

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Diplomová práce

Přestupky v silniční dopravě v okrese Šumperk

Ivo Ryznar

© 2013 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra statistiky

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Ryznar Ivo

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Šumperk

Název práce

Přestupky v silniční dopravě v okrese Šumperk

Anglický název

Road transport offences in Šumperk district

Cíle práce

Cílem práce je statistické zhodnocení a předpověď množství zjištěných přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za období od roku 2001 do roku 2011 pomocí analýzy časových řad. Zdrojem dat je dopravní policie územního odboru Šumperk, krajského ředitelství Olomouckého kraje, policie České republiky. V uvedeném období došlo k mnoha zásadním legislativním změnám, které měly značný vliv na chování řidičů motorových i nemotorových vozidel včetně chodců.

Metodika

Pro dosažení stanoveného cíle bude užitá analýza časových řad. Nejprve budou vypočteny elementární charakteristiky časových řad, jako je průměrný absolutní přírůstek a výpočet koeficientu růstu včetně průměrného koeficientu růstu. Následně bude zjištěn nejvhodnější model časové řady a pomocí něho předpověď konkrétního přestupku.

Harmonogram zpracování

červen 2012 - osnova, cíl práce a literární rešerše

říjen 2012 - úvod a metodika práce

prosinec/leden 2013 - konzultace vlastních výsledků

duben 2013 - odevzdání práce

Rozsah textové části

60 – 80 stran

Klíčová slova

Časová řada, koeficient růstu, trend, předpověď, přestupek, rychlost, řidič,

Doporučené zdroje informací

ČECHMÁNEK, B., HORZINKOVÁ, E.: Přestupky a správní trestání. Praha: Eurounion, 2002. ISBN 80-7317-012-4
FASTR, P., ČECH, J.: Zákon o pozemních komunikacích s komentářem. Praha: Linde, 2012. ISBN 978-80-7201-876-5
HAMERNÍKOVÁ, V.: Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče. Praha: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. ISBN 978-80-7013-517-4
HENDL, J.: Přehled statistických metod zpracování dat. Praha: Portál, 2006. ISBN:80-7367-123-9
MELOUN, M., MILITKÝ, J.: Kompendium statistického zpracování dat. Praha: Academia, 2006. ISBN 80-200-1396-2
RANDULOVÁ, K., ONDRUŠ, R.: Průvodce policisty trestním řízením. Praha: Linde, 2001. ISBN 80-7201-276-2

Právní předpisy:

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

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

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

Vedoucí práce

Vostrá Vydrová Hana, Ing.

Termín odevzdání

březen 2013

doc. RNDr. Bohumil Kába, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.

Děkan fakulty

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Přestupky v silniční dopravě v okrese Šumperk" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 25. 3. 2013

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Haně Vostře Vydrové za cenné připomínky, rady a podněty, které mi byly velkou pomocí při vypracování této práce.

Přestupky v silniční dopravě v okrese Šumperk

Road transport offences in Šumperk district

Souhrn

Námětem této diplomové práce jsou přestupky zjištěné policisty dopravního inspektorátu v Šumperku na okrese Šumperk. Cílem je statistické zhodnocení přestupků v období let 2001 – 2011 a následná předpověď množství přestupků v roce 2013.

Teoretická část je zaměřena na definici, historii a organizační strukturu policie. Popis legislativy je zaměřen na změny zákona o silničním provozu a charakterizace okresu Šumperk dává ucelený přehled o stavu obyvatelstva, dopravy a klasifikaci komunikací.

Praktická část je zaměřena na zhodnocení a srovnání přestupků ve sledovaném období včetně návrhu vhodných opatření k jejich snížení.

Při zhodnocení a srovnání přestupků ve sledovaném období byla zjištěna možná příčina zvyšujícího se počtu přestupků jak u motorových, tak nemotorových účastníků silničního provozu, která tkví hlavně ve výchově, osobních příkladech, ale také v činnosti policie.

Dílním výstupem práce je návrh legislativní úpravy, která byla cestou Krajského ředitele policie Olomouckého kraje zaslána Řediteli služby dopravní policie, Policejního prezidia, plk. Ing. Leoši Tržilovi, spočívající ve snížení dolní hranice finanční částky při vybírání kaucí.

Summary

The Thesis focuses on the traffic violations within the Šumperk region. The aim of the Thesis is a statistical analysis of these violation during the perion 2001 – 2011, and a prediction of for 2013.

The theoretical sections describe the definition, history and organizational structure of the Police. The description of the relevant legislative mainly outlines the changes to the Road Traffic Act and the basic characteristics of Šumperk region and thoroughly describes the population count, traffic and roads classification.

The research sections assesses and compares traffic violations within the monitored period and includes recommendations for its reduction.

A possible cause of the increasing level of traffic violations by both vehicles and pedestrians/cyclists was identified during the research: it is mostly the upbringing, personal examples, and also the action of the Police.

A suggested legislative regulation, a sub-aim of the Thesis, was sent to the Commissioner of Traffic Police, plk. Ing. Leoš Tržil, through the regional Commissioner of police for the Olomouc region, proposing a decrease of the minimum cash bail.

Klíčová slova: Časová řada, koeficient růstu, trend, předpověď, přestupek, rychlost, řidič.

Keywords: Time series, growth rate, trend, forecast, offense, speed, driver.

OBSAH

1 ÚVOD	10
2 CÍL PRÁCE A METODIKA	11
2.1 Cíl práce	11
2.2 Metodika práce	11
2.2.1 Řidiči motorových vozidel	11
2.2.2 Ostatní účastníci silničního provozu	13
2.2.3 Zákonné pojištění	14
2.2.4 Dálniční poplatky	14
2.2.5 Požití alkoholu	14
2.2.6 Statistické charakteristiky	14
3 LITERÁRNÍ REŠERŠE	18
3.1 Policie České republiky	18
3.1.1 Historie policie	18
3.1.2 Současný stav policie	19
3.1.3 Krajské ředitelství Olomouckého kraje	19
3.1.4 Územní odbor Šumperk	21
3.1.4.1 Silniční síť okresu Šumperk	22
3.1.5 Organizační struktura územního odboru Šumperk	25
3.1.5.1 Obvodní oddělení	25
3.1.6 Dopravní inspektorát, historie, struktura a používaná technika	28
3.1.6.1 Historie dopravní policie po současnost	28
3.1.6.2 Struktura dopravního inspektorátu Šumperk	32
3.1.6.3 Technika používaná na dopravním inspektorátu Šumperk	34
3.2 Legislativa	37
3.2.1 Historie a vznik dopravních předpisů	37
3.2.2 Zákon č. 361/2000 Sb., a jeho novely	38
3.2.2.1 Novely zákona o silničním provozu	39
3.2.3 Přestupek	40
3.3 Doprava	42

3.3.1 Pevninská doprava.....	42
3.3.2 Námořní doprava	43
3.3.3 Letecká doprava.....	43
3.4 Pozemní komunikace	43
3.4.1 Dálnice.....	44
3.4.2 Silnice	44
3.4.3 Místní komunikace	44
3.4.4 Účelová komunikace	45
4 VLASTNÍ PRÁCE	46
4.1 Zdroj dat	46
4.2 Počty policistů na dopravním inspektorátu Šumperk.....	46
4.3 Analýza přestupků.....	49
4.3.1 Řidiči motorových vozidel	49
4.3.2 Ostatní účastníci silničního provozu	72
4.3.3 Zákonné pojištění	77
4.3.4 Dálniční poplatky	80
4.3.5 Požití alkoholu.....	82
4.3.6 Přestupky cizinců.....	84
4.3.7 Status osoby blízké	86
4.4 Předpověď množství zjištěných přestupků v roce 2013.....	89
5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ.....	92
6 ZÁVĚR	95
7 SEZNAM ZKRATEK	97
8 SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A OBRÁZKŮ.....	98
9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	100
10 PŘÍLOHY	103

1 ÚVOD

Kontrola dodržování platných právních norem a ochrana veřejného pořádku ve státě je jedna z mnoha úkolů a činností Policie ČR. Policista musí být při vykonávání policejní činnosti nestranný a postupovat v souladu s etickým kodexem Policie ČR. Dopravní policista při své práci musí vystupovat jako profesionál a nepůsobit pouze represivně, ale nepochybně i preventivně. Každý přestupek, který policista během své služby, ale i mimo službu zjistí, nesmí nechat bez povšimnutí.

Činnost hlídek dopravního inspektorátu je prioritně zaměřena na bezpečnost a plynulost silničního provozu a na vyhledávání přestupků související se silničním provozem. Při kontrole vozidel se hlídky zaměřují na pátrání po hledaných osobách, věcech a vozidlech. Při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu rovněž kontrolují stav komunikací a kontrolují dopravní značení, zda-li koresponduje se zákonem o provozu na pozemních komunikacích.

Besedami a přednáškami v základních a mateřských školách se snaží policisté vzbudit u dětí zájem o silniční provoz a bezpečnostními prvky ve formě drobných dárečků je chránit před ostatními účastníky silničního provozu.

Ve spolupráci s BESIP¹ policie organizuje osvětové akce, které nemotorovým účastníkům zdůrazňují jejich povinnosti a práva v silničním provozu a které je upozorňují na novely zákonů.

Tato práce je zaměřena na přestupky, které byly spáchány v souvislosti se zákonem o provozu na pozemních komunikacích a souvisejícími zákony na okrese Šumperk. Motivem tématu je osobní znalost problematiky.

Údaje o počtech přestupků, které jsou podkladem pro tuto práci, byly získány z informačního systému Policie ČR. Ke zpracování výsledků bude použita dostupná literatura.

