním řádu ČR. Váže na sebe další navazující vzdělávací stupně. V našem prostředí, tj. v České republice se jedná o základní, středoškolské a vysokoškolské vzdělání, po jehož absolvování obdrží jednotlivec úřední dokument v podobě vysvědčení, diplomu, certifikátu apod.

Neformální vzdělávání je označeno jako mimoškolské vzdělávání. Toto probíhá mnoha formami např. formou seminářů, workshopů a zahrnuje kupříkladu i kurzy, povinná školení zaměstnanců firem a podniků, ale také krátkodobá školení zaměstnanců související například se změnou interních norem nebo celkově související se změnou konkrétní legislativy. V rámci neformálního vzdělávání je vytyčen jasný cíl a tím je zkvalitnit znalosti, dovednosti i kompetence. Tyto ve většině případech hrají zásadní roli při uplatnění jedince na trhu práce.

Informálním vzděláváním je proces učení, při kterém získáme vědomosti, osvojujeme si dovednosti, postoje, kompetence z každodenního všedního života. Lze sem zahrnout také samostudium, nicméně pokud není jedinec přezkoušen institucionálně, je těžké paušalizovat rozsah jeho znalostí oficiální cestou. Velikou nevýhodou tohoto vzdělávání je, že je často neorganizované, nesystematické a institucionálně nekoordinované.³

1.2.1 Specifika vzdělávání dospělých

Základním článkem andragogiky je právě dospělý člověk. A právě z tohoto vyvstává otázka, proč by dospělí měli mít potřebu se dále vzdělávat a v případě, že tuto potřebu mít nebudou, tak proč by tuto potřebu, popřípadě povinnost měly mít děti?

Na potřeby vzdělávání dospělých lze pohlížet v širším spektru. Jako první lze uvést potřebu vzdělávání jedince z vlastní iniciativy, poté v rámci potřeb instituce a

³ VETEŠKA, Jaroslav a Tereza VACÍNOVÁ. Aktuální otázky vzdělávání dospělých: andragogika na prahu 21. století. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011. s. 50–52. ISBN 978-80-7452-012-9.

v neposlední řadě v rámci jakéhosi společenského uplatnění nebo spíše by šlo uvést společenské prestiže.

V prvním případě, pokud jedinec má potřebu se dále v životě sebevzdělávat zejména z vlastní iniciativy a rozhodne se jít cestou vědění, převážně tak činí s vidinou investice do vzdělání, tzn. investice do budoucna. V případě, že se jedinec sebevzdělává na základě určitých požadavků zaměstnavatele na zaměstnance, tak zde se jedná o potřeby vzdělání v rámci instituce. Ve třetím případě z pohledu společenského je nutno brát v potaz další aspekty, a to z pohledu sociodemografické, ale i ekonomické zázemí jedince, což může lehce souviset i s výše uvedenou první potřebou. Každopádně ve všech třech oblastech je potřeba ctít zájmy a potřeby vzdělávaných.

Při přípravě vyučovacích konceptů a osnov je třeba mít na paměti, že dospělý jedinec je zralou osobností s ujasněnými hodnotami a už sám ví, kam v životě ve svých rolích směřuje, ale také čeho chce dosáhnout i co od života čeká. Právě tyto aspekty nejvíce ovlivňují jeho přístup ke vzdělávání i k jeho dalším příležitostem a rozhodnutí vzdělávacích aktivit se účastnit. Dospělý člověk má již i vytvořen nějaký svůj vlastní učební styl, který se mu již v minulosti osvědčil a další kroky s tím spojené. Ale to není jediné, nesmí se zapomínat na další determinanty vzdělávaného a to je převážně jeho zdravotní stav, rodinné a pracovní poměry atd.⁴

Vzdělávání dospělých, „které je v rámci andragogiky a zahrnuje veškeré vzdělávací aktivity realizované, jako řádné školské vzdělávání dospělých vede k získání určitého stupně vzdělání. Je to proces cílevědomého a systematického osvojování a upevňování znalostí, schopností, dovedností, hodnotových postojů i společenských forem jednání a chování osob, jež ukončily školní vzdělání a přípravu na povolání a vstoupily na trh práce. Ve vzdělávání dospělých se zpravidla uplatňuje dálková forma vzdělávání a korespondenční studium“.⁵

⁴ VETEŠKA, Jaroslav a Tereza VACÍNOVÁ. Aktuální otázky vzdělávání dospělých: andragogika na prahu 21. století. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011. s. 70-79. ISBN 978-80-7452-012-9.

⁵ PALÁN, Zdeněk. Výkladový slovník vzdělávání dospělých. Olomouc: DAHA, 1997. Promos. s. 116-117. ISBN 80- 902232-1-4.

2 Policie České republiky

V předešlé kapitole byly zmíněny pojmy v oblasti vzdělávání. Vzhledem k tomu, že tato práce se zabývá vzdělávání dopravních policistů, je nutné vymezit pojem Policie České republiky a dále pojem dopravní policie. Důvod vymezení těchto pojmů je pro lepší pochopení daného tématu. Policie je širokou veřejností vnímána jako represivní složka státu. Mnoha občany je dopravní policie vnímána jako jakýsi výběrčí daní do státního rozpočtu. Čím dál tím méně lidí se už zamýšlí nad faktem, proč dohled nad bezpečnostní silničního provozu je stěžejní činnost, při které nejde o vybírání co největšího počtu pokut za dopravní přestupky, ale jedná se o specifickou činnost, která směřuje k ochraně života a zdraví všech účastníků silničního provozu. Tato činnost policie funguje už od prvopočátku, kdy začala éra motorových vozidel. Pokud tedy zajdeme do historie, tak tato činnost by se dala konkrétně datovat někdy k roku 1919. Zde došlo ke vzniku „Dopravní stráž“.

2.1 Historie policie

Jak je již známo z historie, tak území našeho státu do roku 1918 patřilo pod habsburskou monarchii tehdejšího Rakouska-Uherska. Zejména tato skutečnost ovlivnila následný vývoj policejních sborů na našem území. První snahy představitelů tehdejší říše-li státní správy, sahaly někdy do poloviny 19 stol. Už v období roku 1848-1849 došlo ke změně tehdejší legislativy a bylo zřízeno četnictvo po lombardském vzoru. V nadcházejících letech vznikly územní samosprávy a tyto napomohly vzniku komunální policie. Tyto složky poté sloužily i na našem území i po roce 1918, v době vzniku samostatného Československa. Pokud se však budeme bavit o vzniku státní policie, tak zde se první zmínky datují k roku 1928, takže až 10 let po vzniku naší samostatné republiky. V tu dobu stále ještě v Československu dohlíželo na bezpečnost a veřejný pořádek četnictvo. Avšak ve statutárních městech přebíraly funkci četnictva státní policejní úřady. Na území, kde bezpečnost zajišťovalo četnictvo, mohli v rámci samostatné působnosti obcí na veřejný pořádek dohlížet příslušníci komunální policie.

2.1.1 Četnictvo a státní policie

Četnictvo bylo vojensky organizovaným strážním sborem podléhajícím vojenským trestním zákonům a soudům. Ve výkonu bezpečnostní služby bylo podřízeno politickým úřadům, po stránce výcviku, vyučování, kázně, kontroly služby, ve věcech správních a hospodářských pak četnickým důstojníkům. Pro každou zemi bylo zřízeno zemské četnické velitelství v sídle zemského úřadu. Jeho obvody se dělily na četnická oddělení, ta pak na dvě a více okresní četnická velitelství a na četnické stanice ve městech nebo větších obcích. Tato organizace četnictva ověřená lety praktického fungování byla v letech 1919 - 1920 zavedena i na území Slovenska a Podkarpatské Rusi.⁶

Už v prvních deseti letech po vzniku republiky došlo k velkému rozmachu samotného bezpečnostního sboru. To se týkalo jak samotné struktury, ale i zavádění nových metod vyšetřování, technických prostředků, ať už dopravních prostředků a spojovacích prostředků, které zejména pomohly zvýšit operativnost celého sboru. Kolem roku 1928 se datuje vznik četnických pátracích stanic. Tyto sloužily převážně k pátrání po kriminálních delikventech. Tyto stanice byly budovány po celém území Československa.

Nový samostatný Československý stát recipoval při svém vzniku i řídkou soustavou státních policejních úřadů. Šlo o dvě policejní ředitelství - v Praze a v Brně a dvě policejní komisařství - v Plzni a v Moravské Ostravě. Ke zřízení dalších byla zákonem č. 165/1920 Sb. z. a n., zmocněna vláda, jež je mohla řídit „kdekoliv toto sezná potřebu“. V § 2 zmíněného zákona bylo také vymezeno jejich poslání a úkoly „...pečovati o veřejnou bezpečnost osob a majetku, udržovati veřejný řád a vésti v patrnosti obyvatelstvo a cizince.“⁷

Státní policejní úřady vznikaly postupně a tedy zejména tam, kam se bylo potřebné soustředit z hlediska zvýšení bezpečnosti. Bohužel byl brán zřetel i na ekonomické možnosti, ale přesto koncem 20. let jich bylo již ke třicítce, i když jejich činnost nebyla zcela koordinována. Už v tuto dobu byla oddělení

⁶ Historie četnictva - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTU%3D>]. [cit. 2022-09-12].

⁷ Tamtéž.

koncipovaná dle aktuálních potřeb. Vznikala jak policejní ředitelství, tak i komisařství a jejich expozitury, pohraniční stráže apod.

Při hrozícím a narůstajícím fašistickém nebezpečí se začala státní policejní správa sjednocovat, k čemuž napomohlo vládní nařízení č. 51/1936 Sb. z a n. Policejní úřady vznikaly podle potřeby a bez ohledu na souhlas obce, takže v roce 1938 u nás bylo již přes sto policejních úřadů.

Vedoucími pracovníky byli policejní ředitelé a správci policejních komisařství s právním vzděláním, kteří nesli zodpovědnost za policejní službu ve svém obvodu. K dispozici měli potřebný úřednický personál, pomocný personál kancelářský a zřízenecký, dále sbory uniformované a neuniformované stráže bezpečnosti, jenž byly výkonnými orgány. Patřily vždy k těm státním policejním nebo politickým úřadům, u nichž byly zřízeny. Služebně, pořádkově, disciplinárně a osobně byly podřízeny přednostovi úřadu. Dělili se na úředníky a gážisty mimo hodnostní třídy. Sbor uniformované stráže bezpečnosti byl organizován na zásadě velitelské podřízenosti a jeho členové označením na červených špičkách límců.⁸

2.1.2 Dopravní stráž

Na konci devadesátých let 19. století došlo k zásadní změně, která měla dopady nejen na evropském kontinentu, ale prakticky na celém světě. Ve chvíli, kdy byl zkonstruován první spalovací motor a následně začal být masově vyráběn v oblasti automobilismu, tak v tu chvíli si snad ještě nikdo neuvědomoval, jaký vliv bude mít tento průlomový vynález na světové dění. Právě počátky automobilismu se datují do období 1. světové války a rozmach samotného automobilismu byl téměř raketový. Málokdo si v tu dobu však dokázal vůbec představit, jaké sociálně ekonomické problémy rozvoj automobilismu přinese. Pokud to vezmeme z pohledu samotného Československa, někdy v roce 1919 již zejména v Praze docházelo ke spoustě problémům v dopravě, které souvisely zejména s nárůstem dopravních prostředků. Proto došlo dne 15. 7. 1919 k vydání rozkazu ústředního policejního inspektorátu č. 69. Zde se psalo: „*Při departementu II., se zřídí oddělení dopravní policie, jež bude dohlížet na uliční vozbu vůbec, zejména na*

⁸ Historie četnictva - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTU%3D%3D>]. [cit. 2022-09-12]

*provoz automobilový. V dorozumění s pány správci okresů budítež sem označeny ony křižovatky ulic, jež pro nadobyčejnou frekvenci jsou zvláště nebezpečny pro chodce a kde by bylo tudíž se postarati o zvláštní dozor...“.*⁹ Na tož téhož dne se kupily davy lidí, a sledovali do té doby něco nevidaného, a to uniformovaného strážníka, řídící černým obuškem provoz automobilů ale i tramvajů.

Tito strážníci se od ostatních odlišili tím, že na uniformách nosili kovový štítek s nápisem Dopravní stráž. Začátky dopravní stráže byly těžké zejména v tom, že si do této doby účastníci provozu dělali, co se jim zlíbí. Vozkové jezdili klidně středem silnice, klidně i po kolejích a vůbec jim nevadilo, že řidič tramvaje se může uzvonit k smrti. Na denním pořádku byly rvačky mezi kočími povozů, anebo mezi kočími a řidiči automobilů. Do dopravní stráže byli nejprve veleni zkušení strážmistři. Jejich výzbroj byla různými rozkazy upravena a osekána na obušek a opakovací pistoli, se kterou však byli velení policisté řádně vycvičeni. Z výzbroje jim tedy odpadla například i honosná šavle, která jim při řízení provozu velmi překážela. V roce 1926 vznikaly i motorové oddíly dopravní stráže. Do této doby jezdili strážníci zejména na bicyklech. Prvořadým úkolem dopravní stráže bylo obsazování nejrušnějších křižovatek a řízení provozu. V roce 1927 byl na křižovatce u Masarykova nádraží umístěn první světelný semafor s nákladem 37.000,- Kčs. Tento byl ručně přepínatelný. V roce 1939 bylo po Praze umístěno 18 semaforů.

V roce 1933 měla policie k dispozici také motocykly Indian a příslušná složka byla nazvána motorkový oddíl.¹⁰ Jak už bylo řečeno, tak dopravní stráž působila hlavně na území Prahy a ve větších městech. Ale v menších městech a obcích tyto stráže zřízeny nebyly. Na venkově dohled nad celkovou bezpečnostní situací provádělo četnictvo, a tak v roce 1928 bylo zřízeno silniční četnictvo. Nejprve četníci dohlíželi na bezpečnost na silnicích na bicyklech, avšak ve 30. letech 20. stol. došlo k poměrně radikálnímu kroku a četníci byli povětšinou již motorizováni. Nejednalo se pouze o motocykly, ale také o osobní vozidla. V roce 1935 došlo ke vzniku speciálních oddělení četnických stanic s názvem Četnické silniční kontrolní stanice a jejich dislokace byla:

⁹ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. s 11, ISBN 978-80-87040-14-0.

¹⁰ Tamtéž str. 17

V zemi České – Česká Lípa, České Budějovice, Hradec Králové, Jičín, Karlovy Vary, Most, Plzeň, Poděbrady, Praha.

V zemi Moravskoslezské – Brno, Jihlava, Moravská Ostrava, Olomouc, Uherské Hradiště.

V zemi Podkarpatskoruské: Mukačevo.¹¹

2.1.3 Poválečné období a policie (1945 – 1948)

Po květnu 1945 vstoupily v platnost mnohé předpisy vydané v letech 1928-1939, které byly v době války nahrazeny předpisy protektorátními. Rovněž byly změněny názvy různých prvorepublikových orgánů a institucí, například z ministerstva veřejných prací se stalo ministerstvo dopravy a z okresního úřadu se stal okresní národní výbor. Stejným způsobem byly změněny názvy úřadů národní bezpečnosti, státní policejní úřady a orgány sboru národní bezpečnosti nahradily dřívější sbory uniformované policejní strážce a sbor četnictva. Sbor národní bezpečnosti se dále dělil na dvě hlavní oborové složky. Zjednodušeně na uniformovanou část nazvanou Veřejná bezpečnost (např. dopravní nebo pořádková služba) a druhou, zpravidla neuniformovanou část s názvem Státní bezpečnost. Obě složky se dělily na jednotlivé správy podle svého zaměření. Tento stav přetrval v různých drobných obměnách do roku 1991.

2.2 Struktura policie

Policie České republiky podléhá Ministerstvu vnitra. Nejvyšší představitel policie je policejní prezident, který je odpovědný ministru vnitra.¹² Policejnímu prezidentovi přímo podléhá jeho prvního náměstek a dále pak náměstci pro službu kriminální policie a vyšetřování, náměstek pro ekonomiku, náměstek pro lidské zdroje, informační a komunikační technologie a inovace. Tito jednotliví náměstci vedou vybrané útvary s celostátní působností.

¹¹ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. s 22, ISBN 978-80-87040-14-0.

¹² Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

2.2.1 První náměstek policejního prezidenta

Tomuto podléhají útvary s celorepublikovou působností a to:

- Letecká služba,
- Ochranná služba,
- Ředitelství služby cizinecké policie,
- Pyrotechnická služba,
- Útvar pro ochranu prezidenta České republiky.

Dále pak pod tohoto náměstka organizačně spadá Ředitelství služby dopravní policie PP a Ředitelství služby pořádkové policie PP.

2.2.2 Náměstek policejního prezidenta pro SKPV

Tomuto organizačně podléhají tyto útvary s celorepublikovou působností:

- Národní centrála proti organizovanému zločinu SKPV,
- Národní protidrogová centrála SKPV,
- Útvar speciálních činností SKPV,
- Útvar zvláštních činností SKPV,
- Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu SKPV,
- Kriminalistický ústav,
- Útvar rychlého nasazení.¹³

2.2.3 Náměstek policejního prezidenta pro ekonomiku

Tomuto náměstkovi organizačně nepodléhají žádné útvary s celorepublikovou působností, avšak úkolem tohoto náměstka je koordinovat veškeré aktivity policie v oblasti ekonomické stability sboru a přijímat rozhodnutí v oblasti financování.

¹³ Policie České republiky: Police of the Czech Republic. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. s. 10 - 37. ISBN 978-80-270-0664-9

2.2.4 Náměstek pro lidské zdroje, informační a komunikační technologie a inovace

Zde se jedná o nově zřízenou pozici policejním prezidentem v roce 2022. Tomuto náměstkovi organizačně podléhá zejména celorepublikový útvar, který vznikl v roce 2017 a to:

- Útvar Policejního vzdělávání a služební přípravy.¹⁴

Policejnímu prezidentovi dále organizačně podléhají další organizační články, a to 14 krajských ředitelství policie. V jejich čele stojí krajsští ředitelé. Výčet krajských ředitelství policie:

- Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy,
- Krajské ředitelství policie Středočeského kraje,
- Krajské ředitelství policie Královehradeckého kraje,
- Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje,
- Krajské ředitelství policie Pardubického kraje,
- Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje,
- Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje,
- Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje,
- Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje,
- Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje,
- Krajské ředitelství policie Libereckého kraje,
- Krajské ředitelství policie Zlínského kraje,
- Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje.

Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy se dále dělí na:

- Obvodní ředitelství policie I,
- Obvodní ředitelství policie II,
- Obvodní ředitelství policie III,
- Obvodní ředitelství policie IV.

Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Jihomoravského kraje a Moravskoslezského kraje se dále dělí na Městské ředitelství policie Plzeň, Brno a

¹⁴ ZPPP č. 137/2009, o organizaci Policie České republiky.

Ostrava jako samostatné organizační články. Na každém krajském ředitelství policie je zřízeno ředitelství služby dopravní policie a ředitelství služby pořádkové policie v krajské úrovni řízení. Jednotlivým krajským ředitelstvím policie organizačně podléhají již ty nejnižší organizační články v podobě územních odborů.

2.3 Profil uchazeče a přijímací řízení k Policii ČR

Profil uchazečů o službu v bezpečnostních sborech respektive o službu u Policie České republiky nespočívá pouze ve splnění základních požadavků dle zákona č. 361/2003 Sb. o služebním poměru příslušníků PČR. Dbá se i na další aspekty, které by měl žadatel o službu splňovat. Uchazeč by měl splňovat i základní osobnostní podmínky. Zde lze zmínit například komunikativnost, zdravé sebevědomí, psychickou odolnost, rozhodnost a další. Výkon policejní služby je mimořádně náročný po všech stránkách - fyzicky, psychicky i morálně. Policisté musí denně odolávat mnoha svodům a často stojí tváří v tvář velmi obtížným rozhodnutím, přinášejícím konflikt mezi dobrem a zlem. Řešení morálních dilemat, která před policisty vyvstávají, jsou nesnadná, volba menšího zla bývá frustrující.¹⁵

2.3.1 Osobnostní charakteristika uchazečů

Vyhláška č. 487/2004 Sb. o osobnostní způsobilosti, konkrétně definuje, jaké by měl mít uchazeč o službu u Policie ČR (celkově u bezpečnostních sborů) osobnostní předpoklady. Dle této vyhlášky osobnostní charakteristiky, splňuje podmínky občan nebo příslušník, pokud je intelektově v pásmu průměru nebo vyšším, emočně stabilní, psychosociálně vyzrálý, odolný vůči psychické zátěži, s žádoucí motivací, postoji a hodnotami, bez nedostatečnosti v oblasti volných procesů, bez nedostatečnosti v oblasti poznávacích procesů, bez nedostatečnosti v oblasti autoregulace, bez znaků nežádoucí agresivity a bez psychopatologické symptomatiky.¹⁶

¹⁵ MICHALÍK, David, Psychologie v bezpečnostních sborech: (sborník prací). Praha: Oddělení psychologie OPe MV ČR, 2009. s. 45. ISBN 978-80-7312-060-3.

¹⁶ § 1 Vyhláška č. 487/2004 Sb., o osobnostní způsobilosti, která je předpokladem pro výkon služby v bezpečnostním sboru.

2.3.2 Podmínky pro přijetí do služebního poměru příslušníka Policie ČR

Již v zákoně o služebním poměru příslušníků bezpečnostního sboru je uvedeno, že přijímací řízení s uchazečem začíná ve chvíli, kdy je doručena písemná žádost občana o přijetí do služebního poměru bezpečnostního sboru.¹⁷ Žadatel musí dále splňovat tyto zákonné podmínky:

- občanství České republiky,
- věk nad 18 let,
- plná způsobilost k právním úkonům,
- bezúhonnost,
- střední vzdělání a vyšší,
- fyzickou, zdravotní a osobnostní způsobilost k výkonu služby,
- není členem politické strany nebo politického hnutí,
- nevykonává živnostenskou nebo jinou výdělečnou činnost a není členem řídicích nebo kontrolních orgánů právnických osob, které vykonávají podnikatelskou činnost.¹⁸

Bezúhonnost je řešena zákonem č. 361/2003 Sb. o *služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů* v § 14. Prokazuje se opisem z evidence Rejstříku trestů, který zajišťuje Policie ČR, která je dále oprávněna k tomu, aby v rámci přijímacího řízení využívala vlastní evidence a evidence Ministerstva vnitra ČR k ověřování údajů o uchazeči. Při posuzování bezúhonnosti se nepřihlíží k zahlazení odsouzení nebo k rozhodnutí prezidenta republiky, v jejichž důsledku se na občana hledí jako by nebyl odsouzen. V případě jednání, které je v rozporu s požadavky kladenými na policistu, posuzuje konkrétní situaci služební funkcionář a ten s konečnou platností rozhoduje, zda byla splněna podmínka bezúhonnosti.¹⁹

Fyzická, zdravotní a osobnostní způsobilost se prokazuje v průběhu přijímacího řízení, jehož součástí je i vyšetření zaměřené na zjištění přítomnosti omamných a psychotropních látek. Fyzická způsobilost se prokazuje testy tělesné

¹⁷ § 16 Zákon č. 361/2003 Sb., o *služebním poměru příslušníků bezpečnostního sboru*.

¹⁸ §13 Tamtéž.

¹⁹ Podmínky přijetí do služebního poměru - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/podminky-prijeti-do-sluzebniho-pomeru.aspx>]. [cit. 2022-09-15].

zdatnosti, zdravotní způsobilost je posouzena lékařem a osobnostní způsobilost se prověřuje psychologickým vyšetřením.²⁰

2.3.2.1 Průběh přijímacího řízení

Přijímací řízení zahajuje policie s uchazečem, který doručí písemnou žádost o přijetí a splňuje výše uvedené podmínky. Přijímací řízení trvá obvykle 3 měsíce. V průběhu řízení uchazeč absolvuje **psychologické vyšetření, prověrku tělesné zdatnosti, zdravotní prohlídku** a další personální řízení.

