

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Katedra sociální patologie a sociologie

**Pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad
Orlicí**
Bakalářská práce

Autor: Jan Lučan
Studijní program: B 7507 Specializace v pedagogice
Studijní obor: Sociální patologie a prevence
Vedoucí práce: Mgr. Stanislava Hoferková, Ph.D.
Oponent práce: doc. PhDr. Iva Jedličková, CSc.



Zadání bakalářské práce

Autor: Jan Lučan

Studium: P16K0313

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální patologie a prevence

Název bakalářské práce: **Pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí**

Název bakalářské práce AJ: The public view of the traffic police in the district of Ústí nad Orlicí

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zabývá zpětnou vazbou veřejnosti na činnost dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Cílem bakalářské práce je získat od veřejnosti dostatek informací ke zhodnocení dosavadní práce dopravní policie a přispět tak k jejímu zlepšení a zefektivnění. V teoretické části práce je uvedena struktura a rozdělení dopravní policie. Jsou zde popsány její činnosti a úkoly, včetně seznámení s výsledky činnosti. Dále je zde představen okres Ústí nad Orlicí z pohledu dopravní policie. V empirické části práce zkoumá a hodnotí získané informace od veřejnosti na činnosti dopravní policie. V bakalářské práci je zrealizováno empirické šetření formou dotazníku.

- Zákon č. 361 ze dne 23. září 2003 o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a o změnách některých zákonů. - Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky a o změnách některých zákonů. - Válková, Helena a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. xxviii, 636 s. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-7400-429-2.

Garantující pracoviště: Katedra sociální patologie a sociologie,
Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Stanislava Hoferková, Ph.D.

Oponent: doc. PhDr. Iva Jedličková, CSc.

Datum zadání závěrečné práce: 22.1.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval pod vedením vedoucí bakalářské práce samostatně a uvedl jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne

.....

Poděkování

Zde bych rád poděkoval vedoucí své bakalářské práce, Mgr. Stanislavě Hoferkové, Ph.D., za vedení práce, vstřícné konzultace a užitečné rady. Poděkování také patří mým nejbližším za trpělivost a podporu při studiu.

Anotace

LUČAN, Jan. *Pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2019, 59 s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce se zabývá tématem pohledu veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí. Hlavním obsahem práce je představení samotné služby dopravní policie v rámci Policie České republiky. Velký prostor v práci je věnován Dopravnímu inspektorátu Ústí nad Orlicí, včetně charakteristiky samotného okresu Ústí nad Orlicí. V neposlední řadě práce pojednává o kriminalitě z pohledu služby dopravní policie. Cílem bakalářské práce je tedy přiblížit dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí. Výzkumná část bakalářské práce se následně zabývá zpětnou vazbou od veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí.

Klíčová slova: dopravní policie, Ústí nad Orlicí, veřejnost

Annotation

LUČAN, Jan. *The public view of the traffic police in the district of Ústí nad Orlicí*. Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2019. 59 pp. Bachelor Degree Thesis.

The bachelor thesis follows up the topic of public view of Traffic Police in the district of Usti nad Orlici. The main content of this thesis is the Traffic Police service introduction within the Police of the Czech Republic. A large part is focused on the Traffic Police Inspectorate in Usti nad Orlici, including the characteristics of the Usti nad Orlici district itself. The thesis also covers the crime area from the perspective of Traffic Police services. The main objective of this bachelor thesis is therefore to describe the Traffic Police activities in the district of Usti nad Orlici. The research part of the thesis analyzes the feedback from the public to the Traffic Police in Usti nad Orlici area.

Keywords: the traffic police, Usti nad Orlici, the public

Obsah

Úvod.....	9
1 Charakteristika a organizace Policie České republiky.....	11
1.1 Základní služby Policie České republiky	13
1.2 Služba dopravní policie	15
1.3 Vývoj služby dopravní policie.....	19
1.4 Příslušníci služby dopravní policie.....	20
2 Dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí.....	22
2.1 Zázemí, vybavení a statistika Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí.....	23
2.2 Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí	24
2.3 Preventivní činnost Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí.....	25
3 Kriminalita v silniční dopravě.....	27
4 Výzkumné šetření k pohledu veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí	31
4.1 Koncepce výzkumného šetření.....	31
4.2 Prezentace výsledků výzkumného šetření	33
4.3 Zhodnocení cílů výzkumného šetření a verifikace hypotéz	46
4.4 Shrnutí výsledků výzkumného šetření.....	48
4.5 Výstup z výzkumného šetření.....	51
Závěr	52
Zdroje:.....	53
Seznam obrázků, grafů a tabulek	57
Seznam příloh:	59

Seznam použitých zkratk

PČR – Policie České republiky

MVČR – Ministerstvo vnitra České republiky

ČR – Česká republika

ZPPP – Závazný pokyn policejního prezidenta

DI ÚO – Dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí

Úvod

Ať si to sami uvědomujeme nebo ne, tak každý den kolem nás probíhá neustálý pohyb v silničním provozu. My sami se uvedeného pohybu aktivně účastníme. Může to být například cesta do práce, cesta do školy, výlet za rodinou nebo třeba jenom při procházení. Možností je celá řada. Tak či onak, se pohybujeme neustále po místech, kde platí pravidla silničního provozu. Jedná se například o dálnici, silnici, ulici, chodník a mnoho jiných míst. Z důvodu toho, že na těchto místech nejsme skoro nikdy sami, je potřeba dodržovat zmíněná pravidla silničního provozu. Jejich dodržování totiž může předcházet vzniku dopravních nehod, při kterých dochází ke škodě na majetku, zdraví či životě osob. Aby se pravidla silničního provozu dodržovala a nedocházelo tak k jejich porušování, musí tady být někdo, kdo na dodržování pravidel bude dohlížet. Kontrolou jsou samozřejmě pověřeni vybraní příslušníci Policie ČR. Jedná se převážně o příslušníky dopravní policie. Tito mají za úkol nejen kontrolovat dodržování pravidel a sankcionování jejich porušování, ale i šetření případných dopravních nehod. Při dané činnosti se i příslušníci policie musí řídit předepsanými pravidly a povinnostmi. Postupem času však může docházet při dodržování těchto pravidel ke stereotypu. Je tedy nutnost získat určitou zpětnou vazbu k případným nedostatkům. Sám pracuji již dvanáctým rokem u Policie ČR na Dopravním inspektorátu Ústí nad Orlicí. Zpětnou vazbou od veřejnosti na činnost dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí se právě zabývá výzkumná část této bakalářské práce.

Cílem bakalářské práce je přiblížit práci dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Danému cíli se hlavně věnuje teoretická část, která je rozdělena do třech kapitol. První kapitola je věnována charakteristice Policie ČR a její rozdělení na základní služby. Velký prostor je zde samozřejmě věnován službě dopravní policie, včetně jejího vývoje a charakteristiky příslušníků dopravní policie. Druhá kapitola se zabývá Dopravním inspektorátem Ústí nad Orlicí. Postupně popisuje zázemí, vybavení a činnost dopravního inspektorátu, včetně preventivních programů. Je zde popsán i samotný okres Ústí nad Orlicí. Třetí kapitola pojednává o kriminalitě z pohledu služby dopravní policie.

Na teoretickou část plynule navazuje empirická část. Pro účely výzkumného šetření byla zvolena kvantitativně orientovaná metoda založená na dotazníku. Empirická část postupně obsahuje princip výzkumného šetření, stanovení hypotéz a cílů práce, verifikaci hypotéz a vyhodnocení cílů. V závěru empirického šetření je uvedeno shrnutí včetně samotného

výstupu výzkumného šetření. Výzkumné šetření je doplněno několika grafy pro lepší přehlednost.

Výsledek výzkumného šetření by měl sloužit především pro příslušníky Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí, kteří tak mohou získat zpětnou vazbu od veřejnosti na svou činnost. Teoretická část by poté měla přiblížit veřejnosti činnost dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí.

1 Charakteristika a organizace Policie České republiky

Služba dopravní policie je jednou ze základních služeb Policie České republiky (dále jen PČR). PČR můžeme charakterizovat jako jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který vznikl přeměnou Veřejné bezpečnosti Sboru národní bezpečnosti a to na základě zákona České národní rady č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky. S účinností od 1. ledna 2009 je činnost PČR upravena novým zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Z uvedeného zákona vyplývá, že PČR slouží veřejnosti na území České republiky, není-li upraveno jinak. Mezi hlavní úkoly PČR řadí zmíněný zákon ochranu bezpečnosti osob, majetku a veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti, plnění úkolů podle trestního řádu, plnění úkolů na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu. Výše uvedené úkoly plní příslušníci PČR a zaměstnanci zařazení u PČR (zák. č. 273/2008 Sb., § 2,3 a 4).

Mezi další bezpečnostní sbory řadí zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, například Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správu České republiky, Vězeňskou službu České republiky, Generální inspekci bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační službu a Úřad pro zahraniční styky a informace (zák. č. 361/2003 Sb., § 1 odst. 1).



Obrázek č. 1: Logo Policie České republiky (Policie, 2017, str. 8).

Činnost PČR je řízena mnoha právními předpisy, mezinárodními smlouvami, závaznými pokyny atd. Mezi ty nejzákladnější ovšem můžeme zařadit Ústavu České republiky, Listinu základních práv a svobod, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, 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. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášku č. 122/2015 Sb., o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (Policie, © 2019, online).

Organizaci PČR opětovně upravuje zák. č. 273/2008 Sb., o PČR, ve kterém je uvedeno, že PČR je podřízena Ministerstvu vnitra České republiky (dále jen MVČR). Zmíněné ministerstvo vytváří vhodné podmínky pro plnění úkolů PČR (zák. č. 273/2008 Sb., § 5). Od 27. června 2018 byl do funkce ministra vnitra ustanoven pan Jan Hamáček.

PČR se podle zmíněného zákona dělí na Policejní prezidium České republiky (dále jen policejní prezidium), útvary policie s celostátní působností, krajská ředitelství policie (dále jen krajské ředitelství) a útvary zřízené v rámci krajského ředitelství (zák. č. 273/2008 Sb., § 6). Přesnou organizaci PČR ukazuje Organizační struktura PČR, která je uvedena v příloze A.

Podle zákona o PČR policejní prezidium řídí činnost PČR. V čele policejního prezidia je policejní prezident, který odpovídá za činnosti PČR ministru vnitra (zák. č. 273/2008 Sb., § 6). Od 1. prosince 2018 byl do funkce policejního prezidenta ustanoven bývalý ředitel Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, pan plk. Mgr. Jan Švejdar. Mezi činnosti policejního prezidia patří například určování cílů rozvoje PČR a řešení koncepce její organizace. Dále také řízení a stanovení úkolů jednotlivých služeb PČR, analýza a kontrola jejich činnosti, vytváření podmínek pro plnění jejich úkolů a koordinace jejich činností při plnění těchto úkolů (Policie, 2017, str. 8).

„Útvary s celostátní působností plní specifické a vysoce specializované úkoly na celém území státu. Některé poskytují specifický servis ostatním policejním útvarům, jiné se specializují například na odhalování organizovaného zločinu nebo korupce a závažné finanční kriminality, zajišťují ochranu prezidenta republiky a dalších ústavních činitelů nebo

obstarávají policejní vzdělávání, služební přípravu a policejní sport.“ (Policie, 2017, str. 8). Mezi útvary s celostátní působností se řadí kriminalistický ústav, letecká služba, národní protidrogová centrála, pyrotechnická služba, ředitelství služby cizinecké policie, úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu, útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, národní centrála proti organizovanému zločinu, útvar pro ochranu prezidenta, ochranná služba, útvar rychlého nasazení, útvar speciálních činností a útvar zvláštních činností (Policie, © 2019, online).

„Krajská ředitelství policie jsou útvary s územně vymezenou působností. Slouží veřejnosti na vymezeném teritoriu.“ (Policie, 2017, str. 8). Jedná se o Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje, Krajské ředitelství policie Libereckého kraje, Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje, Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje a Krajské ředitelství policie Pardubického kraje (Policie, © 2019, online).

V rámci krajských ředitelství mohou být zřízeny další teritoriální útvary na návrh krajského ředitele policejním prezidentem. Jedná se například o obvodní ředitelství v Praze.

1.1 Základní služby Policie České republiky

V rámci PČR můžeme rozlišit čtyři základní služby. Jedná se o pořádkovou policii, dopravní policii, cizineckou policii a kriminální policii a vyšetřování.

Služba pořádkové policie je považována za pilíř PČR, jelikož je složkou nejpočetnější (vzhledem k policistům) a obsahem nejuniverzálnější. „Mezi hlavní úkoly pořádkové policie řadíme ochranu bezpečnosti osob a majetku, ochranu veřejného pořádku, plnění úkolů v trestním, přestupkovém i správním řízení, dohlížení na bezpečnost a plynulost silničního provozu a bezpečnost přepravy po železnici.“ (Policie, 2017, str. 18). „Dále se také na významných vodních cestách jedná o dohlížení na dodržování plavebního řádu a dodržování zákona o vodách, ochranu veřejného pořádku na vodních plochách a vodních tocích, pomoc při záchraně tonoucích a podílení se na odstraňování následků povodní a jiných živelných pohrom.“ (Policie, 2017, str. 24).

Macek rozděluje základní formy činnosti pořádkové služby na obchůzkovou, hlídkovou, dozorčí, recepční a procesní činnosti (Macek, 2008, str. 10-11). „Obchůzková služba je základní a systematická činnost policisty, vykonávaná na principu územní odpovědnosti s cílem zajištění bezprostřední ochrany veřejného pořádku a boje s kriminalitou“ (Macek, 2008, str. 12). „Hlídková služba je základní a systematická forma činnosti služby pořádkové policie vykonávaná policisty v určených úsecích nebo stanovištích, která je organizována k bezprostřednímu zajištění ochrany veřejného pořádku a plnění úkolů na vybraných výkonných organizačních člancích“ (Macek, 2008, str. 16). „Dozorčí službu lze definovat jako jednu ze základních organizačně-taktických forem činnosti služby pořádkové policie, jejím úkolem je zabezpečit nepřetržitý výkon služby výkonného organizačního článku při plnění uložených bezpečnostních úkolů“ (Macek, 2008, str. 19). Procesní činností potom rozumí Macek veškeré činnosti v souladu s právem vedoucí k postihu pachatele trestních činů či přestupků. Recepční služba poté dle stejného autora plní úkoly hlavně v přijímání osob při vstupu do budovy, poskytování informací, obsluhy spojovací techniky a eventuálně dalších možných úkolů (Macek, 2008, str. 23).

Služba cizinecké policie je vykonávána na celém území České republiky a jedná se hlavně o kontrolu povinností v souvislosti se zákonem č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky. Dalšími úkoly jsou „výkon státní správy ve věcech povolení vstupu cizinců do země, rozhodování o případném odepření vstupu nebo o správním vyhoštění cizince, odhalování nelegální migrace, uplatňování zákonných opatření vůči těm cizincům, kteří se na území České republiky zdržují v rozporu s právními předpisy, odhalování přeshraniční kriminality a trestné činnosti související s překračováním státních hranic, provádění ve vnitrozemí kontroly pobytu cizinců, odhalování v rámci své působnosti padělané, pozměněné a zneužitě doklady, spolupráce při ochraně vnitřního pořádku a bezpečnosti, hraniční kontroly výhradně na mezinárodních letištích, kontrola úplnosti vyznačení průběhu státních hranic v terénu a stavu zařízení upozorňujících na jejich průběh“ (Policie, 2017, str. 64).

Úkolem služby kriminální policie a vyšetřování je šetření trestných činů a odhalování jejich pachatelů v souladu s trestním řádem a trestním zákoníkem. „Kriminalisté ze služby kriminální policie a vyšetřování se obvykle specializují buď na obecnou kriminalitu, která zahrnuje mimo jiné trestné činy proti životu a zdraví nebo proti majetku, anebo na hospodářskou kriminalitu, kam patří například trestné činy proti měně a platebním prostředkům nebo trestné činy daňové. Kriminalisté se rovněž specializují buď na operativně

pátrací činnost anebo na samotný proces trestního řízení. K první specializaci náleží mimo jiné pátrání po hledaných a pohřešovaných osobách a pátrání po věcech. Druhou specializaci představuje vyšetřování, tj. trestní stíhání konkrétních osob obviněných z trestné činnosti.“ (Policie, 2017, str. 38).

Služba dopravní policie je popsána podrobněji v následující podkapitole.

1.2 Služba dopravní policie

Dopravní policie je často označována jako „výkladní skříň“ PČR, jelikož se její převážná činnost odehrává mimo policejní služebny, na silnicích a v ulicích, kde je na očích nás všech. „Úkoly služby dopravní policie spočívají zejména v dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a v kontrole dodržování podmínek provozování silniční dopravy.“ (Policie, 2017, str. 32). Macek například uvádí, že úkolem služby dopravní policie je nejen dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, ale i jeho řízení, odhalování přestupků, projednávání přestupků nebo jejich postoupení příslušnému orgánu a kontrola dokladů o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (Macek, 2008, str. 51).

Mezi úkoly příslušníků služby dopravní policie dále patří: „Zjišťují a dokumentují trestné činy spáchané v souvislosti s porušením zákona o silničním provozu a plní úkoly policejního orgánu podle trestního řádu. Zjišťují rovněž dopravní přestupky, a buď je sami projednávají, nebo oznamují příslušnému správnímu orgánu.“ (Policie, 2017, str. 32).

Macek popisuje službu dopravní policie jako jednu ze speciálních policejních služeb s právním, preventivním, dohlížecím a kontrolním, regulačním a represivním charakterem své činnosti. Služba dopravní policie má své obecné znaky, které jsou objektivně dány: a) specifičností svých úkolů; b) charakterem právní úpravy její činnosti a existencí speciálních interních normativních aktů; c) vymezeným okruhem společensko-právních vztahů; d) funkcí a organizační strukturou speciálního aparátu; e) existencí a vývojem speciálních a specifických forem a metod pracovní činnosti; f) charakterem a způsoby využívání speciálních technických prostředků (Macek, 2008, str. 51).

Pokud hovoříme o dopravě, tak tím rozumíme například „soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojmu) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními“ (Porada, 2000, str. 5).

Na vrcholu organizační struktury dopravní policie je Ředitelství služby dopravní policie, které se nachází na Policejním prezidiu ČR. V čele tohoto ředitelství je brig. gen. Ing. Tomáš Lerch. Pod uvedené ředitelství posléze spadají na každém krajském ředitelství policie odbory služby dopravní policie a následně na územních odborech, městských a obvodních ředitelstvích jednotlivé dopravní inspektoráty. Přesnou organizaci služby dopravní policie ukazuje Organizační struktura služby dopravní policie, která je uvedena v příloze B.