¹ Samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR, které působí jako hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu, ale také jako expertní orgán v působení na lidské činitele. [21]

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

2.1 Cíl práce

Cílem práce je statistické zhodnocení a předpověď množství zjištěných přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za období od roku 2001 do roku 2011 na okrese Šumperk pomocí analýzy časových řad. V daném období došlo v souvislosti se zákonem o silničním provozu k mnoha zásadním změnám, které by mohly mít vliv na chování zejména řidičů motorových vozidel, ale také ostatních účastníků silničního provozu.

2.2 Metodika práce

Zdrojem pro statistické hodnocení dat jsou informační systémy Policie České republiky. Data jsou vkládána do těchto systémů manuálně policisty, kteří přestupek zjistí a dále jej zpracovávají v informačních systémech k tomu určených. Aby policista věděl, do jaké skupiny statisticky sledovaných přestupků konkrétní přestupek patří, byl zpracován závazný pokyn ředitele Ředitelství služby dopravní policie, který definuje přestupky v následujících kategoriích:

2.2.1 Řidiči motorových vozidel

Rychlost

Rychlost jízdy je upravena jak ustanovením § 18 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o silničním provozu) pro jízdu v obci, tak pro jízdu mimo obec, ale také porušením dopravní značky dle ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu a nedodržení stanovené rychlosti při přejíždění železničního přejezdu, což upravuje § 28 odst. 3 zákona o silničním provozu. [7]

Předjíždění

Předjíždění je v tomto případě porušení vodorovné dopravní značky č. V1a (podélná čára souvislá), V1b (dvojitá podélná čára souvislá) a V3 (podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou) ve smyslu ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu. Předjíždění dále upravuje § 17 a § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu. V případě, že řidiči při předjíždění poruší jak vodorovné dopravní značení, tak i svislé dopravní značení, nelze již tento přestupek řešit v blokovém řízení uložením blokové pokuty, ale ve správním řízení, kde je přestupek projednán příslušným správním orgánem. [7]

Přednost

Přednost je v zákoně o silničním provozu definována jako povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Povinnost, kdy a za jakých podmínek musí účastník silničního provozu dát přednost v jízdě je uvedena v § 21 odst. 5, 6, 7, v § 22, v § 23 odst. 1 a v § 4 písm. b). [7]

Přednost přechody

Od roku 2009 dochází ke statistickému sledování přestupku přednost na přechodech a to ze strany řidičů motorových vozidel. Zákon jasně stanoví, jak se má řidič chovat, blíží-li se k přechodu pro chodce dle ustanovení § 5 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. [7]

Způsob jízdy

Způsobem jízdy může být jiné jednání než rychlost jízdy, předjíždění nebo přednost, jímž se účastník provozu na pozemních komunikacích nechová dle zákona o silničním provozu. Zákon o silničním provozu definuje toto jednání v ustanovení § 4 písm. a) a c), § 5 odst. 1 písm. b), § 7 odst. 4), §11, §12, §13, §14, §15, §16, § 18 odst. 2, §19, §20, § 21 odst. 1, 2, 3, 4, § 24, § 26 odst. 2, §30. [7]

Nepoužití bezpečnostních pásů nebo zadržných systémů

Nepoužitím bezpečnostního pásu nebo zadržného systému se řidič dopouští přestupku dle ustanovení § 6 odst. 1 písm. a až g) zákona o silničním provozu. [7]

Technický stav

Podmínky provozu na pozemních komunikacích upravuje § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu s odkazem na zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. K tomuto zákonu byla vydána prováděcí vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. [7]

Držení hovorového zařízení

Povinnost nadržet při jízdě vozidlem telefonní přístroj či hovorové zařízení nebo záznamové zařízení upravuje § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu. [7]

Železniční přejezdy

Porušení pravidel silničního provozu v souvislosti s železničním přejezdem upravuje § 27 odst. 1 písm. g) – zákaz zastavení a stání na železničním přejezdu, § 28 odst. 1, 2, 4, 5 a § 29 zákona o silničním provozu, které upravují povinnosti před železničním přejezdem a vjíždění na něj. [7]

Ostatní

Vše ostatní, co není uvedeno v předchozích bodech.

2.2.2 Ostatní účastníci silničního provozu

Chodci – jsou osoby, které tlačí nebo táhnou sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm. Může se rovněž jednat o osobu,

která se pohybuje na lyžích, kolečkových bruslích, vede psa nebo tlačí motocykl o obsahu válců do 50 cm³. [7]

Cyklisté – jsou osoby, jedoucí na jízdním kole. [7]

Jiní – jsou účastníci silničního provozu, kteří nejsou řidiči ani chodci. Ve většině případů se jedná o spolujezdce ve vozidle a dále o toho, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. [7]

2.2.3 Zákonné pojištění

Přestupky spočívající v provozu vozidla bez pojištění odpovědnosti nebo při řízení vozidla u sebe řidič nemá doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

2.2.4 Dálniční poplatky

Nepředložení platného kupónu spočívající v používání placeného úseku silnice pro motorová vozidla nebo dálnice, ale také špatně vylepený kupón nebo použití již neplatného kupónu. [13]

2.2.5 Požití alkoholu

Zákaz požívání alkoholu dle zákona o silničním provozu upravuje § 5 odst. 2 písm. b). Zákon o silničním provozu stanoví pravidla pro jízdu pod vlivem alkoholu bez jakýchkoli výjimek. Řidič nesmí řídit vozidlo ani bezprostředně po užití návykové látky nebo v době, kdy by mohl být ještě pod jejím vlivem. [7]

2.2.6 Statistické charakteristiky

Pro dosažení stanoveného cíle bude použito analýzy časových řad. Časová řada je základním prostředkem statistické analýzy dynamiky hromadných jevů. Obvykle se definuje jako množina pozorování kvantitativní charakteristiky uspořádané v čase.

Ke zkoumání změn v závislosti na čase byly použity následující statistické charakteristiky:

Absolutní přírůstky

Absolutní přírůstky charakterizují přírůstek hodnoty časové řady v časovém okamžiku s okamžikem, který mu předchází.

$$dy_t = y_t - y_{t-1}$$

y – počet přestupků

t = 2002, 2003.....n

Průměrný absolutní přírůstek

$$\bar{\Delta} = \frac{\sum_{i=2}^T \Delta_{i,i-1}}{T-1} = \frac{(y_2 - y_1) + (y_3 - y_2) + \dots + (y_n - y_{n-1})}{T-1} = \frac{y_n - y_1}{T-1}$$

y – počet přestupků

Koeficienty růstu

Koeficienty růstu vyjadřují, o kolik vzrostla hodnota časové řady v okamžiku roku ve srovnání s hodnotou roku předcházejícího.

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}}$$

y – počet přestupků

t = 2002, 2003.....n

Průměrný koeficient růstu

Průměrný koeficient růstu vyjadřuje geometrický průměr jednotlivých hodnot koeficientů růstu.

$$\bar{k} = \sqrt[T]{k_2 \cdot k_3 \cdot \dots \cdot k_{n-1}} = \sqrt[T]{\frac{y_n}{y_1}}.$$

Bazický index

Bazický index srovnává k jednomu bazickému období (základu). Bazické období v práci je rok 2001 a k tomuto období budou srovnávány následující roky 2002 – 2011.

$$K_{i,1} = \frac{y_i}{y_1}$$

y – počet přestupků

Řetězový index

Řetězový index vyjadřuje stejné hodnoty jako koeficient růstu, ale v procentuelním vyjádření.

$$k_{i,i-1} = \frac{y_i}{y_{i-1}}$$

y – počet přestupků

Nejdříve budou vypočteny absolutní přírůstky a koeficienty růstu včetně jejich průměrů a následně bude provedeno relativní srovnání pomocí řetězových indexů a bazické indexy počítané vzhledem ke stále stejnému základu. [17]

Pro předpověď množství zjištěných přestupků bude zvolen jeden z adaptivních modelů, konkrétně model jednoduchého exponenciálního vyrovnávání a to z důvodu nestability a nespojitosti trendové funkce. [17]

Model jednoduchého exponenciálního vyrovňování

$$y'_t = \alpha y_t + (1 - \alpha)y'_{t-1}$$

α - vyrovnávací konstanta

Střední čtvercová chyba

$$MSE = \frac{\sum_{t=1}^n (y_t - y'_t)^2}{n} = \sum \frac{e_t^2}{n - k}$$

Veškeré výpočty budou provedeny v programu Microsoft Excel. Vzorce pro statistické výpočty byly použity z literatury „Statistické metody II“. [17]

3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1 Policie České republiky

„Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku, chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti. Plní rovněž úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené ji zákony, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky“. [20] Svou funkci plní policie v této moderní podobě již 21 let.

3.1.1 Historie policie

„Policie existovala již v dobách první republiky společně s četnictvem. Do jejich řad byli vybíráni lidé z řad domácího odboje a legionářů. Četnictvo bylo vojensky organizovaným strážním sborem, který na celém území státu udržoval veřejný pořádek a veřejnou bezpečnost. Výjimku z místní působnosti četnictva představovaly obvody státních policejních úřadů, které disponovaly sbory uniformované stráže bezpečnosti. Příslušníci prvních plnili úkoly pořádkové a dopravní policie, příslušníci druhých vykonávali úkoly pátrací vyšetřovací služby. Například v roce 1925 do působnosti 2777 četnických stanic se 14123 muži spadalo 139 225 km² státního území s 11 873 172 obyvateli. Obvody 25 státních policejních úřadů se 7360 policisty měli v působnosti 1165 km² území s 1 700 000 obyvateli. Počet státních policejních úřadů se za dvacet let existence první československé republiky zvýšil ze 4 v roce 1918 na 105 v roce 1938. Československá státní policie se mimo jiné aktivně podílela na vzniku a rozvoji mezinárodní policejní spolupráce a na založení interpolu“. [20]

3.1.2 Současný stav policie

Po revoluci v roce 1989 prošla policie mnoha reorganizacemi, které se přizpůsobovaly státoprávnímu uspořádání tak, aby korespondovala svou strukturou a organizací novému policejnímu stavu.