- Psychologické vyšetření je zaměřeno na zjišťování osobnostních předpokladů potřebných pro výkon služby na základních policejních služebních místech. Pokud uchazeč nesplní kritéria nutná pro přijetí, může další psychologické vyšetření podstoupit nejdříve za dva roky.
- Prověrka fyzické zdatnosti se skládá ze čtyř testů: člunkového běhu, běhu na 1000 m, celomotorického testu a cvičení kliků.
- Komplexní zdravotní prohlídka sleduje posouzení zdravotní způsobilosti.²¹

2.3.3 Policejní školství

V rámci vzdělávání rozlišujeme několik stupňů policejních škol. Pokud to vezmeme vzestupně, tak na nejnižší stupeň můžeme zařadit Střední policejní školu. Tato je součástí Vyšší policejní školy a střední policejní školy MV v Praze a v Holešově. Na tuto školu se lze přihlásit po absolvování základní devítileté školní docházky a způsob ukončení je maturitní zkouškou a získáním maturity. Jak už z výše uvedeného názvu vyplývá, tak součástí této školy je i Vyšší policejní škola. Tato je určena zejména již pro příslušníky policie. Jedná se o tříletý studijní obor zakončený absolutoriem a získáním titulu diplomovaný specialista (DiS.). Již tento stupeň vzdělání postačí k zařazení maximálně do 7. tarifní třídy tj. do hodnosti nadporučíka. Jedná se o tarifní stupeň, kde je přidělen i příplatek za vedení a v této hodnosti jsou převážně vedoucí oddělení

²⁰ Tamtéž.

²¹ Průběh přijímacího řízení - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/prubeh-prijimaciho-rizeni.aspx>] [cit. 2022-09-15].

základních organizačních článků policie. Jako nejvyšší stupeň policejního vzdělávání a zároveň instituce je Policejní akademie v Praze. Zde jsou zejména pro příslušníky bezpečnostních sborů, ale i pro zaměstnance státní správy a samosprávy i pro uchazeče z civilní sféry připraveny studijní obory v bakalářských, magisterských i doktorských programech. Pro zaměstnance státní správy je na Policejní akademii připraveno další celoživotní vzdělávání.

Co se týče vzdělávání samotných policistů, je důležité do výčtu škol zařadit celkem mladý útvar v rámci policie a to Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy (ÚPVSP). Tento byl zřízen v roce 2017 a jedná se o útvar s celorepublikovou působností. V rámci tohoto útvaru jsou zřízena Vzdělávací zařízení, a to v Praze, Brně, v Holešově, v Jihlavě a v Pardubicích. V daných vzdělávacích zařízeních se připravují zejména noví příslušníci policie v rámci základní odborné přípravy (ZOP) a probíhají zde specializační kurzy zaměřené na různé problematiky již déle sloužících příslušníků policie. Toto však bude rozebráno v dalších kapitolách.

3 Služba dopravní policie

V České republice je dopravní policie definována jako jedna ze základních složek Policie ČR. Co se týče metodiky a provádění základních úkolů, tak tuto složku řídí Ředitelství služby dopravní policie PP. V čele ředitelství stojí ředitel ŘSDP PP a organizačně ŘSDP PP spadá pod 1. náměstka policejního prezidenta. Jak už bylo v předešlé kapitole naznačeno, tak na krajských úrovních jsou na jednotlivých krajských ředitelství zřízeny odbory služby dopravní policie. Pod tyto spadají základní organizační články ve formě dopravních inspektorátů, dálničních oddělení a skupin silničního dohledu. Pouze dopravní inspektoráty jsou zřízeny na územních odborech, obvodních ředitelství (to platí pro Prahu) a dále v rámci jednotlivých městských ředitelství. (Plzeň, Brno, Ostrava). Co se týče samotného KŘP hl. m. Prahy, tak zde jsou zřízena dvě oddělení, a to OŘD (oddělení řízení dopravy) a ODN (oddělení dopravních nehod). Jedná se o samostatná oddělení, jejichž úkoly jsou striktně vymezeny. Zatímco OŘD má na starosti zejména řízení dopravy a dohled nad bezpečností silničního provozu, tak ODN má jasně už z názvu vyplývající úkoly, kterými jsou zpracování a vyšetřování dopravních nehod. Na klasických dopravních inspektorátech jsou zřízeny dvě skupiny, o to skupina silničního dohledu a skupina zpracování DN, ačkoliv po reorganizaci policie, ke které došlo 1. 1. 2009, je toto rozdělení spíše neoficiální.²² Dopravní inspektoráty ale také zajišťují dopravně inženýrskou činnost. Tudíž úkoly plní příslušníci služby dopravní policie také na dopravně inženýrském úseku, což v praxi znamená, že se vyjadřují k dopravní infrastruktuře, aby byly dodržovány zákonné normy, ale také aby navrhovaná řešení v terénu byla bezpečná a přínosná pro účastníky silničního provozu.²³

²² Reorganizace policie - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/reorganizace-policie-cr-26474.aspx>.] [cit. 2022-09-18].

²³ Ředitelství služby dopravní policie - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>.] [cit. 2022-09-18].

3.1 Struktura dopravní policie

Nejvyšší článek dopravní policie je Ředitelství služby dopravní policie PP, které vede jeho ředitel a zodpovídá se 1. náměstkovi policejního prezidenta. Nižším organizačním článkem je odbor služby dopravní policie, který vede vedoucí OSDP a tyto odbory jsou zřízeny na všech 14 krajských ředitelstvích policie. V jejich kompetenci jsou zřízena dálniční oddělení a oddělení silničního dohledu. Dále krajským ředitelstvím organizačně podléhají územní odbory, dříve okresní ředitelství policie, kde jsou zřízeny dopravní inspektoráty.

3.1.1 Ředitelství služby dopravní policie PP ČR

Jak již bylo několikrát uvedeno, tak ŘSDP PP ČR je podřízeno 1. náměstkovi policejního prezidenta. ŘSDP PP ČR vede jeho ředitel. ŘSDP PP ČR má dva odbory, a to Odbor metodiky a koordinace výkonu služby ŘSDP a Odbor inženýrsko-technických činností ŘSDP.

3.1.1.1 Odbor metodiky a koordinace výkonu služby ŘSDP

V čele tohoto odboru je vedoucí odboru a tento úsek má na starosti:

- metodiku přímého výkonu služby,
- metodiku přímého výkonu služby se zaměřením na trestní řízení,
- metodiku vyšetřování dopravních nehod,
- metodiku TSK a stanoviska ke zvláštnímu užívání komunikace,
- přezkumné řízení,
- metodiku kontroly užitkových vozidel ke vztahu k nákladu,
- metodiku kontroly užitkových vozidel ke vztahu k řidiči.

3.1.1.2 Odbor inženýrsko-technických činností ŘSDP

Tento odbor zabezpečuje zejména:

- metodiku přímého výkonu služby se zaměřením na vzdělávání a tvorbu IAŘ
- metodiku dopravně-inženýrského úseku
- statistiky dopravních nehod

3.1.2 Činnost dopravních inspektorátů a dálničních oddělení

Dopravní inspektoráty vykonávají tři stěžejní činnosti: dohled nad BESIP, vyšetřování nehod a dopravně-inženýrskou činnost.

3.1.2.1 Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu představuje nejčastější okruh činností dopravních policistů. Jedná se o kontrolu dodržování předpisů ve všech oblastech silničního provozu od dodržování pravidel jednotlivými účastníky provozu, přes plnění povinností dopravců, po komplexní kontroly technického stavu. Na základě aktuální dopravně-bezpečnostní situace se policisté zaměřují například na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek před a během řízení motorového vozidla, na kontrolu dodržování stanovených rychlostních limitů nebo na způsob jízdy obecně. Dohled na silniční provoz je realizován prostřednictvím základních, speciálních a průběžně dlouhodobých kontrol, dále pak prostřednictvím dopravně-bezpečnostních akcí a preventivních opatření, která přispívají nejen ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale také k postihům nezodpovědných účastníků silničního provozu.

3.1.2.2 Vyšetřování dopravních nehod

Šetření dopravních nehod spočívá ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou. Pojem dopravní nehoda je upraven v zákoně o silničním provozu. *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“.*²⁴

²⁴ § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

3.1.2.3 Dopravně-inženýrské činnosti

Dopravně-inženýrský úsek služby dopravní policie plní úkoly policie vyplývající z výkonu státní správy a prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Činnost těchto pracovišť je velmi různorodá. Vystupují například jako odborný orgán při řešení sítě pozemních komunikací a řízení provozu na nich, posuzují návrhy k užití dopravních značek, dopravních zařízení či zařízení pro provozní informace nebo uplatňují u příslušných silničních správních úřadů provedení preventivních opatření k omezení dopravní nehodovosti aj.

Krajským odborům služby dopravní policie organizačně podléhají již zmíněná dálniční oddělení. Nejedná se o klasické dopravní inspektoráty a jejich činnost je často odlišná od DI.

3.1.2.4 Dálniční oddělení

Ve struktuře služby dopravní policie plní specifickou roli dálniční oddělení. Úkoly dálničních oddělení jsou plněny na dálnicích a vybraných komunikacích, včetně jejich součástí a obslužných zařízení. Kromě činností typických pro službu dopravní policie zajišťují dopravní policisté z dálničních oddělení na svěřených úsecích také veřejný pořádek a odhalují přestupky a trestné činy, které nesouvisejí se silničním provozem.²⁵

3.1.3 Speciální oddělení dohledu

Dne 1. 1. 2022 byl zřízen pod vedením ŘSDP PP ČR nový typ oddělení. Jedná se právě o Speciální oddělení dohledu. Tato oddělení mají celorepublikovou působnost. Byla zřízena dvě oddělení speciálního dohledu. To první se sídlem v Praze 10, v ulici Přípotoční bude obstarávat zejména dohled v oblasti Čech a druhé oddělení speciálního dohledu bylo zřízeno pro oblast Moravy se sídlem v Prostějově – Vrahovicích. V rámci útvaru budou zařazeni policisté v 5.TT a mělo by se jednat o již zkušené policisty. Náplní policistů je:

²⁵ Ředitelství služby dopravní policie - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [<https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>.] [cit. 2022-09-18].

- dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu s celorepublikovou působností,
- dohled v rizikových úsecích dálnic,
- akce zaměřené proti mezinárodním ilegálním závodům,
- pomoc jednotlivých KŘP při zajišťování sportovních a kulturních akcí,
- doprovody nadrozměrných nákladů,
- zajišťování dalších doprovodů většího významu,
- prezentace práce policie veřejnosti,
- doprovody při převozu orgánů.

Význam těchto oddělení spočívá zejména v tom, že mají čerstvé síly pomoci zejména krajům v rámci doprovodu nadměrných nákladů nebo při hlídkové činnosti, kdy se lokální policisté budou moci plně věnovat například šetření dopravních nehod, zatímco dozor nad plynulostí silničního provozu převezmou jejich kolegové sloužící právě pod odděleními SOD.

3.1.4 Stěžejní oblasti kontrol dopravní policie

Samotné typy kontrol upravují interní akty řízení policie. Ten nejzákladnější je Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Zde jsou upraveny druhy kontrol.

Přímý dohled na silniční provoz je realizován:

- a) základní kontrolou,
- b) speciální kontrolou,
- c) dopravně bezpečnostní akcí,
- d) dopravně bezpečnostním opatřením.

Formy přímého dohledu na silniční provoz se dělí na:

- a) viditelný,
- b) skrytý,
- c) letecký.²⁶

²⁶ Čl. 16 PPP č. 300/2020, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*.

3.1.4.1 Základní kontrola

Základní kontrola spočívá:

- a) v přímém dohledu na silniční provoz,
- b) v dohledu na dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky,
- c) v kontrole dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, kontrole technického stavu vozidel přímo v silničním provozu, kontrole dokladů k přepravovanému nákladu a kontrole dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů,
- d) v kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek řidiči vozidel,
- e) ve zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací, dopravních značek a dopravních zařízení,
- f) ve vyhledávání trestné činnosti,
- g) v pátrání zejména po osobách a odcizených věcech,
- h) ve zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel,
- i) v přiměřeném dohledu na veřejný pořádek.²⁷

3.1.4.2 Speciální kontrola

- a) kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel,
- b) kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy,
- c) kontrola technického stavu vozidel,
- d) kontrola zaměřená na zákaz držet v ruce nebo jiným způsobem při jízdě vozidlem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
- e) kontrola zaměřená na vybraná nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu, zejména na nesprávné předjíždění, nesprávné přejíždění železničních přejezdů, nesprávnou jízdu v jízdnicích pruzích a nerespektování světelných signálů,
- f) kontrola zaměřená na vybrané účastníky silničního provozu (např. motocyklisté, cyklisté a chodci),

²⁷ Čl. 16 PPP č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

g) kontrola zaměřená na dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (např. kontrola sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, nízkorychlostní kontrolní vážení); součástí této kontroly je u kontrolovaných vozidel i kontrola technického stavu,

h) kontrola časového zpoplatnění komunikací.²⁸

Jak už vyplývá ze samotných kontrol, tak stěžejní oblastí činností dopravní policie je kontrola ať už osobní dopravy, tak i nákladní dopravy, měření rychlosti, odhalování podnapilých řidičů a řidičů jezdících pod vlivem jiných návykových látek a další.

3.2 Technické prostředky používané dopravní policií

Vybavení, které používá dopravní policie, můžeme rozdělit do několika skupin. Prakticky toto rozdělení není nikde definováno. Neupravuje to ani žádný interní akt řízení policie. Proto níže uvedené rozdělení slouží spíše k orientaci.

- Prostředky dohledu na silniční provoz
- Prostředky speciální výstroje
- Prostředky výpočetní techniky a programové vybavení
- Prostředky k plnění některých specifických úkonů
- Služební vozidla

3.2.1 Prostředky dohledu na silniční provoz

- Prostředky ke zjišťování dopravních přestupků
 - Měřiče rychlosti
 - Vážení a měření vozidel
 - Prostředky ke zjišťování podnapilosti a ovlivnění JNL
- Prostředky k dokumentaci dopravních přestupků
 - Fotografické přístroje
 - Kamery
 - Drony

²⁸ Čl. 16 PPP č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

- Prostředky ke kontrole technického stavu silničních vozidel
 - Prostředky ke zjištění míry zatmavení oken
 - Prostředky ke zjištění hloubky dezénových drážek pneumatiky

Mezi prostředky ke zjišťování dopravních prostředků jsem zde zařadil zejména měřiče rychlosti, prostředky k měření a vážení vozidel a prostředky ke zjišťování podnapilosti a ovlivnění JNL.

3.2.2 Měřiče rychlosti:

Policie ČR používá měřiče rychlosti fungující na bázi:

- odrazu radiových vln (např. Ramer 10, AD9),
- odrazu světelných vln – lasery (TruCam, TruCam II, LaserCam, MicroDigiCam),
- výpočet z vlastní rychlosti (PolCam a nyní nově používaný RAM CAM).

3.2.3 Vážení a měření vozidel:

Ke zjišťování hmotnosti vozidel Policie ČR používá zejména nízkorychlostní vážení a jako nejčastější prostředek ke zjišťování hmotnosti vozidel používá nízkorychlostní váhy švýcarské výroby zn. Haenni. Tyto váhy se mohou používat bez jakékoliv montáže a jsou lehce ovladatelné. Uvedené váhy nemají žádný displej, ale přes USB se dají propojit s PC a veškeré navážené hodnoty se přenášejí pomocí softwaru přímo do počítače.²⁹ K měření vozidel se používají standardní pásma a výškoměry.

3.2.4 Prostředky ke zjišťování alkoholu a JNL:

V majoritním zastoupení u Policie ČR jsou zastoupeny dechové analyzátory zn. Dräger 7510. Jedná se o lehký dechový analyzátor, který dokáže měřit spolehlivě hodnotu až do 6 promile alkoholu v dechu. Je vybaven elektrochemickým senzorem. Výsledek měření jde vytisknout přes bezdrátovou tiskárnu. Přístroj lze

²⁹ VAS Servis s.r.o. - HEANNI WL104. VAS Servis s.r.o. [online]. Copyright © Dostupné z: http://www.vas-servis.cz/m_wl104.php, [cit. 27.09.2022].

spojit i s PC, kde lze zálohovat data. Paměť je uzpůsobena na 5000 měření. Lze provádět automatickou, pasivní a manuální dech. zkoušku.³⁰

Jako prostředky ke zjištění návykových látek v těle řidiče Policie ČR v největší míře používá jednorázové drogové testy Drugwipe. DrugWipe®5S je rychlý imunologický orientační test. Sběračem pro odběr vzorku slin je vzorek přenesen na testovací proužky, které obsahují specifické látky pro jednotlivé drogy. Pokud vzorek slin obsahuje drogy, naváží se na příslušné protilátky. Testování je zahájeno, jakmile rozmáčknete integrovanou ampulku, tím dojde k uvolnění tekutiny, která přenáší drogy na navázané protilátky směrem k testovacím linkám.

Další prostředky, které využívá Policie ČR k dokumentaci dopravních prostředků, se skládají z fotoaparátů, kamer a leteckých dronů různé výroby. Jako nejnovější systém zaznamenávání dopravních přestupků je systém R-Cam, dodávaný společností Ramet Kunovice. Jedná se o kamerový systém, který je zabudováván přímo do služebních vozidel, sloužící zejména k dokumentaci dopravních přestupků. Policista si může ihned na místě záznam prohlédnout a vyhodnotit.

3.3 Nové trendy v dopravě

Největší rozmach v dopravě poslední roky zaznamenala elektromobilita. Co vlastně elektromobilita znamená? Jedná se o vozidlo, které je poháněné vlastní jednotkou a zdrojem energie je elektřina. V podstatě elektromobilita do lidské společnosti patří již několik dekad. Vzpomeňme si například na tramvaje, trolejbusy a další. V dnešní době však největší rozmach vykazují elektrická vozidla, a to až od osobních vozidel, přes autobusy, jízdní kola až po nákladní vozidla. Výhodou elektrického pohonu jsou nízké emise, nízká hlučnost a mnohem nižší náklady na provoz. V případě elektromobilu jsou velkou výhodou nízké nároky na průběžný servis. V České republice jezdilo v roce 2020 podle údajů Centra dopravního výzkumu 5 274 elektrických aut. Zvyšuje se také počet nabíjecích stanic, které najdete třeba v nákupních centrech nebo parkovacích

³⁰ Stanovené měřidlo Dräger Alcotest 7510 - k průkazným zkouškám alkoholu v dechu [online]. Copyright © ALKOHOL TESTER cz. Dostupné z: <https://alkohol-tester.cz/stanovane-prukazne-meridlo-draeger-alcotest-7510/>, [cit. 27.09.2022].

domech. Místo s největším počtem dobíjecích stanic naleznou elektromobilisté na dálnici D1 ve Vystrkově u Humpolce.³¹

Co se týče elektrokol, tak jejich součástí jsou baterie, které pohánějí elektrický motor, který však kolo nepohání přímo, ale „jen“ pomáhá jezdcům se šlapáním. Elektrické kolo ulehčuje šlapání do rychlosti 25 km/h, poté se motor vypne. S elektrokolem se jezdí velice lehce a bez velké námahy. Nevýhodou elektrokola je váha – kolo s elektrickým motorem je přibližně o 7 kilogramů těžší než běžný bicykl. V současné době ujede cyklista na jedno nabití dle typu baterie 100 až 150 kilometrů. V současnosti se v Česku ročně prodá zhruba 16 – 20 000 elektrokol, průměrná cena elektrokola se podle prodejců pohybuje okolo 40 000 korun. Na trhu seženete i levná elektrická kola s cenou okolo 15 000 Kč, pokud ale chcete kvalitní výrobek, počítejte s cenou zhruba 25 000 Kč a více.³²

3.3.1 Nové technické prostředky používané dopravní policií

Doprava se v dnešní době velmi rychlým tempem vyvíjí, tak logicky musí jít s dobou i vybavení policistů. Důvod obnovy vybavení policie je jednoduchý. Jako první lze uvést snadnější odhalování dopravních přestupků. Jako druhý důvod lze uvést získání objektivních a nevyvratitelných důkazů ať už pro správní orgán, popř. soud.

3.3.1.1 Vybrané měřiče rychlosti

Nejprve zmíním měřiče rychlosti. Tyto byly uváděny už v předešlých kapitolách, ale v této kapitole si vybrané měřiče lépe rozebereme. Jak už bylo výše uvedeno, tak policie používá měřiče rychlosti, které pracují na principu Dopplerova jevu, tzn. odrazem radiových vln, odrazem světelných vln (laser) a výpočet z vlastní rychlosti. Nejvíce používaný v dnešní době je Ramer 10 C, od společnosti Ramet Kunovice s. r. o. Jedná se o měřič rychlosti v automobilní verzi, který využívá jak princip odrazu radiových vln, ale také dokáže využívat výpočet průměrné rychlosti z rychlosti vlastní. Tento měřič rychlosti je velmi

³¹ Co je elektromobilita? | E.ON. [online]. Dostupné z: <https://www.eon.cz/radce/alternativni-doprava/elektromobily/co-je-elektromobilita/>, [cit. 27.09.2022].

³² Co je elektromobilita? | E.ON. [online]. Dostupné z: <https://www.eon.cz/radce/alternativni-doprava/elektromobily/co-je-elektromobilita/>, [cit. 27.09.2022].

kompaktní a naprosto dostačující pro měření rychlosti na českých pozemních komunikacích. Nejedná se však o nejnovější systém. Policie ČR již tento měřič používá téměř 10 let. To nic ale nemění na tom, že se stále jedná o špičkový měřič, který firma Ramet vyváží do celého světa. Hojně se využívá například v Ománu, v Kataru a SAE, ale samozřejmě i v dalších zemích. Za tento měřič rychlosti není zatím žádná adekvátnější náhrada v podobě novější technologie. To však již neplatí v případě měřiče rychlosti, který využívá princip výpočtu průměrné rychlosti z vlastní rychlosti. Policie již od roku 2008 používá PolCam, též výrobek Ramet Kunovice s.r.o. Tento se používá zejména na českých dálnicích v tzv. dálničních stíhačích. Tyto byly montovány již do vozů VW Passat, které v minulosti byly zařazeny na dálničních odděleních po celé ČR a ve vozech Škoda Superb II. Nyní však dopravní policie přechází na nové měřiče rychlosti, které používají stejný princip měření rychlosti jako „Starší“ PolCamy, a to jsou měřiče rychlosti RAM CAM. Tyto se nově instalují do nových služebních vozidel dopravní policie, a to zejména do nových BMW řady 5, které dopravní policie nyní začala využívat. Na rozdíl od minulosti se tyto měřiče instalují i do služebních vozidel, která jsou v policejních barvách. Nepoužívají se tedy jen při skrytém dohledu na BESIP. Nový měřič RAM CAM má dle výrobce být mnohem snadněji ovladatelný od PolCamu a má být mnohem přesnější.

Dle výrobce tento měřič rychlosti disponuje těmito vlastnostmi:

- certifikované mobilní úsekové měření,
- automatické rozpoznávání registračních značek (ANPR)
- funkce lustrace v databázi vozidel,
- funkce videozáznamu pro monitorování dopravní situace,
- přehrávání záznamů a přestupků přímo na zařízení,
- záznam GPS polohy.³³

Co se týče popisu samotného zařízení, tak digitální záznamové zařízení RAM-CAM je určeno k pořizování videozáznamu dopravní situace a obecnému monitorování výkonu služby posádek služebních vozidel bezpečnostních složek.