Službu dopravní policie můžeme rozdělit na činnost dohledu nad silničním provozem, šetření dopravních nehod a dopravně inženýrský úsek.



Obrázek č. 2: Logo služby dopravní policie (Policie, © 2019, online).

Dohled nad silničním provozem

První uvedenou činností je dohled na silniční provoz, který můžeme definovat jako „organizovanou, kvalifikovanou hlídkovou činnost příslušníků služby dopravní policie a služby pořádkové policie, prováděnou na základě obecně závazných právních i interních předpisů. Jedná se o zjišťování, zda se účastníci silničního provozu chovají v souladu s právními předpisy.“ (Macek, 2008, str. 54).

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, spočívá výkon policie nad dohledem na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích v kontrole dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích, v podílení se na řízení provozu, v objasňování dopravních nehod, v evidenci dopravních nehod, v projednávání přestupků na místě příkazem podle zákona a v provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (zák. č. 361/2000 Sb., § 124 odst. 11).

Mezi hlavní úkoly dohledu nad silničním provozem řadíme především „řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrolu dodržování pravidel silničního provozu, kontrolu dodržování povinností jeho účastníků“ (Policie, 2017, str. 32). Dále sem patří kontrola technického stavu vozidel, doprovody při přepravě například nadměrných nákladů, kontrola dodržování bezpečnostních přestávek u řidičů nákladních vozidel a autobusů (Tamtéž).

Jak již bylo uvedeno výše, tak tyto činnosti se týkají všech účastníků silničního provozu. „Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“ (zák. č. 361/2000 Sb., § 2 písm. a).

Příslušníci Policie ČR (dále jen příslušníci) mají při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu jistá oprávnění, která jim jsou dána především zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se například o zastavování vozidla, zadržení řidičského průkazu, vyzvání řidiče a učitele autoškoly k vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou a mnoho dalších, která jsou uvedena v § 124 odst. 12 uvedeného zákona.

Macek ve své publikaci uvádí, že dohled nad silničním provozem může být prováděn několika formami. Jedná se o pěší hlídkování, hlídkování pomocí motorových vozidel a to buď veřejně, anebo skrytě, hlídkování pomocí vrtulníků a hlídkování pomocí technických prostředků. Dále také rozděluje výkon dohledu na silniční provoz podle druhu a obsahu výkonu. Prvním typem je základní kontrola, která obsahuje všechny činnosti ovlivňující bezpečnost a plynulost silničního provozu. Do druhého lze zařadit speciální kontrolu, která je již zaměřena na konkrétní oblast, např. měření rychlosti, kontrola dodržování zákazu požití alkoholu a jiných návykových látek. Jako třetí typ bychom označili společné nasazení, kdy se jedná o kombinaci základní a speciální kontroly. Čtvrtý tvoří dopravně bezpečnostní akce, která je vykonávána na určité části teritoria až po území celé České republiky. Rozdělujeme dopravně bezpečnostní akci „X“ zaměřenou na všeobecný dohled a „Y“ zaměřenou na kontrolu dodržování požívání alkoholu a jiných návykových látek. Pátým typem jsou další činnosti, např. zabezpečení doprovodů nebo společenských akcí (Macek, 2008, str. 55-59).

Postup příslušníků při výkonu dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu upravuje několik právních předpisů. Z pohledu služby dopravní policie můžeme mezi ten nejdůležitější zařadit Závazný pokyn policejního prezidenta (dále jen ZPPP) č. 160 ze dne 4. prosince 2009. Jedná se o tzv. „manuál“ při provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Šetření dopravních nehod

Další zmiňovanou činností služby dopravní policie je šetření dopravních nehod. Definici dopravní nehody můžeme nalézt v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. „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“ (zák. č. 361/2000 Sb., § 47 odst. 1).

Každá dopravní nehoda musí obsahovat povinné znaky, které je potřeba znát, abychom mohli s jistotou říci, že se jedná o dopravní nehodu. Tyto znaky musí být splněny současně tak, aby se skutečně jednalo o dopravní nehodu. Pokud jeden ze znaků nebude splněn, tak se nejedná o dopravní nehodu, ale o jinou událost, např. porušení předpisů, porušení bezpečnosti práce, provozní havárii apod.

Konečný ve své publikaci uvádí, že každá dopravní nehoda musí mít čtyři základní znaky. K prvnímu znaku se řadí nepředvídatelnost, kdy dopravní nehoda má být nahodilá a neočekávaná. Druhým znakem je, že k dopravní nehodě může dojít jenom na pozemní komunikaci. Zde se vychází především ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který se zabývá právě pozemními komunikacemi. K třetímu znaku patří skutečnost, že při dopravní nehodě musí dojít ke škodě na životě nebo zdraví osoby nebo majetku. Do čtvrtého a posledního znaku Konečný zařazuje fakt, že při dopravní nehodě musí být vozidlo v pohybu (Konečný, 2011, str. 8).

Dopravní nehody bychom mohli rozdělit podle různých hledisek do několika skupin. Pro nás bude však nejdůležitější rozdělení, které je uplatněno v praxi. Stejně rozdělení uplatňuje i Konečný, který uvádí tři základní skupiny podle mechanismu či charakteru vzniku dopravní nehody. Dělí se na havárii, srážku a jiné nehody. Havárii rozumíme skutečnost, pokud na dopravní nehodě mělo účast jenom jedno vozidlo a nedošlo ke střetu s chodcem, zvířím, zvířetem či pevnou překážkou. Srážka je poté střet dvou a více vozidel nebo střet vozidla s chodcem, zvířím, zvířetem či pevnou překážkou. Pokud dopravní nehodu nemůžeme zařadit ani do jedné skupiny, tak se jedná o tzv. jinou dopravní nehodu. To může být třeba vypadnutí osoby nebo předmětu z jedoucího vozidla (Konečný, 2011, str. 9-10).

Postup příslušníků při šetření dopravních nehod upravuje opět několik právních předpisů. Z pohledu služby dopravní policie můžeme však znovu jako ten nejdůležitější

označit ZPPP č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Dopravně inženýrský úsek

Poslední činností je dopravně inženýrský úsek služby dopravní policie, který „provádí výkon státní správy v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Vystupuje například jako odborný orgán policie při řešení sítě pozemních komunikací a řízení provozu na nich, posuzuje užití dopravních značek a zařízení nebo uplatňuje preventivní opatření k omezení dopravní nehodovosti.“ (Policie, 2017, str. 32).

1.3 Vývoj služby dopravní policie

Historií služby dopravní policie se ve své publikaci zabývá Macek. Podle něho můžeme vznik služby dopravní policie datovat do roku 1919. V tomto roce byl výkon bezpečnostní služby rozdělen mezi četnictvo, policii a komunální policii. Četnictvo plnilo úkoly na venkově a policie ve městech (Macek, 1999, str. 19). Jak uvádí Macek, tak v roce 1919 rozvoj motorizace způsobil zvětšení hustoty dopravy, která již vyžadovala určitou regulaci. Proto bylo v tomtéž roce založeno v Praze první oddělení dopravní stráže. Příslušníci tohoto oddělení zprvu řídili provoz pouze na frekventovaných křižovatkách. Později se řízení provozu přesunulo i na ostatní komunikace. V začátcích mělo oddělení dopravní stráže pouze 29 mužů. Postupem času však docházelo k jejich nárůstu až do počtu 197 mužů. V rámci dopravní stráže byl dokonce založen i cyklistický oddíl, který trval ovšem pouhé dva roky. Roku 1927 proběhla první modernizace založením motorizovaného oddílu. Ten nejprve disponoval dvěma motocykly s přívěsnými vozíky. Roku 1936 se do tohoto oddílu zavedly i automobily. V následujících letech byla po vzoru Prahy dopravní stráž zakládána i v ostatních městech. Mimo města provádělo dohled nad silničním provozem četnictvo. Mezi prvotní úkoly patřilo například zjišťování a vyšetřování úrazů a nehod, které souvisely s provozem vozidla na silnicích, dále zjišťování a stíhání přestupků uživateli silnic. Jednalo se tedy o represí a prevenci. Za zmínku určitě stojí skutečnost, že roku 1921 začal platit nový uliční a jízdní řád, podle kterého mohla policie některé přestupky řešit v blokovém řízení. V roce 1927 byl zaveden první semafor a v roce 1939 došlo ke změně směru jízdy, kdy se začalo jezdit vpravo (Macek, 1999, str. 36-38).

Důsledek rozvoje motorizace byl i důvodem, proč se služba dopravní policie založila i u četnictva. Macek uvádí, že roku 1935 byly založeny četnické silniční kontrolní stanice. Četnictvo se věnovalo především dohledu nad dodržováním stanovených předpisů v silničním

provozu. Mezi jejich povinnosti ovšem patřilo i poskytování první pomoci v případě dopravních nehod a zajištění dopravy vážně zraněných k lékařskému ošetření. Úkoly v oblasti silničního provozu prováděly i jiné četnické stanice, nikoliv však v takovém rozsahu jako specializované stanice (Macek, 1999, str. 66-67).

Za období Protektorátu Čechy a Morava fungovaly podle Macka na našem území jak složky správy české, tak i německé se svými bezpečnostními orgány. Struktura českých bezpečnostních složek byla stejná, jako v předchozím období. Fungovalo zde tedy četnictvo, státní policie a obecní policie. V roce 1944 se všechny tyto složky sloučily do jedné, která se nazývala protektorátní policie. Jedním z důvodů bylo přizpůsobení se německé organizační struktuře (Macek, 2001, str. 44 a 56).

Po roce 1945 spadala služba dopravní policie dle Macka do oblasti péče o veřejný pořádek. Následně v rámci Sboru státní bezpečnosti byla zařazena do IV. sekce u Zemského odboru bezpečnosti, Zemského národního výboru a Stálé kontrolní stanice, vykonávající správní dohled nad dodržováním předpisů o silničním provozu. V roce 1952 byl poté na základě organizačního řádu Ministerstva národní bezpečnosti vytvořen výkonný aparát, specializovaný na zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v rámci dopravního pořádku. Jednalo se o 4. odbor Hlavní správy Veřejné bezpečnosti, který se dělil na tři referáty: a) 1. oddělení – řízení silničního provozu; b) 2. oddělení – řidičské průkazy; c) 3. oddělení – řízení výchovy občanstva a řidičů. V roce 1953 došlo k významné události, kdy byly založeny dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti. V polovině šedesátých let vznikla Střední odborná škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, která měla prohlubovat vzdělání příslušníků dopravní služby. Na konci šedesátých let poté byla založena u všech dopravních inspektorátů skupina dopravních nehod (Macek, 2011, str. 62-67).

1.4 Příslušníci služby dopravní policie

Příslušníci služby dopravní policie se řadí mezi ostatní příslušníky Policie České republiky. Služební poměr příslušníků bezpečnostních sborů (dále jen příslušníci) upravuje zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů. „Tento zákon upravuje právní poměry fyzických osob, které v bezpečnostním sboru vykonávají službu, jejich odměňování, řízení ve věcech služebního poměru a organizační věci služby“ (zák. č. 361/2003 Sb., § 1 odst. 1).

Dle zmíněného zákona se může příslušníkem PČR stát pouze občan České republiky, starší 18 let, bezúhonný, s dosaženým stupněm vzdělání pro určité stanovené místo, svéprávný, ne členem politické strany nebo politického hnutí a nevykonávající živnostenskou nebo jinou výdělečnou činnost. Dále musí být zdravotně, osobnostně a fyzicky způsobilý k výkonu služby (zák. č. 361/2003 Sb., § 13 odst. 1). Stejný zákon také upravuje, že zdravotní způsobilost určuje služební lékař na základě výpisu ze zdravotní dokumentace, lékařské prohlídky a dalších potřebných vyšetření. Osobní způsobilost určuje psycholog z psychologického pracoviště bezpečnostního sboru. Fyzická způsobilost se prokazuje výkonem předepsaných fyzických testů (zák. č. 361/2003 Sb., § 15 odst. 1,2 a 3).

Zákon o služebním poměru příslušníku bezpečnostních sborů také stanovuje postup po přijetí do služebního poměru. Po prvním přijetí má příslušník služební poměr na dobu určitou v trvání 3 let, během kterého probíhá prvních 6 měsíců zkušební doba. Před ukončením služebního poměru na dobu určitou musí příslušník složit služební zkoušku, na základě které je zařazen do služebního poměru na dobu neurčitou (zák. č. 361/2003 Sb., § 10-11). Před nastoupením do přímého výkonu služby musí příslušník absolvovat základní odbornou přípravu. Tato se nyní skládá celkem ze čtyř částí, které jsou o celkové délce dvanácti měsíců. První měsíc je věnován nástupní přípravě. Následujících šest měsíců probíhá první část odborné výuky, po které následuje tříměsíční řízená praxe. V posledních dvou měsících základní odborné přípravy probíhá závěrečná odborná výuka. Během základní odborné přípravy si příslušník osvojuje základy práva, kriminalistiky, policejní činnosti, zdravotní přípravy a dalších potřebných znalostí. V neposlední řadě prohlubuje svoji fyzickou zdatnost (Policie, © 2019, online).

Příslušník při nástupu do služby skládá slib, který zní:

„Slibuji na svou čest a svědomí, že při výkonu služby budu nestranný a budu důsledně dodržovat právní a služební předpisy, plnit rozkazy svých nadřízených a nikdy nezneužiji svého služebního postavení. Budu se vždy a všude chovat tak, abych svým jednáním neohrozil dobrou pověst bezpečnostního sboru. Služební povinnosti budu plnit řádně a svědomitě a nebudu váhat při ochraně zájmů České republiky nasadit i vlastní život“ (zák. č. 361/2003 Sb., § 17 odst. 3).

Každý příslušník PČR by měl při výkonu služby jednat také v souladu s Etickým kodexem Policie České republiky, který je uveden v příloze C.

2 Dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí

Dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí (dále jen DI ÚO), o kterém pojednává tato bakalářská práce, je součástí Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, územní odbor Ústí nad Orlicí.

Krajské ředitelství policie Pardubického kraje je členěno na čtyři územní odbory, jimiž jsou Územní odbor Pardubice, Územní odbor Chrudim, Územní odbor Svitavy a Územní odbor Ústí nad Orlicí (Policie, © 2019, online).

Mezi další články Územního odboru Ústí nad Orlicí patří Obvodní oddělení Policie Česká Třebová, Obvodní oddělení Policie Choceň, Obvodní oddělení Policie Králupy, Obvodní oddělení Policie Lanškroun, Obvodní oddělení Policie Letohrad, Obvodní oddělení Policie Ústí nad Orlicí, Obvodní oddělení Policie Vysoké Mýto, Obvodní oddělení Policie Žamberk a Oddělení hlídkové služby Ústí nad Orlicí. Dalšími odděleními, které spadají do Územního odboru Ústí nad Orlicí, je Skupina informačních a komunikačních technologií, Oddělení kriminalistické techniky, Skupina tisku a prevence, Oddělení vnitřní kontroly, Odbor služby pro zbraně a bezpečnostní materiál, detašované pracoviště Odboru cizinecké policie Pardubice, Skupina personální administrace a Skupina kriminální policie a vyšetřování, která se dále rozděluje na Oddělení obecné kriminality a Oddělení hospodářské kriminality (Policie, ©2019, online).

DI ÚO sídlí na adrese Tvardkova č. 1191, 562 27, Ústí nad Orlicí, má vyčleněné celé čtvrté patro. Ke dni 1. února 2019 na dopravním inspektorátu sloužilo celkem dvaadvacet příslušníků a jeden občanský zaměstnanec. Z uvedeného počtu dvaadvaceti příslušníků jich celkem čtrnáct sloužilo v přímém výkonu služby, kdy dvanáct z nich plnilo hlavně úkoly na úseku dopravních nehod a dva na úseku dohledu nad silničním provozem. Vedoucím dopravního inspektorátu k danému dni byl pan npor. Ing. Pavel Mikulecký. Pověřeným pracovníkem nad kontrolou příslušníků úseku dopravních nehod byl pan por. Bc. Pavel Ešpandr. Pověřeným pracovníkem nad kontrolou příslušníků na úseku dohledu nad silničním provozem byl pan npor. Bc. Rostislav Kočí, který zároveň vykonával i funkci zástupce vedoucího DI ÚO. Pověřeným příslušníkem plnění úkolů na úseku dopravního inženýrství byl pan por. Jiří Kaplan, DiS. Z celkové počtu příslušníků byli vyčleněni také dva, kteří zpracovávali administrativu na úseku trestního řízení. Zbylí dva příslušníci absolvovali v dané době základní odbornou přípravu.

Dopravní inspektoráty jsou dle čl. 2 ZPPP č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, organizačními články služby dopravní policie, tedy i DI ÚO, příslušnými „k šetření a prověřování trestných činů spáchaných v souvislosti s porušením právního předpisu, ke zjišťování a odhalování přestupků v silničním provozu a ostatních správních deliktů, k šetření přestupků podle příslušnosti, oznamování a odevzdávání těch skutků, k jejichž projednávání v blokovém řízení nejsou samy příslušné, k provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích podle vnitrostátních předpisů i přímo použitelných předpisů Evropských společenství a k šetření dopravních nehod“ (Policejní prezidium, 2008, str. 2).

2.1 Zázemí, vybavení a statistika Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí

DI ÚO potřebuje k plnění svých úkolů určité prostory a technické vybavení. Prostory můžeme rozdělit na veřejné a neveřejné. Mezi ty veřejné řadíme zasedací místnost a jednotlivé kanceláře, kde dochází ke kontaktu s veřejností a k veškeré administrativní práci. I když se jedná o veřejné prostory, tak na dopravním inspektorátu funguje zvláštní režim vstupu osob. Veřejnost smí vstoupit pouze za doprovodu příslušníka. Mezi ty neveřejné prostory potom patří kuchyňka, WC, sprchy, dámské a pánské šatny. Dalšími neveřejnými prostory jsou zbrojní sklad, spisovna a garáž pro služební vozidla.

Technické vybavení DI ÚO je velice rozmanité a pestré vzhledem k plnění svých úkolů. Můžeme zmínit klasické vybavení jako nábytek, počítače, notebooky, tiskárny, služební telefony nebo služební dopravní prostředky. DI ÚO disponuje několika služebními dopravními prostředky. Dvě služební vozidla jsou určena pro potřebu skupiny dopravních nehod a jsou v barevném provedení PČR. Další dvě služební vozidla v barevném provedení PČR jsou určena pro úsek dohledu nad silničním provozem. Zbývající dvě služební vozidla jsou v civilním provedení a jsou určena pro tzv. skrytý dohled nad silničním provozem. Dále dopravní inspektorát pracuje se speciálním vybavením, které plní určitou funkci u služby dopravní policie. Může se jednat například o prostředky na detekci alkoholu a jiných návykových látek, rychloměry, speciální dalekohledy a videokamery, totální měřicí stanice při dokumentaci místa dopravní nehody, ale také i softwary na kontrolu sociálních předpisů.