Policie se strukturou dělí na:

- Policejní prezidium,
- 14 Krajských ředitelství,
- Útvary s celostátní působností.

V současné době se policie skládá z těchto služeb:

- Služba pořádkové policie,
- Služba dopravní policie,
- Služba pro zbraně a bezpečnostní materiál,
- Služba cizinecké policie,
- Letecká služba,
- Pyrotechnická služba,
- Ochranná služba,
- Služba kriminální policie a vyšetřování.

Vzhledem k tomu, že cílem práce je analýza a předpověď přestupků na okrese Šumperk, budeme se věnovat Krajskému ředitelství Olomouckého kraje a následně územnímu odboru Šumperk, v jehož organizační struktuře je i dopravní inspektorát.

3.1.3 Krajské ředitelství Olomouckého kraje

V rámci Krajského ředitelství Olomouckého kraje bylo zřízeno pět územních odborů:

- Územní odbor Jeseník,
- Územní odbor Olomouc,
- Územní odbor Prostějov,
- Územní odbor Přerov,
- Územní odbor Šumperk.

Územní odbor Jeseník

Územní odbor Jeseník se nachází v severní části Olomouckého kraje. Samostatný okres vzniknul 1. 1. 1996 vyčleněním z okresu Šumperk. Rozloha územního odboru Jeseník je 718,96 km². Počet obyvatel územního odboru je 40 486, počet obcí je 24 a 5 měst. Silniční síť je tvořena silnicemi I. třídy v celkové délce 66,2 km, II. třídy v celkové délce 124 km a III. třídy v celkové délce 101,2 km. Počet policistů na územním odboru je 125 a 9 občanských zaměstnanců. [33,35]

Územní odbor Olomouc

Největší územní odbor Olomouckého kraje je Olomouc. Na území města Olomouce se nachází jak vedení územního odboru, tak vedení krajského ředitelství. Rozloha územního odboru Olomouc je 1 620,28 km². Počet obyvatel územního odboru je 232 032, počet obcí je 95 a 6 měst. Silniční síť je tvořena rychlostními silnicemi v celkové délce 50,4 km, silnicemi I. třídy v celkové délce 71,7 km, II. třídy v celkové délce 286,1 km a III. třídy v celkové délce 662,8 km. Počet policistů na územním odboru je 485 a 27 občanských zaměstnanců. [33,36]

Územní odbor Prostějov

V jižní části krajského ředitelství se nachází územní odbor Prostějov, jehož struktura dopravního inspektorátu je stejného typu, jako dopravní inspektorát Šumperk. Rozloha územního odboru Prostějov je 777,32 km². Počet obyvatel územního odboru je 109 539, počet obcí je 97 a 5 měst. Silniční síť je tvořena dálnicemi v celkové délce 7,6 km, rychlostními silnicemi v celkové délce 25 km, silnicemi I. třídy v celkové délce 8,4 km, II. třídy v celkové délce 165,6 km a III. třídy v celkové délce 468 km. Počet policistů na územním odboru je 210 a 11 občanských zaměstnanců. [33,37]

Územní odbor Přerov

Územní odbor Přerov je rozlohou i počtem policistů druhým největším územním odborem Olomouckého kraje. Rozloha územního odboru Přerov je 844,74 km². Počet obyvatel územního odboru je 133 023, počet obcí je 104 a 6 měst. Silniční síť je tvořena dálnicemi v celkové délce 28,6 km, silnicemi pro motorová vozidla v celkové délce 9,7 km, silnicemi I. třídy v celkové délce 85,3 km, II. třídy v celkové délce 164,7 km a III. třídy v celkové délce 418,4 km. Počet policistů na územním odboru je 300 a 17 občanských zaměstnanců. [33,38]

3.1.4 Územní odbor Šumperk

Územní odbor (okres) Šumperk se rozkládá na úpatí hor Hrubého Jeseníku a úrodné Hané v Olomouckém kraji České republiky. Rozloha okresu je 1 313,06 km² a počet obyvatel k datu 31. 12. 2011 činil 123 558 obyvatel. Šumperský okres sousedí na západě s okresy Ústí nad Orlicí a Svitavy, na severu s okresem Jeseník, na východě s okresem Bruntál a na jihu s okresem Olomouc. Na severozápadě je hranice okresu vymezena se státní hranicí Polska. V okrese Šumperk je 78 obcí, z toho 8 měst. [39]

Města:

Hanušovice, Loštice, Mohelnice, Staré město, Štítý, Šumperk, Úsov, Zábřeh.

Obce s rozšířenou působností:

Mohelnice, Šumperk, Zábřeh.

Obce s pověřeným obecním úřadem:

Hanušovice, Mohelnice, Šumperk, Zábřeh.

V historii byl průmysl okresu Šumperk zaměřen na výrobu papíru, těžbu dřeva, břidlice a železné rudy a vaření piva. Po druhé světové válce, v době kolektivizace, se přeměnou pastvin na ornou půdu začal pěstovat len a průmysl na okrese začal vzkvétat v textilním odvětví. Velkým přínosem byl vznik továrny na osvětlovací sklo, továrny na výrobu umělých diamantů a opravny železničních vozidel. Pracovní podmínky v okrese byly nadstandardní.

Po roce 1989 textilní průmysl upadá a nezaměstnanost v okrese stoupá. Špatná míra nezaměstnanosti je způsobena špatnou dopravní dostupností do klíčových lokalit. Svědčí o tom rozvoj města Mohelnice, které se nachází v blízkosti silnice č. E35, která je mezinárodní silnicí spojující Německo a Polsko se Slovenskem. V obci Mohelnice za posledních pět let vyrostlo mnoho továren na výrobu automobilních součástek. Továrny stále nabízí jak kvalifikovanou práci, tak i pozice pomocných dělníků.

Dalším městem a zároveň bývalým okresním městem je Šumperk. Šumperk leží na řece Desné a je nazýván „Brána Jeseníků“. První zmínky o městě jsou datovány okolo roku 1281. Šumperk je městem s bohatou historickou minulostí. Svědčí o tom muzeum čarodějnických procesů, které se odehrávaly v 17. století. Město čítá mnoho historicky významných budov, jako je radnice, Obchodní akademie, klášter s kostelem, ale také zámek, který byl přestavěn na železniční učiliště. [24]

3.1.4.1 Silniční síť okresu Šumperk

Silniční síť je na okrese Šumperk tvořena všemi kategoriemi (I. - III. třída) v celkové délce 818,367 km.

- I. třída – 116,668 km,
- II. třída – 183,284 km,
- III. třída – 518,415 km.

Silnice I. třídy

Silnice I. třídy č. 11 (I/11)

Nejdelší českou silnicí je silnice č. 11. Silnice začíná v Hradci Králové a končí na hranici se Slovenskou republikou. Celková délka silnice je 353,747 km. Silnice na okrese Šumperk začíná na hranici s okresem Ústí nad Orlicí a končí na hranici s okresem Bruntál. Dále pokračuje až na hraniční přechod v Českém Těšíně. Celková délka komunikace na okrese Šumperk je 48,108 km ve staničení 136,680 – 184,790 km. Jedná se o hlavní a páteřní komunikaci našeho okresu a z tohoto důvodu je jí věnován zvýšený dohled Policie ČR, neboť je na ní logicky veden největší provoz motorových, ale i jiných vozidel. [18,33]

Silnice I. třídy č. 35 (I/35)

Jedná se o mezinárodní silnici o celkové délce 333,093 km. Je druhou nejdelší českou silnicí I. třídy a prochází pěti okresy. Silnice začíná na hraničním přechodu Hrádek nad Nisou (Polsko) a končí na hraničním přechodu Bumbálka (Slovensko). Přes okres Šumperk prochází v délce 16,754 km a v obci Mohelnice tvoří tranzitní uzel pro silnice do Šumperka, Jeseníku a Bruntálu. Na okrese Šumperk se silnice nachází ve staničení 202,574 – 219,328 km. [18,33]

Silnice I. třídy č. 43 (I/43)

Nejkratší silnicí I. třídy na okrese Šumperk je silnice č. I/43. Silnice spojuje město Brno s Polskem. Celková délka silnice je 115,725 km. Na okrese Šumperk se nachází v délce 6,686 km ve staničení² 98,762 – 105,448 km.

Silnice I. třídy č. 44 (I/44)

Silnice začíná v okrese Šumperk v obci Mohelnice a v obci Bludov je přerušena silnicí č. I/11. Opět pokračuje v obci Rapotín a okres Šumperk opouští na vrcholu Červenohorského sedla. Dále pokračuje na okrese Jeseník. Celková délka komunikace je 45,120 km. Na okrese Šumperk se silnice nachází ve staničení 0,000 – 45,120 km. [18,33]

Silnice II. třídy

Silnice II. třídy č. 312 (II/312)

Délka silnice je 9,124 km. Začíná na hranici s okresem Ústí nad Orlicí a končí v Obci Hanušovice. Staničení na okrese Šumperk 47,366 – 56,490 km.