³³ RAM-CAM - ramet. [online]. Copyright © 2014 copyright. Dostupné z: <https://www.ramet.as/ram-cam>. [cit. 27.09.2022].

Zároveň plní funkci mobilního úsekového rychloměru pro měření průměrné rychlosti. Zařízení RAM-CAM pracuje na principu vyhodnocení průměrné rychlosti po ujetí definované dráhy prostřednictvím snímání počtu impulsů senzoru vlastní rychlosti vozidla a měření času.³⁴

Další radar, který dopravní policie začala používat, je nový laserový měřič rychlosti TruCam II. Jedná se o ruční laserový měřič již druhé generace zařazený do výzbroje dopravní policie v roce 2022. Oproti již používané první řadě je tento přístroj plně automatizovaný, tudíž se zde nemusí nastavovat optika přístroje, disponuje větším dotykovým displejem a oproti starší verzi má vyšší dosah při pořízení snímku (tj. 600m oproti 400m TruCam I). Jednou z velkých výhod druhé generace TruCamu je, že s tímto přístrojem lze měřit i v noci. Bohužel Policie ČR k tomuto měření dosud nezakoupila příslušné komponenty. Avšak vedení policie nákup těchto komponentů zvažuje. Distributorem těchto měřičů rychlosti je firma ATS Telcom a.s.

Nová generace přináší řadu vylepšení:

- 5Mpx kamera,
- automatické zaostření a nastavení jasu,
- špičkový objektiv (hloubka ostrosti ekv. 330 mm),
- kvalitní fotodokumentace ve vysokém rozlišení,
- transreflexní dotykový displej s úhlopříčkou 9,4 cm a vyšší svítivostí,
- až 3 měření během 1 sekundy,
- vnitřní paměť 1 GB, SD karta pro max. 6400 měření,
- výkonnější procesor,
- Wi-Fi, Ethernet, dálkové ovládání,
- infračervený přísvit pro měření v noci.³⁵

³⁴ RAM-CAM - ramet. [online]. Copyright © 2014 copyright. Dostupné z: <https://www.ramet.as/ram-cam>. [cit. 27.09.2022].

³⁵ Radary a metrologie - ATS-TELCOM PRAHA a.s.. Úvodní stránka - ATS-TELCOM PRAHA a.s. [online]. Copyright © 2018. Dostupné z: <https://www.atstelcom.cz/radary-a-metrologie/>, [cit. 09.10.2022].

3.3.1.2 Přístroje zachycující průběh dopravních přestupků

Dalším novým prostředkem k dokumentaci přestupků a protiprávního jednání slouží dopravní policii dokumentační kamerový systém R-Cam. Jedná se opět o zařízení vyvinuté společností Ramet Kunovice s.r.o. Tento prostředek slouží pouze k dokumentaci protiprávního jednání všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Hlavní vlastnosti a technické parametry:

- kompaktní modulární provedení,
- nahrávání ze dvou nezávislých kamer (situace před a za vozidlem),
- možnost nastavení doběhu záznamu,
- rozdělení záznamu na předvolené časové sekvence,
- široký záběrový úhel,
- automatické zapnutí po nastartování vozidla,
- možnosti kategorizace oprávnění přístupů jednotlivých uživatelů,
- administrátorský přístup pro export záznamů,
- instalovaný GPS tracker – možnost OFF line přehrávání,
- komprese videa H 264 ve 3 úrovních kvality záznamu,
- automatická indexace videa,
- snadné přehrávání videa,
- ovládání pomocí displeje s touchscreenem,
- přenos záznamů prostřednictvím USB paměťového média,
- klimaticky a mechanicky odolné provedení,
- homologace zástavby do vozidla.³⁶

3.3.1.3 Zaměřování dopravních nehod

Další převratnou novinkou používanou dopravní policií je 3D skener, který slouží k vyšetřování dopravních nehod. Skener práci policistů nejen urychlí, ale také

³⁶ R-CAM - ramet. [online]. Copyright © 2014 copyright. Dostupné z: <https://www.ramet.as/r-cam>. [cit. 09.10.2022].

dokáže přesně simulovat místo lidem, kteří na něm nejsou přítomní při prvotní dokumentaci. Ti pak mohou bez problémů daný případ zpracovávat.

Výhodou této metody zaměřování dopravních nehod je to, že skener místo stoprocentně podchytí, díky čemuž se k němu lze neustále vracet a doladovat detaily, které nebyly na místě třeba viditelné, ale přístroj je zachytil. Novinka obsahuje trojnožku, hlavici a čtyři kužely, na kterých jsou umístěné terče. Ty se rozestaví do prostoru, který má přístroj pojmout a zmapovat. Klíčové body dokáže nasnímat až do vzdálenosti 130 metrů.

3D skener dokáže přesně zakreslit vzdálenosti, postavení vozidel, stop a to vše v zásadě bez zásahu policisty. Zařízení navíc umožňuje okamžité vytisknutí plánu dopravní nehody, což snižuje dobu jejího písemného zpracování. Další výhody 3D skeneru tkví v tom, že ho mohou používat i další složky policie. Např. SKPV například při vyšetřování vražd a dalších deliktů. 3D skener dokáže odhalit zejména i latentní stopy, jako zaschlou krev, malé kapky krve a další. Lze ho použít i v uzavřené místnosti, nebo i ve vnitřních prostorách motorových vozidel. Bohužel pořizovací náklady sahají lehce přes 2 miliony korun, a proto výše uvedenou techniku používá pouze několik málo krajských ředitelství (například Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje má toto zařízení propůjčené od Karlovarského kraje - z toho vyplývá, že se skener nezakupoval z rozpočtu policie).

Jako další moderní techniku lze uvést bezpilotní drony. Tyto též mají široké využití ať už při pátrání po osobách, preventivních akcích (například kontrola chatových oblastí) a dopravní policie je používá při dohledu nad BESIP, ale také k zaměřování dopravních nehod. V rámci Krajského ředitelství Středočeského kraje byl i vytvořen samostatný tým, který se skládá z proškolených policistů, kteří vyjíždějí k vážným dopravním nehodám v rámci celého kraje a dokumentují dopravní nehody pomocí bezpilotního dronu. Tato technika byla opět pořízena z finančních prostředků (daru) Středočeského kraje a zakázka vyšla kolem 2 milionů korun. Zakázka zahrnovala dva drony včetně optických senzorů, jejichž hodnota je kolem 800 000 korun, dále šest pohonných akumulátorů, pozemní řídicí a

zobrazovací stanici, výcvik sedmi pilotů a základní náhradní díly.³⁷ Nevýhodou bezpilotních dronů je však to, že za špatného počasí nemohou vzlétnout. Lze však s nimi provádět zaměřování i v noci. Jak již bylo uvedeno, tak dopravní policie používá drony zejména k zaměřování vážných dopravních nehod, pokud dojde k úmrtí nebo těžkému zranění osob.

Další a již hojně používanou moderní technikou dopravní policie jsou zaměřovací totální stanice. Totální stanice je přístroj pro současné měření vzdáleností, vodorovných směrů a výškových úhlů - tedy tzv. **polárních souřadnic**. Jde vlastně o teodolit, který je navíc vybavený dálkoměrem a který je řízený jednoúčelovým počítačem s vestavěným softwarem. Současné totální stanice umožňují dokonce měřit **vzdálenost bez** použití odrazného **hranolu**.

Totální stanice mají i vnitřní paměť, do které je možné vložit desítky tisíc záznamů, což je pro většinu měření naprosto dostatečná kapacita. Problém není ani **propojení přístroje a počítače**. Kromě standardního propojení přes port RS-232C, je dnes možné připojit totální stanici i přes USB port nebo lze využít i připojení přes Bluetooth. Data se přenášejí v běžně používaných formátech (*.dxf, *.txt).³⁸ Dle získaných souřadnic lze poté lehce sestavit topografické dokumenty k dopravní nehodě, zejména plánek. Policie používá již dva druhy totálních stanic. Jeden model, kdy se jedná o standardní totální stanici, ke které je potřeba obsluha dvou osob. Ta je mnohem méně náročnější, co se týče pořizovací ceny. Její cena je něco kolem 40 tisíc korun. Policie však používá i robotickou totální stanici. Tato má naopak výhodu v tom, že k její obsluze a k následnému zaměřování stačí pouze jedna osoba. Nevýhoda však spočívá v pořizovací ceně a ta je něco kolem půl milionu korun. Obě stanice lze poté propojit s PC a v programu PC Crash lze vyhotovit topografickou dokumentaci, respektive plánek k místu dopravní nehody. Pokud je policista, který totální stanici ovládá správně proškolen, tak při použití totální stanice je znatelná úspora času a zejména vyměření dopravní nehody je mnohem přesnější, než za použití standardního krokoměru.

³⁷ Policejní drony a odhalená tábořiště v CHKO - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policejni-drony-a-odhalena-taboriste-v-chko.aspx>. [cit. 09.10.2022].

³⁸ Totální stanice pro měření a vytyčování. Katalog špičkové měřicí techniky [online]. Copyright © GEOPEN, s.r.o., 2014 Dostupné z: <https://www.merim.cz/mereni-vysek/totalni-stanice>. [cit. 09.10.2022].

3.3.2 Nová služební vozidla dopravní policie

Policie ČR používá nespočet služebních motorových vozidel. Jedná se o široké spektrum různých značek a typů. V největší míře jsou zastoupeny vozidla vyrábějící společnost Škoda Auto. Jako první v žebříčku dominují vozidla Škoda Octavia, ať už ve standardním provedení a dále v provedení combi. Dále se začaly dodávat vozy Škoda Scala společně s vozy Škoda Superb III. Dopravní policie používá vozy Škoda Octavia jak v barevném provedení, tak i v civilním provedení. Vozidla v civilním provedení jsou nejčastěji vybavena měřičem rychlosti Ramer 10C, což u vozidel v barvách policie nebývá až tak časté. Dopravní policie disponuje i vozy Škoda Scala, ale to pouze v omezené míře. Častěji na českých silnicích potkáváme vozidla Škoda Superb III. Variant je hned několik, ať už se jedná o standardní verze anebo verze combi. Co se týče motorizace, tak zde je široká škála motorů. Je však nutné podotknout, že už i policie se uchýlila převážně k automatickým převodovkám. Policie používá Superby hlavně na dálnicích jako dálniční stíhače. Zde jezdí Superby, jejichž pohon zajišťuje přeplňovaný dvoulitrový čtyřválec naladěný na 280 koní. Jde tedy o nejvýkonnější sériový model v historii mladoboleslavské automobilky. Tato vozidla dosahují maximální rychlosti 250 km/h a z 0 na 100 km/h zrychlí během 5,8 sekundy. Hnací síla je skrze automatickou převodovku DSG přenášena na všechna čtyři kola. Trochu netradičně se pak jedná o karosářská provedení Combi v základní výbavě Ambition.³⁹ Dopravní policisté ale také nově disponují vozidly Škoda Kodiaq. Všechny vozy Kodiaq jsou poháněny zážehovým motorem 2,0 TSI o výkonu 140 kW v kombinaci se sedmistupňovou převodovkou DSG a vycházejí z výbavového stupně Ambition.auta mají pohon všech kol, který se uplatní zejména při zásazích v zimě nebo v obtížně dosažitelných místech mimo zpevněné komunikace.⁴⁰

Dne 15. 7. 2022 policie převzala prvních 10 vozidel BMW 540i xDrive Touring. Celkem může na základě dvou rámcových smluv policie odebrat

³⁹ Na rychlost budou dohlížet nové policejní vozy Škoda Superb - *CNN Prima NEWS. Nejaktuálnější zprávy z domova i ze světa - CNN Prima NEWS* [online]. Copyright © FTV Prima spol. s r.o. Dostupné z: <https://cnn.iprima.cz/ridici-pozor-na-rychlost-budou-dohlizet-nove-policejni-superby-vime-kde-strezi-31802>. [cit. 09.10.2022].

⁴⁰ Aktuálně.cz. Zprávy [online]. Copyright © Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/policie-si-prevzala-prvni-z-peti-set-novych-kodiaqu-obmenuje/>. [cit. 09.10.2022].

až 70 těchto aut. Polovina z nich je v provedení pro dohled na dálnicích v barvách policie. Druhá je pro vysokorychlostní pronásledování bez označení a se skrytým výstražným zvukovým a rozhlasovým zařízením. Všechny vozy disponují například speciální výbavou pro užití práva přednosti v jízdě. Jsou vybaveny zvláštním výstražným zvukovým zařízením, speciální zástavbou (úložný prostor a pracovní deska) pro službu dopravní policie, nezávislým kamerovým systémem a měřičem rychlosti. Vozy BMW 540i xDrive Touring jsou vybavené mild hybridními zážehovými 6válcí o výkonu 245 kW (333 k), pohonem všech kol xDrive, osmistupňovou samočinnou převodovkou Steptronic a adaptivním podvozkem.⁴¹

Jako rarita u dopravní policie nyní slouží vozidlo Ferrari F142-458 Italia. Toto vozidlo bylo před 10 lety zabaveno při policejní razii jako majetek pocházející z trestné činnosti. V roce 2022 bylo vozidlo upraveno pro potřeby policie a z původní červené barvy bylo přestříkáno do barev Policie ČR. Vozidlo bude využíváno Speciálním oddělením dohledu Čechy s celorepublikovou působností a řízeno jen speciálně vyškolenými policisty.

Vozidlo bude využíváno:

- při boji s mezinárodními ilegálními závody, které mají trasu i přes území ČR - v těchto případech se jedná o obdobná vozidla s extrémním výkonem, kterým nemohou plně konkurovat běžná hlídková vozidla,
- při dohledu v místech hlášených tuningových srazů,
- pátrání po odcizených vozidlech,
- preventivní působení při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na dálnicích,
- pro preventivní aktivity a prezentaci práce Policie ČR.

Stáří vozidla, nájezd kilometrů a technické informace:

- Ferrari F 142 – 458 Italia.

⁴¹ Policie převzala nové vozy BMW pro dohled na dálnicích - Zdopravy.cz. [online]. Copyright © 2017. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/policie-prevzala-nove-vozy-bmw-pro-dohled-na-dalnicich-119467/>. [cit. 09.10.2022].

- RV 2011.
- Najeto – cca 2 000 km.
- Výkon 416 kW.
- Obsah 4.497 ccm, V8.
- Max. rychlost 326 km/h.

Cena úprav 340 000,- Kč včetně DPH. Vozidlo je ve zvláštním barevném provedení (priorita viditelného dohledu, původní barva vozidla byla červená), vybaveno kamerovým systémem, radiostanicí, zvláštním výstražným světlem a nápisovým displejem. Součástí výbavy bude pistolový měřič rychlosti.⁴²

3.4 Nové předpisy v dopravě

Postupem času, jak se doprava vyvíjí kupředu a to zejména neustálým zvyšujícím se objemem vozidel na silnicích a tím pádem silícím provozem, zvyšující se agresivitou a neukázněností nejen řidičů, ale všech účastníků provozu, se logicky vyvíjí a možná i zpřísňují dopravní předpisy. A to nejen na území České republiky, ale celkově na území celé Evropské unie.

3.4.1 Novinky v oblasti zákonné úpravy v ČR

Počínaje datem 1. 1. 2022 bylo uzákoněno dalších několik ustanovení v dopravě, zejména pak v zákoně č. 361/2000 Sb. o *provozu na pozemních komunikacích*, ale i v dalších předpisech. Od nových pravidel si ministerstvo dopravy slibuje hlavně vyšší bezpečnost na pozemních komunikacích. Výčet těch nejvýznamnějších:

Úprava kompetencí obecní či městské policie: strážníci obecních či městských policíí budou moci od 1. ledna 2022 vyřizovat příkazem na místě přestupky související s neoprávněným užitím vyhrazeného jízdního pruhu, a to bez součinnosti Policie České republiky.

Úprava promlčecích dob u objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla: od Nového roku se doba, po kterou se vedlo řízení o přestupku řidiče, nebude

⁴² Nový policejní speciál začíná svoji službu právě dnes - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/novy-policejni-special-zacina-svoji-sluzbu.aspx>. [cit.09.10.2022].

započítávat do promlčecí doby u přestupku provozovatele vozidla, a zároveň se doba, po kterou se vedlo řízení o přestupku provozovatele vozidla, v němž došlo ke zproštění jeho odpovědnosti, nebude započítávat do promlčecí doby přestupku řidiče. Cílem tohoto opatření je zamezit obstrukčním praktikám, které využívají „přehazování“ mezi řízením o přestupku řidiče a řízením o přestupku provozovatele vozidla ve snaze vyhnout se postihu v důsledku uplynutí promlčecí doby.

Vyšší rychlost pro vozidla Integrovaného záchranného systému: v roce 2022 také dostanou vozidla základních složek Integrovaného záchranného systému možnost jezdit vyšší rychlostí než 80 km/h. Dosud mohla jezdit vyšší rychlostí jen při zapnutých výstražných majácích, nově pro ně budou platit při jízdě „bez majáků“ stejné rychlostní limity jako pro vozidla do 3,5 tuny a autobusy. Cílem změny je umožnit těmto vozidlům rychlejší návrat na základnu a dřívější připravenost k dalšímu zásahu.

Změny v bodovém systému: Vedle pokuty se budou od 1. ledna 2022 nově zapisovat i 2 body v bodovém hodnocení řidičů za neoprávněné stání na parkovišti vyhrazeném pro osoby se zdravotním postižením nebo zneužití parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením.

Řidičské oprávnění skupiny C i pro traktory: nově bude od Nového roku možné řídit traktory i s řidičským oprávněním skupiny C, a to i uděleným v zahraničí. Nyní lze traktory řídit pouze s u nás uděleným řidičským oprávněním skupiny T, což je problém pro cizince, neboť pro jeho získání musí mít v ČR obvyklé bydliště. Novinka by měla vyřešit problém s nedostatkem pracovních sil v zemědělství a lesnictví.

Vymezení skupin řidičského oprávnění AM a B1 v souladu s unijním právem: u dvoukolových a tříkolových vozidel bude od 1. ledna 2022 řidičské oprávnění AM nově nutné až pro řízení vozidel s konstrukční rychlostí více než 25 km/h – pro řízení pomalejších vozidel řidičské oprávnění nebude potřeba (dosud žádný spodní limit stanoven nebyl, a proto bylo řidičské oprávnění potřeba k řízení jakkoli pomalého vozidla odpovídajícího ostatním parametrům). S řidičským oprávněním AM bude možné řídit také čtyřkolky s výkonem motoru až do 6 kW (dosud to byly

maximálně 4kW). S řidičským oprávněním B1 bude možné řídit také terénní čtyřkolky s jakkoli výkonným motorem (dosud to bylo maximálně 15 kW).

Boční odstup při předjíždění cyklistů: Od 1. ledna 2022 bude muset řidič motorového vozidla při předjíždění cyklisty dodržet bezpečný boční odstup, a to nejméně 1,5 metru. U pozemních komunikací, kde je nejvyšší dovolená rychlost maximálně 30 km/h, bude platit odstup nejméně jeden metr.

Výjimky pro cyklisty: od 1. 1. 2022 začala platit výjimka z povinnosti užít jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty nebo v křižovatce vymezený prostor pro cyklisty, pokud by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Omezení alkoholu na takzvaných pivních kolech: Lidé na takzvaných pivních kolech (beerbike) nesmí od 1. ledna 2022 požívat alkohol či jiné návykové látky ani jezdit pod jejich vlivem. Budou mít také povinnost podrobit se na výzvu policisty vyšetření na jízdu pod vlivem alkoholu nebo drog.

Parkování vozidel poskytovatelů domácí zdravotní péče: Nově dostanou od ledna možnost označovat vozidla speciálním označením i někteří zdravotničtí pracovníci poskytující domácí péči. V naléhavých případech jim to usnadní parkování. Doposud mohli toto označení mít lékaři vykonávající návštěvní službu

Větší pravomoci obcí při odstraňování vraků: Obce budou moci od počátku roku 2023, iniciovat řízení o odstranění vraku z veřejně přístupné účelové komunikace. Dosud měl tuto možnost pouze vlastník pozemní komunikace.

Vyšší pokuty za odmítnutí nízkorychlostního kontrolního vážení: Při odmítnutí nízkorychlostního kontrolního vážení se navyšuje od 1. ledna horní hranice sazby pokuty ukládané příkazem na místě z 30 000 Kč na 100 000 Kč.

Zpoplatnění dalších silnic I. třídy pro kamiony: Od poloviny roku 2022 budou vozidla nad 3,5 tuny platit mýto i na dalších 380 kilometrech silnicích I. třídy. Mezi

úseky, na kterých by se mělo začít platit mýto, patří například silnice z Jihlavy na Hatě nebo z Jihlavy do Havlíčkova Brodu.⁴³

3.4.2 Evropské projekty k bezpečnosti silničního provozu

V rámci dopravních předpisů se odborníci nejvíce zaměřují na ochranu lidského zdraví a života a snížení negativních okolností spojených s dopravou. V tuhle chvíli se konkrétně můžeme zaměřit na právo EU, kam se začleňují různé projekty, které vedou ke snižování počtu dopravních nehod a nenadálých situací v silničním provozu. Jako základní projekt v tomto směru lze zmínit **European Road Safety Observatory (ERSO)**. Tento projekt vznikl v roce 2004 a do roku 2008 zaznamenal poměrně velký rozkvět. ERSO se svojí činností začlenil do struktury bezpečnosti silničního provozu EU a podíl se na politice EU v rámci silničního provozu. Pokud zde zmíníme pojem bezpečnost silničního provozu, tak lze z tohoto pojmu odvodit, že je založen na znalostní bázi, vysoce kvalitních vědecky založených informacích, které jsou srozumitelné a prakticky použitelné při řešení hlavních témat bezpečnosti silničního provozu.⁴⁴

Další z projektů evropské bezpečnosti na silnicích je projekt **ADVISORS**.

ADVISORS – jeho hlavní cíle jsou překonávání významných ohrožení bezpečnosti silničního provozu, kapacit silnic, překážek provozu, problémů chování řidičů a zátěže životního prostředí na různých druzích pozemních komunikací. Identifikuje hlavní právní, institucionální, socio-ekonomické, finanční, organizační a uživatelské překážky v těchto oblastech a následně identifikuje opatření a tvorbu strategie k jejich překonání.⁴⁵

ALCOLOC – obecným cílem tohoto projektu je snížení počtu obětí na evropských silnicích a příprava právní úpravy provádění alkoholových zámků v Evropské unii a behaviorální a praktický dopad na řidiče, jejichž vozidla jsou vybavena alkoholovým zámkem.⁴⁶

⁴³ Ministerstvo dopravy ČR, Dostupné na: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehled-zmen-a-novinek-v-doprave-v-roce-2022> [cit. 2022-09-18].

⁴⁴ PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. s. 106, ISBN 978-80-7251-404-5.

⁴⁵ Tamtéž.

⁴⁶ PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. s. 107, ISBN 978-80-7251-404-5.