V rámci činnosti za rok 2018 příslušníci DI ÚO řešili celkem 2 604 přestupků, což je o 813 méně než v roce 2017. Z celkové počtu přestupků jich 2 113 spáchali řidiči motorových vozidel. Na místě bylo vyřešeno v příkazním řízení 1 940 přestupků v celkové výši 970 700 Kč. Celkem za rok 2018 bylo zjištěno 49 řidičů pod vlivem alkoholu a 32 řidičů pod vlivem

návykové látky. Při výkonu služby bylo odhaleno 31 pachatelů trestných činů, 3 hledané osoby a jedno odcizené vozidlo (DI ÚO, 2019, str. 4). Přesnou statistiku přestupků ukazuje výsledná tabulka, která je uvedena v příloze D.

Za rok 2018 příslušníci DI ÚO dokumentovali 1 461 dopravních nehod. Oproti roku 2017 jde o nárůst o 143 dopravních nehod. Z celkového počtu dopravních nehod bylo 140 kvalifikováno jako trestný čin. Z tohoto počtu jich bylo 99 zpracováno ve zkráceném přípravním řízení, 32 předáno na Skupinu kriminální policie a vyšetřování a 16 odloženo nebo ukončeno dle trestního řádu. Při dopravních nehodách bylo 5 lidí usmrceno, 55 těžce zraněno a 387 zraněno lehce. Celkově došlo dle odhadu policie ke hmotné škodě ve výši 70 486 900 Kč. Více jak polovina dopravních nehod se stala v obci. Nejčastější příčinou dopravní nehody byl způsob jízdy, následně rychlost, přednost a předjíždění. Z celkového počtu dopravních nehod jich 82 bylo spácháno pod vlivem alkoholu (DI ÚO, 2019, str. 4). Přesnou statistiku nehodovosti ukazuje výsledná tabulka, která je uvedena v příloze E.

2.2 Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí

Dle čl. 32 ZPPP č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jsou dopravní inspektoráty místně příslušné v obvodě působnosti územního odboru krajského ředitelství policie, pokud ředitel krajského ředitelství nerozhodne jinak (Policejní prezidium, 2008, str. 19). To tedy znamená, že DI ÚO je místně příslušný na Územním odboru Ústí nad Orlicí, který je z větší části ohraničen právě okresem Ústí nad Orlicí.

Ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, byly na území České republiky vytvořeny tyto vyšší územní samosprávní celky: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Jihočeský kraj, Plzeňský kraj, Karlovarský kraj, Ústecký kraj, Liberecký kraj, Královéhradecký kraj, Pardubický kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj (zák. č. 347/1997 Sb., čl. 1).

Dle zmíněného zákona se Pardubický kraj skládá z vymezených územních okresů Chrudim, Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí (zák. č. 361/2003 Sb., čl. 1 odst. 9).

Český statistický úřad uvádí, že se okres Ústí nad Orlicí nachází na severovýchodě Pardubického kraje. Má rozlohu 1 267 km² a je druhým největším okresem v kraji. V roce

2017 činila hustota zalidnění 109 obyvatel na km², což jej řadilo opět na druhé místo v okrese. Celkově se ke dni 31. 12. 2017 nacházelo v okrese 137 841 obyvatel. Okres Ústí nad Orlicí obsahuje 115 obcí, z toho 10 měst a tři městyse. Mezi správní obvody obcí z rozšířenou působností řadíme města Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Lanškroun, Vysoké Mýto, Žamberk a Králíky (Český statistický úřad, © 2018, online).

Ve Statistické ročence Pardubického kraje za rok 2018 je uvedeno, že v okrese Ústí nad Orlicí bylo celkem 894 km silnic, z toho bylo 127 km silnic první třídy, 269 km druhé třídy a 498 km třetí třídy. Dále se v okrese nacházelo 1899 km místních komunikací, sběrných komunikací bylo celkem 36 km, městských a obslužných komunikací celkem 1 292 km a pěších a obytných zón, cyklostezek a stezek pro pěší celkem 571 km (Český statistický úřad, 2018, str. 130).

2.3 Preventivní činnost Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí

Prevenci můžeme vysvětlit jako „soubor opatření zaměřených na předcházení nežádoucím jevům“ (Průcha a kol., 2003, str. 178). Pokud se zaměříme na silniční provoz, tak je podle mého názoru cílem prevence v dopravě snížení počtu dopravních nehod a snížení závažnosti jejich následků. Dopravní nehoda představuje v dopravě asi to největší riziko. Jak bylo totiž uvedeno již v předchozích kapitolách, tak při dopravní nehodě dochází ke škodě na životě nebo zdraví osob nebo majetku.

Průcha a kolektiv ve své publikaci rozdělují prevenci na primární, sekundární a terciární. Primární prevence je zaměřena na celou sledovanou populaci, kdy se dále dělí na nespécifickou – podporující žádoucí formu chování, a specifickou – zaměřená na konkrétní riziko. Sekundární prevence se zaměřuje na rizikové skupiny či jednotlivce. Terciární prevence se zabývá minimalizací následků nebo pokračování nežádoucího jevu u jedinců, u nichž se nežádoucí jev již vyskytl (Průcha a kol., 2003, str. 178).

Prevence a služba dopravní policie jsou společně propojeny. Jedním z úkolů služby dopravní policie je totiž působit preventivně. Toto je zakotveno například i v zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů, kde se v § 2 uvádí, že jedním z úkolů PČR je předcházet trestné činnosti. Dále v § 17 zmiňovaného zákona je uvedeno, že PČR spolupracuje při prevenci kriminality, sociálně patologických jevů a krizových situací. Další zmínka o prevenci se nachází v Etickém kodexu Policie České republiky, kde se opět uvádí, že jedním z úkolů PČR je preventivně působit proti trestné a jiné protiprávní činnosti. V neposlední řadě se o prevenci zmiňuje ZPPP č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se

upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zde se v čl. 15 píše: „Organizační články služby dopravní policie při plnění úkolů na úseku prevence spolupracují s ostatními útvary nebo organizačními články policie, bezpečnostními sbory a dalšími orgány veřejné správy, jakož i s právníckými a fyzickými osobami. V rámci preventivní činnosti provádí besedy, přednášky, zveřejňují články v tisku, publikace, pořádají výstavy, spolupodílí se na preventivních dopravně bezpečnostních akcích apod.“ (Policejní prezídium ČR, 2009, str. 9).

Ředitelství služby dopravní policie každoročně vydává seznam oblastí prevence v silničním provozu, které jsou pro daný rok prioritou. Pro rok 2019 se jedná o: a) viditelnost účastníků silničního provozu – zviditelnění osádek motorových vozidel a řidičů motocyklů; b) speedmarathon - zaměřeno na dodržování stanovených rychlostních limitů; c) začneme spolu aneb kolama dolů - zvýšení bezpečnosti řidičů motocyklů a jejich spolujezdců; d) nevěnování se řízení - rozhlasová kampaň zaměřená zejména na věnování se řízení; e) dopravní výchova - podpora a rozvoj dopravní výchovy ve školách a školských zařízeních; f) alkohol a drogy - zaměřeno na dodržování zákazu požívání alkoholu a užívání jiných návykových látek; g) dopravní informace - poskytování aktuálního dopravního zpravodajství a informací o sjízdnosti komunikací (DI ÚO, 2019, str. 2).

Dopravní policie nejvíce spolupracuje při prevenci v oblasti silničního provozu se společností BESIP. Toto je samostatné oddělení Ministerstva dopravy České republiky, které tvoří hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v České republice. Je také garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 – 2020, která má za hlavní cíl snížení počtu usmrcených v silničním provozu a oproti roku 2009 snížit počet těžce zraněných o 40 % (BESIP, © 2019, online).

Příslušníci dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí se aktivně zapojují do různých preventivních programů vytvořených zejména společností BESIP. Dále se snaží dodržovat výše uvedená nařízení, kdy při plnění svých úkolů předcházejí trestné činnosti a spolupracují při prevenci kriminality, sociálně patologických jevů a krizových situací.

3 Kriminalita v silniční dopravě

Příslušníci dopravní policie každý den řeší kriminalitu v silniční dopravě. Pojem kriminalita můžeme chápat jako zločin. Válková ve své publikaci uvádí, že pojem kriminalita můžeme chápat různě podle obsahu. Můžeme zvolit buď koncepci legální, nebo sociologickou. Podle pojetí legálního je kriminalitou to, co upravuje trestní právo. Pokud ovšem zvolíme sociologický koncept, tak do kriminality zahrnujeme i sociálně patologické jevy (Válková, 2012, str. 1). „Sociálně patologické jevy jsou takové jevy, které se negativně odchyľují od norem a hodnot uznávaných v dané společnosti“ (Bělík, 2017, str. 80). Stejněho názoru je i Novotný, který shodně uvádí, že kriminalitu lze chápat z hlediska legálního i sociologického pojetí a lze ji zařadit mezi sociálně patologické jevy (Novotný, 2004, str. 20). „Kriminalita je jevem, který narušuje harmonický vývoj společnosti, a je tedy pro společnost dysfunkční a společensky škodlivý. Kriminalita narušuje základní pravidla společenského řádu a lidského soužití, způsobí společnosti i státu značné imateriální a materiální škody, způsobuje jednotlivým oběťm škody fyzické, psychické a společenské, vyvolává ve společnosti atmosféru strachu, nejistoty a nedůvěry.“ (Novotný, 2004, str. 21).

Kriminalitou se poté zabývá kriminologie. Jak uvádí Novotný, tak kriminologie je doslova věda o kriminalitě neboli zločinnosti. Zabývá se nejen samotnou kriminalitou, ale i jejími pachateli, oběťmi a její kontrolou (Novotný, 2004, str. 15). Válková ve své publikaci uvádí, že slovo kriminologie je odvozeno od latinského slova *crimen* – zločin a řeckého slova *logos* – učení (Válková, 2012, str. 1). Volně přeloženo se tedy jedná o nauka o zločinu.

Kriminologii můžeme rozdělit podle toho, na jaké oblasti se zaměřuje. Například Válková uvádí klasifikaci: a) kriminální etiologie – zaměřena na výzkumy příčin kriminality; b) kriminální fenomenologie – zaměřena na zjišťování a popis jevových podob kriminality a jejich aktérů, včetně kriminality latentní; c) klinická kriminologie – zabývá se osobností pachatele; d) viktimologie – zabývá se oběťmi trestného činu; e) penologie – zabývá se trestáním a trestními sankcemi (Válková, 2012, str. 4-5). Stejně rozdělení používá i Novotný, který zmiňuje ještě termín „kontrola kriminality“. Podle něho daný termín vyjadřuje úsilí státu i společnosti udržet kriminalitu v daném rozmezí anebo o úsilí kriminalitu omezovat. Uvedený nový termín nahrazuje starší termín „boj s kriminalitou“. Kontrola kriminality se vykonává prostřednictvím represivních či preventivních strategií (Novotný, 2004, str. 23).

Kriminologie se také věnuje kriminální prevenci. Co je to prevence, jsme si uvedli již v předchozí kapitole. Válková uvádí, že kriminální prevenci můžeme rozdělit podle toho, na

co klade důraz: a) z hlediska obsahu na sociální prevenci – zaměřena na socializaci jedince; b) z hlediska příležitosti na situační prevenci – zaměřena na možnost páchat kriminalitu; c) z hlediska oběti na viktimologickou prevenci – zaměřena na viktimizaci a viktimnost; d) z hlediska adresátů – na primární, sekundární a terciální prevenci. Jednotlivé formy se v praxi navzájem prolínají (Válková, 2012, str. 5). I Novotný ve své publikaci uvádí stejné rozdělení kriminální prevence na sociální, situační, viktimologickou a následně na primární, sekundární a terciální (Novotný, 2004, str. 23).

Dle Válkové dochází v dopravě k závažným společenským negativním jevům (pácháním přestupků a trestných činů). Nejspolehlivějším ukazatelem vývoje těchto jevů jsou právě dopravní nehody, při kterých dochází ke škodě na životě a zdraví osob a majetku. Je to z toho důvodu, že u dopravních nehod dochází ze strany policie k nejmenší toleranci postihu. I tak je ovšem spousta těchto jevů latentní, jelikož každá dopravní nehoda nemá oznamovací povahu. Jedná se především o ty, které mají pro společnost nízkou nebezpečnost. (Válková, 2012, str. 543). Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vzniká oznamovací povinnost vůči PČR při dopravní nehodě tehdy, pokud dojde k usmrcení nebo ke zranění osoby, ke hmotné škodě na vozidlech vyšší jak 100 tis. Kč, ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo pokud účastníci nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti silničního provozu (zák. č. 361/2000 Sb., § 47 odst. 4).

Jak plyne ze statistik PČR, tak v roce 2018 PČR řešila celkem 104 764 dopravních nehod, což je oproti roku 2017 nárůst o 943 nehod. Při dopravních nehodách zemřelo 565 osob, což je nárůst o 63 osob. Těžce zraněno bylo 2 465 osob, což je nárůst o 126 osob. Lehce zraněno bylo 25 215 osob, což je nárůst o 475 osob. Celková hmotná škoda odhadnuta policií na místě nehody byla 6 547,9 miliónu Kč, což je nárůst o 231,6 mil. Kč. Nejvíce usmrcených osob bylo řidičů osobních vozidel, následně chodců, spolujedoucích v osobním vozidle, řidičů motocyklů, cyklistů a dalších. Nejčastějším viníkem dopravní nehody byl řidič motorového vozidla a to z osmdesáti procent. Zajímavé je, že přes dvanáct procent všech dopravních nehod bylo způsobeno lesní zvěří nebo domácím zvířetem. Zvěř anebo zvíře se tak stává druhým nejčastějším viníkem dopravní nehody. Nejčastější příčinou dopravní nehody je způsob jízdy, následuje nedání přednosti, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění. Pokud bychom blíže rozebrali příčinu dopravní nehody způsob jízdy, tak bychom zjistili, že nejčastějším nesprávným způsobem jízdy je nevěnování se plně řízení, poté nesprávné otáčení nebo couvání, jiný druh nesprávné jízdy, nedodržení bezpečné vzdálenosti a další. Více jak

polovina dopravních nehod se stala v obci. U viníků dopravní nehody byl alkohol zjištěn ve 4 626 případech, což je nárůst oproti roku 2017 o 375 případů. Přítomnost návykové látky byla u viníků dopravní nehody zjištěna ve 260 případech, což je nárůst o 29 (Policejní prezídium ČR, 2019, str. 1-8).

Jak uvádí Válková ve své publikaci, tak snížení porušování předpisů v dopravě je celosvětovým problémem. Dle jejího názoru by prevence v dopravě měla souviset zejména ve ztížení podmínek porušovat předpisy. Dále by měla vycházet ze statistik počtu přestupků a trestních činů spáchaných v dopravě a ze statistik příčin dopravních nehod. Sama autorka rozděluje preventivní opatření právě podle hlavních příčin nehodovosti a trestné činnosti v dopravě na tři typy: a) vztah k řidičům dopravních prostředků a dalších účastníků dopravních prostředků; b) vztah technického stavu a kvality vozidel; c) vztah k objektivním vnějším podmínkám provozu (Válková, 2012, str. 549-550).

V případě prvního typu uvádí autorka možnosti preventivního opatření například v zavedení řidičských průkazů na zkoušku, zvýšení státního dozoru nad zdravotní, fyzickou a psychickou způsobilostí, zavádění legislativních opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zintenzivnění kontrol pro dodržování předpisů a zlepšení výchovy a školení všech účastníků silničního provozu. V případě druhého typu se jedná především o preventivní opatření v oblasti zvyšování bezpečnosti a technické úrovně nových motorových vozidel a k vyšší kontrole technického stavu těch starších vozidel. V případě posledního typu autorka zmiňuje například preventivní opatření v oblasti zlepšování stavu pozemních komunikací, odstraňování nebezpečných překážek v okolí komunikací, zlepšení průjezdnosti komunikací, pravidelné kontroly stavu komunikací a zavádění pěších zón a cyklostezek (Válková, 2012, str. 550-553).

Institut pro kriminologii a sociální prevenci

Velkou míru při sledování vývoje kriminality a tvorbě prevence má také Institut pro kriminologii a sociální prevenci. Jak uvádí samotný institut na svých webových stránkách, tak institut je součástí resortu Ministerstva spravedlnosti České republiky a sídlo má v Praze. Úkolem institutu je svou výzkumnou, teoretickou, analytickou, publikační a jinou činností přispět k tvorbě kvalitní legislativy, a k formulování trestní a sankční politiky, zaměřené na účinnější kontrolu kriminality. K plnění tohoto úkolu institut uskutečňuje výzkumy, studijní a analytickou činnost v oblasti kriminologie, trestního práva, viktimologie a penologie. Dále také uskutečňuje výzkumy v oblasti trestní a bezpečnostní politiky, účinnosti trestní

legislativy, kontroly zločinnosti prostředky represe a prevence, projevů a příčin kriminality a souvisejících sociálně patologických jevů. Institut spolupracuje s orgány moci zákonodárné, výkonné a soudní. Vyměňuje a sdílí poznatky s pracovišti obdobného zaměření, včetně zahraničních a mezinárodních. Odborná činnost institutu vychází zejména z vládních, resortních či meziresortních koncepčních dokumentů v oblasti trestní politiky a vnitřní bezpečnosti (např. Strategie prevence kriminality, Koncepce vězeňství, Strategie boje proti sociálnímu vyloučení, Národní strategie protidrogové politiky apod.), a z podnětů od hlavních uživatelů výzkumných poznatků IKSP. Výsledky z výzkumné činnosti jsou poté prezentovány v různých formách, kdy pro veřejnost jsou volně k dispozici na stránkách institutu www.kriminologie.cz (Institut pro kriminologii a sociální prevenci, © 2019, online).

O institutu hovoří také Válková ve své publikaci, kde uvádí, že institut vytváří nebo rozvíjí výzkumy v oblasti latentní kriminality, veřejného mínění o kriminalitě, osobnosti pachatele, delikventní mládeže, prevence kriminality, drogové problematiky, organizovaného zločinu, rasově motivované kriminality, trestní činnosti páchané příslušníky etnických minorit a cizinců, kriminální viktimizace a latence a dalších sociálně patologických jevů jako například prostituce, gamblerství, výtržnictví aj. Institut je řízen Ministerstvem spravedlnosti České republiky. V Československé republice to bylo první pracoviště, které se zabývalo kriminologickými výzkumy. Původně se institut nazýval Vědeckovýzkumný ústav kriminalistiky, kdy byl v druhé polovině šedesátých let přejmenován na Výzkumný ústav kriminologický při Generální prokuratuře. V roce 1989 získal institut svoje aktuální označení (Válková, 2012, str. 16).