Silnice II. třídy č. 315 (II/315)

Délka silnice je 25,564 km. Začíná na hranici s okresem Svitavy a končí na hranici s okresem Olomouc. Staničení na okrese Šumperk 58,307 – 83,905 km.

² Staničení je zavedený systém v dopravně-inženýrském systému sítí silnic na území České republiky, udává se v kilometrech a zpravidla začíná od hlavního města Prahy dále od krajských a okresních měst.

Silnice II. třídy č. 368 (II/368)

Délka silnice je 16,117 km. Začíná v obci Rovensko v křižovatce se silnicí č. II/369 a končí na hranici s okresem Ústí nad Orlicí. Staničení na okrese Šumperk 0,000-16,117 km.

Silnice II třídy č. 369 (II/369)

Délka silnice je 38,614 km. Začíná na hranici s okresem Jeseník a končí v obci Zábřeh na Moravě. Staničení na okrese Šumperk 10,946 – 49,560 km.

Silnice II třídy č. 370 (II/370)

Délka silnice je 11,524. Začíná v obci Dolní Libina a končí na hranici s okresem Olomouc. Staničení na okrese Šumperk 0,000 – 11,524 km.

Silnice II. třídy č. 444 (II/444)

Délka silnice je 9,851 km. Začíná v obci Mohelnice a končí na hranici s okresem Olomouc. Staničení na okrese Šumperk 0,000 – 9,851 km.

Silnice II. třídy č. 446 (II/446)

Délka silnice je 55,056. Začíná na hranici s okresem Olomouc a končí na hraničním přechodu s Polskem - Kladské Sedlo. Staničení na okrese Šumperk 34,499 – 89,555 km.

Silnice II. třídy č. 635 (II/635)

Délka silnice je 5,914 km. Začíná v obci Mohelnice a končí na hranici s okresem Olomouc. Staničení na okrese Šumperk 0,000 – 5,914 km.

Silnice II. třídy č. 644 (II/644)

Délka silnice je 11,520 km. Začíná na hranici s okresem Svitavy a končí v obci Mohelnice. Staničení na okrese Šumperk 10,389 – 21,909 km.[18]

Silnice III. třídy

Výčet silnic III. třídy je velmi složitý vzhledem ke své rozmanitosti a některým délkám. Na okrese Šumperk je celkem 138 silnic značených jako silnice III. třídy v celkové délce 518,415 km. Ve většině případů se jedná o příjezdové a spojovací

komunikace. Vzhledem k tomu, že některé silnice III. třídy se nachází v lesích a jsou tedy pouze využívány pracovníky Lesů České republiky, protože jsou uzavřeny uzamykatelnými závorami, byly tyto komunikace v celkové délce 18,362 km předány Lesům České republiky. [18]

3.1.5 Organizační struktura územního odboru Šumperk

Vedoucí územního odboru

Zástupce vedoucího územního odboru

- Koordinátor služby kriminální policie a vyšetřování
- Komisař
 - Oddělení obecné kriminality (s celookresní působností)
 - Oddělení hospodářské kriminality (s celookresní působností)
 - Dopravní inspektorát (s celookresní působností)
 - Obvodní oddělení Hanušovice
 - Obvodní oddělení Mohelnice
 - Obvodní oddělení Šumperk
 - Obvodní oddělení Velké Losiny
 - Obvodní oddělení Zábřeh

3.1.5.1 Obvodní oddělení

Územní odbor Šumperk je tvořen obvodními odděleními s místně vymezenou působností. Každé obvodní oddělení je tvořeno vedoucím, jeho zástupcem a policisty vykonávající výkon služby. Obvodní oddělení Šumperk je tvořeno dvěma zástupci.

Obvodní oddělení Hanušovice

Obvodní oddělení Hanušovice se nachází v severní části okresu Šumperk. Obvodní oddělení sousedí s okresy Ústí nad Orlicí a Jeseník. Z hlediska dopravy se jedná o lokalitu navštěvovanou v zimním období lyžaři a o tranzitní území Polských občanů v souvislosti s otevřením hraničního přechodu Kladské Sedlo. V době, kdy neexistoval Schengenský prostor, zde byl zřízen Inspektorát cizinecké a pohraniční policie pro ochranu státní

hranice, které bylo zrušeno. Rozloha území je 312 km², počet obyvatel v oblasti je 9 990 a policistů, kteří dohlíží na veřejný pořádek a dopravu bylo k datu 31. 12. 2011 celkem 18 včetně vedoucího a jeho zástupce. Na území obvodního oddělení se nachází silnice II. třídy č. 446 a č. 369. Silnice č. 446 končí na hraničním přechodu Kladské Sedlo. [18,28]

Obvodní oddělení Mohelnice

Na jihu územního odboru Šumperk se nachází obvodní oddělení Mohelnice. Z hlediska dopravy je toto území velmi důležité, protože zde prochází hlavní tepna spojující jižní část České republiky se severní částí, která je tvořena silnicí I. třídy č. 35. Tato komunikace je velmi vyhledávána kamionovou dopravou z hlediska neplacení dálničních poplatků, proto zde často operuje tým AETR³, který dohlíží na dodržování sociálních předpisů a kontroluje technické stavy zejména nákladních vozidel. V místě obvodního oddělení se nachází křížení silnice I. třídy č. 35 se silnicí I. třídy č. 44.

V blízké budoucnosti se zde plánuje napojení severní části Olomouckého kraje na silnici I. třídy č. 35 ve formě dálnice nebo silnice pro motorová vozidla a tím snížení nezaměstnanosti v tomto regionu. Rozloha obvodního oddělení Mohelnice je 176 km², počet obyvatel je 18 758 a k datu 31. 12. 2011 bylo na obvodním oddělení včetně vedoucího a zástupce 23 policistů. Obvodní oddělení hraničí s okresy Svitavy a Olomouc. [18,29]

Obvodní oddělení Velké Losiny

V severovýchodní části okresu Šumperk se nachází obvodní oddělení Velké Losiny, které sousedí s okresem Jeseník a okresem Bruntál. Obvodním oddělením prochází dvě nejdůležitější komunikace a to silnice I. třídy č. 44, která je z hlediska využití zimních sportů velmi zásadní, protože ji využívají návštěvníci Červenohorského sedla, ale je také důležitou tepnou pro spojení České republiky s Polskem. Velké Losiny jsou rovněž centrem kultury a lázeňským centrem. Další důležitou tepnou je silnice I. třídy č. 11, která

³ AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Zkratka vznikla z francouzského názvu Accord européen sûr les transport routiers. Dohoda byla sjednána 1. 7. 1970 v Ženevě. Tým AETR vznikl ke kontrole dodržování těchto dohod. [34]

spojuje okres Šumperk s okresem Bruntál a je využívána lyžaři, jelikož prochází hlavním lyžařským centrem Skřítek. Rozloha obvodního oddělení Velké Losiny je 239 km², počet obyvatel je 10 707 a bezpečnost silničního provozu a veřejný pořádek se stará včetně vedoucího a jeho zástupce celkem 18 policistů (stav k 31. 12. 2011). [18,30]

Obvodní oddělení Šumperk

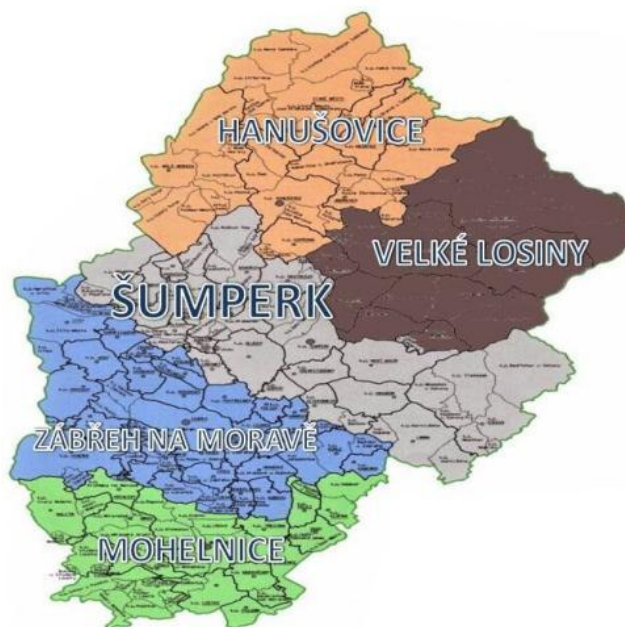
Ve střední části okresu Šumperk se nachází obvodní oddělení Šumperk. Rozlohou se nejedná o největší území, ale z hlediska počtu obyvatel je území nejvíce hustě osídlené. Obvodní oddělení bylo v roce 2010 sloučeno s obvodním oddělením Libina a z budovy, kde původně sídlilo obvodní oddělení je v současné době policejní stanice Libina. Hlavním úkolem obvodního oddělení Šumperk je zabezpečit veřejný pořádek na územní města Šumperka a jeho okolí včetně dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Obvodní oddělení hraničí s okresem Olomouc a okresem Ústí nad Orlicí. Územím prochází hlavní tranzitní komunikace a to silnice I. třídy č. 11, která spojuje okres Ústí nad Orlicí s okresem Bruntál. Silnice spojuje Prahu s Ostravou. Už delší dobu se jedná o přestavbě silnice na silnici pro motorová vozidla, aby se urychlila doprava z Prahy do Ostravy. Další důležitou silnicí je silnice I. třídy č. 44, která spojuje okres Šumperk s okresem Jeseník. Rozloha obvodního oddělení Šumperk je 236 km², počet obyvatel je 70 126 a počet policistů včetně dvou zástupců je k 31. 12. 2011 celkem 63. [18,31]