ASTERYX - Tento projekt se zabývá posuzováním bezpečnosti na evropských silnicích prostřednictvím využívání databáze CARE, vývojem a typologií úrazů a závažnosti dopravních nehod, zkoumáním vysvětlujících faktorů v osudovosti nehod a trendy mezi zeměmi EU, počty usmrcených při péči po nehodě, omezením rychlosti, motocyklovými nehodami, řidiči mopedů, určením budoucích směrů vývoje.⁴⁷

ICARUS – Projekt je základní reakcí na základní myšlenky Evropského bezpečného dopravního prostoru, definovaného v Bílé knize a přijatého Evropskou komisí. Silniční doprava je ze všech nejnebezpečnější. Lidský faktor zde selhává v 95% případech vzniku dopravních nehod. Mezinárodní vědecké studie se zaměřily na individuální dovednosti mladých řidičů, aby bylo možné určit příčiny vzniku riskantní jízdy. Projekt sleduje faktory, které vyvolávají rizikové chování u mladých řidičů a jeho ambicí je vybudovat funkční evropský vzdělávací model založených na činnostech agentur pro bezpečnost silničního provozu, analýze stylu a řidičských návyků mladých řidičů.⁴⁸

RANKERS – celkovým cílem projektu je vědecky prozkoumat bezpečnost silniční infrastruktury a následně umožnit optimální rozhodování silničních úřadů v jejich úsilí na podporu bezpečnějších silnic a vymýtit nebezpečné úseky silnic. Analýza bezpečnosti je zaměřena na všechny typy stávajících silničních vozovek, dálnice, městské a venkovské silnice a integraci lidského chování a technologie vozidel za účelem prevence a zmírňování následků dopravních nehod. Pro účely praktické aplikace obsahuje výstup index pro hodnocení a monitorování silniční bezpečnosti a katalog opatření k nápravě. Projekt má přispět k záchraně lidských životů a zvýšení evropské kultury dopravního inženýrství.⁴⁹

⁴⁷ Tamtéž

⁴⁸ PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. s. 111, ISBN 978-80-7251-404-5.

⁴⁹ GOLEDENBELD, C., & AMELINK, C., *Dissemination od the Road Safety Information Systém*. In Building the European Road Safety Observatory. Page 101. SafetyNet, 2019.

4 Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy

Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy je organizační článek Policie České republiky s celostátní působností. Ve vymezeném rozsahu je odborným, metodicko-řídícím, kontrolním a výkonným pracovištěm. Útvar řídí policejní vzdělávání, služební přípravu a policejní sport za stanovených podmínek a zajišťuje odborné vzdělávání, potřebné pro výkon zaměstnání zaměstnanců policie. Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy byl zřízen ke dni 1. 7. 2015, nařízením Ministerstva vnitra č. 67/2008, kterým se zřizují útvary Policie České republiky s celostátní působností.⁵⁰

V současné době realizuje útvar profesní vzdělávání v šesti samostatných vzdělávacích zařízeních, a to v Brně, Holešově, Jihlavě, Pardubicích, Praze 9 a v Praze Ruzyni.

4.1 Hlavní úkoly ÚPVSP

- stanovuje koncepci policejního vzdělávání, služební přípravy a policejního sportu,
- stanovuje a aplikuje systém odborného vzdělávání příslušníků policie a zaměstnanců,
- vykonává analytickou, plánovací, metodickou, kontrolní a koordinační činnost pro oblast policejního vzdělávání, služební přípravy a policejního sportu,
- metodicky vede a koordinuje činnost školních policejních středisek a odborů služební přípravy krajských ředitelství policie při zajišťování policejního vzdělávání a služební přípravy,
- metodicky vede a koordinuje policejní sport, organizuje policejní mistrovství a mezinárodní soutěže,
- připravuje, schvaluje a realizuje vzdělávací programy a vzdělávací projekty a komplexně zabezpečuje policejní vzdělávání,
- zajišťuje služební přípravu, včetně prověrek ze služební přípravy policistů

⁵⁰ Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy - Policie České republiky. *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright © 2022 Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/utvar-policejního-vzdelavani-a-sluzebni-pripravy.aspx>, [cit. 31.10.2022]

- spolupracuje s Ministerstvem vnitra, s vyššími a středními policejními školami Ministerstva vnitra, Policejní akademií České republiky v Praze a dalšími organizačními složkami státu, ke kterým Ministerstvo vnitra vykonává zřizovatelské funkce, při zajišťování policejního vzdělávání realizované v těchto školách,
- zajišťuje za policii mezinárodní policejní vzdělávání a spolupracuje s Ministerstvem vnitra při prosazování zájmů policie v mezinárodních vzdělávacích agenturách,
- připravuje projekty spolufinancované zejména z mimorozpočtových zdrojů v oblasti policejního vzdělávání, služební přípravy a policejního sportu.⁵¹

4.2 Priority ÚPVSP

- Hlavní prioritou ÚPVSP je zajištění vysoké úrovně veškerých vzdělávacích akcí, které pokrývají co nejširší spektrum policejních problematik a přitom být partnerem výkonných útvarů policie realizujícím jejich požadavky na profesní vzdělávání.
- Mezi další priority patří také využívání moderních didaktických, metodických a pedagogických forem a metod při realizaci profesního vzdělávání.
- Důležitou prioritou a v dnešní době poměrně aktuální a zásadní, je zavádění a efektivní využívání prvků e-learningu, b-learningu a dalších forem elektronického vzdělávání do veškerých vzdělávacích akcí.
- Dosažení a udržení vysoké odborné, metodické a pedagogické úrovně veškerých pracovníků útvaru, kteří jsou zodpovědní za zajištění oblasti profesního vzdělávání.
- Pokud výkony pracovníků zajišťující vzdělávání mají být na vysoké úrovni, tak ÚPVSP se musí postarat o zajištění moderní výukové a didaktické techniky včetně veškeré techniky používané při výkonu služby Policie ČR (služební dopravní prostředky, technické prostředky, hardware a software apod.),

⁵¹ Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy - Policie České republiky. *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright ©. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/utvar-policejniho-vzdelavani-a-sluzebni-pripravy.aspx>. [cit. 31.10.2022]

- Jako důležitá priorita ÚPVSP je být plnoprávným, rovnocenným a uznávaným partnerem v rámci mezinárodních struktur v oblasti profesního vzdělávání,
- ÚPVSP chce být taky plnohodnotným hráčem z hlediska efektivní spolupráce s národními i mezinárodními vzdělávacími institucemi a obdobnými subjekty zajišťujícími profesní vzdělávání,
- Mezi priority musí také patřit aktivní využívání čerpání mimorozpočtových prostředků určených na modernizaci a zefektivnění materiálního a dalšího zajištění v oblasti profesní přípravy pro příslušníky bezpečnostních sborů a ozbrojených složek,
- A jako poslední priorita a pro chod samotné Policie ČR velmi důležité je budování a podpora policejní kultury a profesní hrdosti na příslušnost k Policii ČR zejména u nově nastoupivších příslušníků Policie ČR.

4.3 Vize ÚPVSP

Každý subjekt, ať už státního či nestátního charakteru, aby byl úspěšný, musí jít správným směrem a také aby se mohl dále rozvíjet, musí mít vlastní vizi. Samozřejmě, toto platí i v případě samotného Útvaru policejního vzdělávání a služební přípravy. Vize tohoto útvaru jsou poměrně jasné:

- Jako první bod lze uvést vizi vybudování útvaru jako moderní, progresivní a vysoce odborné vzdělávací policejní instituce 21. století,
- Druhým bodem lze zmínit vizi uplatňování nejmodernějších výukových a výcvikových trendů v oblasti profesního vzdělávání,
- Ve třetím případě je nutné zmínit vizi zatraktivnění pozice útvaru pro uplatnění a využití déle sloužících policistů s bohatými profesními zkušenostmi pro jejich další předávání nově nastoupivším policistům,
- A v předposledním a posledním bodě musí být uvedena vize plnoprávné zastoupení Policie ČR v mezinárodních strukturách zajišťujících profesní vzdělávání a rovnocenné a partnersky respektované postavení útvaru v hierarchii policie, protože ÚPVSP nechce být „pátým kolem u vozu“ v rámci Policie ČR. Vzdělávání policistů je nezbytnou součástí dnešní doby a samotného výkonu služby.

Při naplňování úkolů, priorit a vizí samotného útvaru se musí vycházet i z nějakých základních hodnot, které by měl každý pracovník tohoto útvaru cítit, a to jsou:

profesionalita, odpovědnost a vysoká odbornost, maximální efektivita, nadstandardní nasazení při zajištění profesního vzdělávání, kreativita, aktivita a iniciativa, zájem na neustálém odborném růstu, spolehlivost, vstřícnost a profesní kolegiální, ochota ke spolupráci, otevřenost a individuální přístup, vysoká úroveň reprezentace Policie ČR.⁵²

4.4 Struktura ÚPVSP

Samotná struktura ÚPVSP není nijak složitá. Na vrcholu útvaru je ředitel a pod ním jeho tři náměstci. Po zanechání sestupné hierarchie následuje 1. náměstek ředitele, následně jsou další dva náměstci pro ekonomiku a vzdělávání. Za zmínku dále stojí vedoucí odboru kanceláře ředitele útvaru. Toto je to nejvyšší vedení ÚPVSP. Pro úplnost lze ještě uvést, že pod náměstka ředitele pro vzdělávání patří odbor Služební přípravy a policejního sportu a samotný odbor vzdělávání. Pod náměstka pro ekonomiku zase spadá Ekonomické oddělení a Skupina projektů a evropských fondů. Poté už dochází na dělení 6ti samostatných vzdělávacích zařízení.

4.5 Pracovní tým AMOS

Dne 1. října 2020, vydal ředitel ÚPVSP rozkaz pod č. 19/2020, kterým byl zřízen pracovní tým AMOS. Tento byl zřízen v souvislosti se zkvalitněním výuky v kurzech profesního vzdělávání na jednotlivých vzdělávacích zařízeních Útvaru policejního vzdělávání a služební přípravy a za účelem koordinování a unifikace aktivit v celé šíři profesního vzdělávání. Výše uvedeným rozkazem bylo týmu stanoveno celkem 9 prioritních úkolů v oblasti vzdělávání.

1. Stanovit standardy tvorby, schvalování a publikace materiálů určených pro profesní vzdělávání, a to včetně vzdělávacích programů,

⁵² Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright ©. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/utvar-policejního-vzdelavani-a-sluzebni-pripravy.aspx>. [cit. 31.10.2022]

2. provést revizi a aktualizaci materiálů určených pro výuku v kurzech útvaru vzdělávání, včetně základní odborné přípravy,
3. nastavit systém aktualizace materiálů určených pro výuku,
4. tvořit a spolupracovat při tvorbě materiálů určených pro výuku a zajištění jejich obsahové provázanosti,
5. vytvořit systém pro stálou dostupnost výukových materiálů a jejich vyhledávání,
6. provést revize metod a forem výuky základní odborné přípravy a kurzů,
7. zavést inovativní prvky do výuky,
8. spolupracovat při tvorbě a zavedení systému profesního vzdělávání lektorů útvaru vzdělávání a jeho realizace,
9. poskytovat odbornou i metodickou podporu v rámci celého útvaru vzdělávání.⁵³

Pracovní tým AMOS je složen zejména z pracovníků všech vzdělávacích zařízení napříč celou Českou republikou a z vybraných odborníků na dílčí problematiku. Hovoří se zde například o dopravní službě, pořádkové službě, službě cizinecké policie, ale také o problematice služební přípravy, zdravotní, IT specialistů atd.

⁵³ Rozkaz ředitele ÚPVSP č. 19/2020: zřízení pracovního týmu AMOS

5 Vzdělávací zařízení Jihlava

Vzdělávací zařízení Jihlava spadá pod Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. Sídlí na adrese Tolstého 14 v Jihlavě. Ačkoli samotný ÚPVSP má poměrně krátkou historii, tak historie budovy je velmi pestrá.

5.1 Historie budovy VZ Jihlava

Budova Tolstého 14 v Jihlavě byla postavena roku 1786 a do roku 1948 sloužila jako vojenský lazaret. Od roku 1948 do roku 1960 sloužila budova jako Krajská správa SNB. Od roku 1960 do roku 1964 tato budova sloužila jako sídlo automobilní poddůstojnické školy vnitřní stráže. Dne 2. 12. 1963 schůze kolegia MV rozhoduje o zřízení školy MV v Jihlavě.

Dne 18. 2. 1964 nastoupili první posluchači základní školy VB, kdy ubytování bylo zřízeno v internátě v budově okresního oddělení na ul. Vrchlického v Jihlavě.

Dne 1. 9. 1964 až do roku 1974 byla ve výše uvedené budově zřízena Střední odborná škola ministerstva, kde probíhalo dvouleté denní studium, obor dopravní služba. Tato škola byla jediná škola tohoto druhu v ČSSR. Zároveň zde probíhal výcvik řidičů pro všechny skupiny řidičských oprávnění a odborné kurzy s působností celé ČSSR.

1974 – 1976 zde byla Praporčická škola VB – vzdělání pomaturitního typu.

1976 – 1979 budova sloužila jako školní útvar PŠ SNB Brno

1979 – zase jako Vzdělávací institut SNB

Po roce 1989 až do roku 2008 zde sídlila střední policejní škola MV – pomaturitní vzdělávání v dlouhodobých kurzech, krátkodobé kurzy pro dopravní policii a další specializované útvary.

1. 5. 2008 - 2012 zde fungovala Vyšší policejní škola MV a od roku 2013 - 2015 Vyšší policejní škola v Praze, pracoviště Jihlava.

A právě od roku 2016, byl zde v rámci Policie ČR zřízen Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Vzdělávací zařízení Praha, odbor zabezpečení výuky Jihlava, aby v roce 2020 vzniklo samostatné vzdělávací zařízení Jihlava.⁵⁴ Z výše uvedeného lze jednoznačně usoudit, že budova čp. 14 v ul. Tolstého v Jihlavě má dlouhou historii a v ní i tradici policejního školství, zaměřenou zejména na dopravní službu. Nyní ve vzdělávacím zařízení probíhá výuka základní odborné přípravy a další specializační kurzy pro dopravní policii a výcvik autoškoly primárně určený pro policisty.

Ubytování posluchačů je zřízeno přímo v areálu vzdělávacího zařízení, dále pak v pronajímané budově ministerstva obrany v ul. Zborovská a na Hrádku v lesoparku Heluos v Jihlavě.

Konkrétně samotný Hrádek má též velmi pestrou historii. V roce 1941 byl položen základní kámen a 1944 byla stavba dokončena. Traduje se, že samotný návrh školy pocházel ze skici samotného Adolfa Hitlera. Nejprve bylo schváleno, že stavba bude sloužit jako velká ubytovna pro mládež. V roce 1943 však bylo rozhodnuto, že zde bude zřízena prestižní škola Adolfa Hitlera, tzv. jednotek Hitlerjugend. Rok a dvanáct dní po slavnostním otevření však došlo k porážce nacistického Německa. Po válce budova sloužila jako internát učňů. V letech 1960 až 1965 zde byli ubytováni posluchači Pedagogického institutu. Od poloviny šedesátých let až do roku 1990 sloužil Hrádek k ubytování studentů jihlavské pobočky Vysoké školy zemědělské. Další čtyři roky byl prázdný a chátral.

V roce 1995 jej bezplatným převodem od Ministerstva školství získala Střední policejní škola. Tehdy začala rekonstrukce za desítky milionů korun. K budově patří i část lesoparku a sportoviště. Dnes Hrádek patří státu a spadá pod Ministerstvo vnitra. V návaznosti na redukci počtu policejních škol, jež se dotkla i Jihlavy, byl objekt převeden do užívání policejnímu prezidiu.⁵⁵

⁵⁴ DOBROVOLNÁ, Hana. *Budova čp. 14 v ul. Tolstého v Jihlavě: soukromý archiv*. Jihlava, 2022.

⁵⁵ LAUDIN, Radek. *Před 70 lety v Jihlavě otevřeli jedinou Hitlerovu školu v protektorátu*. IDNES [online]. MAFRA, 2014. Dostupné z: https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/historie-hitlerovy-skoly-na-hradku-v-jihlave.A140425_2059537_jihlava-zpravy_mv. [cit. 2022-11-09].

5.2 Organizační struktura VZ Jihlava

Vzdělávací zařízení vede ředitel VZ Jihlava v hodnosti plukovníka v 10. platové tarifní třídě. Podřízený mu je vedoucí odboru zabezpečení výuky a vedoucí kanceláře ředitele, oba v hodnostech plukovníka (9.TT). Pod vedoucího odboru zabezpečení výuky organizačně spadají oddělení dopravní služby, oddělení práva, kriminalistiky a vnější služby, automobilní oddělení a oddělení služební přípravy a výkonu policejních činností. V čele jednotlivých oddělení stojí vedoucí oddělení v hodnosti plk. (9.TT). Dále na každém oddělení je zařazen metodik v 9.TT v hodnosti pplk. a dále lektori v hodnosti kpt. (8.TT).

Pod vedoucí kanceláře ředitele organizačně spadá ekonomické oddělení, proviantní oddělení a skupina ostražky. Celkový počet zaměstnanců VZ Jihlava činí kolem 90 osob.

5.3 Vzdělávací kurzy ve VZ JIHLAVA

Ve VZ Jihlava jsou realizovány kurzy určené zejména pro příslušníky dopravní policie, ale nejen pro ně. Výčet vzdělávacích kurzů je následovný:

- Vedoucí základních výkonných organizačních článků SDP
- Dopravní inženýr a auditor
- Příslušník služby dopravní policie – speciální silniční dohled
- Příslušník služby dopravní policie – dopravní nehody, dálniční oddělení
- Příslušník služby dopravní policie – silniční dohled
- Šetření trestných činů v dopravě pro vojenskou policii
- Základní kurz pro vojenskou policii – šetření dopravních nehod

V neposlední řadě jsou ve VZ Jihlava připravováni noví policisté v rámci základní odborné přípravy.

V rámci autoškoly ve VZ Jihlava probíhá výcvik všech bezpečnostních složek napříč Ministerstvem vnitra a rozšiřuje se zde řídičské oprávnění příslušníků bezpečnostních sborů dle aktuálních potřeb výkonu služby a VZ Jihlava garantuje i speciální výcvik řízení vozidel v rámci Fondu zábrany škod.

5.3.1 Vedoucí základních výkonných organizačních článků SDP

V posledním kvartálu roku 2022 VZ Jihlava realizuje nový typ vzdělávací aktivity pro nižší management, a to je právě kurz Vedoucí základních výkonných organizačních článků příslušníků služby dopravní policie. Samotný vzdělávací program je převzat ze staršího typu již registrovaného vzdělávacího programu, ale koncepčně byl přepracován tak, aby vyhovoval dnešním standardům výkonu služby. Tyto standardy určoval gestor kurzu ŘSDP PP ČR. Co se týče samotného programu, tak tato vzdělávací aktivita je primárně určena pro policisty zařazené na služební místo vedoucího nebo zástupce vedoucího základního výkonného organizačního článku služby dopravní policie, které má připravit na úskalí výkonu jejich služby. V průběhu vzdělávání bude u účastníků kurzu utvářet a postupně rozvíjet klíčové kompetence a naplňovat cíle vzdělávání stanovené vzdělávacím programem. Gestorem kurzu je ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

Délka vzdělávací aktivity je celkem 15 dnů, obsahuje 112 vyučovacích hodin a má kombinovanou formu vzdělávání. Obsahuje e-learningovou část v rozsahu 36 vyučovacích hodin zakončenou závěrečným testem a prezenční část studia v rozsahu 70 hodin, které bude probíhat ve VZ Jihlava. Splnění e-learningové části je podmínkou pro přistoupení do prezenční části studia. V prezenční části studia budou účastníci průběžně hodnoceni neformálně. Tímto způsobem se bude hodnotit ucelenost vědomostí, schopností, postojů a hodnot v souladu se vzdělávacím programem a schopnost účastníků uplatňovat je při řešení praktických úkolů.

Celý kurz bude zakončen vykonáním závěrečné zkoušky. Podmínkou pro absolvování závěrečné zkoušky je splnění e-learningové části, jejíž závěr bude ukončen vědomostním testem. Tento test bude tvořit 25 náhodně vybraných otázek z témat obsažených v e-learningové části. Pro splnění je třeba dosáhnout výsledku alespoň 20 správných odpovědí. Na zvládnutí závěrečného testu jsou vymezeny celkem 3 pokusy. Opravný pokus lze provést vždy po uplynutí doby minimálně 24 hodin od předešlého neúspěšného pokusu.

Další podmínkou pro absolvování závěrečné zkoušky je účast ve výuce a výcviku prezenční části minimálně v rozsahu 80% doby trvání této části kurzu.

Závěrečná zkouška se skládá z prezentace a obhajoby závěrečné práce před zkušební komisí v časovém rozsahu 15 minut. K závěrečné zkoušce tedy účastník

kurzu zpracuje závěrečnou práci a prezentaci v elektronické podobě (např. PowerPoint), pomocí které svojí závěrečnou práci obhájí.

Témata pro závěrečné práce jsou uveřejněna v e-learningové části kurzu a po úspěšném zakončení této části kurzu si účastník kurzu vybere a potvrdí téma pro závěrečnou práci.

Závěrečná zkouška je hodnocena výrokem komise „splnil(a)“ – „nesplnil(a)“. Jako doklad o ukončeném vzdělání tohoto vzdělávacího programu slouží osvědčení o absolvování kurzu a platnost kvalifikace je na 10 let.

Oproti starší verzi je tato vzdělávací aktivita nově upravena zejména co do formy. První část je formou e-learningu a druhá prezenční. Závěrečné zkoušky již nejsou formou pokládání otázek, ale účastník kurzu si musí zpracovat případovou studii na vybrané téma a tuto za pomoci vlastní prezentace obhájit před komisí.

5.3.2 Dopravní inženýr a auditor

Tento vzdělávací program je určen pro policisty zařazené na služebním místě dopravní inženýr na dopravním inspektorátu územního odboru krajských ředitelství policie nebo na dopravním inspektorátu městského ředitelství policie. U účastníků jsou rozšiřovány kompetence nutné pro výkon služby v oblasti dopravního inženýrství, správního práva, manažerských kompetencí a rozhodovacích procesů. Vzdělávací program se skládá ze dvou modulů – první modul se věnuje přípravě účastníka k absolvování zkoušky auditora bezpečnosti pozemních komunikací a druhý modul je věnován oblasti policejních činností v rámci dopravně inženýrského úseku.

Vzdělávací program rozvíjí odborné znalosti a dovednosti účastníků na takovou úroveň, která umožňuje řešit situace vyplývající z výkonu služby, svou náplní reaguje na aktuální trendy. Absolvent vzdělávacího programu je způsobilý k vykonávání činností na dopravně inženýrském úseku.

5.3.3 Příslušník služby dopravní policie – speciální silniční dohled

Tento kurz je určen pro příslušníky služby dopravní policie zařazené v 5. resp. 6. tarifní třídě na oddělení silničního dohledu nebo na dopravním inspektorátu, vykonávající činnost na úseku silničního dohledu. Absolvent tohoto kurzu by měl zvládat následující kompetence, a to v oblasti výkonu policejních

činností ve smyslu zákona č. 361/2003 Sb., získá kompetence k provádění činnosti výkonu speciálního dohledu nad silničním provozem za využití technických prostředků a to zejména v oblasti sociálních předpisů v dopravě. Je schopen aplikovat vybraná ustanovení zákona o Policii ČR se zaměřením na výkon služby dopravní policie. Je schopen odhalovat v rámci silničního dohledu protiprávní jednání především porušení zákona o silničním provozu a souvisejících právních předpisů, a v této souvislosti zpracovává příslušnou dokumentaci a řeší zjištěná protiprávní jednání. Je schopen vykonávat v rámci služby dopravní policie činnost policejního orgánu v trestním řízení a zároveň vést zkrácené přípravné řízení. Tento kurz je ve formě prezenčního studia a je zakončen závěrečnou zkouškou před komisí, která se skládá z praktické a teoretické části.