4 Výzkumné šetření k pohledu veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí

V následující kapitole je blíže rozebrána výzkumná část bakalářské práce, která je na téma „Pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí“. Jednotlivé podkapitoly se postupně zabývají konceptem výzkumného šetření, stanovením hypotéz a cílů práce, verifikací hypotéz a vyhodnocení cílů. V závěru výzkumného šetření je samozřejmě uvedeno shrnutí včetně samotného výstupu výzkumného šetření.

4.1 Koncepte výzkumného šetření

Pro účely výzkumného šetření práce byla zvolena kvantitativně orientovaná metoda založená na dotazníku. Dotazník byl nestandardizovaný a obsahoval uzavřené, škálové, otevřené a polootevřené otázky. K zadání dotazníku byla využita služba forms od společnosti Google. Dotazník byl následně šířen pomocí sociální sítě Facebook a to jak do různých skupin, tak i jednotlivým osobám. Výběr respondentů byl tedy nahodilý.

Samotný dotazník obsahoval 16 položek rozdělených do tří částí. První část dotazníku zjišťovala charakteristiku respondentů. Jednalo se konkrétně o pohlaví, věk, vlastnictví řidičského průkazu, pověřenou obec a příležitost, při které se setkali s hlídkou dopravní policie. V druhé části dotazníku respondenti hodnotili vybrané povinnosti příslušníků dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Ve třetí části dotazníku respondenti vyjadřovali svůj názor na usměrnění výkonu dohledu nad silničním provozem.

Sběr odpovědí probíhal během jednoho týdne a to v časovém období od 11.3.2019 do 17.3.2019. Celkem bylo vyplněno 517 dotazníků. Jeden dotazník byl vyřazen z důvodu neuvedení věku respondenta.

Stanovení cílů a hypotéz

Cílem výzkumného šetření bylo zjistit pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí. K danému hodnocení byly vybrány základní povinnosti, které by každý příslušník dopravní policie měl dodržovat. Uvedené povinnosti byly vybrány i z toho důvodu, že v případě jejich nedodržování se mohou nedostatky odstranit. Mezi zmiňované povinnosti byly zařazeny pravidla nošení služebních stejnokrojů, pravidla chování a komunikace, pravidla poučování a ochota pomoci nebo poradit v případě potřeby. K tomu cíli se vztahovala šestá až jedenáctá otázka.

Dílčím cílem výzkumného šetření bylo zjistit názor respondentů na směřování výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí a následné porovnání se statistikou dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018. Na základě statistiky dopravní nehodovosti byly vytvořeny níže uvedené hypotézy.

Hypotéza č. 1: Více jak 90% respondentů se cítí v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí bezpečně.

K dané hypotéze se vztahovala dvanáctá otázka. Hypotéza byla stanovena na základě výsledků šetření společnosti Ipsos Tambor s.r.o. pro Policii ČR. Zmiňovaná společnost provedla výzkum na téma „Spokojenost občanů s prací Policie ČR“, kdy sběr dat proběhl v období od 28.2.2007 do 17.5.2007. Sběr dat proběhl i v rámci již neexistujícího Východočeského kraje, ze kterého posléze vznikl nynější Pardubický kraj. Z daného výzkumu vyplývá, že v okrese Ústí nad Orlicí se 25% respondentů cítí naprosto bezpečně, 71% se cítí většinou bezpečně, 3% se většinou necítí bezpečně a 1% se nikdy necítí bezpečně.

Hypotéza č. 2: Více než polovina respondentů (51%) je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí na řidiče motorových vozidel.

K dané hypotéze se vztahovala čtrnáctá otázka. Hypotéza byla stanovena na základě statistiky dopravní nehodovosti v okrese Ústí nad Orlicí. Statistika uvádí, že nejčastějším viníkem dopravní nehody je řidič motorového vozidla.

Hypotéza č. 3: Nejvíce respondentů je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí na oblast způsobu jízdy.

K dané hypotéze se vztahovala patnáctá otázka. Hypotéza byla stanovena na základě statistiky dopravní nehodovosti v okrese Ústí nad Orlicí. Statistika uvádí, že nejčastější příčinou dopravní nehody je způsob jízdy.

Charakteristika respondentů

Cílovou skupinou pro potřebu výzkumného šetření byli účastníci provozu na pozemních komunikacích v rámci okresu Ústí nad Orlicí. Kdo je účastníkem silničního provozu, bylo již v práci zmíněno. „Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“ (zák. č. 361/2000 Sb., § 2 písm. a). Charakteristika samotného okresu Ústí nad Orlicí byla již v práci také představena. Charakteristikou respondentů se tedy zabývala první část dotazníku. Výběr respondentů byl nahodilý. Celkem dotazník vyplnilo 517 respondentů. Jeden vyplněný dotazník byl vyřazen z důvodu neuvedení věku respondenta. Výběr respondentů nebyl žádným způsobem omezen.

4.2 Prezentace výsledků výzkumného šetření

První otázka: Jste muž nebo žena?

Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze ze dvou možností - MUŽ nebo ŽENA. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 1, tak z celkového počtu respondentů jich 266 (52%) zvolilo možnost muž a 250 (48%) možnost žena.



Graf č. 1 – Pohlaví

Druhá otázka: Kolik je Vám let?

Uvedená otázka byla povinná a otevřená, kdy respondenti sami zadávali svůj věk. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%), kteří uvedli věk od 14 až do 75 let. Věk respondentů byl následně rozdělen do několika skupin podle věku. Jak ukazuje graf č. 2, tak nejpočetnější skupinou respondentů byli lidé ve věku 21 až 30 let (40%). Poté následovala skupina s lidmi ve věku 31 až 40 let (26%) a 41 až 50 let (17%).



Graf č. 2 – Věk

Třetí otázka: Jste držitelem řidičského průkazu?

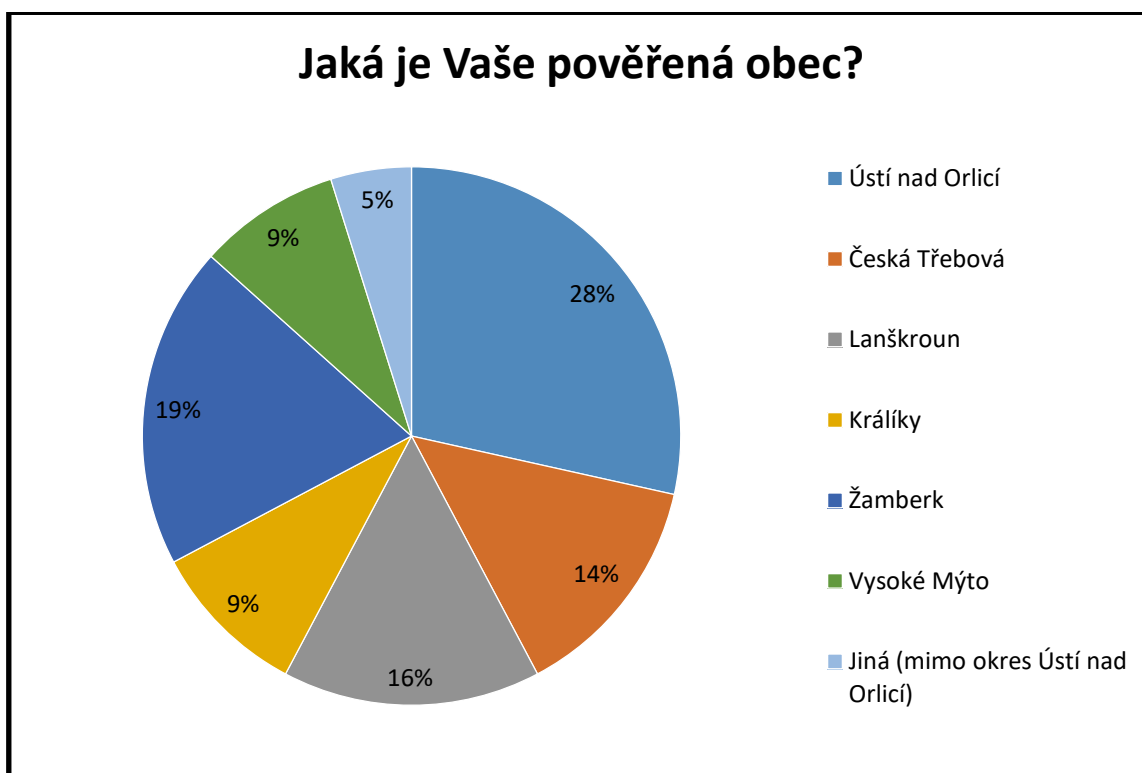
Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze ze dvou možností - ANO nebo NE. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 3, tak z celkového počtu respondentů jich 494 (96%) bylo držiteli řidičského průkazu a 22 (4%) nebylo držiteli řidičského průkazu. Drtivá většina respondentů byla tedy držitelem řidičského průkazu.



Graf č. 3 – Držitelé řidičského průkazu

Čtvrtá otázka: Jaká je Vaše pověřená obec?

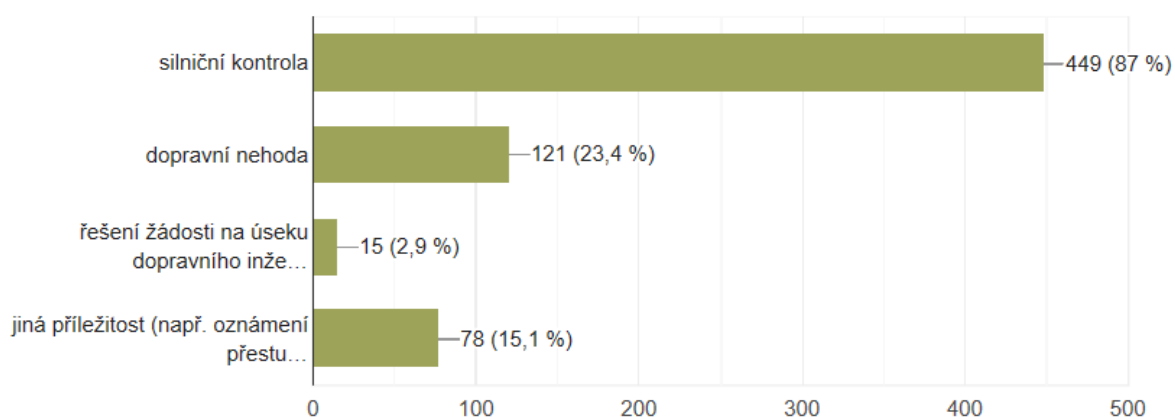
Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze jednu z určených pověřených obcí. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 4, tak z celkového počtu respondentů jich 147 (28%) mělo pověřenou obec Ústí nad Orlicí. Jednalo se o nejpočetnější skupinu. Druhou nejpočetnější skupinou byli respondenti s pověřenou obcí Žamberk. Těch bylo 100 (19%). Třetí nejpočetnější skupinou byli respondenti s pověřenou obcí Lanškroun v počtu 80 (16%).



Graf č. 4 – Rozložení pověřených obcí

Pátá otázka: Při jaké příležitosti jste se s hlídkou dopravní policie setkal/a?

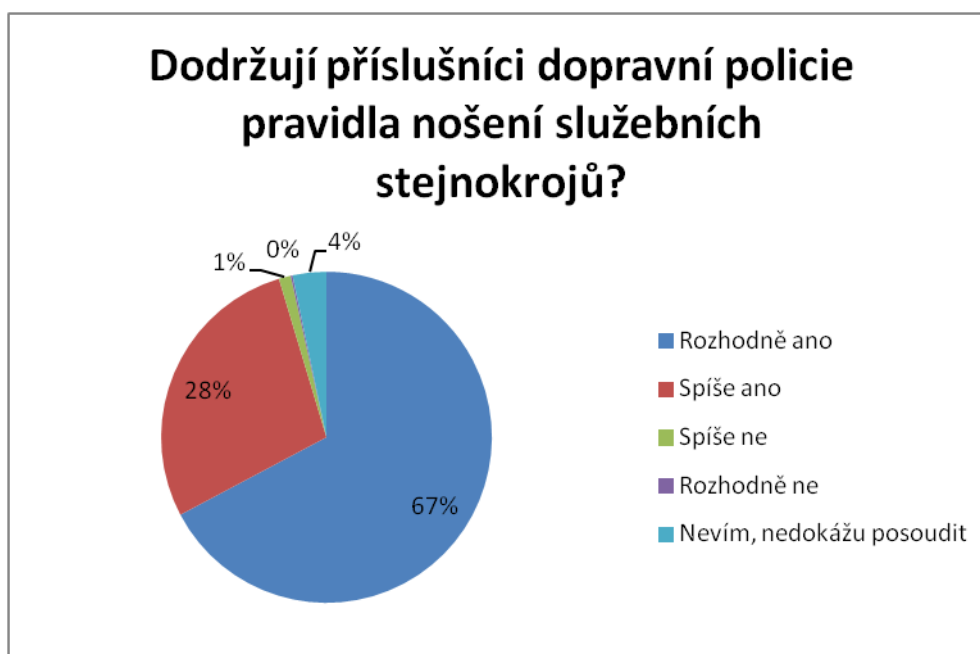
Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat z určených možností - silniční kontrola, dopravní nehoda, řešení žádosti na úseku dopravního inženýrství a jiná příležitost (např. oznámení přestupku, podání vysvětlení apod.) Respondenti mohli z možností vybrat i více odpovědí najednou. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 5, tak respondenti nejvíce volili možnost silniční kontrola (449x). Poté následovala možnost dopravní nehoda (121x) a jiná příležitost (78x). Nejméně respondenti volili možnost řešení žádosti na úseku dopravního inženýrství (15x).



Graf č. 5 – Setkání s hlídkou dopravní policie

Šestá otázka: Podle předpisu jsou příslušníci policie ve služebním stejnokroji povinni dodržovat pravidla nošení služebních stejnokrojů (např. být řádně ustrojeni, čistota uniformy apod.). Dodržují příslušníci dopravní policie dle Vašeho názoru výše uvedená pravidla?

Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze jednu z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 6, tak z celkového počtu respondentů jich 492 (95%) souhlasilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla nošení služebních stejnokrojů. Jednalo se o většinu všech respondentů. Pouze 7 (méně než 2%) respondentů nesouhlasilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla nošení. Celkem 17 (4%) respondentů nedokázalo danou věc posoudit.



Graf č. 6 – Dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů

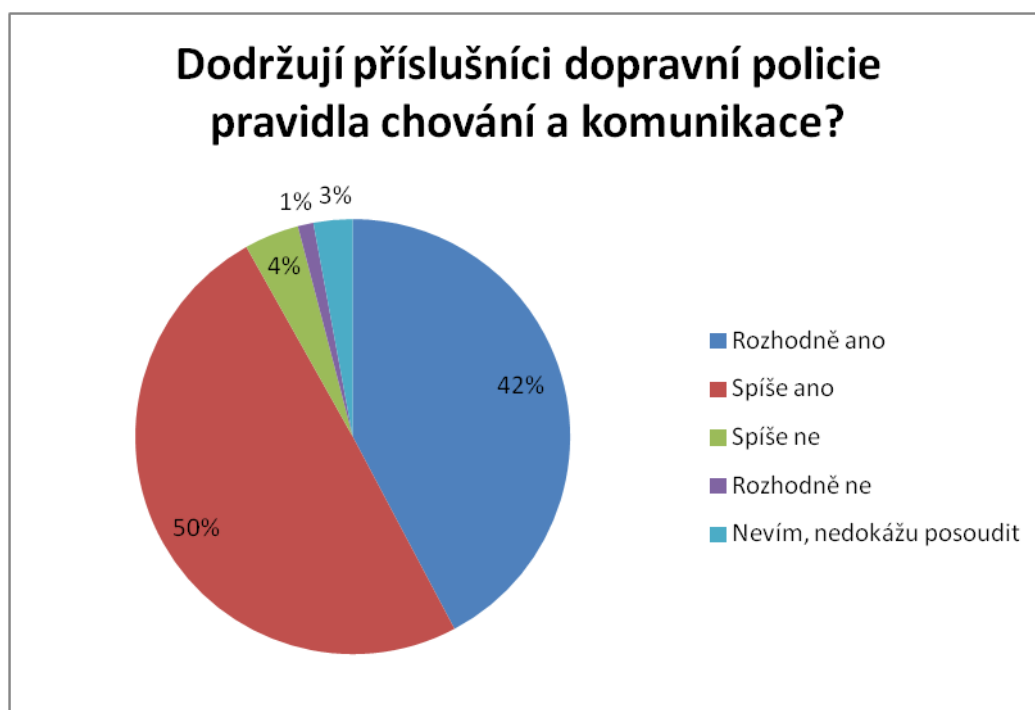
Sedmá otázka: Pokud jste na předchozí otázku odpověděli spíše ne nebo rozhodně ne, uveďte důvod Vaší odpovědi.

Uvedená otázka souvisela s odpověďmi na předchozí otázku ohledně dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů. Pokud respondenti na uvedenou otázku odpověděli spíše ne nebo rozhodně ne, tak zde svoje odpovědi mohli zdůvodnit. Otázka byla tedy nepovinná a otevřená. Na otázku odpovědělo celkem 8 respondentů. Nejčastější odpovědí bylo nenošení

pokrývky hlavy a čistota služebního stejnokroje. Seznam všech odpovědí je uveden v příloze H.

Osmá otázka: Dle Etického kodexu Policie ČR se policisté mají chovat k ostatním důstojně a důvěryhodně, jednat se všemi lidmi slušně, korektně a s porozuměním a respektovat jejich důstojnost. Dodržují příslušníci dopravní policie dle Vašeho názoru výše uvedená pravidla?

Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze jednu z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 7, tak z celkového počtu respondentů jich 474 (92%) souhlasilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla chování a komunikace. Jedná se o naprostou většinu všech respondentů. Z celkového počtu všech respondentů jich 27 (5%) nesouhlasilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla chování a komunikace. Celkem 15 (3%) respondentů nedokázalo danou věc posoudit.