Obvodní oddělení Zábřeh

Obvodní oddělení Zábřeh je v pořadí druhé nejvíce hustě osídlené území na územním odboru Šumperk. Město Zábřeh bylo v historii okresním městem. Obvodní oddělení Zábřeh je důležitou železniční tepnou a proto zde proběhla revitalizace vlakového nádraží. Z okolí sem denně směřuje mnoho autobusových spojů a mnoho osobních vozidel k následné přepravě vlakem. Důležitou komunikací, která se zde nachází je silnice I. třídy č. 44, která spojuje silnici I. třídy č. 35 s okresem Jeseník. Jedná se o napojení na dálniční síť. Obvodní oddělení se nachází v jižní části okresu a sousedí s okresem Olomouc, Ústí nad Orlicí a Svitavy. Rozloha obvodního oddělení je 345 km² a počet obyvatel je 13 977. Na dodržování veřejného pořádku, bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zde včetně

vedoucího a zástupce dohlíží 31 policistů (stav k 31. 12. 2011). [18,32]

Obrázek č. 1: Mapa teritoria územního odboru Šumperk



Zdroj: www.policie.cz/clanek/uzemni-odbor-sumperk-109173.aspx

3.1.6 Dopravní inspektorát, historie, struktura a používaná technika

3.1.6.1 Historie dopravní policie po současnost

Počínaje rokem 1908 začal platit na území českých silniční řád, který byl k tehdejšímu poměrům nevyhovující. Účinnost silničního řádu platila pouze na území velkých měst a na vesnických silnicích její platnost nebyla známa. I přes to docházelo k častým kolizím. Řidiči a chodci si dělali, co chtěli a byli neukáznění jak k silničnímu provozu, tak sami k sobě. Proto se na základě rozkazu ústředního policejního inspektorátu č. 69 ze dne 15. 7. 1919, který zřizuje oddělení dopravní policie, dne 2. 9. 1919 poprvé v pražských ulicích objevili muži zákona v četnických uniformách označenými kovovými štítky s nápisem dopravní stráž. Nepřehlédnutelným doplňkem výstroje byl gumový obušek pojmenovaný pražským lidem „pendrek“.

Strážníkem dopravní policie se nemohl stát kdokoliv. Strážník musel být urostlé postavy a u účastníků silničního provozu musel vzbuzovat respekt. Činnost muže zákona spočívala v řízení křižovatky, kterou prováděl v dvanáctihodinových směnách po dobu dvou měsíců. Další dva měsíce se věnoval hlídkové činnosti.

Dalším rozvojem dopravní služby byla výbava pěších hlídek jízdními koly. Úkolem dopravní služby bylo vychovat chodce, cyklisty a motoristy k dodržování pravidel silničního provozu. Přestupky se nemohly řešit v blokovém řízení, ale oznamovaly se příslušným úřadům, které byly kompetentní řešit přestupky v dopravě. V blokovém řízení mohly být přestupky řešeny až od 1. 7. 1921. Nejčastějším dopravním přestupkem bylo seskakování z jedoucí tramvaje tzv. „skákaná“, kterou strážníci pokutovali pěti-korunovou pokutou. Rovněž měření povolené 30 km/hod. rychlosti se řidičům nelíbilo, i když původní tolerance byla 15 km/hod. Měření se provádělo na přesně změřeném úseku, jehož délka byla kolíky vyznačena a strážník za pomoci časového měřiče a rychlého výpočtu zjistil skutečnou průměrnou rychlost.

Rozkazem č. 108 ze dne 5. 12. 1919 vzniká samostatné dopravní oddělení o 200 strážnících a nákupem čtyř motocyklů s postranním vozíkem a sedmi solomotocyklů dochází v roce 1926 k motorizaci dopravní služby. Strážníci řídící křižovatky jsou vybaveni bílými doplňky a směrovkami, které při snížené viditelnosti svítí. Jízdní kola byla později dána k dispozici strážní vykonávající dozor na periferii města Prahy a zpravodajskému oddělení. Automobily byla policie vybavena až v roce 1936.

K dalšímu rozvoji dopravní služby dochází v roce 1928, kdy se zřizují četnické pátrací stanice, které se mimo veřejného pořádku staraly o dodržování pravidel silničního provozu hlavně mimo obce. Vozidla mohla být četníky zastavována pouze v obci nebo u přirozených překážek, například před spuštěnými závorami. Pokud se závory začaly zvedat, musela se kontrola ukončit a vozidlo pokračovalo dále v jízdě. Tradičně nejhorším přestupkem byla jízda pod vlivem alkoholu, která byla trestána okamžitým zavřením přestupce do šatlavy a propuštěním až po úplném vystřízlivění. Samozřejmě pokutě se řidič nevyhnul.

Vznikem četnických silničních kontrolních stanic 1. 5. 1935 byla zajištěna kontrola silničního provozu a rychlé šetření dopravních nehod. Stanice byla složena z velitele, který

byl v hodnosti nadstrážmistr a z šesti až devíti četníků. Zastavování vozidel se provádělo houkačkou a návěstidlem s nápisem „STOP KONTROLA“ umístěnými na služebním vozidle.

Statistika dopravních nehod z roku 1928 na území země moravsko-slezské dokazuje, že silnicím na venkově je třeba věnovat větší péči. Z celkových 1090 nehod bylo usmrceno 69 osob, 263 těžce zraněno a 709 lehce. 502 nehod se stalo na vesnicích a městech a 588 nehod se stalo na silnicích mimo obce. Už z těchto statistik je patrné, že největší počet a to 90 % nehod se stalo vlivem nepřizpůsobení rychlosti stavu a povaze komunikace, když maximální povolená rychlost byla stanovena na 45 km/hod. v obci i mimo obec.

V době protektorátu Čechy a Morava nedošlo u policie k zásadním změnám až do 21. 10. 1942, kdy bylo zrušeno oddělení dopravní stráže, ale byla ustanovena jednotka pro motorismus, která měla tři oddíly: Motorizovanou dopravní pohotovost, jízdní pohotovost a komando pro dopravní nehody. Německy mluvící četníci byli vysíláni do Drážďan na studijní pobyt, kde se učili jak zajistit a zadokumentovat místo dopravní nehody včetně odběru krve u podnapilých řidičů.

Po druhé světové válce vznikl Sbor národní bezpečnosti, který se silničním provozem zabývá pouze okrajově. Teprve v roce 1950 dochází k určité specializaci a v roce 1951 vzniká 26 silničních kontrolních stanic se 14 důstojníky a 343 strážníky. Výše maximální blokové pokuty se zvýšila na 500,- Kčs. V roce 1952 došlo k rozdělení dopravní služby na 3 oddělení. 1. oddělení se zabývalo dohledem na silniční provoz včetně řešení dopravních nehod. 2. oddělení provádělo zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění a vydávalo řidičské průkazy a 3. oddělení projednávalo dopravní přestupky a provádělo preventivní činnost. Počátkem roku 1953 dochází ke vzniku dopravních inspektorátů, kterým byly uloženy rozsáhlé úkoly a byly vybaveny potřebnými pravomocemi. Pro stíhání závažných přestupků byly zřízeny trestní komise, které mohly kromě uložení pokuty odejmout řidičský průkaz. Na základě vyhlášky MV č. 145/1956 Ú.l. o provozu na silnicích stanovila, že dopravní inspektoráty jsou zřízeny buď u Ministerstva vnitra – Hlavní správa veřejné bezpečnosti, u Krajské správy – Krajské dopravní inspektoráty nebo u útvarů podřízených krajským správám – okresní dopravní inspektoráty.

V roce 1963 byly u dopravních inspektorátů zřízeny správní agendy, které vydávaly řidičské průkazy, prováděly přezkoušení žadatelů o řidičské průkazy a vedly evidence vozidel. Vznikl tak samostatný úřad zřízený veřejnou bezpečností. Současně došlo ke zřízení specializované odborné školy ministerstva vnitra v Jihlavě pro vzdělávání dopravních policistů.

V následujících letech došlo k posunu dopravních inspektorátů směrem dovnitř policie a ty se staly v podstatě policejními správními orgány.

Po pádu komunistického režimu v roce 1989 došlo u dopravní policie k mnoha změnám a to hlavně v souvislosti s propojením východního bloku se západem, kdy se stala Česká republika tranzitní zemí. Nárůstem dopravy a nejen osobní, ale hlavně nákladní musela být policie vybavena modernější technikou. K měření rychlosti používá dopravní policie moderní techniku pracující na principu mikrovlnného záření, ale také využívá měřiče, které ke zjištění aktuální rychlosti využívají laser.

Od 1. 1. 2001 byla převedena správní agenda řidičských průkazů a evidence pod městské a obecní úřady s rozšířenou působností. Vedle dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod se dopravní inspektoráty zaměřují také na dopravně inženýrský úsek.

V současné době došlo na dopravních inspektorátech ke vzniku pracovních skupin zaměřených na kontrolu sociálních přepisů u kamionové dopravy a se zvyšující se rychlostí na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla vznikly pracovní skupiny s názvem „Mototým“, dohlízející na bezpečnost a plynulost silničního provozu za použití speciálně upravených vozidel tovární značky Volkswagen Passat, které dosahují maximální rychlosti až 300 km/hod., ale také AUDI a FORD. [14]

3.1.6.2 Struktura dopravního inspektorátu Šumperk

Dopravní inspektorát Šumperk tvoří celkem dle systemizace⁴ ředitele krajského ředitelství Olomouckého kraje, celkem 31 policistů a 1 občanský zaměstnanec (administrativní pracovnice). V rámci územního odboru je dopravní inspektorát tvořen vedením, úsekem dopravního inženýrství, úsekem projednávání přestupků, týmem BESIP, týmem dopravních nehod a týmem AETR.