5.3.4 Příslušník služby dopravní policie – dopravní nehody, dálniční oddělení

Tento kurz je opět určen primárně pro příslušníky služby dopravní policie zařazený v 5. resp. 6. tarifní třídě na dálničním oddělení nebo dopravním inspektorátu vykonávající činnost na úseku dopravních nehod. Po absolvování tohoto kurzu by měl být jednotlivý příslušník schopen zvládat široké spektrum kompetencí v oblasti dopravy. Získá kvalifikační kompetence k výkonu policejních činností ve smyslu zákona č. 361/2003 Sb. V rámci kurzu získá kompetence k šetření a zpracování dopravních nehod, v této souvislosti pracuje s příslušnými informačními systémy a programy. Je schopen vykonávat v rámci služby dopravní policie činnost policejního orgánu v trestním řízení. Dokáže vést zkrácené přípravné řízení, podílet se na silničním dohledu a také vykonávat činnost dozorčí služby. Je schopen aplikovat vybraná ustanovení zákona o Policii ČR se zaměřením na výkon služby dopravní policie. Dokáže samostatně odhalovat v rámci silničního dohledu protiprávní jednání, především porušení zákona o silničním provozu a souvisejících právních předpisů a v této souvislosti zpracovává příslušnou dokumentaci a řeší zjištěná protiprávní jednání.

5.3.5 Příslušník služby dopravní policie – silniční dohled

Tento kurz je opět primárně určen pro příslušníky služby dopravní policie zařazené ve 3. resp. 4. tarifní třídě, anebo pro příslušníky, kteří jsou zařazeni

i ve vyšší tarifní třídě a byli převedeni ke službě dopravní policie z jiné služby. Co se týče získaných kompetencí po absolvování kurzu, tak absolvent získá kompetence k výkonu policejních činností ve smyslu zákona č. 361/2003 Sb., získá kompetence k provádění činnosti výkonu dohledu nad silničním provozem za využití technických prostředků. Je schopen aplikovat vybraná ustanovení zákona o Policii ČR se zaměřením na výkon služby dopravní policie. Dokáže odhalovat protiprávní jednání v rámci silničního dohledu, především porušení zákona o silničním provozu a souvisejících právních předpisů. V této souvislosti je schopen zpracovat příslušnou dokumentaci a vyřešit zjištěná protiprávní jednání. Tento kurz je vyučován prezenční formou a také je zakončen závěrečnou zkouškou, která se skládá z praktické a teoretické části. V posledním kvartálu roku 2022 byl spuštěn nový vzdělávací program pro základní odbornou přípravu a tento kurz je zařazen v rámci profilace samotné základní odborné přípravy. Z tohoto vyplývá, že každý dopravní policista po absolvování základní odborné přípravy nastupuje ihned na tento profilační kurz a tím dále získá požadovanou odbornou kvalifikaci.

5.3.6 Šetření trestných činů v dopravě pro vojenskou policii

Jak již bylo uvedeno, kurzy ve VZ nejsou cíleny pouze na příslušníky Policie ČR, ale i na další složky. Jako konkrétní příklad zde bude uveden výše uvedený kurz pro příslušníky vojenské policie. Právě tento kurz je primárně určen pro příslušníky dopravní a pořádkové služby Vojenské policie zabývající se šetřením a prověřováním trestných činů spáchaných porušením zákona o silničním provozu a dalších právních předpisů, na které zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje 5 let. Jako vstupní požadavky na účastníky zde byly uvedeny zejména zkušenosti se šetřením přestupků v silniční dopravě a s šetřením silničních dopravních nehod (znalost zpracování kompletní dokumentace). Výstup po absolvování kurzu by měl být takový, že absolvent dokáže šetřit a prověřovat všechna podezření ze spáchání trestných činů spáchaných porušením zákona o silničním provozu a dalších souvisejících předpisů, zvládne konat zkrácené přípravné řízení o trestných činech spáchaných porušením zákona o silničním provozu a dalších souvisejících předpisů, na které zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje 5 let. Cíle jsou kladeny zpravidla na samostatnost, rozhodnost a aplikaci daných zákonných norem. Kurz je opět

vyučován prezenční formou a závěrečná zkouška je opět složena z praktické a teoretické části.

5.3.7 Základní kurz pro vojenskou policii – šetření dopravních nehod

Jako další mimorezortní kurz je výše uvedený pro vojenskou policii na úseku šetření dopravních nehod. Tento kurz a jeho vzdělávací program cílí zejména na příslušníky vojenské policie, kteří se zabývají problematikou bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zejména vyšetřování dopravních nehod. Absolvováním tohoto kurzu účastník zejména získá znalosti, dovednosti a praktické návyky důležité k provádění důkladného ohledání a dokumentaci místa dopravní nehody a bude schopen aplikovat správný postup při šetření silničních dopravních nehod. Kurz je opět vyučován prezenční formou studia a je zakončen závěrečnou ústní zkouškou.

5.3.8 Základní odborná příprava pro příslušníky policie

Základní odborná příprava policistů probíhá téměř v každém vzdělávacím zařízení. Výjimku tvoří asi jen VZ Pardubice a VZ Praha Ruzyně. Vzhledem k ubytovacím kapacitám VZ Jihlava sem nastupují každé 3 měsíce jen dvě třídy ZOP po maximálně 30 osobách na jednu konkrétní třídu. Při výběru se zejména dbá na příslušnost k dopravní policii, neboť VZ Jihlava se primárně soustředí na službu dopravní policie. Avšak vzdělávací program je uzpůsoben pro všechny služby napříč policií, a tak není pravidlem, že účastníci kurzu ZOP jsou pouze policisté zařazení ke službě dopravní policie. Od 1. 12. 2022 se ve VZ Jihlava spouští nový vzdělávací program určený pro ZOP. Stávající byl spuštěn v roce 2018 a následně upraven jako ZOP COVID v době pandemie COVID19. Tento je právě nahrazen novým vzdělávacím programem pro ZOP 2022.

5.3.9 Policejní autoškola ve VZ Jihlava

V rámci automobilního oddělení ve VZ Jihlava probíhá kurz na zdokonalení stylu jízdy služebními vozidly. Tyto kurzy jsou zařazeny i do jednotlivých vzdělávacích programů, kde se vyučuje zejména praktická část bezpečné jízdy se služebním vozidlem. Tento výcvik probíhá zejména na letišti u obce Komárovice, kdy tímto objektem právě VZ Jihlava disponuje. Zde v rámci všech kurzů probíhá poměrně specifická výuka, kde se posluchači učí bezpečné jízdě, ale i dalším

taktickým prvkům v souvislosti s provozem služebního vozidla. Lze zde zmínit vytlačování služebním vozidlem tzv. PIT manévr, střelba ze služebního vozidla a další. Co se týče samotné autoškoly, tak ve VZ Jihlava si lze rozšířit řidičská oprávnění. Jedná se v nejvyšší míře o skupinu řidičského oprávnění A, C, D1 a D.

6 Další celoživotní vzdělávání dopravních policistů

Vzdělávání policistů neprobíhá pouze ve specializovaných vzdělávacích zařízeních, která spadají pod Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, ale také existují další stupně vzdělávání na akreditovaných školách. Zde můžeme zmínit vyšší policejní školy a také státní vysokou školu, a to Policejní akademii ČR v Praze. Jak bylo napsáno v předešlých kapitolách, tak k přijetí do služebního poměru příslušníka Policie ČR postačí středoškolské vzdělání zakončené maturitou. Právě na výše uvedených policejních školách lze získat další doplňující vzdělání ať už získání absolutoria na vyšší policejní škole, tak i získání vysokoškolského diplomu na policejní akademii.

6.1 Policejní akademie České republiky v Praze

Policejní akademie České republiky se sídlem v Praze je státní vysoká škola univerzitního typu, vůči které vykonává Ministerstvo vnitra ČR působnosti podle ustanovení § 95 zákona o vysokých školách. PA ČR uskutečňuje v prezenční nebo kombinované formě bakalářský (Bc.), magisterský (Mgr.) a doktorský studijní program (Ph.D.). Studium v každém studijním programu je ukončeno soubornou státní zkouškou z vybraných předmětů a obhajobou bakalářské, diplomové nebo disertační práce. PA ČR se člení na Fakultu bezpečnostního managementu a Fakultu bezpečnostně právní. Obě fakulty mají sídlo shodné se sídlem PA ČR. Na PA ČR mohou studovat nejen policisté ve služebním poměru, ale i zaměstnanci ministerstva vnitra a ostatních resortů, jejichž složky rovněž uskutečňují ochranu práva. Škola je otevřena i civilním uchazečům, kteří po dosažení středoškolského vzdělání mají zájem studovat na vysoké škole s bezpečnostně právní problematikou a zvládnou náročné přijímací řízení.

Absolventi PA ČR naleznou uplatnění v odpovídajících stupních řídicích funkcí a specializovaných profesí v resortu ministerstva vnitra, Policie ČR, v obecních a městských policiích, ve Vojenské policii, Celní správě, Bezpečnostní informační službě, Vězeňské službě, ale i v soukromých bezpečnostních službách. Civilní absolventi se po ukončení studia mohou ucházet o přijetí do služebního poměru u Policie ČR nebo se uplatní jako řídicí pracovníci a specialisté při zajišťování bezpečnosti ve veřejném a soukromém sektoru bezpečnostních služeb,

v průmyslu, peněžnictví a v jiných hospodářských oborech. Uplatnění nacházejí také jako pracovníci úřadů státní správy a místní samosprávy. Studijní programy dalšího vzdělávání, koncipované jako diverzifikovaný systém krátkodobých a dlouhodobých studijních forem, jsou permanentně inovovány v návaznosti na měnící se potřeby občanské společnosti, na aktuální i dlouhodobá bezpečnostní rizika, na problematiku Evropské unie a na kvalifikační potřeby policistů a zaměstnanců resortu Ministerstva vnitra.⁵⁶

Co se týče struktury, tak tato byla již výše uvedena. Co se týče nejužšího vedení školy, tak v čele Policejní akademie ČR v Praze stojí rektor. Následuje prorektorka pro studium a vnější vztahy. Poté ve vedení školy je prorektorka pro vědu a výzkum. A dále následují děkani obou fakult a to děkan Fakulty bezpečnostního managementu a děkan Fakulty bezpečnostně právní.

Jako doplňující informace je nutné také uvést, že Policejní akademie ČR v Praze v rámci svojí nabídky studia v poslední době pořádá také kurzy celoživotního vzdělávání pro příslušníky bezpečnostních sborů a to ve více oborech.

6.2 Vyšší policejní školy

Vyšší policejní školy jsou v České republice hned dvě na rozdíl od vysokých policejních škol, která je pouze jedna, a to výše uvedená Policejní akademie v Praze. Zde je nutné také upozornit, že vyšších policejních škol bylo v minulosti více, kdy však od 1. ledna 2013 došlo k redukci těchto škol. Došlo ke zrušení Vyšších policejních škol v Jihlavě, Brně a v Pardubicích. Následným zásahem do policejního školství došlo k situaci, že Česká republika již nyní disponuje pouze dvojicí vyšších policejních škol.

Vyšší policejní školy:

- Vyšší policejní škola a střední policejní škola MV v Praze
- Vyšší policejní škola a střední policejní škola MV v Holešově

⁵⁶ Policejní akademie ČR v Praze: O škole. www.polac.cz [online]. Praha, 2021. Dostupné z: https://www.polac.cz/g2/view.php?o_skole/index.html, [cit. 2022-11-13].

6.2.1 Vyšší policejní škola a střední policejní škola MV v Praze

Zabezpečuje střední a vyšší odborné vzdělávání, jazykové vzdělávání a dále kurzy v oblastech utajovaných informací, krizového řízení, informatiky, pedagogiky, kontroly a stížností. Mohou v ní tedy studovat jak žáci (absolventi základní školy) na střední škole zakončené maturitou, tak studenti na vyšší odborné škole zakončené absolutoriem i policisté či zaměstnanci Policie ČR a ministerstva vnitra, v kvalifikačních a specializačních kurzech. Vyšší odborná škola je určena především pro příslušníky i zaměstnance Policie ČR a další zaměstnance rezortu, ale i pro civilní uchazeče splňující podmínky k přijetí uvedené ve vzdělávacích programech. Posláním Vyšší policejní školy a Střední policejní školy MV v Praze je vychovat ve střední škole budoucí zaměstnance rezortu a přispět ve vyšší odborné škole, jazykových i kvalifikačních kurzech k odbornému vzdělávání policistů.⁵⁷

6.2.2 Vyšší policejní škola a střední policejní škola MV v Holešově

Vyšší policejní škola a Střední policejní škola Ministerstva vnitra v Holešově je zřízena Ministerstvem vnitra České republiky. Výraznou měrou se podílí na vzdělávání policistů i občanských zaměstnanců Policie ČR a Ministerstva vnitra ČR. Významnou součástí vzdělávacích aktivit je poskytování středního odborného vzdělání pro absolventy základních škol. Samotný areál školy má rozlohu 18 hektarů, další rozsáhlé výcvikové prostory jsou situovány v Dobroticích. Nejen střelnice v Dobroticích, ale i budovy v areálu školy byly nově a moderně zrekonstruovány. Vzdělávací aktivity VPŠ a SPŠ MV v Holešově jsou realizovány v těchto oblastech:

- vyšší odborná škola,
- střední odborná škola,
- jazykové vzdělávání,
- další odborné vzdělávání.

⁵⁷ Vyšší policejní škola a Střední policejní škola MV v Praze: O škole. www.skolamv.cz [online]. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.skolamv.cz/o-skole/o-nas-1.html>. [cit. 2022-11-13].

Vyšší odborná škola. V roce 2008 SPŠ MV v Holešově získala akreditaci vzdělávacího programu vyšší odborné školy „Bezpečnostně právní činnost (68-42-N/04)“. Absolvováním tohoto vzdělávacího programu studenti získají potřebnou kvalifikační způsobilost. Vzdělávání ve vyšší policejní škole umožňuje získat požadovanou kvalifikaci:

- pro zařazení příslušníků Policie ČR do 6. a 7. tarifní třídy podle zákona č. 361/2003 Sb., v platném znění,
- pro zařazení občanských zaměstnanců Ministerstva vnitra a Policie ČR do 9. a 10. platové třídy dle nařízení vlády č. 564/2006 Sb., v platném znění.

V roce 2014 škola získala prodloužení akreditace vzdělávacího programu na další období.⁵⁸

⁵⁸ Vyšší policejní škola a Střední policejní škola MV v Holešově: Základní informace. www.spschol.cz [online]. Holešov, 2021. Dostupné z: <https://www.spschol.cz/home/info-o-skole/zakladni-informace>. [cit. 2022-11-13]

II. Výzkumná část

V teoretické části byla rozebrána historie policie, její současná struktura, byly zde popsány útvary dopravní policie, její vybavení a v neposlední řadě to nejdůležitější v souvislosti s určeným tématem, což je vzdělávání. Ve výzkumné části bych chtěl poukázat na konkrétní vzdělávací aktivitu v rámci Vzdělávacího zařízení Jihlava, a to kurz příslušníků dopravní policie 5. a 6. tarifních tříd v oblasti vyšetřování dopravních nehod respektive jeho praktickou část a tuto za dostupných prostředků analyzovat, zda splňuje daná kritéria a celkově požadavky na profesní rozvoj absolventů a požadavkům dnešní doby v oblasti dopravy. Konkrétní cíl výzkumu je zhodnocení efektivity praktické výuky v návaznosti na praxi a následném navržení změn praktické výuky zaměřování dopravních nehod a vytváření topografické dokumentace.

7 Školní vzdělávací program

Školní vzdělávací program je učební dokument, který si každá škola v České republice vytváří, aby realizovala požadavky rámcového vzdělávacího programu pro daný obor vzdělávání. Obsah ŠVP může být dělen do předmětů nebo jiných ucelených částí učiva.

Ke kvalifikačnímu kurzu Policista služby dopravní policie, třída 5. a 6. TT byl vypracován a schválen následující školní vzdělávací program – viz tabulka 1.

Tabulka 1- Školní vzdělávací program – kvalifikační kurz Policista SDP 5. A 6. TT

Školní vzdělávací program	
Název vzdělávacího programu	Policista SDP – 5. a 6. TT
Konkrétní cíle vzdělávání charakterizované profilem absolventa	Školní vzdělávací program je zpracován a schválen v souladu s Nařízením Ministerstva vnitra č. 37/2013, o vzdělávání v policejních školách a školských zařízeních Ministerstva vnitra a v dalších vzdělávacích zařízeních.
Cílová skupina	Příslušníci Policie České republiky
Cíle vzdělávání	Absolvent základní odborné přípravy získá další kvalifikační kompetence k výkonu policejních činností ve smyslu zákona č. 361/2003 Sb.
Profil absolventa	Vzdělávací program pro policisty služby dopravní policie zařazené v 5. a 6. tarifní třídě je kvalifikační přípravou poskytující kvalifikaci dle § 19 resp. § 45 zák. č. 361/2003 Sb. Cílem vzdělávání je zvyšovat odbornou připravenost v rámci výkonu služebních činností, které odpovídají příslušnému služebnímu místu.
Charakteristika absolventa	Absolvent vzdělávacího programu je způsobilý k šetření a zpracování dopravních nehod. V této souvislosti pracuje s příslušnými informačními systémy a programy. Vykonává v rámci služby dopravní policie činnost policejního orgánu v trestním řízení a využívá oprávnění policejního orgánu v něm. Dále vede zkrácené přípravné řízení. Podílí se na silničním dohledu a vykonává činnost dozorčí služby.

Zdroj: ÚPVSP, vzdělávací program 2018

7.1 Organizace výuky

Celková délka vzdělávání je 20 dnů a studium je realizováno denní formou studia – viz tabulka 2. Plánuje se průměrně 37 vyučovacích hodin týdně. Pracovní

doba u policistů je 37,5 hodiny týdně. Rozdíl mezi týdenní vyučovací dobou a týdenní pracovní dobou je určen ke konzultacím, k samostudiu, k projednávání organizačních záležitostí spojených se studiem apod. Pro realizaci výuky je doporučeno používat metody slovní, praktické a aktivizující. V případě forem výuky je realizována výuka hromadná, skupinová a individuální.

Tabulka 2: Časový plán

Využití délky studia ve dnech	Dny
	Celková doba pobytu v policejní škole
Specifika kalendářního roku (státní svátky v pracovní dny apod.)	1
Vlastní výuka, diagnostika	19
Rozsah studia ve vyučovacích hodinách	Hodiny
Vstupní test	1
Vlastní výuka	136
Diagnostika	9
Celkový počet hodin	146

Zdroj: ÚPVSP, vzdělávací program 2018

Výuka probíhá ve Vzdělávacím zařízení Jihlava, (v učebnách nebo v areálu tohoto zařízení), případně v jiných prostorách v závislosti na materiálních potřebách. Výuka je zajištěna odbornými lektory vzdělávacího zařízení. Do jedné třídy je zařazeno maximálně 15 studujících. Ubytování a stravování studujících je zajištěno ve Vzdělávacím zařízení Jihlava.

7.1.1 Vstupní požadavky

Do kurzu základní odborné přípravy policistů je zařazen příslušník Policie ČR, který splňuje níže uvedené požadavky:

- policista je ve služebním poměru k Policii ČR,
- policista má znalosti na úrovni policisty zařazeného na 3. – 4. TT,
- policista zařazený na služebním místě v 5. nebo 6. tarifní třídě služby dopravní policie je vyslán ke studiu v režimu § 19 zák. č. 361/2003,
- policista zařazený na služebním místě ve 4. tarifní třídě služby dopravní policie, který má být zařazen do vyšší tarifní třídy, je vyslán ke studiu v režimu § 45 zák. č. 361/2003 Sb.,

- policista je držitelem řidičského oprávnění sk. „B“ a platného „Povolení k řidičskému průkazu k řízení služebních dopravních prostředků“.

7.1.2 Průběh a ukončení vzdělávání

Výuka v kurzu „*Policista SDP – 5. a 6. TT*“ obsahuje 7 tematických celků. V rámci výuky jsou studující průběžně hodnoceni v souladu s čl. 16 Nařízení Ministerstva vnitra č. 37/2013, o vzdělávání v policejních školách a školských zařízeních Ministerstva vnitra a v dalších vzdělávacích zařízeních.

Kvalifikační kurz „*Policista SDP – 5. a 6. TT*“ je v souladu s čl. 21 NMV č. 37/2013 ukončen vykonáním závěrečné zkoušky před zkušební komisí. Závěrečná zkouška je tvořena ústní částí a praktickou částí. Podmínkou přistoupení k závěrečné zkoušce je účast ve výuce po dobu trvání vzdělávacího programu a úspěšné splnění požadovaných kritérií.

Po úspěšném absolvování závěrečné zkoušky je účastníkovi vzdělávacího programu vydáno osvědčení o absolvování (čl. 30 odst. 1 a 2 NMV č. 37/2013) a je proveden zápis do systému EKIS II. Doba platnosti takto získané kvalifikace je 5 let.

Na závěr vzdělávacího zařízení pravidelně provádí evaluaci vzdělávacího programu a výsledků vzdělávání.

7.1.3 Učební plán

Učební plán je základním dokumentem, který definuje výukové priority školy a zároveň popisuje základní vzdělávací okruhy. V rámci těchto vzdělávacích okruhů pak škola určuje rozdělení disponibilního fondu hodin mezi jednotlivé předměty. Představuje tedy souhrn základních informací o organizaci vzdělávání na úrovni vyučovacích předmětů.⁵⁹

⁵⁹ Základní škola Mníšek pod Brdy: *Co je učební plán* [online]. Dostupné z: <https://zsmnisek.cz/ucebni-plan-skoly/>, [cit. 2022-12-31].

Tabulka 3: Učební plán

	Témata	Hodinová dotace
		136
1.	Trestní a přestupkové řízení	32
2.	Výkon služby	10
3.	Dohled na silniční provoz	20
4.	Ohledání místa činu	8
5.	Dopravní nehody	26
6.	Lotus - Notes, ETR, PC - Draw (Crash)	28
7.	Taktika jízdy se služebním vozidlem	12

Zdroj: ÚPVSP, vzdělávací program 2018

Třída se může dělit na skupiny, vyžaduje-li to bezpečnost práce a vybavenost učeben. Dělení závisí na počtu studujících a týká se zejména praktických cvičení.

7.1.4 Předpokládané výsledky vzdělávání

Obecným cílem vzdělávání je zvyšování odborné připravenosti policistů zařazených na úseku služby dopravní policie a osvojení náročnějších a specializovanějších činností v rámci výkonu služby této služby. Absolvent kurzu je způsobilý k šetření a zpracování dopravních nehod, vede zkrácené přípravné řízení a vykonává činnost dozorčí služby spolu s dalšími činnostmi zajišťujícími řádný chod útvaru.

Předpokládané výsledky vzdělávání jsou uvedeny v následující tabulce 4 a kritéria pro hodnocení splnění výsledků vzdělávání (tj. kompetencí) jsou uvedeny v tabulce 5.