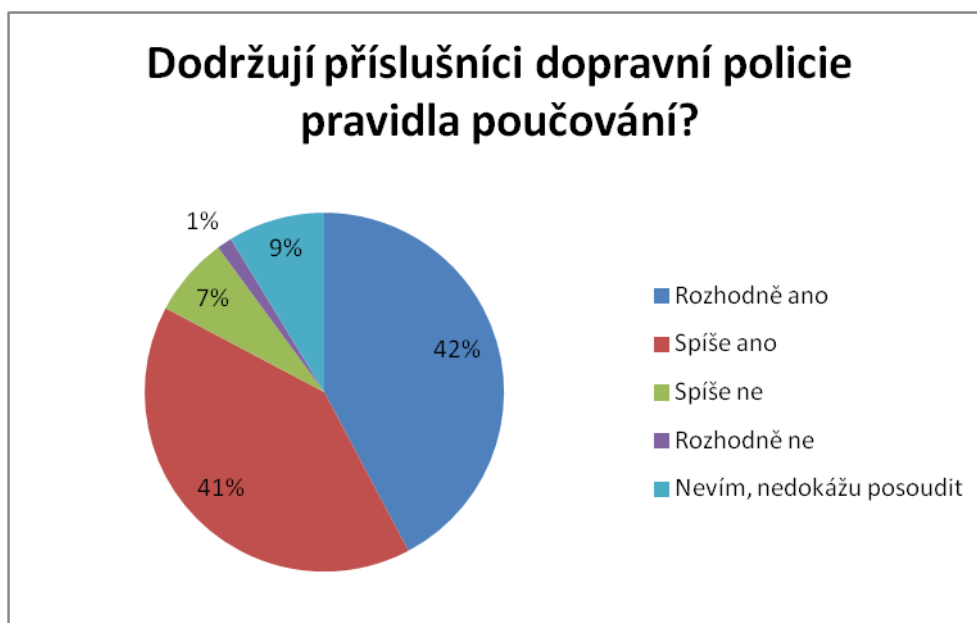
Graf č. 7 - Dodržování pravidel chování a komunikace

Devátá otázka: Pokud jste na předchozí otázku odpověděli spíše ne nebo rozhodně ne, uveďte důvod Vaší odpovědi.

Uvedená otázka souvisela s odpověďmi na předchozí otázku ohledně dodržování pravidel chování a komunikace. Pokud respondenti na uvedenou otázku odpověděli spíše ne nebo rozhodně ne, tak zde svoje odpovědi mohli zdůvodnit. Otázka byla tedy nepovinná a otevřená. Na otázku odpovědělo celkem 26 respondentů. Nejčastější odpovědí bylo arogantní chování. Seznam všech odpovědí je uveden v příloze I.

Desátá otázka: Podle zákona o Policii ČR jsou policisté povinni před provedením úkonu poučit osobu dotčenou úkonem o právních důvodech provedení úkonu, a jde-li o úkon spojený se zásahem do práv nebo svobod osoby, také o jejích právech a povinnostech (např. výzva k podrobení se vyšetření na přítomnost alkoholu v organismu). Dodržují příslušníci dopravní policie dle Vašeho názoru výše uvedené nařízení?

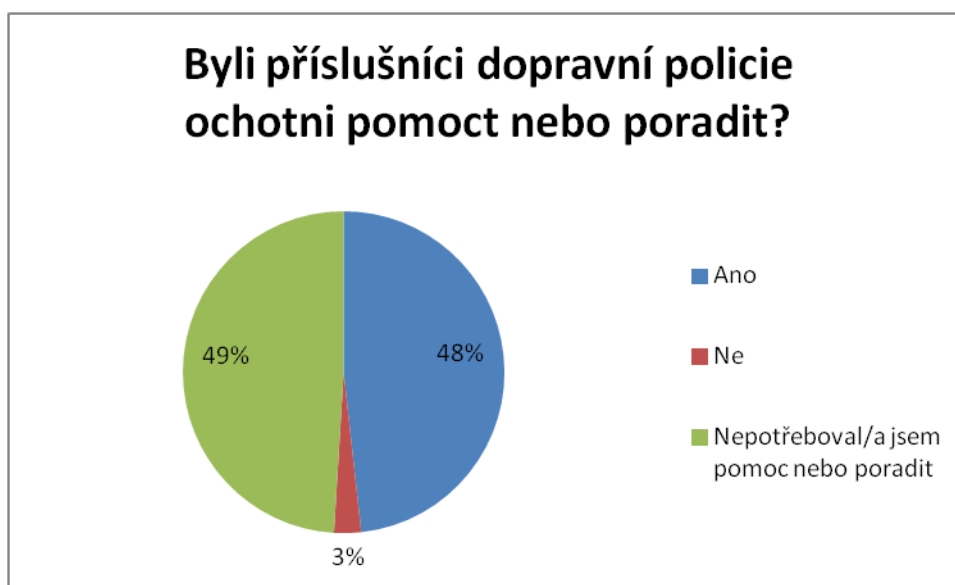
Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze jednu z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 8, tak z celkového počtu respondentů jich 417 (83%) souhlasilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla poučování. Jedná se o naprostou většinu všech respondentů. Z celkového počtu všech respondentů jich 44 (8%) nesouhlasilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla chování a komunikace. Celkem 45 (9%) respondentů nedokázalo danou věc posoudit.



Graf č. 8 – Dodržování pravidla poučování

Jedenáctá otázka: Pokud jste se někdy obrátil/a s žádostí o pomoc nebo radu na příslušníky dopravní policie, byli Vám tito ochotni pomoc nebo poradit?

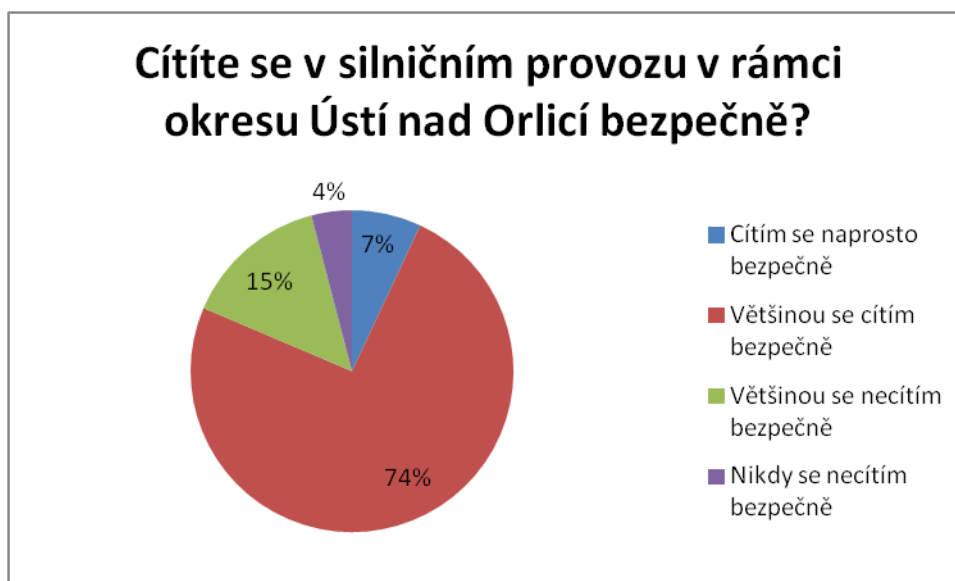
Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 9, tak z celkového počtu respondentů se jich 263 (52%) obrátilo na příslušníky dopravní policie s žádostí o pomoc nebo radu. Ve 249 (49%) případech byli příslušníci dopravní policie ochotni pomoci nebo poradit. Ve 14 (3%) případech nebyli příslušníci dopravní policie ochotni pomoci nebo poradit. Zbylých 253 (48%) respondentů nepotřebovalo pomoc nebo poradit od příslušníků dopravní policie.



Graf č. 9 – Ochota pomoci nebo poradit

Dvanáctá otázka: Cítíte se v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí bezpečně?

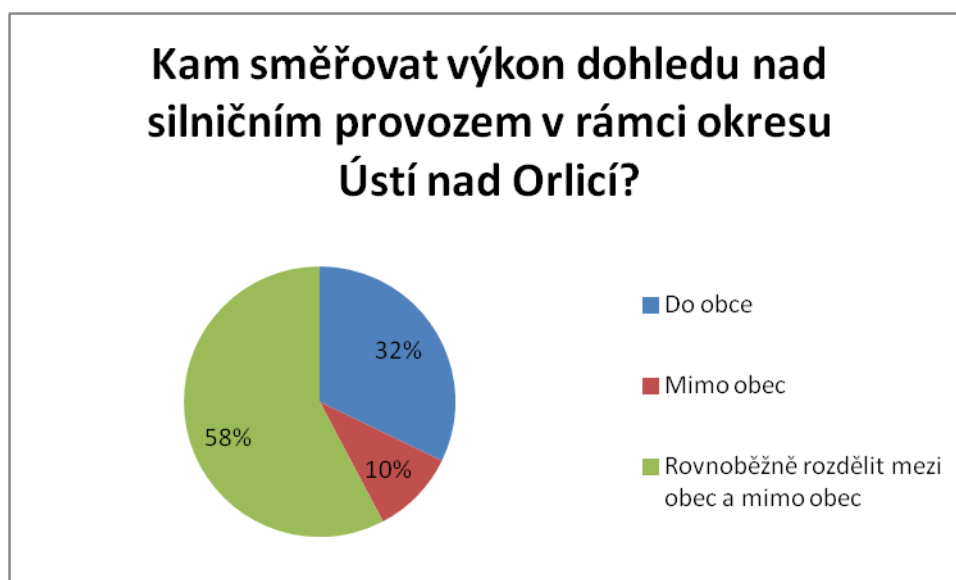
Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze jednu z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 10, tak z celkového počtu respondentů se jich 36 (7%) cítí naprosto bezpečně a 384 (74%) se většinou cítí bezpečně. Naproti tomu se 75 (15%) respondentů většinou necítí bezpečně a 21 (4%) se nikdy necítí bezpečně. U uvedeného tedy vyplývá, že celkem 420 (81%) respondentů se cítí bezpečně v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí.



Graf č. 10 – Pocit bezpečí v silničním provozu

Třináctá otázka: Kam by podle Vašeho názoru měla dopravní policie směřovat svůj výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí?

Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 11, tak 298 (58%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl rozdělit rovnoměrně mezi obec a mimo obec. Jedná se tedy o nadpoloviční počet respondentů. Dalších 166 (32%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by měl směřovat do obce. Zbýlých 52 (10%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by měl směřovat mimo obec.



Graf č. 11 – Směrování výkonu dohledu nad silničním provozem

Čtrnáctá otázka: Na jaké účastníky silničního provozu by se podle Vašeho názoru měla dopravní policie více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí?

Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 12, tak 333 (65%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na řidiče motorových vozidel. Jedná se tedy o nadpoloviční počet respondentů. Dalších 139 (27%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na řidiče nemotorových vozidel. Zbýlých 44 (10%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na chodce.



Graf č. 12 – Zaměření účastníků silničního provozu

Patnáctá otázka: Na jakou oblast by se podle Vašeho názoru měla dopravní policie více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí?

Uvedená otázka byla povinná a uzavřená, kdy respondenti mohli vybírat pouze z určených možností. Na tuto otázku odpovědělo celkem 516 respondentů (100%). Jak ukazuje graf č. 13, tak 190 (37%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na oblast - rychlost. Jedná se o největší skupinu respondentů. Dalších 172 (33%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na oblast – způsob jízdy. Dalších 96 (19%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na oblast – předjíždění. Dalších 35 (7%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na oblast – přednost. Zbýlých 23 (4%) respondentů sdílí názor, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl zaměřit na oblast – technický stav vozidel.



Graf č. 13 - Oblast zaměření při výkonu dohledu nad silničním provozem

Šestnáctá otázka: Pokud chcete, uveďte prosím určité místo v rámci okresu Ústí nad Orlicí, kam by podle Vašeho názoru měla dopravní policie více zaměřit výkon dohledu nad silničním provozem (např. obec, část obce, ulice, číslo silnice, apod.).

Otázka byla nepovinná a otevřená. Zde respondenti mohli vyjádřit svůj názor, kam by se měl více zaměřit výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí (např. obec, část obce, ulice, číslo silnice, apod.). Na otázku odpovědělo celkem 188 respondentů. Nejčastější odpovědí bylo město Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Další oblastí, kterou respondenti zmínili v dotazníku, je oblast obce Králíky a Dlouhé Třebové. Respondenti také zmiňovali sil. č. I/35 a sil. č. I/14. Seznam všech odpovědí je uveden v příloze J.

4.3 Zhodnocení cílů výzkumného šetření a verifikace hypotéz

Jak již bylo v bakalářské práci několikrát uvedeno, tak hlavním cílem výzkumného šetření bylo zjistit pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí. K danému hodnocení byly vybrány základní povinnosti, které by každý příslušník dopravní policie měl dodržovat. Mezi tyto povinnosti byly zařazeny pravidla nošení služebních stejnokrojů, pravidla chování a komunikace, pravidla poučování a ochota pomoci nebo poradit v případě potřeby.

Zda příslušníci dopravní policie dodržují pravidla nošení služebních stejnokrojů, pravidla chování a komunikace a pravidla poučování, mohli respondenti ohodnotit na stupnici od rozhodně ano, spíše ano až po spíše ne a rozhodně ne. Mohli také zvolit možnost, že nedokáží danou věc posoudit. Pokud respondent zvolil možnost rozhodně ano nebo spíše ano, bylo to ohodnocení, že pravidla příslušníci dodržují. Pokud ovšem respondent zvolil možnost spíše ne nebo rozhodně ne, bylo to ohodnocení, že příslušníci pravidla nedodržují. V daném případě mohli respondenti u otázky ohledně pravidel nošení služebních stejnokrojů a pravidel chování a komunikace dále uvést důvod, proč se domnívají, že příslušníci daná pravidla nedodržují. V případě otázky týkající se ochoty pomoci nebo poradit, mohli respondenti uvést, zda jim příslušníci v případě potřeby pomohli anebo poradili.

Dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů

Z výzkumného šetření bylo zjištěno, že 95% respondentů ohodnotilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla nošení služebních stejnokrojů. Pouhé 1% respondentů

ohodnotilo, že uvedená pravidla se nedodržují. Zbylé 3% respondentů věc nedokázalo posoudit. Nejčastějším důvodem, proč příslušníci pravidla nedodržují, bylo nenošení pokrývky hlavy a čistota služebního stejnokroje.

Dodržování pravidel chování a komunikace

Z výzkumného šetření bylo zjištěno, že 92% respondentů ohodnotilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidla chování a komunikace. Pouhých 5% respondentů ohodnotilo, že uvedená pravidla se nedodržují. Zbylé 3% respondentů věc nedokázalo posoudit. Nejčastějším důvodem, proč příslušníci pravidla nedodržují, bylo, že jejich chování bylo arogantní.

Dodržování pravidla poučování

Z výzkumného šetření bylo zjištěno, že 83% respondentů ohodnotilo, že příslušníci dopravní policie dodržují pravidlo poučování. Pouhých 7% respondentů ohodnotilo, že uvedené pravidlo nedodržují. Zbylých 10% respondentů věc nedokázalo posoudit.

Ochota pomoci nebo poradit

Z výzkumného šetření bylo zjištěno, že celých 51% respondentů se někdy na příslušníky dopravní policie obrátilo s žádostí o pomoc nebo radu. Z tohoto počtu ve 48% případech byli příslušníci ochotni pomoci nebo poradit. Pouze ve 3% případech nebyli ochotni příslušníci pomoci nebo poradit. Zbylých 49% respondentů se na příslušníky dopravní policie neobrátilo s žádostí o pomoc nebo radu.

Hypotéza č. 1: Více jak 90% respondentů se cítí v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí bezpečně.

K dané hypotéze se vztahuje dvanáctá otázka. Z výsledku šetření vyplývá, že 7% respondentů se cítí v silničním provozu zcela v bezpečně a 74% se většinou cítí bezpečně. Zbylých 15% respondentů se většinou necítí bezpečně a 4 % se nikdy necítí bezpečně. Souhrnně se tedy 81% respondentů cítí v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí bezpečně. *Hypotéza tedy nebyla potvrzena.*

Hypotéza č. 2: Více jak polovina respondentů (51%) je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí na řidiče motorových vozidel.

K dané hypotéze se vztahuje čtrnáctá otázka. Z výsledku šetření vyplývá, že 65% respondentů je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit na řidiče motorových vozidel. Zbýlých 27% respondentů preferuje řidiče nemotorových vozidel a 8% chodce. *Hypotéza tedy byla potvrzena.*

Hypotéza č. 3: Nejvíce respondentů je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí na oblast způsobu jízdy.

K dané hypotéze se vztahuje patnáctá otázka. Z výsledku šetření vyplývá, že 37% respondentů je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit na oblast rychlosti. Zbýlých 33% respondentů preferuje oblast způsobu jízdy, 19% předjíždění, 7% přednost a 4% technický stav. *Hypotéza tedy nebyla potvrzena.*

4.4 Shrnutí výsledků výzkumného šetření

Hlavním cílem výzkumného šetření bylo zjistit pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí a to ve vybraných základních povinnostech příslušníků. Dílčím cílem práce bylo zjistit názor respondentů na směřování výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí a porovnání se statistikou dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018. Pro účely výzkumného šetření byla zvolena kvantitativně orientovaná metoda založená na dotazníku. Výběr respondentů byl nahodilý. Celkem bylo vyplněno 516 platných dotazníků. Cílovou skupinou pro potřebu výzkumného šetření byli účastníci provozu na pozemních komunikacích v rámci okresu Ústí nad Orlicí.

Jako za velmi pozitivní věc v rámci výzkumného šetření považují velké množství získaných dotazníků a charakteristiku respondentů. Zastoupení mužů a žen bylo rovnoměrné, kdy mužské části bylo jen o nepatrně množství více (52%). Věk respondentů se pohyboval od 14 do 75 let. Největší zastoupení měli poté respondenti ve věku 21 až 30 let (40%). Drtivá většina respondentů byla držitelem řidičského průkazu (96%). Respondenti pocházeli napříč celého okresu Ústí nad Orlicí. Dokonce se podařilo získat i několik odpovědí mimo okres Ústí nad Orlicí, respektive se jednalo o 25 respondentů (5%). Ve výzkumném šetření byly

zastoupeny všechny příležitosti, kdy se respondenti setkali s hlídkou dopravní policie. V drtivé většině případů se jednalo o silniční kontrolu.

Hlavním cílem výzkumného šetření bylo tedy zjistit pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí a to ve vybraných základních povinnostech příslušníků. Jednalo se o povinnosti dodržovat pravidla nošení služebních stejnokrojů, pravidla chování a komunikace, pravidla poučování a ochota pomoc nebo poradit. Z výzkumného šetření vyplynulo, že v případě dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů 95% respondentů souhlasilo, že uvedená pravidla se dodržují. V případě dodržování pravidel chování a komunikace 92% respondentů souhlasilo, že uvedená pravidla se dodržují. V případě dodržování pravidla poučování 83% respondentů souhlasilo, že uvedená pravidla se dodržují. V případě ochoty pomoc nebo poradit uvedlo celých 48% respondentů, že příslušníci dopravní policie byli ochotni pomoci nebo poradit. Ve 3% případů poté nebyli příslušníci ochotni pomoci nebo poradit. Zbylých 49% respondentů nepotřebovalo pomoc nebo poradit. Na základě zjištěných údajů lze tedy usoudit, že *veřejnost je celkově spokojena se službou dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí.*

Dílčím cílem výzkumného šetření bylo zjistit názor respondentů na směřování výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí a porovnání se statistikou dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018. Na základě této statistiky byly vytvořeny 3 hypotézy.