Vedoucí a zástupce vedoucího dopravního inspektorátu provádí zejména plánování a kontrolu výkonu služby všech podřízených policistů služebně zařazených na dopravním inspektorátu v Šumperku. Zpracovává návrhy na účinná opatření ke zmírnění případně nepříznivě se vyvíjející situací v dopravní nehodovosti. Organizuje provádění dopravně bezpečnostních opatření. Samostatně provádí náročné a složité analýzy. Odpovídá za správnost zpracování dopravních přestupků a trestných činů. Zajišťuje zvyšování odbornosti policistů a organizuje a vede služební poradou.

Komunikační inženýr vydává orgánům státní správy, právníkům nebo fyzickým osobám stanoviska, týkající se dopravně-inženýrské problematiky a potřebná pro řízení probíhající v působnosti silničních správních a stavebních úřadů na území okresu. Orgánům příslušného úřadu vydává stanoviska v případech řízení vedených podle zákona o pozemních komunikacích, mimo stanovisek k projektové dokumentaci všech stupňů při posuzování staveb v ochranném pásmu silnic I. třídy, staveb silnic I. třídy včetně jejich součástí a připojování, stanovisek k přepravám nadměrných nákladů a stanovisek ke zřizování a provozování reklamních zařízení v silničním ochranném pásmu silnic I. třídy.

Projednávání přestupků provádí pověřený pracovník dopravního inspektorátu (policista), který je pověřen k projednávání přestupků, které nebylo možné projednat na místě spáchání dopravního přestupku. Zejména se jedná o překročení maximální povolené rychlosti a zákaz parkování. Přestupek je buď projednán v blokovém řízení dle ustanovení § 84 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, nebo oznámen správnímu orgánu dle místní příslušnosti k dalším opatřením.

⁴ Systemizace, nebo-li organizační řád. Policejní prezidium vydává organizační řád – strukturu policie, ze které vychází vzorová systemizace. Konkrétní systemizaci pro krajské ředitelství vydává krajský ředitel, na jehož návrh ji schvaluje policejní prezident.

Tým BESIP provádí dohled na dodržování pravidel silničního provozu dle ustanovení zákona č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, základní kontrolou spočívající v kontrole technického stavu vozidel, měřením rychlosti, kontrolou zákazu požívání alkoholických nápojů před jízdou a během jízdy, pátrání po vozidlech a věcech pocházejících z trestné činnosti, pátrání po hledaných a pohřešovaných osobách.

Tým dopravních nehod provádí šetření dopravních nehod včetně jejich dokumentace a dále provádí dohled na dodržování pravidel silničního provozu měřením rychlosti, kontrolou zákazu požívání alkoholických nápojů před jízdou a během jízdy, pátrání po vozidlech a věcech pocházejících z trestné činnosti a pátrání po hledaných a pohřešovaných osobách. U trestných činů, kde trestní řád umožňuje vyřídit ve zkráceném přípravném řízení, sděluje obvinění a předává státnímu zástupci k dalším opatřením.

Tým AETR provádí kontrolu dodržování sociálních předpisů (bezpečnostní přestávky) a to kontrolou digitálních a mechanických tachografů, kontrolu technického stavu nákladních a přípojných vozidel a další úkoly uložené mu zákonem.

Týmy, které provádí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu řeší přestupky v blokovém řízení dle ustanovení § 84 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. Pokud nejsou samy příslušny k jejich projednávání, oznamují přestupky příslušným správním orgánům dle ustanovení § 58 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů k dalším opatřením. Trestné činy předává policejním orgánům příslušným konat vyšetřování.

Organizační struktura

Vedoucí dopravního inspektorátu

Zástupce vedoucího dopravního inspektorátu

- Komunikační inženýr
- Projednávání přestupků

Tým BESIP

- Inspektor – 1 policista

- Vrchní asistent – 9 policistů
- Asistent – 2 policisté

Tým AETR

- Inspektor – 1 policista
- Asistent – 1 policista

Tým dopravních nehod

- Vrchní asistent – 1 policista
- Inspektor – 9 policistů
- Vrchní inspektor – 3 policisté

3.1.6.3 Technika používaná na dopravním inspektorátu Šumperk

Technika používaná k měření rychlosti:

- Ramer 7 CCD – jedná se o zařízení firmy Ramet C. H. M. a. s. se sídlem v Kunovicích. Zařízení je nainstalováno ve vozidle civilního provedení a pracuje na principu vyslání a příjmu svazku elektromagnetických impulsů o frekvenci 30 GHz a výše. Vysílací a zároveň přijímací anténa (radarová hlava) je ukryta v přední kapotě vozidla. Zpracovaný signál dále putuje do řídicího počítače, kde dojde k vyhodnocení. Pokud je rychlost vozidla vyšší než maximální nastavená rychlost, počítač toto vyhodnotí a upozorní obsluhu akustickým signálem a zobrazením rychlosti na displeji. Zároveň dojde k aktivaci kamery, která provede záznam a zašle jej na displej počítače. Měření se provádí ze stojícího vozidla, ale rovněž za jízdy. Dosah měřiče je 60 m a maximální měřená rychlost 300 km/hod.
- Gesig Travimo – je zařízení na měření rychlosti za jízdy. Zařízení je umístěno ve vozidle civilního provedení. Princip zařízení spočívá v tom, že rychlost jízdy měřícího vozidla je snímána kalibrovaným měřičem a okamžitá rychlost vozidla je přenášena na displej. Vozidlo je vybaveno dvěma kamerami. Jedna kamera, pro záznam vozidla jedoucího v předu a druhá, pro záznam vozidla vzadu. Měření se provádí následujícím způsobem. Měřící vozidlo při zjištění porušení pravidel silničního provozu dojede rychle jedoucí vozidlo a udržuje za nim stejnou vzdálenost po dobu minimálně 10

vteřin. V této době provádí obsluha měřicího zařízení záznam pro pozdější dokazování. Maximální měřená rychlost závisí na měřícím vozidle.

- Laserový měřič rychlosti Micro Digi Cam UL 100 LTI – je stacionární radar, který pracuje na principu odrazu laserového paprsku. Zařízení se skládá z laserového měřiče, kamery a IPOdu. Po zjištění překročení stanovené rychlosti laserový měřič vydá impuls kameře k provedení záznamu, který se zobrazí na IPOdu. Maximální měřená vzdálenost je 170 m a maximální zjištěná rychlost je 350 km/hod.

Všechny měřiče rychlosti podléhají povinné pravidelné kalibraci 1x za rok, která je policisty doložitelná na místě provádění měření. Vzhledem k tomu, že u každého měřicího zařízení dochází k odchýlkám, byla stanovena Českým meteorologickým ústavem odchylka měření u všech měřících zařízení - 3 km/hod. a při rychlosti nad 100 km/hod. – 3 %.

Technika používaná k měření alkoholu:

- Dräger 7410 - je alкотester firmy Dräger, jehož součástí je tiskárna, akumulátor a náustky. Zařízení se používá ke zjištění alkoholu z dechu kontrolované osoby. Měření probíhá výdechem kontrolované osoby do měřicího zařízení a hodnota se okamžitě zobrazí na displeji zařízení. Zařízení je certifikováno a výsledek měření je uznáván při pozdějším dokazování jak u správního řízení, tak v rámci soudního řízení. Výstupem měření je dokumentován výtiskem, který musí být opatřen daty kontrolované osoby. Kontrolovaná osoba je s výsledkem seznámena, což stvrzuje svým podpisem. U zařízení se provádí pravidelná kalibrace 1x za rok.
- Dräger 7510 – je obdobou zařízení Dräger 7410, ale novějšího designu a moderních funkcí. Měření se provádí stejným způsobem, ale při pozitivní dechové zkoušce se okamžitě začne odpočítávat čas pěti minut, po kterém následuje opakovaná dechová zkouška. Pokud rozdíl těchto dechových zkoušek je větší než 10 %, odpočítá se dalších pět minut k provedení dalšího měření.

Vzhledem k tomu, že výsledek měření je uznávaným důkazním prostředkem, je měření alkoholu nazýváno odborným měřením. Měření se řídí pracovním postupem

Českého meteorologického ústavu č. 114-MP-C008-08 METODIKA MĚŘENÍ ALKOHOLU V DECHU pro analyzátory alkoholu v dechu.

Dalšími měřidly pro zjištění alkoholu u kontrolované osoby jsou jednorázové detekční trubičky Altest firmy Sklářny Kavalier a.s., které jsou běžně dostupné v každé lékárně.