Tabulka 4 - Předpokládané výsledky vzdělávání / výstupní kompetence

Předpokládané výsledky vzdělávání / výstupní kompetence
1. Vykonává činnosti policejního orgánu v trestním řízení.
2. Uvede zákonem dané podmínky pro konání zkráceného přípravného řízení. Vysvětlí a odůvodní činnosti prováděné v rámci zkráceného přípravného řízení.
3. Provádí procesní úkony před zahájením, při zahájení a po zahájení trestního řízení a další neodkladné a neopakovatelné úkony.
4. Provádí úkony trestního řízení k objasnění skutkového stavu trestní věci a zjištění pachatele včetně pořizování příslušné dokumentace, provádí analýzy trestných činů neznámých pachatelů, typování a prověřování podezřelých osob.
5. Plní úkoly při a po přijetí oznámení o spáchaném protiprávním jednání a po něm, zejména šetří, zjišťuje a vyhodnocuje důkazy a všechny okolnosti objasnění případu a dopadení pachatele (přestupkové a trestní řízení).
6. Provádí dohled nad silničním provozem a na dodržování veřejného pořádku.
7. Šetří a vyřizuje přestupky v blokovém řízení, u přestupků, kde je příslušný jiný orgán, zpracovává oznámení přestupku a odevzdání věci, šetří a zpracovává dopravní nehody, havárie a škodní události. Včetně aplikace postupu při šetření, zda je osoba pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, a zpracování příslušné dokumentace.
8. Aplikuje předpisy upravující činnost šetření dopravních nehod, systém LOTUS NOTES a ETŘ, vyhotoví plánek za využití softwaru používaného Policií ČR (např. PC DRAW).
9. Aplikuje trestní řád a trestní zákoník, zejména v souvislosti s dopravní problematikou.
10. Aplikuje předpisy upravující činnost v oblasti šetření správních deliktů a trestných činů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích a šetřením dopravních nehod.
11. Vysvětlí problematiku znaleckého zkoumání, formuluje otázky a přibírá znalce v souvislosti s dopravní nehodou.
12. Vyprostí osádku vozidla a poskytne první pomoc při dopravních nehodách.
13. Využívá technické prostředky přidělené službě dopravní policie pro výkon služby.
14. Provádí za použití technických prostředků, kterými disponuje Policie ČR (např. Dräger, Lion, Altest, Drugwipe, Drugtest), orientační vyšetření za účelem kontroly dodržování zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek u řidičů silničních vozidel v provozu na pozemních komunikacích, zpracovává příslušnou dokumentaci k těmto přestupkům.
15. Ovládá kriminalistickou techniku přidělenou na základním výkonném organizačním článku

<p>služby dopravní policie a podílí se na jejím využití, zejména na místě události, při zajišťovacích úkonech a celkové dokumentaci, zpracovává fotodokumentaci a zajišťuje stopy na místě události, ohledá místo události.</p> <p>16. Aplikuje mezinárodní předpisy v dopravě, zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon o pozemních komunikacích, o silniční dopravě, o přestupcích, IAŘ.</p> <p>17. Provádí kontrolu sociálních předpisů a přepravy nebezpečných věcí při dopravní nehodě.</p> <p>18. Uplatňuje zásady hlásné služby (KSU, ETR, CDI apod.).</p> <p>19. Vede a zpracovává potřebné statistické ukazatele, zpracuje statistiku dopravních nehod.</p> <p>20. Vysílá policisty do služby, provádí instruktáž a kontrolu jejich výstroje a výzbroje, po jejich návratu ze služby kontroluje výsledky dosažené během výkonu služby.</p> <p>21. Vysílá policisty k plnění služebních úkolů a koordinuje činnost policejních hlídek, udržuje s nimi trvalé spojení.</p> <p>22. Vydává služební zbraně a prostředky určené pro výkon služby, vede stanovené evidence a dodržuje zásady ochrany utajovaných informací.</p> <p>23. Aplikuje aktuální metodické pokyny, závazné pokyny, stanoviska k dopravní problematice a zákon o Policii ČR.</p> <p>24. Bezpečně ovládá služební vozidlo při činnostech spojených s dohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu.</p> <p>25. Plní další úkoly dozorčí služby.</p> <p>26. Obsluhuje technické spojovací prostředky přidělené na základním výkonném organizačním článku Policie ČR.</p> <p>27. Pracuje s informačními systémy KEP, Instruktáž a ETR na úrovni potřebné pro vykonávanou činnost.</p>
--

Zdroj: ÚPVSP, vzdělávací program 2018

Tabulka 5 - Kritéria pro hodnocení splnění výsledků vzdělávání (kompetenci)

Kritéria hodnocení
<p>Výsledek č. 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - prakticky provádí jako policejní orgán jednotlivé úkony v rámci trestního řízení <p>Výsledek č. 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyjmenuje a charakterizuje podmínky pro konání zkráceného přípravného řízení včetně jednotlivých procesních úkonů

Výsledek č. 3

- prakticky provádí příslušné procesní úkony v průběhu trestního řízení včetně neodkladných a neopakovatelných úkonů

Výsledek č. 4

- provádí objasňování, šetření, analýzy a dokumentaci trestní věci v rámci trestního řízení

Výsledek č. 5

- přijme oznámení o protiprávním jednání a plní veškeré úkoly vedoucí k objasnění věci a dopadení pachatele (přestupkové i trestní řízení)

Výsledek č. 6

- prakticky a samostatně vykonává dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu

Výsledek č. 7

- komplexně šetří a zpracovává přestupky související s provozem na pozemních komunikacích včetně šetření a zpracování dopravních nehod

Výsledek č. 8

- při šetření dopravních nehod využívá počítačové systémy LOTUS NOTES, ETR a systémy pro zpracování plánek míst dopravních nehod (PC DRAW)

Výsledek č. 9

- aplikuje příslušná ustanovení trestního řádu a trestního zákoníku při šetření proti právního jednání souvisejícího s provozem na pozemních komunikacích

Výsledek č. 10

- aplikuje konkrétní ustanovení příslušných obecně závazných právních předpisů a interních aktů řízení v oblasti správních deliktů a trestných činů v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích

Výsledek č. 11

- charakterizuje problematiku znaleckého zkoumání včetně spolupráce se soudním znalcem při šetření dopravních nehod

Výsledek č. 12

- vyprostí osádku vozidla a poskytne jí první pomoc

Výsledek č. 13

- využívá a v praxi obsluhuje technické prostředky používané dopravní policií při výkonu služby

Výsledek č. 14

- prakticky provádí za pomoci příslušných technických prostředků kontrolu na dodržování zákazu požívání alkoholických či jiných návykových látek účastníky silničního provozu včetně zpracování příslušné dokumentace

Výsledek č. 15

- využívá a v praxi obsluhuje přidělenou kriminalistickou techniku používanou při ohledání místa dopravní nehody

Výsledek č. 16

- zná a prakticky aplikuje obecně závazné právní normy, interní akty řízení či mezinárodní dohody upravující problematiku silničního provozu při výkonu služby dopravní policie

Výsledek č. 17

- prakticky provádí kontrolu řidičů a jejich vozidel v provozu na pozemních komunikacích zaměřenou na dodržování sociálních předpisů a podmínek přepravy nebezpečných věcí včetně řešení zjištěných porušení stanovených povinností

Výsledek č. 18

- ovládá a v praxi uplatňuje zásady hlásné služby

Výsledek č. 19

- zpracuje statistiku dopravních nehod včetně dalších souvisejících statistických ukazatelů

Výsledek č. 20

- provádí veškeré úkony související s instruktáží a vysíláním policistů do služby včetně vyhodnocení a kontroly jejich výsledné činnosti

Výsledek č. 21

- provádí úkolování jednotlivých hlídek, koordinaci jejich činnosti a zajišťuje vzájemné spojení

Výsledek č. 22

- vydává služební zbraně a další vybavení potřebné pro výkon služby včetně vedení příslušných evidencí

Výsledek č. 23

- aplikuje příslušné interní akty řízení a závazná stanoviska potřebná pro zajištění výkonu služby

Výsledek č. 24

- bezpečně ovládá služební vozidlo při výkonu služebních úkolů

Výsledek č. 25

- plní další úkoly dozorčí služby

Výsledek č. 26

- ovládá a v praxi používá spojovací techniku přidělenou na útvaru

Výsledek č. 27

- pracuje s informačními systémy KEP, Instruktáž a ETR v rozsahu výkonu svých služebních úkolů

Zdroj: ÚPVSP, vzdělávací program 2018

8 Didaktická analýza učiva – tematického celku

Kvalifikační kurz Policista služby dopravní policie, předmět: Dopravní nehody,
třída: 5. A 6. TT- DN 3/22

Tematický celek: Dopravní nehody – viz tabulka 6

Místo výuky: Vzdělávací zařízení Jihlava, Tolstého 14, učebna č. 219

Celková časová dotace výuky: Teoretická výuka: 16 vyučovacích hodin

Praktická výuka: 10 vyučovacích hodin

Tabulka 6 - Tematický plán k předmětu - Dopravní nehody

	Dopravní nehody	26					
71 - 72	Právní úprava (obecně závazné právní předpisy a interní akty řízení)	2	HR/V	5, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 23	AP	1	
73 – 75	Ohledání a dokumentace místa dopravní nehody	3	HR/V		AP, KO, AF	1	
76	Způsoby vyměřování místa dopravní nehody	1	HR/V		AP, KO, AF	1	
77 – 80	Ohledání a dokumentace místa dopravní nehody	4	SK/PC		AP, KO, AF	dle počtu žáků	
81 – 82	Zpracování dokumentace dopravní nehody	2	SK/PC		AP	1	
83 – 84	Statistická evidence dopravních nehod	2	HR,SK/ V,PC		AP	1	
85 – 86	Zvláštnosti šetření silničních dopravních nehod	2	HR/V		AP, KO, AF	1	
87 – 88	Analýza dopravních nehod neznámých pachatelů a postup při prověřování podezřelých osob	2	HR/V		AN, KO, AF	1	
89	Utajování silničních dopravních nehod a typické stopy pojistných podvodů páchaných v souvislosti se silničními dopravními nehodami	1	HR/V		AN, KO, AF	1	
90	Krizové řízení v souvislosti s hromadnou dopravní nehodou, dopravní zpravodajství	1	HR/V		AP	1	
91 – 92	Soudně znalecká činnost v souvislosti s dopravní nehodou	2	HR/V		AP	1	
93 – 94	Jednání s obětí dopravní nehody, psychologie výslechu	2	HR/V		AP	1	
95 – 96	Vyproštění osádky z vozidla na místě dopravní nehody a poskytnutí první pomoci	2	HR, SK/ PC		AP, AU, AF	dle počtu žáků	

Zdroj: ÚPVSP, vzdělávací program 2018

Seznam použitých zkratk

ZA	Zapamatování
PO	Porozumění
AP	Aplikace
AN	Analýza
KO	Koordinace
AU	Automatizace

AF	Afektivní složka, postoj
HR	Hromadná výuka
SK	Skupinová výuka
IN	Individuální výuka
PC	Praktické cvičení
V	Výklad, vyprávění, vysvětlování

8.1 Výukový cíl

Absolvent kurzu „Policista služby dopravní policie 5. – 6. TT“ získá další kvalifikační kompetence v rámci výkonu policejní činnosti s cílem zvyšovat odbornou připravenost v rámci výkonu služebních činností, které odpovídají příslušnému služebnímu místu.

Aplikuje vybraná legislativní ustanovení a interní akty řízení se zaměřením na výkon služby dopravní policie, konkrétně pak v oblasti vyšetřování a dokumentování dopravních nehod. Účastník kurzu si osvojí základní zásady při šetření dopravních nehod, při jednání s účastníky dopravních nehod, dokáže stanovit právní kvalifikaci protiprávního jednání a to jak v rámci trestního, tak i přestupkového řízení a tyto poznatky dokáže implementovat v rámci svého služebního zařazení.

8.2 Pedagogická a didaktická diagnóza třídy

Třída bude v počtu 15 studentů, dle vyjádření personalistů a zasláných materiálů se jedná o policisty, kteří jsou ve služebním poměru od 3 – 23 let, čili jedná se o policisty, kteří jsou seznámeni s problematikou služby dopravní policie a šetření dopravních nehod. Tři policisté jsou zařazeni u služby dopravní policie méně jak 3 měsíce – dříve zařazení na Obvodních odděleních PČR a Cizinecké policie. Těmto policistům bude nutno věnovat větší pozornost, zejména při dokumentaci silničních dopravních nehod.

8.3 Struktura učiva - doporučená literatura

Studenti budou během výuky seznámeni pouze s vybranými statěmi z níže uvedených učebnic, zákonných předpisů a interních aktů řízení, týkajících se

problematiky šetření a dokumentace dopravních nehod. Jedná se o tyto následující publikace, právní předpisy a interní akty řízení:

- Šetření dopravních nehod – Chmelík a kolektiv,
- Šetření a dokumentace sil. doprav. nehod, pplk. Mgr. Konečný, Ph.D.,
- Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi – Porada V. a kolektiv,
- Zákon č. 40/2009 Sb. – trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů,
- Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- Zákon č. 251/2016 Sb. o některých přestupcích,
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů,
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích,
- Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, včetně prováděcích vyhlášek,
- Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě,
- P PP č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- P PP č. 161/2017, kterým se upravuje postup při manipulaci s pokutovými bloky a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení,
- ZP PP č. 221/2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích,

Jako stěžejní učivo bude při výuce použita publikace Šetření a dokumentace dopravních nehod od pplk. Konečného.

8.4 Analýza předchozích znalostí a zkušeností studentů

Všichni policisté jsou zařazeni v mateřských útvarech na Dopravních inspektorátech a zabývají se problematikou šetření a dokumentace dopravních nehod. Tři policisté jsou zařazeni u služby dopravní policie méně jak 3 měsíce dříve

zařazení na Obvodních odděleních PČR a Cizinecké policie. Těmto policistům bude nutno věnovat větší pozornost, zejména při dokumentaci silničních dopravních nehod.

8.5 Pojmová analýza učiva

Vytvoření logické pojmové struktury od základních pojmů po pomocné a rozšiřující pojmy: dopravní nehoda, znaky dopravních nehod, klasifikace dopravních nehod, příčiny dopravních nehod, ohledání místa dopravních nehod, stopy silničních DN, výjezdová skupina, topografická dokumentace, fotodokumentace, náčrtek, plánek, metody vyměřování, zvláštnosti v šetření DN, technická závada

8.6 Vztahová analýza

Ujasnění a vysvětlení vztahů mezi:

- dopravní nehodou – přestupkem, popř. trestným činem
- ohledáním místa – samotnou dokumentací DN
- dopravní nehodou – způsobem řešení a postihem

8.7 Prostředky výuky

Při výuce je nutné mít k dispozici dvě cvičná vozidla, fotoaparát, pedometr, křídly, pásmo, číselníky, značkovací sprej, psací potřeby, dataprojektor, metr a příslušný tiskopis „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“.

8.8 Mezipředmětové vztahy vyučovacího bloku k ostatním předmětům

V rámci studia musí student zvládnout tyto kompetence:

- Vykonává činnost policejního orgánu v trestním řízení v souvislosti s dopravní problematikou.
- Uvede zákonem dané podmínky pro konání zkráceného přípravného řízení, vysvětlí a odůvodní činnosti prováděné v rámci zkráceného přípravného řízení v souvislosti s dopravní nehodou.

- Provádí procesní úkony před zahájením, při zahájení a po zahájení trestního řízení a další neodkladné a neopakovatelné úkony.
- Provádí úkony trestního řízení k objasnění skutkového stavu trestní věci a zajištění pachatele včetně pořizování příslušné dokumentace, provádí analýzy trestných činů neznámých pachatelů, jejich typování a prověřování podezřelých osob.
- Plní úkoly při a po přijetí oznámení o spáchaném protiprávním jednání a po něm, zejména šetří, zjišťuje a vyhodnocuje důkazy a všechny okolnosti vedoucí k objasnění případu a ke zjištění pachatele, a to jak v rámci trestního, tak i přestupkového řízení.
- Šetří a vyřizuje přestupky v blokovém řízení, u přestupků, kde je příslušný jiný orgán, zpracovává oznámení přestupku a odevzdání věci, šetří a zpracovává dopravní nehody, havárie a škodní události včetně aplikace postupu při šetření, zda je osoba pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a zpracování příslušné dokumentace.
- Aplikuje trestní řád a trestní zákoník, zejména v souvislosti s dopravní tematikou.
- Aplikuje předpisy upravující činnost v oblasti šetření správních deliktů a trestných činů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích a šetřením dopravních nehod.
- Aplikuje mezinárodní předpisy v dopravě, zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zákon o pozemních komunikacích, o silniční dopravě, o přestupcích a interní akty řízení.
- Aplikuje aktuální metodické pokyny, závazné pokyny, stanoviska k dopravní problematice a zákon o Policii ČR.

Vzhledem k široké problematice při šetření dopravních nehod se následující část práce zaměří pouze na část výuky předmětu Dopravní nehody a to na dvě vyučovací hodiny, ve kterých proběhne výuka se zaměřením na ohledání a dokumentaci silničních nehod v praxi. Na tuto problematiku byla autorem práce zpracována písemná příprava na vyučovací hodinu v rámci plánované výuky.

9 Písemná příprava

Kvalifikační kurz Policista služby dopravní policie 5. a 6. tarifní třídy, předmět Šetření a dokumentace dopravních nehod, třída 5. a 6. TT- 3/22

Učitel: kpt. Bc. et Bc. Martin ŽILKA, DiS.

Téma: Ohledání a dokumentace místa dopravní nehody

Místo výuky: ÚPVSP, Vzdělávací zařízení Jihlava, Tolstého 14, učebna č. 219 a areál objektu VZ Jihlava (spodní parkoviště pro zaměstnance).

Termín a doba konání: 29. 8. 2022, 11:00 – 12:30 hod. (2 vyučovací hodiny)

9.1 Výukový cíl

Absolvent kurzu získá další kvalifikační kompetence k výkonu policejní činnosti ve smyslu zákona č. 361/2003 Sb. Aplikuje vybraná legislativní ustanovení a interní akty řízení se zaměřením na výkon služby dopravní policie, konkrétně pak v oblasti ohledání a dokumentace místa dopravní nehody.

Účastník kurzu si osvojí a následně dokáže odborně vysvětlit a definovat pojmy: dopravní nehoda v silničním provozu, dopravní nehoda s projednáním, záznam o dopravní nehodě zavinění zvěří, výchozí a pomocný bod měření, orientační a situační fotografie, pravoúhlá metoda vyměřování, trojúhelníková metoda vyměřování.

Dále bude účastník znát teoretický postup po příjezdu na místo dopravní nehody, tuto svoji znalost aplikuje do praktické činnosti na místě dopravní nehody, kdy provede samotné ohledání místa dopravní nehody, zajištění stop, fotodokumentaci, zaměření konečného postavení vozidel a stop na místě a v souladu s interními akty řízení, vyhotoví náčrtek místa dopravní nehody (viz příloha A) a protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním (viz příloha B).

9.2 Metoda, formy a prostředky

- **Metoda:** krátký teoretický výklad k činnosti na místě dopravní nehody, která bude zinscenována v areálu VZ Jihlava a následná samostatná činnost na místě za účelem pořízení dokumentace k uvedené DN.
- **Forma:** 2 vyučovací hodiny /90 min/ s max. 15-ti účastníky, hodina proběhne částečně na učebně č. 219 a poté na parkovišti v areálu VZ za každého počasí.
- **Prostředky** - materiální: dvě služební vozidla, fotoaparát, pedometr popř. laserové dálkoměry, pásmo, čísla k označení stop, značkovací sprej
- nemateriální: pozorování, vnímání.

9.3 Práce s učivem

Legislativa – právní normy a IAŘ (interní akty řízení), definice dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody a jeho účel, stopy na místě, ohledání vozidla, dokumentace na místě dopravní nehody, náčrtek, fotografická dokumentace, protokol o nehodě.

9.4 Organizace vyučovací hodiny

Výuka bude probíhat se všemi účastníky kurzu současně na parkovišti VZ u zinscenované dopravní nehody dvou osobních vozidel. Časový plán je vyobrazen v následující tabulce 7.

Tabulka 7 - Časový plán výuky

Časové rozvržení výuky	Činnost vyučujícího a posluchačů kurzu
07:30 – 07:40	Úvod, administrativa na učebně 219 – zapsání do třídní knihy, téma, hodina, absence účastníků
07:41 – 07:45	Seznámení účastníků kurzu s cílem hodiny
07:46 – 07:50	Přesun na parkoviště VZ
07:51 – 08:50	Praktické cvičení – ohledání a dokumentace místa dopravní nehody
08:51 – 09:00	Shrnutí, zpětná vazba, zodpovězení dotazů.

(Zdroj: autor)

9.5 Zvláštní didaktická hlediska

Studenti budou motivováni krátkým výkladem k praktickému cvičení. Aktivizováni pak budou dotazem na jejich dosavadní zkušenosti z výkonu /praxe/ - využít mohou obecné znalosti účastníků kurzu o dokumentaci místa dopravní nehody.

Pro některé studenty bude zřejmě obtížné vyhotovit náčrtek místa se zaměřením jednotlivých stop, neboť pro tuto činnost jsou potřebné určité znalosti z oblasti technického kreslení, kótování apod. Pořízení fotodokumentace by pro účastníky kurzu neměl být za denního světla problém – upozornění na zvláštnosti fotografování za zhoršených světelných podmínek.

Diferencovaný individuální přístup ke studentům bude zajištěn formou dialogu a praktické ukázky na místě.

Otázky:

- Co je to VBM /výchozí bod měření/ a k čemu slouží?
- Jaké metody vyměřování znáte a jakou v tomto případě použijete?
- Co musí obsahovat dokumentace z místa DN?
- Jak postupovat při provádění fotodokumentace z místa DN?

9.6 Rozvoj klíčových kompetencí studentů

V teoretické části výuky by měli účastníci kurzu získat právní a odborné znalosti k problematice vyšetřování dopravních nehod. V praktické části vyučovacího bloku by měli získat dovednosti potřebné k řádnému ohledání a zadokumentování místa dopravní nehody – samostatně by měli zajistit stopy na místě, tyto řádně označit, provést fotodokumentaci místa a vytvořit náčrtek se všemi údaji potřebnými k vytvoření plánu místa DN a protokolu o dopravní nehodě v silničním provozu.

Studenti absolvováním předmětu Dopravní nehody s tématem Ohledání a dokumentace místa dopravní nehody získají odborné znalosti, které budou moci aplikovat v praxi.

10 Výukové metody

Ve vyučovací hodině se prolínají dvě metody:

- **Metoda slovní /slovního projevu/** - teoretický výklad – zde je účastník kurzu v krátkosti seznámen s postupem a náležitostmi dokumentace a to jak topografické /náčrtek místa DN/, tak i fotografické /fotodokumentace místa DN a zúčastněných vozidel/.
- **Metoda praktických dovedností** (dovednostně–praktická) - nácvik samotné činnosti na místě dopravní nehody zinscenované v areálu vzdělávacího zařízení, kde účastník po teoretickém výkladu začne zpracovávat fotografickou dokumentaci s umístěnými čísly na jednotlivých stopách a tyto následně zakreslí do náčrtku. Následně provede zaměření stop a vozidel pomocí pedometru /měřicího kolečka/ a míry zanesse do náčrtku místa tak, aby bylo možno vytvořit plánek místa dopravní nehody v programu PC Crash. Účastníci kurzu provádějí praktický úkol samostatně na místě nehody.

Fotografická dokumentace a náčrtky místa jsou společně vyhodnocovány. Zde je částečně uplatňována metoda diagnostická a klasifikační.

10.1 Odůvodnění volby výukových metod

Jelikož v kurzu jsou policisté, kteří mají různorodou praxi a tudíž i různé zkušenosti s šetřením dopravních nehod, je třeba všechny seznámit s metodikou šetření dopravních nehod a náležitostmi dokumentace. K tomuto byla použita metoda slovní – výklad, který byl proveden na začátku vyučovací hodiny a následně byla použita metoda praktická a to za účelem praktického využití získaných informací. V této fázi by se dalo hovořit i o metodě aplikační, kdy účastníci kurzu provádějí činnosti navozující aplikaci již osvojených teoretických znalostí.