Hypotéza č. 1 nebyla potvrzena, protože celkem 81% respondentů se cítí v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí bezpečně. Oproti tomu výsledky šetření společnosti Ipsos Tambor s.r.o. uvádějí, že souhrnně se v okrese Ústí nad Orlicí cítí bezpečně 96% respondentů. Výsledek tedy ukazuje, že respondenti se v silničním provozu cítí méně bezpečně. Podle mého názoru bude jedním z důvodů to, že člověk se v silničním provozu pohybuje každodenně. Je tedy daleko větší pravděpodobnost, že se stane osobně svědkem nějaké události, která u něj vyvolá pocit snížení bezpečnosti v provozu. Danou událostí může být například spatření následků po dopravní nehodě, nedodržování předepsané rychlosti řidiči ostatních vozidel, nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce, špatné přecházení chodců přes komunikaci a mnoho dalších. I přesto je podle mého názoru výsledek velmi příjemný.

Hypotéza č. 2 byla potvrzena, kdy 65% respondentů byla názoru, že příslušníci dopravní policie by se měli při výkonu dohledu nad silničním provozem více zaměřit na řidiče motorových vozidel.

Hypotéza č. 3 nebyla potvrzena, protože 37% respondentů je názoru, že dopravní policie by se měla více zaměřit na oblast rychlosti. Jednalo se tedy o většinu. Hned druhou oblastí byl právě zmiňovaný způsob jízdy se 33%. Rozdíl ve výsledcích šetření byl tedy nepatrný oproti statistice dopravních nehod. Zde jednoznačně převažuje způsob jízdy. Výsledek tedy ukazuje na to, že respondenti vidí daleko větší nebezpečí v nedodržování rychlosti než ve způsobu jízdy. Na základě své profesní zkušenosti mohu uvést, že se u dopravních nehod častěji objevuje důvod způsob jízdy než rychlost. Je to i z toho důvodu, že podkategorie u způsobu jízdy jsou daleko početnější a rozmanitější než u rychlosti. Statisticky do způsobu jízdy patří: jízda po nesprávně straně – přejetí do protisměru, vyhýbaní bez dostatečné boční vůle, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, chyby při udávání směru jízdy, bezohledná agresivní a neohleduplná jízda, náhlé bezdůvodné snížení rychlosti, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, samovolné rozjetí nezajištěného vozidla, vjetí na nezpevněnou krajnici, nezvládnutí řízení vozidla, jízda (vjetí) jednosměrnou ulicí do protisměru, nehoda v důsledku použití prostředku k násilnému zastavení, nehoda v důsledku použití služební zbraně, nehoda při používání služebního zákroku, jiný druh nesprávného způsobu jízdy. Statisticky do rychlosti patří: nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu, nepřizpůsobení viditelnosti (mlha-soumrak), nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí-výtluky-bláto-mokřý povrch), nepřizpůsobení rychlosti dopravnímu stavu vozovky (zatačka-klesání-stoupání-šířka apod.), překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly, překročení rychlosti stanovené dopravní značkou, nepřizpůsobení rychlosti bočnímu nárazovému větru (i při míjení-předjíždění vozidel), jiný druh nepřiměřené rychlosti.

Ve výsledku šetření dalo 58% respondentů najevo, že výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí by se měl rovnoběžně rozdělit mezi obec a mimo obec. Celých 32% je poté pro směřování dohledu pouze do obce a zbylých 10% poté mimo obec. Výsledek tedy koresponduje se statistikou dopravních nehod.

Respondenti také mohli v dotazníku vyjádřit svůj názor, kam by se měl více zaměřit výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí (např. obec, část obce, ulice, číslo silnice, apod.). Tuto možnost využilo celkem 188 respondentů. Nejčastější odpovědí bylo město Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Další oblastí, kterou respondenti zmínili v dotazníku, byla oblast obce Králíky a Dlouhá Třebová. Respondenti také zmiňovali sil. č. I/35 a sil. č. I/14.

4.5 Výstup z výzkumného šetření

Z výzkumného šetření vyplynulo, že celkově je veřejnost spokojena se službou dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Nicméně respondenti do dotazníku uvedli i několik nedostatků, které by se daly případně odstranit. Těmito byli zejména nenošení pokrývky hlavy, čistota služebních stejnokrojů, arogantní chování. Výstupem bakalářské práce bylo seznámení výsledků výzkumného šetření včetně zjištěných nedostatků s ostatními příslušníky Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí na každoměsíční služební poradě. Zároveň proběhlo opětovné proškolení o ZPPP č. 111 ze dne 1. června 2015, stejnokrojový předpis, a také o Etickém kodexu Policie České republiky, které by mělo přispět k odstranění nedostatků.

Pokrývky hlavy upravuje čl. 7 ZPPP č. 111 ze dne 1. června 2015, stejnokrojový předpis (dále jen stejnokrojový předpis). Podle zmiňovaného článku je policista povinen nosit ke služebnímu stejnokroji předepsanou pokrývku hlavy. Pokyn však upravuje také případy, kdy policista pokrývku hlavy nosit nemusí. Jedná se například o nošení v budovách, ve vozidle, při hudebním výkonu, anebo pokud to neumožňuje mimořádná situace (Policejní prezidium, 2015, str. 4). Stejný pokyn také umožňuje úlevy, o kterých rozhoduje nadřízený (Policejní prezidium, 2015, str. 6).

Čistotu služebních stejnokrojů pojednává opět stejnokrojový předpis. Tento uvádí, že policista je povinen mít služební stejnokroj a doplňky v čistém, použitelném a zjevně neopotřebovaném stavu (Policejní prezidium, 2015, str. 2).

Arogantní chování by se u příslušníků policie objevovat nemělo. Upravuje to Etický kodex Policie České republiky, kde je uvedeno mezi závazky vůči společnosti, že příslušníci policie by se měli chovat důstojně a důvěryhodně, jednat se všemi lidmi slušně, korektně a s porozuměním a respektovat jejich důstojnost (Policie, 2017, str. 12).

Povinnost poučovat je zakotvena v zákoně o Policii ČR, kde je uvedena, že je nutnost před provedením úkonu poučit osobu dotčenou úkonem o právních důvodech provedení úkonu, a jde-li o úkon spojený se zásahem do práv nebo svobod osoby, také o jejich právech a povinnostech (zák. č. 361/2003 Sb., § 13).

Závěr

Bakalářská práce byla zaměřena na pohled veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí. Výsledek výzkumného šetření by měl sloužit především pro příslušníky Dopravního inspektorátu Ústí nad Orlicí, kteří tak mohou získat zpětnou vazbu od veřejnosti na svou činnost. Teoretická část by poté měla přiblížit veřejnosti činnost dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí.

Cíle práce byly stanoveny hned v úvodu. Cílem bakalářské práce bylo blíže představit činnost dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Hlavním cílem výzkumného šetření bylo získat zpětnou vazbu od veřejnosti na dopravní policii v okrese Ústí nad Orlicí. Především se jednalo o vybrané základní povinnosti. Mezi tyto povinnosti byly zařazeny pravidla nošení služebních stejnokrojů, pravidla chování a komunikace, pravidla poučování a ochota pomoci nebo poradit v případě potřeby. Posledním dílčím cílem výzkumného šetření bylo zjistit názor respondentů na směřování výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí a následné porovnání se statistikou dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018. I poslední cíl byl podle mého názoru splněn. Pro naplnění cílů výzkumného šetření bylo provedeno výzkumné šetření, kdy byla zvolena kvantitativní výzkumná metoda ve formě dotazníku. Pro potřeby výzkumného šetření se podařilo získat velké množství respondentů s rozmanitou charakteristikou.

V teoretické části se první kapitola věnuje charakteristice Policie ČR a její rozdělení na základní služby. Dále se zde blíže rozebírá služba dopravní policie, včetně jejího vývoje a charakteristiky příslušníků dopravní policie. V druhé kapitole je blíže charakterizován Dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí. Jedná se především o popis zázemí, vybavení a činnosti dopravního inspektorátu, včetně preventivních programů. Je zde popsán i okres Ústí nad Orlicí. Třetí kapitola pojednává o kriminologii z pohledu služby dopravní policie. Na základě teoretické části mohu říct, že cíl bakalářské práce byl podle mého názoru splněn.

Na teoretickou část plynule navazuje poté empirická. Z tohoto výzkumného šetření nakonec vyplynulo, že veřejnost je celkově spokojena se službou dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Hlavní cíl výzkumného šetření byl tedy splněn. Z výsledků výzkumného šetření se podařilo dosáhnout i dalšího dílčího cíle výzkumného šetření. Názor respondentů na směřování výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí byl totiž porovnán se statistikou dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018. Z porovnání bylo zjištěno, že v některých případech ke shodě nedošlo.

Zdroje:

Literatura:

- 1) BĚLÍK, Václav a kol. *Slovník sociální patologie*. Vydání 1. Praha: Grada, 2017. 120 str. Pedagogika. ISBN 978-80-271-0599-1.
- 2) Český statistický úřad. *Statistická ročenka Pardubického kraje = Statistical yearbook of the Pardubický Region*. Pardubice: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Pardubice, 2018. 247 str. ISBN 978-80-250-2888-9
- 3) KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 141 str. Č. j. MV-50082-1/VO-2011
- 4) MACEK, Pavel a kol. *Bezpečnostní služby*. 2., dopl. vyd. Praha: Police history, 2008. 145 str. ISBN 978-80-86477-48-0.
- 5) MACEK, Pavel a UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny policie a četnictva. II, Československá republika (1918-1939)*. Vyd. 1. Praha: Police history, 1999. 230 str., [88] s. obr. příl. ISBN 80-902670-0-9.
- 6) MACEK, Pavel a UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny policie a četnictva. III., Protektorát Čechy a Morava a Slovenský stát (1939-1945)*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2001. 230 str., [90] s. obr. příl. ISBN 80-86477-01-0.
- 7) MACEK, Pavel a UHLÍŘ, Lubomír. *Dějiny policie a četnictva. IV., Československo (1945-1989)*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2011. 291 str. ISBN 978-80-86477-55-8.
- 8) NOVOTNÝ, Oto a kol. *Kriminologie*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004. 451 s. ISBN 80-7357-026-2.
- 9) Policejní prezidium České republiky – ředitelství služby dopravní policie. *Závazný pokyn policejního prezidenta, kterým se upravuje postup na úseku bezpečností a plynulosti silničního provozu*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2009. 45 str. Č. j. PPR-16826-1/ČJ-2009-99UD
- 10) Policejní prezidium České republiky. *Závazný pokyn policejního prezidenta – stejnokrojový předpis*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2015. 29 str. Č. j. PPR-12257/ČJ-2015-990130.

- 11) Policie. *Policie České republiky = Police of the Czech Republic*. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2017. 151 str. ISBN 978-80-270-0664-9.
- 12) Policie ČR - Dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí. *Zápis a závěry z porady dopravního inspektorátu č. 1 konané dne 23. 1. 2019*. Ústí nad Orlicí, 2019, 22 str. Č. j. KRPE-8852/ČJ-2019-171106
- 13) PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- 14) PRŮCHA, Jan, WALTEROVÁ, Eliška a MAREŠ, Jiří. *Pedagogický slovník*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2003. 322 str. ISBN 80-7178-772-8.
- 15) REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2009. 184 str. Sociologie. ISBN 978-80-247-3006-6.
- 16) VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. xxviii, 636 str. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-7400-429-2.

Elektronické zdroje:

- 1) Útvary Policie ČR: Celostátní útvary. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/utvary-s-pusobnosti-na-celem-uzemi-cr-312510.aspx>
- 2) Kraj, okresy ...: Charakteristika okresu Ústí nad Orlicí. *Český statistický úřad* [online]. 24. 4. 2018 [cit. 2018-12-08]. Dostupné na:
https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika_okresu_usti_nad_orlici
- 3) O nás: Jak poznat policistu – oprávnění policisty. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/policie-navenek-uniformy-uniformy.aspx?q=Y2hudW09Ng%3d%3d>
- 4) O BESIP: Kdo jsme. *BESIP* [cit. 2019-02-21]. Praha: 2019. Dostupné na: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>
- 5) O nás. *Insitut pro kriminologii a sociální prevenci* [online]. [cit. 2019-04-13]. Dostupné z: http://www.ok.cz/iksp/o_post.html

- 6) Útvary Policie ČR: Krajská ředitelství policie Pardubického kraje - kontakty. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <http://www.policie.cz/clanek/kontakty-760997.aspx>
- 7) Útvary Policie ČR: Krajská ředitelství policie. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/utvary-s-uzemne-vymezenu-pusobnosti-794179.aspx>
- 8) Policejní prezidium České republiky – ředitelství služby dopravní policie: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018*. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2019. 29 str. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- 9) Útvary Policie ČR: Ředitelství služby dopravní policie. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>
- 10) Útvary Policie ČR: Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/utvar-policejního-vzdelavani-a-sluzebni-pripravy.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>
- 11) Nabídky a zakázky: Základní policejní služby. *Policie ČR* [cit. 2019-02-05]. Praha: Policie ČR, 2019. Dostupné na: <https://www.policie.cz/clanek/zakladni-policejni-sluzby.aspx>
- 12) Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2008, částka 91, str. 4086-4116. Dostupný na: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=273/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
- 13) Zákon č. 283 ze dne 21. června 1991 o Policii České republiky. In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1991, částka 51, str. 1180-1189. Dostupný na: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=283/1991&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
- 14) Zákon č. 326 ze dne 30. listopadu 1999 o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1999, částka 106, str. 7406-7447. Dostupný na:

https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=326/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

15) Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, str. 4570-4615. Dostupný na: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Obrázek č. 1: Logo Policie České republiky

Obrázek č. 2: Logo služby dopravní policie

Graf č. 1 – Pohlaví

Graf č. 2 - Věk

Graf č. 3 – Držitelé řidičského průkazu

Graf č. 4 – Rozložení pověřených obcí

Graf č. 5 – Setkání s hlídkou dopravní policie

Graf č. 6 – Dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů

Graf č. 7 - Dodržování pravidel chování a komunikace

Graf č. 8 – Dodržování pravidla poučování

Graf č. 9 – Ochota pomoci nebo poradit

Graf č. 10 – Pocit bezpečí v silničním provozu

Graf č. 11 – Směřování výkonu dohledu nad silničním provozem

Graf č. 12 – Zaměření účastníků silničního provozu

Graf č. 13 - Oblast zaměření při výkonu dohledu nad silničním provozem

Tabulka č. 1 - Pohlaví

Tabulka č. 2 – Věk

Tabulka č. 3 – Držení řidičského průkazu

Tabulka č. 4 – Rozložení pověřených obcí

Tabulka č. 5 - Dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů

Tabulka č. 6 – Dodržování pravidel chování a komunikace

Tabulka č. 7 – Dodržování pravidla poučování

Tabulka č. 8 – Ochota pomoci nebo poradit

Tabulka č. 9 – Pocit bezpečí v silničním provozu

Tabulka č. 10 – Směřování výkonu dohledu nad silničním provozem

Tabulka č. 11 - Zaměření účastníků silničního provozu

Tabulka č. 12 – Oblast zaměření při výkonu dohledu nad silničním provozem

Seznam příloh:

Příloha A: Organizační schéma Policie ČR (Policie, 2017, str. 9)

Příloha B: Organizační struktura služby dopravní policie (Policie, © 2019, online)

Příloha C: Etický kodex Policie České republiky (Policie, 2017, str. 12)

Příloha D: Vyhodnocení činnosti dopravní policie Ústí nad Orlicí za rok 2018 (Policie ČR, 2019, str. 4)

Příloha E: Rozbor dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018 (Policie ČR, 2019, str. 6 - 9)

Příloha F: Tabulky výsledků výzkumného šetření

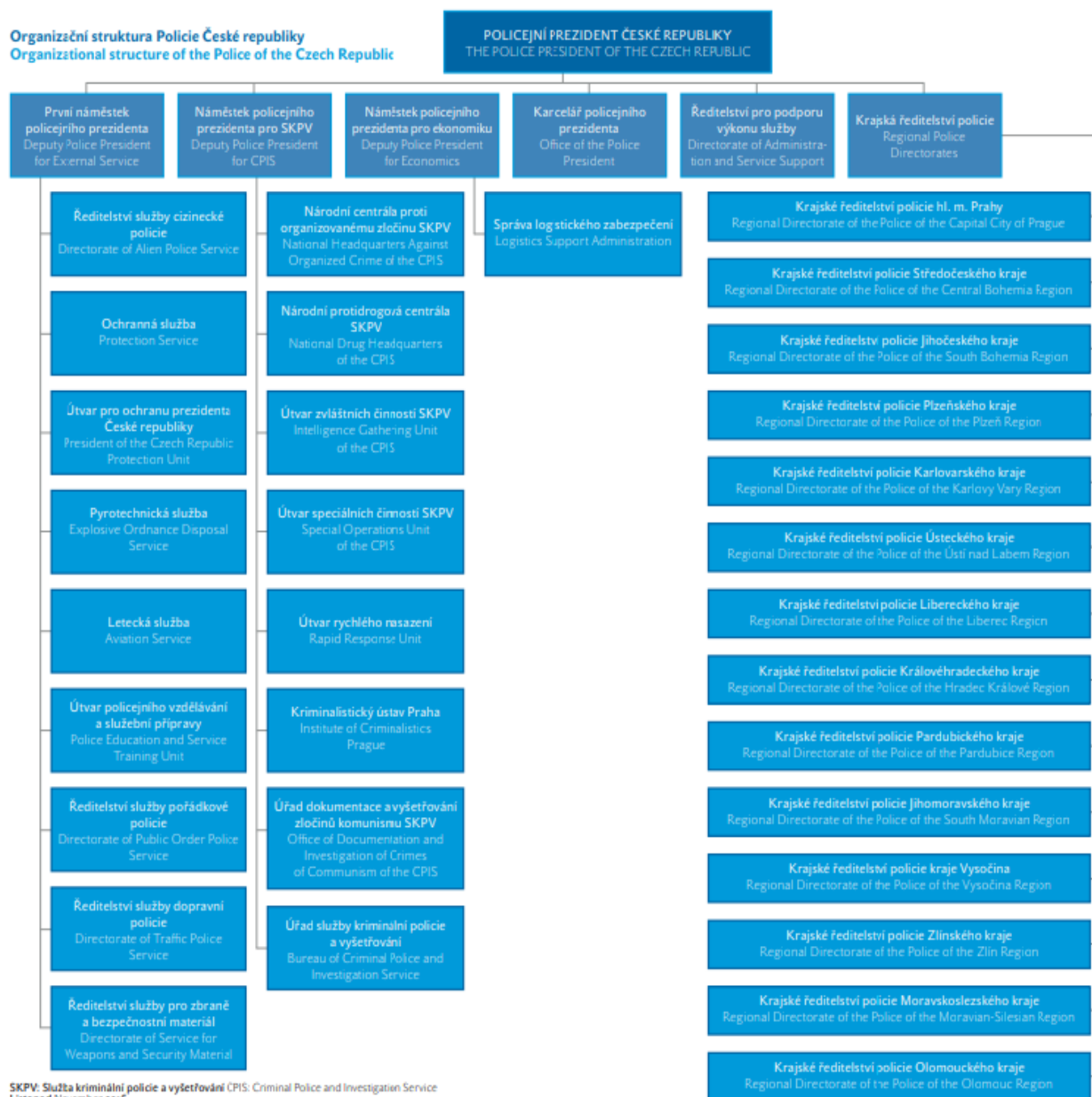
Příloha G: Dotazník

Příloha H: Seznam všech odpovědí, proč příslušníci dopravní policie nedodržují pravidla nošení služebních stejnokrojů