Technika používaná k měření drog:

- Pro měření zjištění, zda kontrolovaná osoba není pod vlivem drog, se používá jednorázový detektor Drugwipe 5+, jehož cena se pohybuje kolem 500,- Kč za kus. Tester dokáže detekovat 5 druhů drog - marihuana, amfetaminy, kokain, opiáty, metamfetamin. Tester detekuje přítomnost drog v těle kontrolované osoby pouhým dotekem stěrovými čtverečky testu. Výsledek je znám do 10- ti minut. V testovacích okénkách se zobrazí zda-li je test pozitivní na přítomnost drogy nebo je negativní či neplatný. Test je pouze orientační, proto je nezbytné provést toxikologický rozbor vzorku krve nebo moči. [25]

Měření propustností skel:

- Začátkem roku 2012 nakoupila Policie České republiky měřicí zařízení Pocket Detective 2.1, která jsou určena k měření propustnosti oken. Zařízení pracuje na měření průchodnosti skla. Pokud je průchodnost vyšší jak 70 % u bočních předních skel a 75 % u čelního skla, je vše v pořádku. V opačném případě vozidlo nesplňuje technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. V případě, že průchodnost skla je nižší než 20 %, jedná se o nebezpečnou závadu a vozidlo tak vážným způsobem ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Některá vozidla jsou již z výroby opatřena tónovanými skly, jejichž propustnost nepřesahuje povolené limity. K těmto překročením dochází nalepováním zatemňovacích fólií, které již nesplňují požadované parametry. [9]

3.2 Legislativa

3.2.1 Historie a vznik dopravních předpisů

Vznikem silniční dopravy bylo nutné stanovit pravidla chování účastníků silničního provozu. Na území Čech a Moravy bylo jako první nařízení vydáno dne 19. 1. 1759 nařízení pro zásady jízdy a chůze přes Karlův most. První zásadní legislativou byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, která se zabývala připuštěním silničního provozu k jízdě na silnicích, způsobem jeho provozu a předepsanými doplňky. V roce 1886 byla vydána vyhláška, kterou byl vyhlášen prozatímní řád silniční policie, která upravovala provoz povozů, aby nedocházelo k poškození komunikací. Vzniku prvních dopravních značek předcházela mezinárodní konference v Paříži v roce 1909, na které vznikla mezinárodní smlouva o jízdě automobily. Smlouva byla v roce 1910 Rakousko – Uherskem ratifikována. Vzhledem k tomu, že již nevyhovovaly předpisy vznikající před rokem 1900, došlo v roce 1914 k vytvoření „Řádu policie silničního pro Království České“. Předpis upravoval jízdu po levé straně, pravidla přednosti v jízdě a pravidla chování účastníků na silnicích.

Vládní nařízení a zákony vznikající v Československé republice byly vázány mezinárodní smlouvou, která vznikla v Paříži 24. 4. 1926. Dopravní řád silniční neboli vládní nařízení č. 242 z roku 1939 o chování v silniční dopravě upravovalo předpisy a značky i po roce 1945. Zásadním zlomem bylo datum 26. 3. 1939, kdy byla pro všechna vozidla zavedena jízda vpravo, a došlo k převzetí říšských předpisů.

Na konferenci v Ženevě roku 1949 došlo ke sjednocení dopravních značek a signálů. Prvním zákonným předpisem o provozu na pozemních komunikacích byl zákon č. 56 z roku 1950. Vyhláška č. 328 z roku 1951 o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. Vyhláškou byly zavedeny vložky řidičského průkazu s 10 útržky, obdoba bodového systému. První předpis, který konkrétně upravoval pravidla silničního provozu, byla vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu. Od roku 1960 došlo k několika novelám a to vyhláškou č. 80/1966 Sb., č. 100/1975 Sb., a vyhláškou č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Současnou podobou pravidel silničního

provozu je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který kromě práv a povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích upravuje vydávání řidičský průkazů a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky. [14]

3.2.2 Zákon č. 361/2000 Sb., a jeho novely

1. 1. 2001 vstoupil v účinnost zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o silničním provozu). Jedná se o právní předpis, který nahradil vyhlášku č. 99 z roku 1989 Sb.

Zákon o silničním provozu upravuje zejména práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. [7]

Zákon o silničním provozu má sedm částí. Část první se skládá ze sedmi hlav.

Hlava I – Úvodní ustanovení, které vymezuje předmět úpravy a definuje základní pojmy.

Hlava II – Stanoví povinnosti účastníků silničního provozu včetně chodců, upravuje a stanoví řízení provozu na pozemních komunikacích obecnou, místní a přechodnou úpravou včetně dopravních značek a signálů.

Hlava III – Definuje podmínky získávání řidičských oprávnění včetně určení jejich skupin a podskupin, důvody odnětí, pozbytí a vrácení řidičských oprávnění.

Hlava IV – upravuje vedení evidence údajů o řidičích.

Hlava V – S účinností od 1. 7. 2006 zakotvuje právní úpravu bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu.

Hlava VI – Vymezuje okruh vykonavatelů státní správy ve věcech upravených v zákoně o silničním provozu, upravuje pravidla a postup při vybírání kauce a definuje naplnění skutkové podstaty přestupku nebo jiného správního deliktu uvedeného v zákoně o silničním provozu včetně výše sankce.

Hlava VII – Společná, přechodná a závěrečná ustanovení.

Část druhá - změna zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Část třetí – změna zákona o silniční dopravě.

Část čtvrtá – zrušena

Část pátá – změna zákona o přestupcích.

Část šestá - zrušuje se § 7 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů.

Sedmá část uvádí účinnost a platnost zákona o silničním provozu. [7,11]

3.2.2.1 Novely zákona o silničním provozu

Současná podoba zákona o silničním provozu byla v průběhu 11 let postupně novelizována. Většina novel pouze doplňuje, zrušuje a zpřesňuje zákona nebo se jedná o změny související s administrativními změnami.

Nejpodstatnější změnou zákona o silničním provozu je zákon č. 411/2005 Sb., s účinností od 1. 7. 2006, jehož vznikem vstoupil v platnost již mnohokrát zmiňovaný bodový systém.

Řidiči, který porušil ustanovení zákona o silničním provozu a naplnil tak skutkovou podstatu přestupku, byly v registru řidičů připočteny body ke dni uložení blokové pokuty a pokud se jednalo o správní řízení, ke dni nabytí právní moci. Po dosažení 12 bodů, je řidič vyzván k odevzdání řidičského průkazu, jehož navrácení je podmíněno písemnou žádostí, přezkoušením z odborné způsobilosti, předložením posudku o zdravotní způsobilosti a dopravně psychologickým vyšetřením.

V případě, že řidič po dobu 1 roku nespáchá přestupek nebo trestný čin, za který může získat body, odečtou se mu z registru 4 body od aktuálně dosažených bodů.

Novela zákona rovněž stanoví pevnou sazbu pokuty uložené v blokovém řízení za přestupek spočívající v překročení nejvyšší dovolené rychlosti, porušení zákazu držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení nebo záznamového zařízení a nesdělení provozovatele vozidla údaje o totožnosti osoby, které svěřil řízení vozidla.

V minulosti záleželo na subjektivním posouzení policisty, jakou výši pokuty uloží.⁵ Novela však sjednocovala stejnou výši pokuty a stejného přestupku v rámci celé ČR.

Pevná sazba pokuty byla zrušena 1. 8. 2011 novelou zákona o silničním provozu č. 133/2011 Sb., kdy policista tyto přestupky nesmí řešit pouze domluvou. Novelou zákona byly přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v přestupkovém zákoně zrušeny a v podobě § 125 vloženy do zákona o silničním provozu. [7,11]

V souvislosti se zákonem o silničním provozu byla ministerstvem dopravy a spojů vydána vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Vyhláška rovněž obsahuje grafické znázornění dopravních značek, světelných signálů, dopravních zařízení a pokynů policisty. [8]

3.2.3 Přestupek

Definici přestupku nám uvádí § 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o přestupcích), kdy „Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v přestupkovém nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin“. [5]

Naopak „Přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem nebo nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak“. [5]

Za přestupek lze uložit následující sankce:

- napomenutí,
- pokutu,
- zákaz činnosti,

⁵ Výše pokuty policista uložil v souvislosti s § 13 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. [5]

- propadnutí věci.

Pokuta

Pokutu lze uložit:

- v blokovém řízení, kdy pokuta je příjmem státu nebo,
- ve správním řízení, kdy pokuta je příjmem obce.

Policista může přestupek projednat v blokovém řízení za splnění podmínek stanovených v § 84 odst. 1 zákona o přestupcích a to jestliže je přestupek spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Dále musí být obviněný policistou poučen, že proti uložené blokové pokutě se nelze odvolat. Souhlasem obviněného s projednáním přestupku v blokovém řízení je podpis na bloku dílu A pokuty na místě zaplacené či nezaplacené. Přestupky, které lze projednat v blokovém řízení, jsou uvedeny v § 86 zákona o přestupcích nebo ve zvláštních částech zákonů umožňující ukládání sankce. [5]

V případě, že nejsou splněny podmínky blokového řízení dle ustanovení § 84 zákona o přestupcích, musí policista postupovat v souladu s ustanovením § 58 odst. 2 zákona o přestupcích, kdy sepiše úřední záznam, který přiloží k oznámení o přestupku a tyto skutečnosti oznámí do třiceti dnů správnímu orgánu, který je oprávněn přestupek projednat. V případě, že se o přestupku dozvěděl od občana, vyrozumí jej do třiceti dnů od data oznámení o učiněných opatřeních. [5]

„Policista věc odloží, není-li dáno podezření z přestupku nebo nelze-li přestupek projednat, anebo nezjistí-li do jednoho měsíce ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující podezření, že jej spáchala určitá osoba; pominou-li důvody odložení, věc oznámí, není-li na místě věc vyřídit jinak. V tomto případě není dotčena podmínka promlčení přestupku po jednom roce uplynutí od spáchání přestupku“. [5]

Pokutové bloky k ukládání blokových pokut vydává Ministerstvo financí ČR. Bloky se skládají ze dvou částí, z dílu A a B. Díl A je opatřen předtiskem k vyplnění osobních údajů přestupce, popisu přestupkového jednání, datumu a podpisu přestupce včetně identifikačních údajů policisty. Díl B, který policista předá přestupci po uhrazení

finanční částky, nebo k zaplacení na místně příslušném dopravní inspektorátu společně s poštovní složenkou, je předtištěn k vyplnění přestupkového jednání, údajů k přestupci a podpisu policisty, který blokovou pokutu uložil. Oba díly jsou opatřeny kulatým razítkem. Od 1. 1. 2013 došlo k zásadní změně při ukládání pokut v blokovém řízení, kdy řidič již nedostává pouze ústřížek vyplněný o strohé údaje, ale originál pokutového bloku, kde je uvedeno konkrétní porušení zákona včetně popisu přestupkového jednání, místa a času.