10.2 Problémové body výchovně vzdělávacího procesu

Během vyučovacích hodin dochází k určitým problémovým bodům, které se pokusím stručně shrnout a na které musí být z didaktického hlediska brán zřetel:

1. Velká věková rozdílnost – policisté s praxí od jednoho roku do 30 let.

2. Rozdílná úroveň teoretické a praktické přípravy, která vychází z rozdílné doby praxe.
3. Praktické cvičení vyžaduje určité zkušenosti v oblasti technického kreslení a kótování.
4. Při praktických cvičeních za dobrých světelných podmínek všichni účastníci zvládali fotodokumentaci bez větších potíží, při zhoršených podmínkách /déšť, sněžení/ nikoli.
5. Praktické cvičení se provádí za absence veškeré dopravy v areálu vzdělávacího zařízení, bez přítomnosti svědků, vozidel Integrovaného záchranného systému, což značně ulehčuje práci na místě dopravní nehody – absence tzv. dopravního chaosu – na toto jsou účastníci kurzu upozorňováni – viz obrázky 1 až 8.

Obrázek 1 – Orientační fotografie místa dopravní nehody



Zdroj: autor

Obrázek 2 – Pohled ve směru jízdy vozidel



Zdroj: autor

Obrázek 3 – Pohled z protisměru jízdy vozidel



Zdroj: autor

Obrázek 4 - Konečné postavení vozidel a pohled na stopy na vozovce



Zdroj: autor

Obrázek 5 – Pohled na blokovací stopy OA (Š Fabia)



Zdroj: autor

Obrázek 6 – Pohled na interiér vozidla



Zdroj: autor

Obrázek 7 – Realizace praktické výuky u předmětu Dopravní nehody



Zdroj: autor

Obrázek 8 – Praktická ukázka výuky



Zdroj: autor

11 Dotazníkové šetření

Pro řešení výzkumného problému definovaného otázkou, jak hodnotí účastníci kurzu výuku dopravních nehod, byla provedena výzkumná sonda mezi účastníky vzdělávací aktivity a to formou dotazníkového šetření, metodou přímého dotazování. Vzor dotazníku je obsahem přílohy 1. Bylo osloveno 30 respondentů, kdy všichni oslovení respondenti dotazník vyplnili, a to v požadované kvalitě. Věkové zastoupení respondentů ukazuje tabulka 8, vzdělání respondentů tabulka 9 a délku služby u Policie ČR tabulka 10. Údaje o věku, vzdělání a délky služby byly v rámci dotazníkového šetření zjišťovány z důvodu dokreslení struktury respondentů účastnících se na výzkumné sondě. Výzkumná sonda byla provedena v konkrétně popisované třídě kurzu DN 3/22 a pro kvalitnější a objektivnější analýzu byla provedena výzkumná sonda i ve třídě absolventů kurzu 5. TT a 6. TT, a to ve třídě DN 2/22.

Tabulka 8 – Věkové složení

Věkové rozmezí	Počet respondentů	Vyjádření v %
pod 20 let	0	0
20 až 30 let	23	76,67
31 až 40 let	4	13,33
41 až 50 let	2	6,67
51 až 60 let	1	3,33
nad 60 let	0	0

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 9 – Vzdělání respondentů

Vzdělání	Počet respondentů	Vyjádření v %
Středoškolské	22	73,33
Vyšší odborné	4	13,33
Vysokoškolské bakalářské	2	6,67
Vysokoškolské magisterské	2	6,67

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 7 – Délka služby u PČR

Délka služby u PČR	Počet respondentů	Vyjádření v %
méně než 3 roky	10	33,33
3 až 5 let	10	33,33
6 až 10 let	5	16,67
11 až 15 let	4	13,33
16 až 20 let	0	0
více než 20 let	1	3,33

Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti byli dotazováni, jaký předmět činnosti tvoří převážnou část jejich pracovní náplně. Jednalo se o uzavřenou otázku s následujícími možnostmi odpovědí: dohled nad BESIP, práce v kamion týmu, přestupková agenda, šetření dopravních nehod, jiné. Celkem 93,33 % respondentů uvedlo dohled nad BESIP, kdy dva respondenti doplnili i další možnost, a to práci v kamion týmu. Pouze 6,67 % respondentů uvedlo jako hlavní náplň práce šetření dopravních nehod.

Další otázka směřovala do oblasti šetření dopravních nehod, kdy jejím cílem bylo zjistit reálnou angažovanost na šetření a dokumentaci dopravních nehod v praxi. Výsledky znázorňuje graf 1.

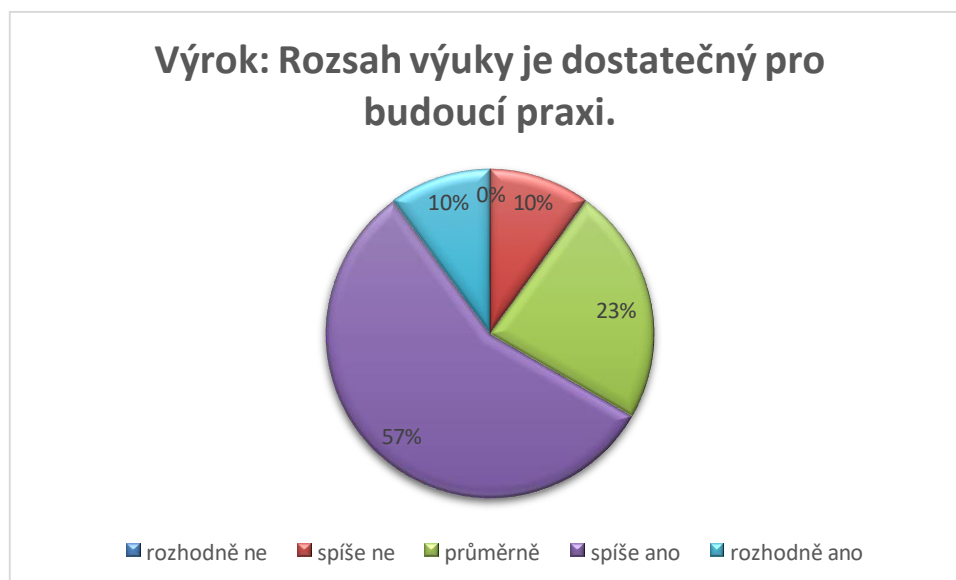
Graf 1 – Četnost řešení DN u respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Druhá část dotazníkového šetření byla zaměřena na problematiku výuky dopravních nehod. Jednalo se o čtyři uzavřené otázky, které byly hodnoceny pomocí Likertovy škály a jednu otevřenou otázku. Odpovědi respondentů na uzavřené otázky znázorňují grafy 2, 3, 4 a 5.

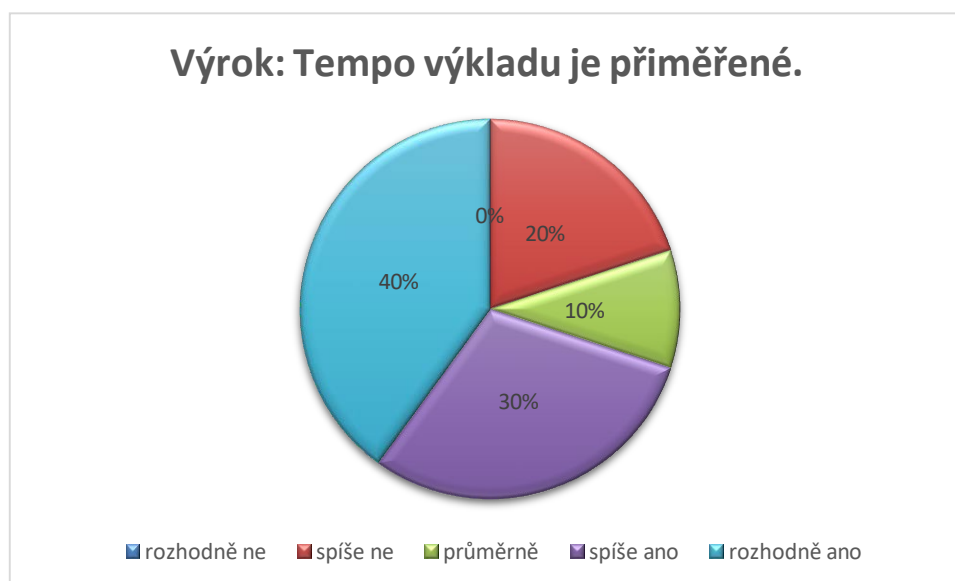
Graf 2 – Zhodnocení rozsahu výuky



Zdroj: vlastní zpracování

V samotném grafu 2 byl zodpovězen výrok, zda rozsah výuky je dostatečný pro budoucí praxi. Zde respondenti z 90% hodnotili rozsah výuky pozitivně. Pouze 10% odpovědělo negativně odpovědí „spíše ne“. Odpověď „rozhodně ne“ nezazněla ani jednou. Zde je nutné přihlídnout také k celkové praxi respondentů a k jejich vzdělání. Právě tyto konkrétní aspekty mohou mít zásadní vliv na negativní ohlasy vůči tomuto konkrétnímu výroku. Jak už bylo výše uvedeno, převážná část respondentů hodnotila tento výrok kladně. I z pohledu autora, který má 15-ti letou praxi v oblasti vyšetřování dopravních nehod, a to ať už na menším dopravním inspektorátu ale i na největším oddělení dopravních nehod v Praze potažmo v České republice lze konstatovat, že rozsah výuky je dostatečný pro budoucí praxi.

Graf 3 – Zhodnocení tempa výkladu



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 3 byl vznesen výrok, zda je tempo výkladu přiměřené. Zde opět většina respondentů označila výklad v 80% jako přiměřený. Pouze ve 20% respondenti hodnotili tempo výkladu jako nepřiměřené, a to odpovědí „spíše ne“. Zde je nutno podotknout, že vzdělávací aktivita má předem určenou časovou dotaci a v některých ohledech je složité sdělit posluchačům všechny důležité informace v poměrně krátkém časovém sledu. Zde autor zmiňuje možné řešení, a to rozšíření vzdělávací aktivity, zejména její praktické části, což znamená konkrétně změnovým listem upravit vzdělávací program, ať už rozšířením hodinové dotace, nebo v některých předmětech ubrat hodinovou dotaci a přesunout jí právě do oblasti praktické části, která je zaměřena konkrétně na téma dopravních nehod. Ale z pohledu výsledků výzkumné sondy se nejedná až o tak palčivý problém a k tomuto kroku není až tak nutné okamžitě přistupovat. Autor doporučuje v tomto případě spíše dlouhodobou analýzu z pohledu dotazování posluchačů, sledování evaluačních dotazníků a analyzovat konkrétní důvody neuspění účastníků kurzu při závěrečných zkouškách. To znamená provést analýzu studijních výsledků posluchačů, zda v případě vyučovacího předmětu Dopravní nehody dochází k nepochopení probíraného učiva z pohledu rychlosti samotné výuky daného předmětu

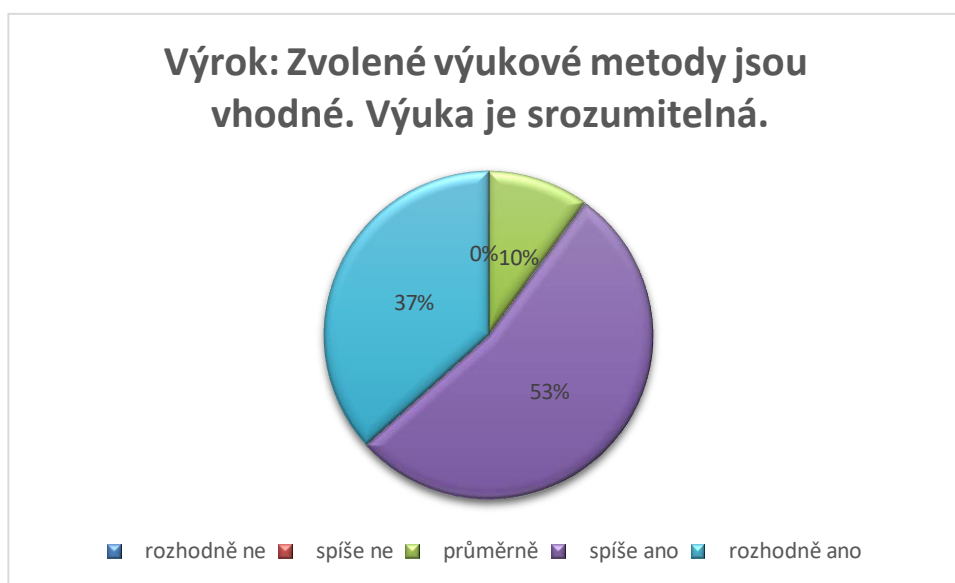
Graf 4 – Zhodnocení přínosu praktického cvičení pro praxi



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 4 byl vznesen výrok, zda je praktické cvičení přínosné pro praxi. Jako v předešlých odpovědích většina respondentů označila přínos pro praxi pozitivně. Oproti předešlému výroku dokonce z 90% pozitivně. Pouze v 10% respondenti hodnotili přínos pro praxi negativně, a to odpovědí „spíše ne“. Opět odpověď „rozhodně ne“ zde vůbec nezazněla. Z toho lze vyvozovat, že přínos praktické části je na velmi vysoké úrovni a lze z něho vyvozovat, že účastníkům kurzu vyhovuje samotné jeho pojetí. V podstatě se jedná o jejich základní činnost, s kterou se v reálném výkonu služby budou denně potýkat. Jedná se zejména o ohledání místa dopravní nehody a tato činnost z pohledu vyšetřování se pojí s každou vyšetřovanou událostí (dopravní nehodou). Dle názoru autora, by k dokonalému stavu vedlo zapojení zejména speciální techniky sloužící k zaměřování dopravních nehod, jako jsou letecké drony, GNSS stanice, 3D skenery atd. Ovšem, zde narážíme na finanční možnosti samotného vzdělávacího zařízení respektive celého útvaru ÚPVSP.

Graf 5 – Zhodnocení zvolených výukových metod a srozumitelnosti výuky



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 5 byl vznesen výrok, zda byly zvoleny vhodné výukové metody a zda je výuka srozumitelná. V tomto případě byl výrok hodnocen pozitivně ve 100%. Žádný z respondentů nehodnotil výrok odpovědí „Spíše ne“ ani „Rozhodně ne“. Vzhledem k tomuto výsledku není nutné navrhnout nějaké opatření.

V případě otevřené otázky byly u respondentů zjišťovány požadavky na změnu či doplnění výukového procesu tematického celku šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Níže jsou uvedeny nejčastěji se opakující požadavky:

- tématu věnovat více vyučovacích hodin,
- rozšířit počet hodin praktické výuky,
- do výuky zařadit problematiku evidence a zpracování dopravních nehod v systému LOTUS NOTES/EDN.

V případě uvedených požadavků dle názoru autora vyplývá, že praktická výuka předmětu Dopravní nehody je přínosem pro účastníky kurzu a samotnými respondenty je zjevně kladen důraz na tuto praktickou část. Je vnímána pozitivně a zejména pak účelně. Z tohoto důvodu autor navrhuje rozšíření praktické části, a to ve smyslu samotného ohledání místa dopravní nehody ale i praktické evidence.

11.1 Dotazníkové šetření mezi služebními funkcionáři PČR

Aby byl výzkum objektivní a přínosný, byla provedena sonda také mezi služebními funkcionáři na různých úrovních řízení služby dopravní policie. Tito byli v rámci tohoto výzkumu rozděleni do dvou skupin.

1. skupina byla tvořena nižším managementem v rámci služby dopravní policie, což byli vedoucí základních výkonných organizačních článků služby dopravní policie (vedoucí dopravních inspektorátů a dálničních odděleních).
2. skupina byla tvořena vyšším managementem v rámci služby dopravní policie (vedoucí služby dopravní policie v rámci KŘP, metodici KŘP v oblasti problematiky dopravních nehod a metodici ŘSDP PP ČR).

Rozdělení do těchto skupin bylo z důvodu, že služební funkcionáři zařazení do 1. skupiny jsou přímí nadřízení policistů absolvujících kurz 5.TT a 6. TT DN a DO a z tohoto důvodu mají absolutní přehled o dovednostech svých podřízených. Kdežto služební funkcionáři zařazení do 2. skupiny, nemají tolik povědomí o konkrétních absolventech tohoto kurzu, respektive o jejich dovednostech a jejich progresu v rámci služby, ale za to mají přehled o konkrétních požadavcích na výkon služby a orientují se také ve vzdělávacích programech v rámci profesního vzdělávání příslušníků policie.

Do 1. skupiny bylo zařazeno 10 respondentů, kterým bylo položeno 6 uzavřených otázek, včetně jedné otevřené otázky. Uzavřené otázky byly opět hodnoceny pomocí Likertovy škály. Odpovědi respondentů na uzavřené otázky znázorňují grafy 6, 7, 8, 9, 10 a 11.

Graf 6 – schopnosti při ohledání místa dopravní nehody



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 6 byl vznesen výrok, zda jsou absolventi kurzu schopni provést kvalitní ohledání místa dopravní nehody. Výsledek byl v 90% pozitivní. Pouze v 10% byl výrok hodnocen negativně odpovědí „Spíše ne“. Nikdo z oslovených respondentů nehodnotil výrok odpovědí „Rozhodně ne“. Dle názoru autora je výsledek vypovídající o přínosu praktické části předmětu Dopravní nehody pro absolventy kurzu.

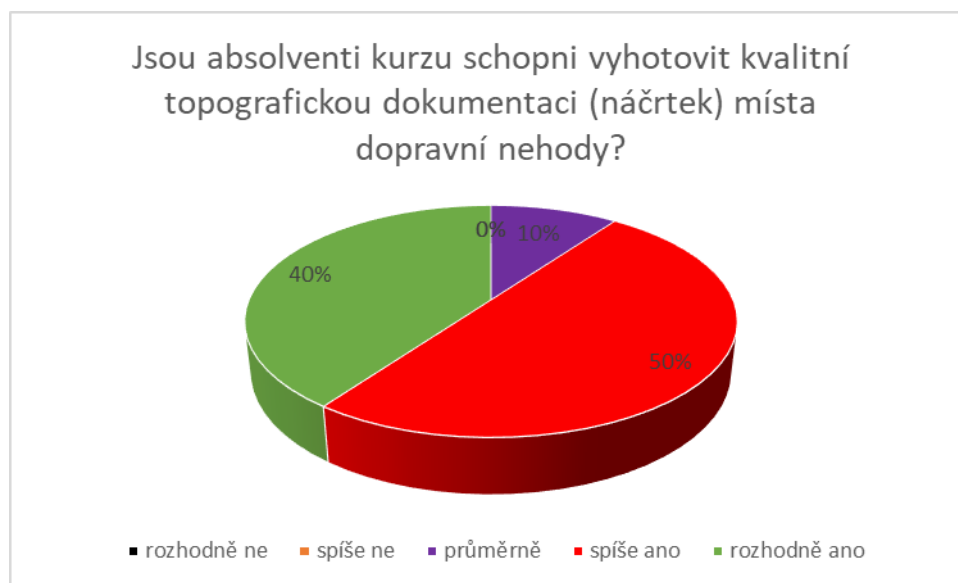
Graf 7 – schopnosti při pořízení fotodokumentace



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 7 byl vznesen výrok, zda jsou absolventi kurzu schopni vyhotovit kvalitní fotodokumentaci místa dopravní nehody. Výsledek byl ve 100% pozitivní. Ani jednou nebyl výrok hodnocen odpovědí „*Spíše ne*“ nebo „*Rozhodně ne*“. Opět výsledek vypovídající o přínosu praktické části do výkonu služby. Zde není autorem navrhováno žádné opatření.

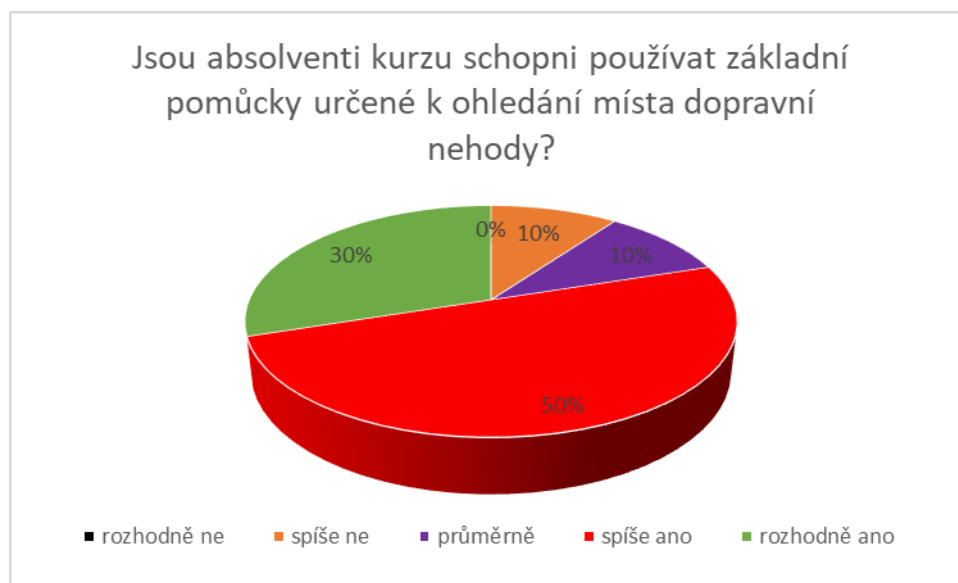
Graf 8 – schopnosti při zpracování topografie



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 8 byl vznesen výrok, zda jsou absolventi kurzu schopni vyhotovit kvalitní topografickou dokumentaci místa dopravní nehody. Výsledek byl opět ve 100% pozitivní. Ani jednou nebyl výrok hodnocen odpovědí „*Spíše ne*“ nebo „*Rozhodně ne*“. Opět jako v předešlých případech je výsledek vypovídající o přínosu praktické části do výkonu služby i přínosem pro absolventy kurzu. Zde není autorem navrhováno žádné opatření.

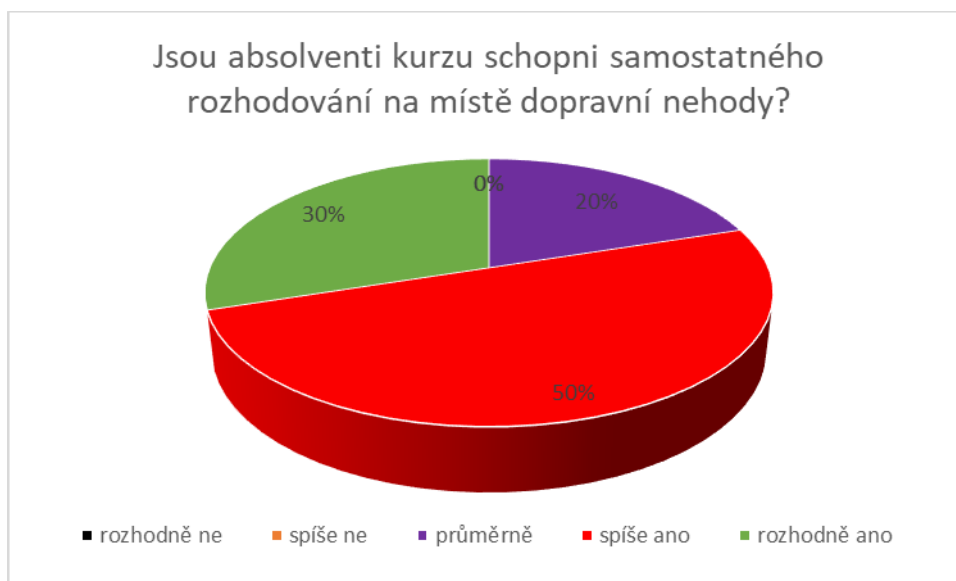
Graf 9 – schopnosti při používání vybavení



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 9 byl vznesen výrok, zda jsou absolventi kurzu schopni používat základní pomůcky určené k ohledání místa dopravní nehody. Výsledek byl v 90% pozitivní. Ani jednou nebyl výrok hodnocen odpovědí „Rozhodně ne“ avšak v 10% byl výrok hodnocen odpovědí „Spíše ne“. I přesto lze výsledek velmi dobře hodnotit pohledem na přínos praktické části do výkonu služby. Zde lze však zmínit, že nové vybavení, a to zejména elektronické vybavení, vyžaduje větší časovou dotaci potřebnou k detailnímu seznámení s daným prostředkem, ale také vyžaduje zručnost a někdy i logické uvažování osoby, která daný prostředek obsluhuje. Dále je nutné vycházet z informace, že VZ Jihlava nedisponuje se všemi dostupnými prostředky, sloužící výhradně k vyšetřování dopravních nehod.