Příloha I: Seznam všech odpovědí, proč příslušníci dopravní policie nedodržují pravidla dle Etického kodexu

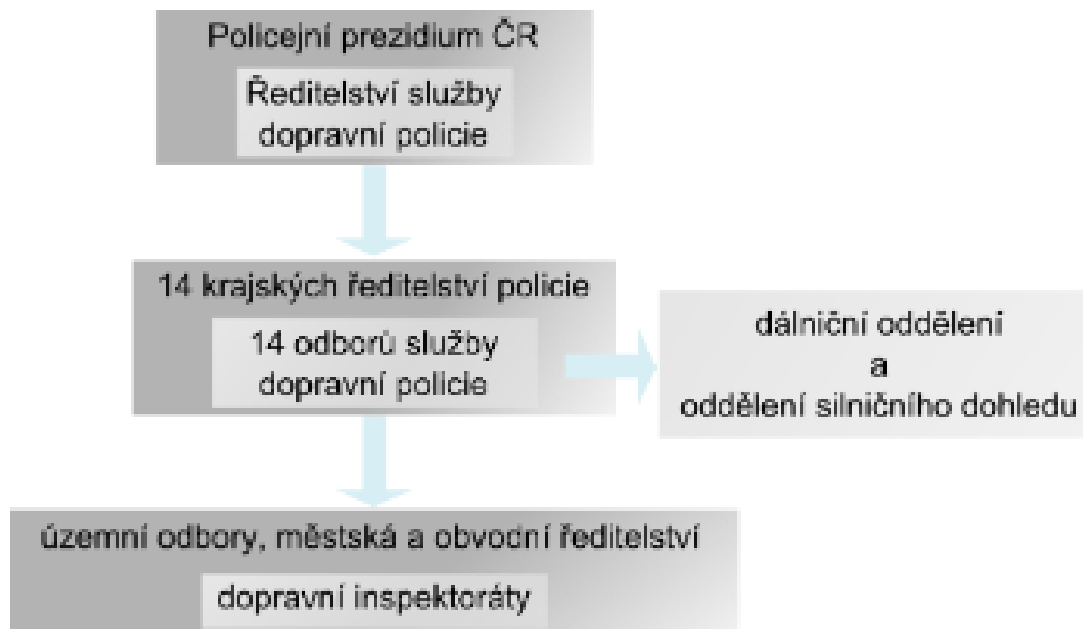
Příloha J: Seznam všech odpovědí, kam by měla podle respondentů dopravní policie více zaměřit výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí

Příloha A: Organizační schéma Policie ČR



Příloha B: Organizační struktura služby dopravní policie

Organizační struktura služby dopravní policie



Příloha C: Etický kodex Policie České republiky

ETICKÝ KODEX POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Příslušníci Policie České republiky, vědomi si svého poslání, spočívajícího ve službě veřejnosti a založeného na úctě a respektu k lidským právům, vyjadřují následující principy, jež chtějí sdílet a dodržovat.

1. Cílem Policie České republiky je

- a. chránit bezpečnost a pořádek ve společnosti,
- b. prosazovat zákonnost,
- c. chránit práva a svobody osob,
- d. preventivně působit proti trestné a jiné protiprávní činnosti a potírat ji,
- e. usilovat o trvalou podporu a důvěru veřejnosti.

2. Základními hodnotami Policie České republiky jsou

- a. profesionalita,
- b. nestrannost,
- c. odpovědnost,
- d. ohleduplnost,
- e. bezúhonnost.

3. Závazkem Policie České republiky vůči společnosti je

- a. prosazovat zákony přiměřenými prostředky s maximální snahou o spolupráci s veřejností, státními a nestátními institucemi,
- b. chovat se důstojně a důvěryhodně, jednat se všemi lidmi slušně, korektně a s porozuměním a respektovat jejich důstojnost,
- c. uplatňovat rovný a korektní přístup ke každé osobě bez rozdílu, v souladu s respektováním kulturní a hodnotové odlišnosti příslušníků menšinových skupin všude tam, kde nedochází ke střetu se zákony,
- d. při výkonu služby jednat taktně, korektně a vhodně uplatňovat princip volného uvážení,
- e. používat donucovacích prostředků pouze v souladu se zákonem; nikdy nezacházet s žádnou osobou krutě, nehumánně ani ponižujícím způsobem,
- f. nést odpovědnost za každou osobu, která byla omezena Policií České republiky na osobní svobodě,

- g. zachovávat mlčenlivost o informacích zjištěných při služební činnosti,
- h. zásadně odmítat jakékoli korupční jednání, netolerovat tuto protizákonnou činnost u jiných příslušníků Policie České republiky, odmítnout dary nebo jiné výhody, jejichž přijetím by mohlo dojít k ovlivnění výkonu služby,
- i. zásadně se vyhýbat jakémukoli jednání, které by mohlo být střetem zájmů.

4. Závazkem vůči ostatním příslušníkům Policie České republiky je

- a. usilovat o otevřenou a partnerskou spolupráci,
- b. dbát, aby vztahy byly založeny na základě profesní kolegiality, vzájemné úcty, respektování zásad slušného a korektního jednání; jakékoli formy šikanování a obtěžování ze strany spolupracovníků či nadřízených jsou vyloučeny,
- c. netolerovat ani nekryt podezření z trestné činnosti jiných příslušníků Policie České republiky a trestnou činnost neprodleně oznámit; stejně tak netolerovat ani jiné jejich protiprávní jednání či jednání, které je v rozporu s Etickým kodexem Policie České republiky.

5. Osobním a profesionálním přístupem příslušníků Policie České republiky je

- a. nést osobní odpovědnost za svoji morální úroveň a svůj profesionální výkon,
- b. chovat se bezúhonně ve službě i mimo ni tak, aby důstojně reprezentovali Policii České republiky svým jednáním, vystupováním i zevnějškem.

Každý příslušník Policie České republiky, který jedná v souladu se zákonem a Etickým kodexem Policie České republiky, si plně zaslouží úctu, respekt a podporu společnosti, jejíž bezpečnost chrání i s nasazením vlastního života.

Příloha D: Vyhodnocení činnosti dopravní policie Ústí nad Orlicí za rok 2018

Příloha č. 1 k č.j. KRPE- 8852-1/čl-2019-171106

Vyhodnocení činnosti dopravní policie Ústí nad Orlicí za rok 2018.

Z výkonu zjištěno celkem 2604 přestupků (o 813 méně než 2017)

Policisté zjistili celkem 2113 (-782 oproti 2017) **přestupků řidičů motorových vozidel**, kdy na místě bylo vyřešeno **1940** věcí, za něž byla uložena pokuta v celkové výši **970.700,- Kč**. Na pověřené městské úřady bylo oznámeno 118 přestupků řidičů mot. vozidel a odevzdáno 55 správních deliktů provozovatelů .

Přestupků **ostatních účastníků** silničního provozu bylo zjištěno 183 (- 2 oproti 2017) , za 72 z nich byly uloženy pokuty v částce 14.200,- Kč a 111 přestupků bylo oznámeno na pověřené úřady.

Dále bylo zjištěno 308 (-29 oproti 2017) přestupků, kdy řidiči porušili zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, z toho 280 věcí vyřešeno blokově za 51.700,-Kč.

Alkohol byl zjištěn u **49** (-17 oproti 2017) řidičů motorových vozidel a v 32 (- 17 oproti 2017) případech byly zjištěny návykové látky u řidiče. Bylo zadrženo 51 řidičských průkazů.

V daném období provedeno 200 (+17 oproti 2016) kontrol užitkových vozidel a zjištěno 20 porušení, 1 kauce za 10.000,-Kč dle zák. č. 316/2000 Sb.

Při výkonu služby bylo zjištěno 31 pachatelů trestných činů, 3 hledané osoby a jedno odcizené vozidlo.

V daném období bylo měřeno celkem 406 hodin a zjištěno 475 přestupků, vyřešeno na místě blokově 451 věcí za 272.200,- Kč a 21 věcí oznámeno.

V daném období bylo zpracováno na územním odboru **1209** dopravních nehod evidovaných v systému Lotus Notes. Jde o **nárůst nehod** oproti období roku 2017 o **141** nehod (o **13,2 %**). Dále bylo řešeno **252 nehod** evidovaných jako PŘ v dopravě – **tzv. KEPovky** (+ 2 oproti 2017).

Za uvedené období je zpracováváno **140** nehod jako **trestný čin** (11,6 % všech nehod - zhruba každá 8,5 DN je tr. čin) .

Ve **Zkráceném přípravném řízení** bylo policisty DI v roce 2017 vyřešeno **99 věcí (+ 4 oproti 2017)**. 32 věcí předáno na SKPV. 8 věcí odloženo § 159a/2 tr. řádu a 2x 159a/5 tr.ř a 6 věcí ukončeno § 159a/1a tr.ř. (cca. 80 % tr. činů si zpracujeme na útvaru sami).

Následky DN : - statistika z LN (není oficiální statistika)

5 úmrtí (o 5 méně než 2017) ,

55 těžkých zranění (o 9 méně než 2017) ,

387 lehkých zranění (o 71 více než 2017).

Příloha E: Rozbor dopravních nehod v okrese Ústí nad Orlicí za rok 2018

Příloha č. 2 k č.j. KRPE- 8852-1/ČJ-2019-17110G

Policie České republiky
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE PARDUBICKÉHO KRAJE
územní odbor Ústí nad Orlicí
dopravní inspektorát
Dělnická čp.1188

Ústí nad Orlicí 16. ledna 2019

Rozbor dopravních nehod v období

od 01.01.2018 do 31.12.2018

Kategorie	2018	2017	2016	Rozdíl s 2017	Rozdíl s 2016
Celkem DN	1 209	1 068	1 041	141	168
Umrті	5	10	14	-5	-9
Těžké	55	64	62	-9	-7
Lehké	387	316	348	71	39
Škoda na vozidlech	65 595 700	58 739 200	42 300 500	6 856 500	23 295 200
Jiná škoda	4 891 200	11 360 400	4 005 400	-6 469 200	885 800
Celková škoda	70 486 900	70 099 600	46 305 900	387 300	24 181 000
Pokuta v částce	378 400	305 600	251 900	72 800	126 500
Alkohol u viníka DN	82	77	79	5	3
Pachatelé DN	789	693	720	96	69
Účastníci do 15 let	173	94	120	79	53
Celkem DN ukončených (včetně OOP)	1 171	1 068	1 040	103	131
Celkem DN BP - SDN (ODN, DO)	265	222	181	43	84
ODLOŽENO PZ	0	191	323	-191	-323
ODLOŽENO DOČASNĚ	2	0	0	2	2

DN ukončené	2018	2017	2016	Rozdíl s 2017	Rozdíl s 2016
ODEVZDÁNO § 159a odst. 1a)	4	3	4	1	0
ODEVZDÁNO § 159a odst. 1b)	0	0	0	0	0
ODLOŽENO § 159a odst. 1	0	0	0	0	0
ODLOŽENO § 159a odst. 2	4	5	6	-1	-2
ODLOŽENO § 159a odst. 3	0	0	0	0	0
ODLOŽENO § 159a odst. 4	0	0	0	0	0
PŘEDÁNO SKPV	26	52	56	-26	-30
PŘEDÁNO SŘ	402	347	380	55	22
PŘEDÁNO KŘ	2	5	9	-3	-7
PŘEDÁNO SZ	82	87	82	-5	0
DN BP - OOP	0	0	0	0	0
VDN - OOP	0	0	0	0	0
DN rozpracované)	28	0	0	28	28
Celkem VDN - SDN (ODN, DO	944	846	860	98	84
DN v obci	704	621	644	83	60
DN mimo obec	505	447	397	58	108
DN mimo okres (policisté)	0	0	0	0	0
PŘÍČINA	2018	2017	2016	Rozdíl s 2017	Rozdíl s 2016
NEZAVINĚNÁ ŘIDIČEM	214	189	181	25	33

RYCHLOST	195	192	174	3	21
PŘEDJÍŽDĚNÍ	40	24	24	16	16
PŘEDNOST	121	84	112	37	9
ZPŮSOB JÍZDY	630	573	539	57	91
TECHNICKÁ ZÁVADA	9	6	11	3	-2

Dle místa DN	2018	2017	2016	Rozdíl s 2017	Rozdíl s 2016
dálnice	0	0	0	0	0
silnice 1.třídy	278	248	229	30	49
silnice 2.třídy	309	268	281	41	28
silnice 3.třídy	204	183	143	21	61
uzel	0	0	0	0	0
sledovaná komunikace (ve vybraných městech)	0	0	0	0	0
místní komunikace	398	343	366	55	32
úcelová komunikace-p olní a lesní cesty	3	1	1	2	2
úcelová komunikace-o statní (parkoviště)	17	25	21	-8	-4

Zavinění DN	2018	2017	2016	Rozdíl s 2017	Rozdíl s 2016
Řidičem motorového vozidla	927	824	797	103	130
Řidičem nemot. vozidla	65	52	58	13	7
Chodcem	8	4	12	4	-4

Lesní zvěř- domácím zvířectvem	194	170	164	24	30
Jiným účastníkem silničního provozu	0	4	0	-4	0
Závadou komunikace	3	4	2	-1	1
Technickou závadou vozidla	3	2	4	1	-1
Jiné zavinění	9	8	4	1	5

Příloha F: Dotazník

Pohled veřejnosti na činnost dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí

Dobrý den,
věnujte prosím několik minut svého času k vyplnění následujícího dotazníku, který se týká činnosti dopravní policie v okrese Ústí nad Orlicí. Vaše odpovědi budou podkladem pro vypracování mé bakalářské práce. Dotazník prosím vyplňte jen v případě, že jste se s dopravní policií setkali. Děkuji moc za Vaše odpovědi.

*Povinné pole

1.

Jste muž nebo žena? *

Označte jen jednu elipsu.

- Muž
 Žena

2.

Kolik je Vám let? *

3.

Jste držitelem řidičského průkazu? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
 Ne

4.

Jaká je Vaše pověřená obec? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ústí nad Orlicí
 Česká Třebová
 Lanškroun
 Králupy
 Žamberk
 Vysoké Mýto
 Jiná (mimo okres Ústí nad Orlicí)

5. **Při jaké příležitosti jste se s hlídkou dopravní policie setkal/a? ***

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- silniční kontrola
- dopravní nehoda
- řešení žádosti na úseku dopravního inženýrství
- jiná příležitost (např. oznámení přestupku, podání vysvětlení apod.)

6. **Podle předpisu jsou příslušníci policie ve služebním stejnokroji povinni dodržovat pravidla nošení služebních stejnokrojů (např. být řádně ustrojeni, čistota uniformy apod.). Dodržují příslušníci dopravní policie dle Vašeho názoru výše uvedená pravidla? ***

Označte jen jednu elipsu.

- rozhodně ano
- spíše ano
- spíše ne
- rozhodně ne
- nevím, nedokážu posoudit

7. **Pokud jste na předchozí otázku odpověděli spíše ne nebo rozhodně ne, uveďte důvod Vaší odpovědi.**

8. **Dle Etického kodexu Policie ČR se policisté mají chovat k ostatním důstojně a důvěryhodně, jednat se všemi lidmi slušně, korektně a s porozuměním a respektovat jejich důstojnost. Dodržují příslušníci dopravní policie dle Vašeho názoru výše uvedená pravidla? ***

Označte jen jednu elipsu.

- rozhodně ano
- spíše ano
- spíše ne
- rozhodně ne
- nevím, nedokážu posoudit

9. **Pokud jste na předchozí otázku odpověděli spíše ne nebo rozhodně ne, uveďte důvod Vaší odpovědi.**

10. Podle zákona o Policii ČR jsou policisté povinni před provedením úkonu poučit osobu dotčenou úkonem o právních důvodech provedení úkonu, a jde-li o úkon spojený se zásahem do práv nebo svobod osoby, také o jejich právech a povinnostech (např. výzva k podrobení se vyšetření na přítomnost alkoholu v organismu). Dodržují příslušníci dopravní policie dle Vašeho názoru výše uvedené nařízení? *

Označte jen jednu elipsu.

- rozhodně ano
 spíše ano
 spíše ne
 rozhodně ne
 nevím, nedokážu posoudit

11. Pokud jste se někdy obrátil/a s žádostí o pomoc nebo radu na příslušníky dopravní policie, byli Vám tyto ochotni pomoc nebo poradit? *

Označte jen jednu elipsu.

- ano
 Ne
 Nepotřeboval/a jsem pomoc nebo poradit

12. Cítíte se v silničním provozu v rámci okresu Ústí nad Orlicí bezpečně? *

Označte jen jednu elipsu.

- Cítím se naprosto bezpečně
 Většinou se cítím bezpečně
 Většinou se necítím bezpečně
 Nikdy se necítím bezpečně

13. Kam by podle Vašeho názoru měla dopravní policie směřovat svůj výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí? *

Označte jen jednu elipsu.

- do obce
 mimo obec
 rovnoběžně rozdělit mezi obec a mimo obec

14. Na jaké účastníky silničního provozu by se podle Vašeho názoru měla dopravní policie více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí? *

Označte jen jednu elipsu.

- na řidiče motorových vozidel
 na řidiče nemotorových vozidel (např. cyklisté)
 na chodce

15.

Na jakou oblast by se podle Vašeho názoru měla dopravní policie více zaměřit při výkonu dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí? *

Označte jen jednu elipsu.

- způsob jízdy (např. věnování se řízení, jízda v jízdních pruzích, otáčení, couvání apod.)
- rychlost
- předjíždění
- přednost
- technický stav vozidel

16.

Pokud chcete, uveďte prosím určité místo v rámci okresu Ústí nad Orlicí, kam by podle Vašeho názoru měla dopravní policie více zaměřit výkon dohledu nad silničním provozem (např. obec, část obce, ulice, číslo silnice, apod.).

Příloha G: Tabulky výsledků výzkumného šetření

Tabulka č. 1 - Pohlaví

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Muž	266	52
Žena	250	48
Celkem	516	100

Tabulka č. 2 – Věk

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
do 20 let	45	9
21 až 30 let	206	40
31 až 40 let	137	26
41 až 50 let	89	17
51 až 60 let	29	6
61 a více let	10	2
Celkem	516	100

Tabulka č. 3 – Držení řidičského průkazu

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Ano	494	96
Ne	22	4
Celkem	516	100

Tabulka č. 4 – Rozložení pověřených obcí

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Ústí nad Orlicí	147	28
Česká Třebová	71	14
Lanškroun	80	16
Králíky	49	9
Žamberk	100	19

Vysoké Mýto	44	9
Jiná (mimo okres Ústí nad Orlicí)	25	5
Celkem	516	100

Tabulka č. 5 - Dodržování pravidel nošení služebních stejnokrojů

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Rozhodně ano	347	67
Spíše ano	145	28
Spíše ne	6	1
Rozhodně ne	1	méně než 1
Nevím, nedokážu posoudit	17	4
Celkem	516	100

Tabulka č. 6 – Dodržování pravidel chování a komunikace

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Rozhodně ano	218	42
Spíše ano	256	50
Spíše ne	21	4
Rozhodně ne	6	1
Nevím, nedokážu posoudit	15	3
Celkem	516	100

Tabulka č. 7 – Dodržování pravidla poučování

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Rozhodně ano	218	42
Spíše ano	209	41
Spíše ne	37	7
Rozhodně ne	7	1
Nevím, nedokážu posoudit	45	9
Celkem	516	100

Tabulka č. 8 – Ochota pomoci nebo poradit

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Ano	249	49
Ne	14	3
Nepotřeboval/a jsem pomoc nebo poradit	253	48
Celkem	516	100

Tabulka č. 9 – Pocit bezpečí v silničním provozu

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Cítím se naprosto bezpečně	36	7
Většinou se cítím bezpečně	384	74
Většinou se necítím bezpečně	75	15
Nikdy se necítím bezpečně	21	4
Celkem	516	100

Tabulka č. 10 – Směřování výkonu dohledu nad silničním provozem

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Do obce	166	32
Mimo obec	52	10
Rovnoběžně rozdělit mezi obec a mimo obec	298	58
Celkem	516	100

Tabulka č. 11 - Zaměření účastníků silničního provozu

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Na řidiče motorových vozidel	333	65
Na řidiče nemotorových vozidel	139	27
Na chodce	44	8
Celkem	516	100

Tabulka č. 12 – Oblast zaměření při výkonu dohledu nad silničním provozem

	Absolutní četnost (N)	Relativní četnost (%)
Způsob jízdy	172	33
Rychlost	190	37
Předjíždění	96	19
Přednost	35	7
Technický stav vozidel	23	4
Celkem	516	100

Příloha H: Seznam všech odpovědí, proč příslušníci dopravní policie nedodržují pravidla nošení služebních stejnokrojů

Čepice

Nebyli upraveni ani moc čistí

Ne vždy nosí čepice.

Velmi často nemají čepici, která je součástí ustroje. Policista bez čepice je prakticky v civilu.

Nedodržují svůj pracovní úbor (čepice a čistá uniforma) ... Dle mého názoru by si měli příslušníci policie uvědomit, že doktor taky nemůže operovat v šortách a ušmudlanou uniformou... Každý musíme dodržovat nějaká pravidla ohledně uniformy, tak by jste na sobě měli hodně opakuji hodně zapracovat!!!!

Často neudávají směrovkami směr jízdy, také se všichni nepoutají, při kontrolách zastavují auta třeba i v nepřehledných úsecích.

Občas nenosí čepici

Nejednotnost stejnokroje

Příloha I: Seznam všech odpovědí, proč příslušníci dopravní policie nedodržují pravidla dle Etického kodexu

arogantní přístup

jsou to také jen lidé se svými trablemi, bolestmi apod. a ne vždy naladění být ti nejsvětovější používají slova vyflastrovat, vyfíč apod..

Povýšují se samozřejmě ne všichni ale někteří jedinci převážně ti mladí jsou arogantní

Kladou nevhodné otázky nesouvisející s kontrolou. Vyjadřují se posměšně. Chování až hraničící s šikanou. Jako žena mám strach se proti tomuto chování ohradit.

Mám výtku k ženám u policie často mají pocit jakoby sežrali svět a přitom neumí pomalu napsat své jméno... Arogantní postoj !

jednají s arogancí statusu policie, neuvědomují si dostatečně že jsou placeni z našich daní, ne přístup typu jsem pilicista a ty budeš poslouchat

Potkala jsem policistu který se ke me choval hrubě, nevhodne a byl sprostý

Jak který policista

Myslí si že jsou něco víc,nadřazení.

Dostal jsem pokutu,za překročení rychlosti, dobrá,zaplatil jsem a podotkl,že jim nesvítí světlo přední .Jejich odpověď""bud'te rád,že jste už zaplatil"

Zbytečná arogance

Často jsem se setkal s tím že mladí a nováčci si "honi" ego a frcky. A pokud mají něco řešit ve většině případů co jsem zažil byli nepříjemný že vůbec něco musejí dělat. Dávám příklad nahlásili jsme pohyb zlodějů na pozemku ty utekli do "vysoké trávy" po příjezdu policie nám bylo řečeno ať se tam jdeme podívat sami že je mokrá tráva a oni měli nevhodnou obuv. Svůj názor si udělejte sami.

Jednají nadřazeně

státní policie toto dodržuje, ale městská rozhodně ne

Čistota obuvi a uniformy.

Celní správa byla vlezlá a pan policista byl podrážděný.

Občas arogantní jednání

Někteří policisté jsou celkem arogantní, protože si myslí, že jsou něco víc než normální lidi

Někteří jsou hulvati co si vymýšlí..

s dopravní policií jsem jednal pouze jednou, při mé první a doufám že poslední dopravní nehodě, vylétl jsem ze silnice do příkopu, nepřizpůsobil jsem rychlost vozovce a dešti. Policii jsem nechtěl volat, ovšem zavolali ji lidé kteří bydleli okolo, policie mě volala o 3 hodiny později, nutili mě podstoupit dechovou zkoušku, která byla naštěstí negativní, ovšem kdybych si dal například po příjezdu domů pivo na nervy například, tak by být nemusela, tudíž absolutně nesmyslná dechová zkouška. Dále se chovali v průběhu zapisování arogantně, například zeptali se mě jak se to stalo, na to jsem jim chtěl vysvětlit situaci, nechali mě říct jenom "jel jsem" na to mě okamžitě skočili do řeči a arogantně odvětili že jsem nejel, kdybych jel, tak s nimi teď neseseděl v autě, a neměl auto v příkopu, samozřejmě absolutně arogantním tónem.

Po předložení zelené karty mi policista oznámil, že je neplatná(stará), nenapadlo mě to kontrolovat v danou chvíli, později při dohledávání platné zelené karty jsem přišel na to, že jsem policistovi předložil platnou...ve správním řízení za 1000,- za to, že jsem se nechal policistou obelhat, do té doby jsem policistům bezmezně veril.

Jejich slova že oni mají průkaz poloboha (služební průkaz).. Nejsou nic víc než my taky jen lidi..

Arogance a nadřazenost z nich přímo srší

Zkušenost s jedním policistou (nevím jestli zde ještě pracuje)

Jednání PČR záleží na "známosti" s danými lidmi při silniční kontrole

Příloha J: Seznam všech odpovědí, kam by měla podle respondentů dopravní policie více zaměřit výkon dohledu nad silničním provozem v rámci okresu Ústí nad Orlicí.

sil. č. I/35

Dolní Morava

Jehnědí

Náměstí Míru

Královéhradecká

Netřeby

I/14 - přednost chodců na přechodu

Králíky, celá ulice 5.kvetna

Řetova

České Libchavy Paseky

Helvikovice u zamberka

Hylváty, především u základní školy.

Rezort..Dolní Morava

Celá oblast Králícka

Dolní 512 v Králíkách mám tu dceru a vchod přímo do cesty ulice je úzká a ne moc dlouhá a i tak to řidiči nerespektují zejména jeden konkrétní nejlepe parkrát hlídka s měřicím zařízením zvažují dotaz na město zda nechteji umístit značku obytné zóny někdy je to opravdu zážitek.

Červená Voda... Číslo silnice (11)

Jablonec nad Orlicí, Králíky - 5. Května

Úsek silnice mezi Jabloncem nad Orlicí a Jamnem nad Orlicí. Rovinka u Dřevotvaru

Křižovatka - Dolní Boříkovice směr Polsko

Pastviny

Jehnědí

Libchavy

Ústí nad Orlicí Hylvát

Č.Třebová-Třebovice, Č.Třebová-Ústí n/Orlicí

Silnice I/35

Lanškroun

Sázava, Žichlínek

Dolní čermna

Lanškroun, ulice Kollárova u Albertu.

Trasa Kvasiny-Polsko .. Několikrát jsem byl omezen i ohrožen autem s polskou SPZ..

Česká Třebová

Zamberk

Sídlíště

Nový kruhový objezd u Bažantnice

Lanškroun

Dolní Čermná

Králíky a okolní vesnice

Výjezd obce Dlouhá Třebová na Českou Třebovou

Ústí nad Orlicí, ul. Popradská

Silnice č. 11

Lanškroun

kdekoliv

Červená Voda (příjezd od Boříkovic)

Česká Třebová

Kerhatice hlavní silnice

Trasa Ústí nad Orlicí- Choceň

Menší ulice v Ústí nad Orlicí (např. ulice Jilemnického) Několikrát jsem tu byla svědkem porušování pravidel ze strany cyklistů a to tam nebydlím. Ale i v jiných menších ulicích. Nevidím moc smysl v kontrolování vozidel, která ze zákona musí mít STK a řidiči řidičské oprávnění. Ale na kolo může sednout kdokoliv a způsobit dopravní nehodu. Bohužel policie toto stále zcela záměrně ignoruje.

Měření rychlosti v ulici Kubelkova, Česká Třebová, především ze směru od ulice Litomyšlská směrem k fotbalovému stadionu a dále. Neustá se tu setkávám s řidiči, kteří nedodrží rychlost, přejíždí v zatáčkách díky nepřiměřené rychlosti do protisměru (ze směru od Přívrata). Několikrát jsem na vlastní kůži strhla volant, abych se vyhla střetu.

Silnice 14 a 43

Dlouhá Třebová

I-11

Všude

Sídlíště Trávník, Česká Třebová, parkování

Svatý Jíří silnice směr Choceň

Jablonné n.O. - Hradisková ulice, Zamberk - od pošty k náměstí, Techonin

parkování na vyhrazených místech pro postižené u obchod'áku Tesco

Dlouhá Třebová - Ústí nad Orlicí, hlavní tah přes Ústí nad Orlicí

Vysoké Mýto, Fibichova ulice

14

kolem základních a mateřských škol....né na konce obce nebo na místa úplně zbytečná

Stále jezdí do České Třebové a v Ústí o nich není ani noha PROČ????????? ÚSTÍ NAD ORLICÍ!!!!

Horní Dobrouč v obci se jezdí 90-100 bezne

České Libchavy-Paseky

I/43

Stradouň

Sopotnice - zejména zatačka u orlicanu ve smeru od Potstejna s

Letohrad komenského

Česká Třebová nákupní zóna

Dolní Dobrouč, přejíždění nepřehledných zatáček protisměrem

česká třebová-třebovice

Průtah Českou Třebovou brzy rano a večer

Mimo obec, dohled nad nebezpečným předhíždění!

Tam kde je plná čára

Hečmanda (jílemnického + okružní) = zákazy parkování

Jablonné nad Orlicí

Dolní Libchavy od Soru směr škola

Bílá Voda

Semanínska

Není to o určitých místech, ale o bezohledných řidičích. Pokud se nezmění myšlení řidičů, nestane se nic. Hodně úspěchů dk

nikde

Vyjezd z ústí nad orlicí na ceskou trebovou a naopak

Úsek mezi Ústím a Třebovou, Ústí- Letohrad (Černovír)

Horní Dobrouč, Ostrov u Lanškrouna

Žamberk

Libchavy

Dolní Třešňovec u hasičárny

R35

Králíky

Ulice

Silnice z Helkovic do Kameničné

Nepomuky

Vracovice

Všude, často vidím telefonovat řidiče TIR i od aut, dále předjíždění v obci Libchavy.

Parkoviste u obchodnich stredisek, prednost zprava tam skoro nikdo nezna

Tatenice

Silnice 35

Všeobecné okolí supermarketu "stopky a přednost z prava"

Alkohol za volantem v Králíkách

Silnice z Lubníku na Žichlínek

obec

Nepomuky

Pod domovem důchodců, směr Libchavy

Ústí nad Orlicí Popradská ulice, dohlížet na dodržování přednosti zprava u markerů a hlavně tvrdě trestat bezdůvodné používání mlhových světel...

Zamberk

Rychlost jízdy v obytných zónách a chování chodců všeobecně.

Jehnědí

Lukavice

Lanškroun

Na řízení dopravy při dopravních nehodách

lanškroun dobrovského 1/43

Obec Tatenice, obec Lubník, obec rychnov na moravě

Česká Třebová

Mě konkrétně vadí cyklista který když jedu v jednosměrce tak jede proti mě a když mu dám najevo že se mi jeho chování nelíbí vynadá mi hlasitě do Č*****. Zlo je dále v dnešní době mobil v ruce za volantem. Přiznávám, že jsem to párkrát udělal a nejsem na to hrdý. A já si třeba myslím že měřit rychlost je celkem nesmysl protože jsou místa jako Libchavy, kde kdybych jel 70 tak se prd stane ... Nehledě na to, že jsem touto obcí jel několikrát v noci unaven a spíš mě pomalá jízda uspávala... naopak jsou vesnice či místa kde se předepsaná rychlost dodržet téměř nedá, protože by to bylo skoro nebezpečné. Toť můj názor ve zkratce. Téma je to nevyčerpatelné. Podle mě jsou policisté potřeba a pokud se chovám slušně k nim tak podle mě nemají důvod být neslusni oni ke mě. A ještě na něco jsem si vzpomněl Blinkr nebolí sám bez něj nevybočuji ze směru a o víkendu díky tomu že Lojza nedal blinkr byla málem nehoda. Blinkr je prostě nutnost (a to jezdím v BMW a ty ho prý nemaj... hold mám asi dobrou výbavu a dali mi ho tam :-D) snad to nebude moc dlouhé. S přáním hezkého dne V.K.

silnice I/35 - křižovatka s obcí Zámorsk - dodržování rychlosti

Dlouhá Třebová-křižovatka.

Chocen a parkování např lidl

Královéhradecká-Moravská Ústí nad Orlicí, chodci zde pravidelně přecházejí jako stádo a mnohdy velmi hazardují

Pastviny

Rudoltice

Křižovatka v Dolní Lipce křížení na Borikovice a do Polska

skoly a skolky vseobecne

Skuhrov

Libchavy

Hylváty...Ústí nad Orlicí....Nejsou přechody pro chodce a dost nepřehledných míst nejen kvůli zatačkám ale i kvůli stojícím autům u chodníků...

Na rychlou jízdu kamiónů směr od Konráda dolů ke Kribske samce (vinotece) tam jezdí kor kamiony jako hovada.

Dolní morava. Konkrétně začátek vesnice a bezpečnost provozu v resortu dolní Morava.
Vždy kdy tam projíždíme je to strašný

1/14

Lanškroun a okolí

k předešlé otázce: na parkování, konkrétně v centru Ústí nad Orlicí, často řidiči stojí, kde se jim zamane a často to není 5 metrů od křižovatky. Znemožňují výjezd autům od rodinných domů, kteří v té oblasti bydlí.

Křižovatka Opatov a Třebovice

silnice Vamberk - Jabloné

Jablonné nad Orlicí

Lanškroun

Kaufland v Lanškrouně

Hylvaty a centrum města

okolí hospod, např. Sloupnice

Silnice 1/35. Kdekoli na celé její délce.

úsek mezi obcí Paseky (u Českých Libchav) a Sopotnicí; obec Nepomuky (Horní Čermná)

Světelná křižovatka ve Vysokem Mýtě. Řidici tu často jezdí na červenou

silnice 11 poblíž obce Šedivec

Česká Třebová

Lanškroun lidická ulice

Dolní Čermná

Silnice číslo 11

Před školy a školky .

Těchonín

Kralicko

silnice 35

Letohrad, Komenského ulice

Silnice mezi Rudolticemi v Čechách a Lanškrounem

Dlouhá trebova

Dolní Čermna

Boříkovice se zaměřením na motoristy z Polska

Sídliste Stepnice nedodržuje se rychlost ve večerních hodinách. Kolem restaurace K. ulice na Stepnici.

nikam akorát buzerují lidi

Verměřovice

ul. Kralická, Lanškroun

E442

Letohrad

Nekoř - Bredůvka

Skuhrak, už několikrát mě tam malem někdo sestřelil když letěl dolu jak to pras, omlouvám se za to jak jsem to napsal ale je to tak

Šedivé, Verměřovice

Zamberk

Libchavy tam jezdej věčně opilý! sídliště a okolo benzinek

silnice 1/43, obecně "velké" silnice vedoucí z Lanškrouna, Ústí apod..

Křižovatka Boříkovice - Polsko

Podle mě by bylo lepší kdyby šli třeba na kafe

Ústí nad Orlicí, ulice Dukelská

Dlouhá Třebová

Kraliky a okolí

Kruhový objezd v Lanškrouně, přechody jsou zrušené a chodci tam dobrovolně skáčou pod auta a tím brzdí provoz v celém Lanškrouně hlavně v odpoledních hodinách.

Trasa Letohrad, Ústí nad Orlicí

Studené

Jablonné nad Orlicí

Česká Třebová, u Stadionu. Mezi půl 6 a 6 hodinou ranní.

Mezi Černovírem a Dolní Dobroučí

Albrechtice - Mezilesí

Svitavy- Litomyšl

Parkoviště supermarketů

Semanín

OBEC HORNÍ SLOUPNICE USEK OU ŠKOLA

Křižovatka - výjezd z Dolní Dobrouče buď na UO nebo na Letohrad.

Sloupnice

č.11

Libchavy- Ústí nad Orlicí-Lanškroun

V ČT silnice č.14

Červená Voda

Žichlínek od Rychty po hospodu