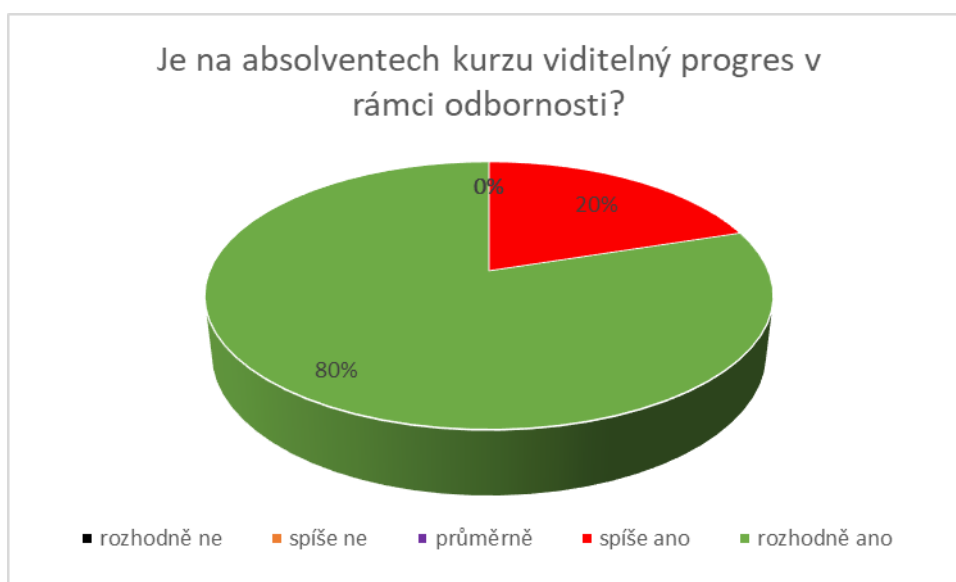
Graf 10 – schopnosti samostatného rozhodování



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 10 byl vznesen výrok, zda jsou absolventi kurzu schopni samostatného rozhodování na místě dopravní nehody. Tento výrok byl opět respondenty hodnocen pozitivně. Ani v jednom případě nebyl výrok hodnocen odpovědí „Spíše ne“ nebo „Rozhodně ne“. Zde autor nenavrhuje žádné opatření.

Graf 11 – odborný progres u absolventů



Zdroj: vlastní zpracování

V grafu č. 11 byl vznesen výrok, zda je na absolventech kurzu viditelný progres v rámci odbornosti. Tento výrok byl v drtivé většině odpovědí hodnocen odpovědí

„Rozhodně ano“. Výsledek činil 80%. V 20% byl výrok hodnocen odpovědí „Spíše ano“. To znamená, že přímí nadřízení absolventů, vidí na svých podřízených změnu po absolvování kurzu 5. – 6. TT Dopravní nehody v pozitivním směru, což je důležitý poznatek ať už pro tento výzkum ale zejména pro samotný výkon služby dopravní policie.

U otevřené otázky se v nejvyšší míře skloňoval požadavek respondentů na proškolení s novými pomůckami, které se využívají při ohledání místa dopravní nehody, jako jsou totální stanice, drony, GNSS stanice a praktické proškolení s IS Lotus Notes a EDN. Zde však vyvstává stejný problém jako u výstupu účastníků kurzu. VZ Jihlava nedisponuje všemi dostupnými prostředky, které využívá dopravní policie při vyšetřování dopravních nehod.

Co se týče sondy ve 2. skupině služebních funkcionářů, tak zde byla položena v rámci osobního rozhovoru jedna otázka ve znění: „Pokládáte kurz 5.TT a 6.TT DN a DO za přínosný pro praxi Vašich podřízených?“ Tato otázka byla zvolena s ohledem na fakt, že tito služební funkcionáři mají oproti 1. skupině zase větší přehled v oblasti vzdělávání příslušníků Policie ČR, i v oblasti vzdělávacích programů. Zde bylo osloveno také 10 respondentů napříč různých krajských ředitelství policie, včetně policejního prezidia. Zde byla shoda stoprocentní a vzdělávací aktivita byla hodnocena jako správná a zcela dostatečná.

11.2 Zhodnocení výzkumu

Jak bylo zmíněno v úvodu, cílem práce je, na základě provedení didaktické analýzy učiva tematického celku šetření a dokumentace dopravních nehod a provedení výzkumné sondy metodou dotazníkového šetření u účastníků vzdělávacího programu, popsat aktuální stav výuky, posoudit vhodnost výukového procesu a případně navrhnout změny z hlediska didaktiky, které by vedly ke zkvalitnění výukového procesu dané problematiky.

Provedenou didaktickou analýzou bylo zjištěno, že uvedené výukové téma má v rámci schváleného výukového programu vymezenou časovou dotaci 26 hodin z celkových 136 hodin výuky. Výuka je rozdělena na teoretickou a praktickou část, je definován výukový cíl tématu i požadované kompetence účastníků. Ve vzdělávacím programu nejsou definovány výukové cíle jednotlivých vyučovacích

hodin, není zde vytvořena základní struktura pojmů daného tématu, nejsou přímo definovány činnosti a operace vedoucí k osvojení si učiva účastníkem a naplnění výukového cíle a není rozpracována tvorba návaznosti na další tematické celky. Je nutno konstatovat, že se v případě výukového programu nejedná o chybu, ale o omezení, které logicky vyplývá z úrovně požadované obecnosti ve zpracování výukového programu. Toto omezení vzdělávacího programu bylo provedením didaktické analýzy eliminováno, kdy byla v rámci pojmové analýzy doplněna pojmová struktura tematického celku, operační analýzou byly definovány činnosti, operace a prostředky nutné k dosažení výukového cíle a dále byla provedena analýza mezipředmětových vztahů, která objasnila návaznosti tématu šetření a dokumentace dopravních nehod na další tematické celky.

Provedenou didaktickou analýzou byl, dle názoru autora práce, zodpovězen výzkumný problém, který spočíval v nalezení odpovědi na výzkumnou otázku, jak je koncipována výuka problematiky dopravních nehod u policistů silničního dohledu přecházejících na služební místa inspektorů, jejichž hlavní náplň práce je vyšetřování dopravních nehod. Provedený výzkum poskytl ucelený a detailní pohled na výukový proces řešeného tematického celku a umožní tak lektorům detailnější přípravu na vyučování a z pedagogického hlediska hlubší proniknutí do učební látky.

Didaktická analýza byla doplněna výzkumnou sondou provedenou u účastníků vzdělávací aktivity a to metodou dotazníkového šetření. Provedenou výzkumnou sondou byl, dle názoru autora, vyřešen i druhý výzkumný problém, který spočíval v nalezení odpovědi na druhou výzkumnou otázku, jak hodnotí účastníci kurzu výuku dopravních nehod. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že 14 % respondentů se v praxi zabývá především šetřením a dokumentací dopravních nehod a 60 % respondentů se v praxi s touto problematikou zatím jen okrajově setkává. Jedná se tedy o nedílnou součást jejich práce. Respondenti by uvítali, aby problematice byl v rámci vzdělávací aktivity věnován větší prostor a to zejména v praktické výuce. Z didaktických hledisek respondenti hodnotili kladně zejména zvolené metody, přínos praktického cvičení pro praxi a tematický rozsah výuky, i když zde poukázali na absenci výuky práce se systémem LOTUS NOTES a EDN. Naopak negativně hodnotili tempo výkladu.

Dle názoru autora rychlé tempo výkladu přímo souvisí s omezenou časovou dotací tematického celku a vysokým tematickým rozsahem problematiky. Z hlediska objektivit výzkumu byla provedena sonda také v rámci managementu policie tj. služebních funkcionářů. Tito byli rozděleni do dvou skupin dle úrovně řízení. Do první skupiny byli zařazeni zejména přímí vedoucí absolventů a do druhé vyšší management. Tito však hodnotili vzdělávací aktivitu spíše jako celek. Dle obou skupin byla vzdělávací aktivita hodnocena převážně kladně.

Na základě provedeného výzkumu lze navrhnout následující opatření na zkvalitnění výuky tematického celku šetření a dokumentace dopravních nehod v rámci Vzdělávacího programu Příslušník SDP – dopravní nehody a dálniční oddělení:

- ze strany lektorů využití výsledků didaktické analýzy realizované v práci při tvorbě přípravy na vyučovací hodinu,
- rozšíření praktické výuky, které by přispělo k lepšímu transferu získaných teoretických vědomostí na znalosti a dovednosti přímo využitelné v praxi.

Závěr

Dnešní výkon služby dopravních policistů v České republice v oblasti dohledu nad silničním provozem, ale zejména pak vyšetřování dopravních nehod patří v současné době mezi velice náročné procesy. Vzhledem ke složitosti a náročnosti je vzdělávání dopravních policistů nutností. Musí být způsobilí k šetření a zpracování dopravních nehod, musí zvládat činnosti v oblasti trestního řízení, znát oprávnění policistů a postupy ve vedení zkráceného přípravného řízení. Rovněž musí zvládat úkoly vyplývající z činnosti dozorčí služby a úkoly vyplývající z dohledu na silniční provoz. Upevňování a zvyšování odborné připravenosti policistů v rámci výkonu služebních činností je tedy prvořadým úkolem vedení policie.

Tato práce byla zaměřena především na vzdělávání dopravních policistů a její výzkumná část se věnovala průběhu kvalifikačního kurzu Policista služby dopravní policie, 5. a 6. tarifní třídy realizovaný na Útvaru policejního vzdělávání a služební přípravy ve Vzdělávacím zařízení Jihlava, a to dle Školního vzdělávacího programu 2018. Cílem práce bylo uvést čtenáře do vnitřní struktury dopravní policie v České republice, jejímu historickému vývoji a seznámením s činnostmi dopravních policistů. Výzkumná část byla pak zaměřena na zmapování a popsání procesu praktické části výuky v rámci kvalifikačního kurzu se zaměřením na předmět dopravní nehody. V metodické části byla provedena deskripce výzkumu spočívajícího v provedení didaktické analýzy tematického celku šetření a dokumentace dopravních nehod a provedení výzkumné u účastníků vzdělávací aktivity ale také u managementu Policie ČR. Dále byly definovány výzkumné problémy a uvedeny výzkumné otázky a byly popsány použité výzkumné metody. Stěžejní část práce se věnovala vlastnímu výzkumu a řešení výzkumných problémů, kdy cílem bylo na základě provedení didaktické analýzy učiva tematického celku a provedení výzkumné sondy metodou dotazníkového šetření u účastníků vzdělávacího programu i u managementu policie, popsat aktuální stav výuky, posoudit vhodnost výukového procesu a případně navrhnout změny z hlediska didaktiky, které by vedly ke zkvalitnění výukového procesu dané problematiky.

Cíl práce byl, dle názoru autora, naplněn. Byla provedena deskripce aktuálního stavu výuky. Na základě provedených analýz a dotazníkového šetření byla posouzena vhodnost aktuálně nastaveného výukového procesu, kdy lze konstatovat, že z didaktického hlediska je výukový proces vhodně nastaven a umožňuje dosahování stanoveného cíle výuky. Ze strany účastníků vzdělávací aktivity jsou používané výukové metody a organizační formy výuky hodnoceny převážně kladně. Nicméně autorem byla navržena opatření, která by přispěla ke zkvalitnění výukového procesu. Jedná se zejména o rozšíření praktické výuky, která má zásadní význam pro aplikaci získaných znalostí v praxi. Dále bylo v práci vysloveno doporučení pro lektory k využití výsledků realizované didaktické analýzy při tvorbě přípravy na vyučovací hodinu. Jako zlepšení pro výuku by bylo vhodné, ale to už je doporučení autora pro vyšší management ÚPVSP, zajistit moderní vybavu k šetření dopravních nehod, respektive sehnat na toto vybavení finanční prostředky.

Na úplný závěr je třeba doplnit, že jak rychlým způsobem se vyvíjí doprava, a to nejen v České republice, tak dochází i k inovacím v rámci Policie ČR v oblasti vyšetřování dopravních nehod. Některé její prvky byly zmíněny v konkrétních kapitolách této práce a vzhledem k zařazení těchto prvků, respektive nové výzbroje dopravních policistů, tak v návaznosti na to se pracuje i na vylepšení samotných vzdělávacích programů pro dopravní policisty. Každá inovace je zohledněna při tvorbě nových programů a již nyní se pracuje na zapracování nových vyšetřovacích metod do celkového policejního vzdělávání.

Seznam použitých zdrojů

Monografie

BENEŠ, Milan. *Andragogika: filozofie – věda*. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. ISBN 80-86432-03-3

DOBROVOLNÁ, Hana. *Budova čp. 14 v ul. Tolstého v Jihlavě: soukromý archiv*. Jihlava, 2022.

GOLEDENBELD, C., & AMELINK, C., *Dissemination od the Road Safety Information Systém*, SafetyNet, 2019.

MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

PALÁN, Zdeněk. *Výkladový slovník vzdělávání dospělých*. Olomouc: DAHA, 1997. Promos. ISBN 80-902232-1-4.

MICHALÍK, David, *Psychologie v bezpečnostních sborech: (sborník prací)*. Praha: Oddělení psychologie OPe MV ČR, 2009. ISBN 978-80-7312-060-3.

PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

Policie České republiky: *Police of the Czech Republic*. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. ISBN 978-80-270-0664-9

VETEŠKA, Jaroslav a Tereza VACÍNOVÁ. *Aktuální otázky vzdělávání dospělých: andragogika na prahu 21. století*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011. ISBN 978-80-7452-012-

VETEŠKA, Jaroslav. *Přehled andragogiky: úvod do studia vzdělávání a učení se dospělých*. Praha: Portál, 2016. ISBN 978-80-262-1026-9

Právní předpisy a IAŘ

Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostního sboru.

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Vyhláška č. 487/2004 Sb., o osobnostní způsobilosti, která je předpokladem pro výkon služby v bezpečnostním sboru.

PPP č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

ZPPP č. 137/2009, o organizaci Policie České republiky.

Rozkaz ředitele ÚPVSP č. 19/2020, zřízení pracovního týmu AMOS

Elektronické zdroje

Historie četnictva - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [\[https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTU%3D\]](https://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTU%3D). [cit. 2022-09-12].

Podmínky přijetí do služebního poměru - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [\[https://www.policie.cz/clanek/podminky-prijeti-do-sluzebniho-pomeru.aspx\]](https://www.policie.cz/clanek/podminky-prijeti-do-sluzebniho-pomeru.aspx) [cit. 2022-09-15].

Reorganizace policie - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [\[https://www.policie.cz/clanek/reorganizace-policie-cr-26474.aspx\]](https://www.policie.cz/clanek/reorganizace-policie-cr-26474.aspx) [cit. 2022-09-18].

Ředitelství služby dopravní policie - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [\[https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx\]](https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx) [cit. 2022-09-18].

Ředitelství služby dopravní policie - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, všechna práva vyhrazena. Dostupné z: [\[https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx\]](https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx) [cit. 2022-09-18].

VAS Servis s.r.o. - HEANNI WL104. VAS Servis s.r.o. [online]. Copyright © Dostupné z: http://www.vas-servis.cz/m_wl104.php, [cit. 27.09.2022].

Stanovené měřidlo Dräger Alcotest 7510 - k průkazným zkouškám alkoholu v dechu [online]. Copyright © ALKOHOL TESTER cz. Dostupné z: <https://alkohol-tester.cz/stanovane-prukazne-meridlo-draeger-alcotest-7510/>, [cit. 27.09.2022].

Co je elektromobilita? | E.ON. [online]. Dostupné z: <https://www.eon.cz/radce/alternativni-doprava/elektromobily/co-je-elektromobilita/>, [cit. 27.09.2022].

RAM-CAM - ramet. [online]. Copyright © 2014 copyright. Dostupné z: <https://www.ramet.as/ram-cam>. [cit. 27.09.2022].

Radary a metrologie - ATS-TELCOM PRAHA a.s.. Úvodní stránka - ATS-TELCOM PRAHA a.s. [online]. Copyright © 2018. Dostupné z: <https://www.atstelcom.cz/radary-a-metrologie/>, [cit. 09.10.2022].

Policejní drony a odhalená tábořiště v CHKO - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022 Policie ČR, Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policejni-drony-a-odhalena-taboriste-v-chko.aspx>. [cit. 09.10.2022].

Totální stanice pro měření a vytyčování. Katalog špičkové měřicí techniky [online]. Copyright © GEOPEN, s.r.o., 2014 Dostupné z: <https://www.merim.cz/mereni-vysek/totalni-stanice>. [cit. 09.10.2022].

Na rychlost budou dohlížet nové policejní vozy Škoda Superb - CNN Prima NEWS. Nejaktuálnější zprávy z domova i ze světa - CNN Prima NEWS [online]. Copyright © FTV Prima spol. s r.o. Dostupné z: <https://cnn.iprima.cz/ridici-pozor-na-rychlost-budou-dohlizet-nove-policejni-superby-vime-kde-strezi-31802>. [cit. 09.10.2022].

Aktuálně.cz. Zprávy [online]. Copyright © Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/policie-si-prevzala-prvni-z-peti-set-novych-kodiaqu-obmenuje/>. [cit. 09.10.2022].

Policie převzala nové vozy BMW pro dohled na dálnicích - Zdopravy.cz. [online]. Copyright © 2017. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/policie-prevzala-nove-vozy-bmw-pro-dohled-na-dalnicich-119467/>. [cit. 09.10.2022].

Nový policejní speciál začíná svoji službu právě dnes - Policie České republiky [online]. Copyright © 2022. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/novy-policejni-special-zacina-svoji-sluzbu.aspx>. [cit.09.10.2022].

Ministerstvo dopravy ČR, Dostupné na: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/Prehled-zmen-a-novinek-v-doprave-v-roce-2022> [cit. 2022-09-18].

Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy - Policie České republiky. *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright © 2022 Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/utvar-policejniho-vzdelavani-a-sluzebni-pripravy.aspx>, [cit. 31.10.2022]

LAUDIN, Radek. *Před 70 lety v Jihlavě otevřeli jedinou Hitlerovu školu v protektorátu.* IDNES [online]. MAFRA, **2014**. Dostupné z: https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/historie-hitlerovy-skoly-na-hradku-v-jihlave.A140425_2059537_jihlava-zpravy_mv. [cit. 2022-11-09].

Policejní akademie ČR v Praze: O škole. www.polac.cz [online]. Praha, 2021. Dostupné z: https://www.polac.cz/g2/view.php?o_skole/index.html, [cit. 2022-11-13].

Vyšší policejní škola a Střední policejní škola MV v Praze: O škole. www.skolamv.cz [online]. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.skolamv.cz/o-skole/o-nas-1.html>. [cit. 2022-11-13].

Základní škola Mníšek pod Brdy: *Co je učební plán* [online]. Dostupné z: <https://zsmnisek.cz/ucebni-plan-skoly/>, [cit. 2022-12-31]

Seznam obrázků:

Obrázek 1 - Orientační fotografie místa dopravní nehody	86
Obrázek 2 - Pohled ve směru jízdy vozidel	87
Obrázek 3 - Pohled z protisměru jízdy	87
Obrázek 4 - Konečné postavení vozidel a pohled na stopy na vozovce	87
Obrázek 5 - Pohled na blokovací stopy OA (Škoda Fabia)	88
Obrázek 6 - Pohled na interiér vozidla	88
Obrázek 7 - Realizace praktické výuky v předmětu Dopravní nehody	88
Obrázek 8 - Praktická ukázka výuky	89

Seznam zkratek

ANPR – automatické rozpoznávání registračních značek

BESIP – bezpečnost silničního provozu

DI – dopravní inspektorát

DO – dálniční oddělení

EU – evropská unie

IAŘ – interní akty řízení

JNL – jiná návyková látka

MV – ministerstvo vnitra

NR – nařízení rady

ODN – oddělení dopravních nehod

OŘD – oddělení řízení dopravy

PČR – Policie České republiky

PP – policejní prezidium

PPP – pokyn policejního prezidenta

PŘ ŘSDP – pokyn ředitele ředitelství dopravní policie

SKPV – Služba kriminální policie a vyšetřování

TSK – technická silniční kontrola

TT – tarifní třída

ÚPVSP – Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy

VZ – vzdělávací zařízení

ZOP – základní odborná příprava

ZPPP – závazný pokyn policejního prezidenta

Příloha 1: vzor dotazníku

Vážení respondenti, vážené respondentky, obracím se na Vás s žádostí o vyplnění dotazníku, který poslouží jako podklad pro závěrečnou práci DPS na téma „Šetření a dokumentace dopravních nehod“. Dovoluji si požádat o co nejpresnější a pravdivé vyplňování jednotlivých částí dotazníku. Účast ve výzkumu je dobrovolná a anonymní. Předem děkuji za Váš čas a spolupráci.

Věk:

pod 20 let	<input type="checkbox"/>
20 - 30 let	<input type="checkbox"/>
31 - 40 let	<input type="checkbox"/>
41 - 50 let	<input type="checkbox"/>
51 - 60 let	<input type="checkbox"/>
nad 61 let	<input type="checkbox"/>

Nejvyšší dosažené vzdělání:

základní	<input type="checkbox"/>
středoškolské	<input type="checkbox"/>
vyšší odborné	<input type="checkbox"/>
vysokoškolské bakalářské	<input type="checkbox"/>
vysokoškolské magisterské	<input type="checkbox"/>

Kolik let sloužíte u PČR?

méně než 3 roky	<input type="checkbox"/>
3 - 5 let	<input type="checkbox"/>
6 - 10 let	<input type="checkbox"/>
11 - 15 let	<input type="checkbox"/>
16 - 20 let	<input type="checkbox"/>
více než 20 let	<input type="checkbox"/>

Co tvoří převážnou část vaší pracovní náplně?

dohled nad BESIP	<input type="checkbox"/>
práce v kamion týmu	<input type="checkbox"/>
přestupková agenda	<input type="checkbox"/>
šetření dopravních nehod	<input type="checkbox"/>
jiné <input type="checkbox"/>	vypište: <input type="text"/>

Jak často řešíte DN (šetření na místě DN + zpracování příslušné dokumentace)?

- je to hlavní náplň mé práce, DN řeším běžně
- není to hlavní náplň mé práce, ale DN řeším běžně
- není to hlavní náplň mé práce, DN řeším výjimečně
- DN neřeším

Následující otázky se týkají výuky dopravních nehod:

Hodnotící rozmezí 1 až 5:

1 = rozhodně ne!

2 = spíše ne

3 = průměrně

4 = spíše ano

5 = rozhodně ano!

Rozsah výuky je dostatečný pro budoucí praxi.

1	2	3	4	5

Tempo výkladu je přiměřené.

1	2	3	4	5

Praktické cvičení je přínosné pro praxi.

1	2	3	4	5

Zvolené výukové metody jsou vhodné. Výuka je srozumitelná.

1	2	3	4	5

Co by jste na výuce DN změnili nebo doplnili?