3.3 Doprava

V dnešní době si moderní člověk život bez dopravy nedovede představit. S dopravou se setkává každý den při cestě do zaměstnání, školy nebo při cestování, ať použije svůj vlastní dopravní prostředek, hromadnou dopravu nebo jede na jízdním kole. [3]

„Doprava je cílevědomá lidská činnost, která uskutečňuje přemísťování lidí, nákladů, energie, zpráv a informací“. [13]

Doprava se dělí na:

- pevninskou,
- mořskou,
- leteckou.

3.3.1 Pevninská doprava

Do této kategorie patří dopravní prostředky, jejichž výchozím a cílovým místem je určitý kontinent.

Pevninská doprava se dělí na:

- silniční dopravu,
- železniční dopravu,
- vnitrozemskou vodní dopravu,
- potrubní dopravu,
- speciální dopravu – elektrická energie, zprávy, informace.

3.3.2 Námořní doprava

Je charakterizována lodní přepravou nákladu a osob na velké vzdálenosti. Zejména se jedná o přepravu mezi kontinenty. Ekonomicky je tato doprava nejvýhodnější.

Námořní dopravu dělíme na:

- tramskou přepravu – není závislá na jízdním řádu,
- linkovou přepravu – pravidelná doprava.

3.3.3 Letecká doprava

Letecká doprava je charakterizována jako přeprava osob a nákladu letadly na velké vzdálenosti. Výhodou této dopravy je rychlost.

Leteckou dopravu dělíme na :

- charterovou – používá se především do turistických destinací,
- linkovou – pravidelná doprava.

3.4 Pozemní komunikace

Pokud dojde k porušení zákona o silničním provozu, k naplnění skutkové podstaty přestupku musí dojít na pozemní komunikaci. Definici a rozdělení pozemních komunikací upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění novel (dále jen zákon o pozemních komunikacích).

Podle § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je pozemní komunikací dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. [13]

Komunikace se dělí na:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,

- účelové komunikace.

3.4.1 Dálnice

Dálnicí je pozemní komunikace určená pro dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Na začátku je dálnice označena dopravní značkou IP 14a a na konci IP 14b. V České republice je nejvyšší povolená rychlost stanovena pro jízdu na dálnici 130 km/hod. Zákon o pozemních komunikacích přesně definuje stavebně technické parametry, které musí dálnice splňovat. V České republice je jízda po dálnici zpoplatněna. [13]

3.4.2 Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice je rozdělena na tři kategorie (třídy).

I. třída – je určena především k dálkové přepravě nákladu a osob. Pokud silnice splňuje podmínky rychlostní komunikace (má technické parametry obdobné dálnici), jedná se o silnici pro motorová vozidla. Začátek silnice je označen dopravní značkou č. IP 15a a konec IP 15b. V České republice je silnice pro motorová vozidla zpoplatněna. Označení silnice I. třídy je dvoumístnou číslicí. [13]

II. třída – slouží k přepravě osob a nákladu mezi jednotlivými okresy. Označení silnice je třímístným číslem.[13]

III. třída – silnice těchto kategorií spojují jednotlivá města a obce nebo ostatní pozemní komunikace. Označení silnice je čtyřmístným a vícemístným číslem. [13]

3.4.3 Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace jsou označovány názvy. [13]

3.4.4 Účelová komunikace

Účelová komunikace je komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [13]

4 VLASTNÍ PRÁCE

4.1 Zdroj dat

Tato část práce je zaměřena na evidenci přestupků do informačních systémů policie, statistické vykazování přestupků a závislost změn na novelách zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že autor diplomové práce je zaměstnán u policie České republiky, Krajské ředitelství Olomouckého kraje, dopravní inspektorát Šumperk, použil informace z informačního systému IS KEP. V tabulkách budou sledovány přestupky jak motorových účastníků silničního provozu (rychlost, předjíždění, přednost, způsob jízdy, telefonování, nepoužití zádržných systémů a technický stav), tak nemotorových účastníků silničního provozu.

4.2 Počty policistů na dopravním inspektorátu Šumperk

Počty policistů na každém krajském ředitelství jsou stanoveny na základě vzorové systemizace policejního prezidia. Konkrétní počty policistů jsou navrhovány Krajskými řediteli a schvalovány policejním prezidiem. Vzorová systemizace obsahuje konkrétní počty policistů daného odboru či oddělení. Obsahem vzorové systemizace je také platová třída, název funkce, hodnost a minimální dosažené vzdělání na konkrétní tabulkové místo.

Dopravní inspektorát (dále jen DI) Šumperk je tvořen dvěma skupinami (týmy) pro přímý výkon služby. Názvy skupin byly vzorovou systemizací změněny na tým BESIP, původně I. skupina DI a tým dopravních nehod, původně II. skupina DI. III. skupina DI, byla zrušena.

Tým BESIP vykonává dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Součástí tohoto týmu je i tým AETR.

Tým dopravních nehod je tvořen počtem policistů, který musí pokrýt nepřetržitý výkon služby. Policisté jsou veleni do dvanáctihodinových služeb, zaměřených prioritně na šetření, dokumentaci a zpracování dopravních nehod.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 1 můžeme sledovat měnící se počty policistů na dopravním inspektorátu v Šumperku v závislosti na vzorové systemizaci Krajského ředitele.

Tabulka č. 1: Celkový počet policistů za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet policistů	24	24	25	25	24	23	23	31	31	31	31
Absolutní přírůstky		0	1	0	-1	-1	0	8	0	0	0
Koeficienty růstu		1,00	1,04	1,00	0,96	0,95	1,00	1,34	1,00	1,00	1,00
Bazický index [%]	100	100	104,1	104,1	100	95,8	95,8	129,1	129,1	129,1	129,1
Řetězový index [%]		100	104,1	100	96	95,8	100	134,7	100	100	100
Počet pol. týmu BESIP	8	8	8	8	7	5	5	14	14	14	14
Počet policistů týmu DN	13	13	14	14	14	15	15	15	15	15	15
Průměrný absolutní přírůstek							0,700				
Průměrný koeficient růstu							1,026				

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

V tabulce č. 1 je uveden celkový počet policistů za období let 2001 – 2011. Celkový počet policistů je včetně vedení dopravního inspektorátu. Vedení dopravního inspektorátu tvoří vedoucí, jeho zástupce a komunikační inženýr.

V tabulce můžeme sledovat, že od roku 2001 do roku 2007 se celkový počet policistů pohybuje v rozmezí 23 – 25 policistů, ale v roce 2008 je již počet policistů ustálen na hodnotě 31. Počet policistů sloužících na týmu dopravních nehod se od roku 2001 zvýšil z počtu 13 na 15, ale počet policistů týmu dohledu na silniční provoz od 2001 do roku 2007 postupně klesá. V roce 2008 se ustaluje na počtu 14 policistů.

Z výše uvedených tabulek lze sledovat počty policistů. V roce 2005 a 2006 došlo k úbytku policistů o jedno tabulkové místo. V obou případech se jednalo o přirozený úbytek. V prvním případě odešel policista na vlastní žádost k Městské policii Šumperk a v druhém případě se jednalo o odchod do důchodu.

Dále bylo zjištěno, že od roku 2001 do roku 2011 se počet policistů zvýšil v průměru o 0,7 policisty. Průměrně ročně vzrostl počet policistů o 2,6 %. Počet policistů se v roce 2008 zvýšil proběhnuvší reorganizací Policie ČR, po vstupu do Schengenského prostoru, kdy došlo k „odchodu“ policistů ze státní hranice, změně jedné ze služeb Policie ČR, cizinecké a pohraniční na cizineckou, s čímž bylo spojeno přerozdělení policistů z této služby, tehdy zejména k dopravní policii a to celkem 3000 osob v rámci celé Policie ČR. Čas ukázal, že to sice, v této době, zvýšeného nápadu dopravních nehod a velkého počtu úmrtí byl správný krok, nicméně potřeby policie a zejména fiskální politika státu pak vedla k přehodnocení tohoto stavu a postupnému odlivu těchto policistů ve prospěch zejména pořádkové police, eventuálně, rušení míst bez náhrady.

Tabulka č. 2: Početní rozdíl týmů dopravního inspektorátu za období 2001 – 2011

<i>Rok</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
<i>Počet policistů týmu BESIP</i>	8	8	8	8	7	5	5	14	14	14	14
<i>Počet policistů týmu DN</i>	13	13	14	14	14	15	15	15	15	15	15
<i>Početní rozdíl policistů</i>	5	5	6	6	7	10	10	1	1	1	1
<i>Rozdíl týmů v %</i>	38,5	38,5	42,9	42,9	50	67	67	7	7	7	7

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 2 můžeme sledovat, že v každém sledovaném období je početní rozdíl mezi policisty týmu BESIP a týmu dopravních nehod. Největší rozdíl je v období od roku 2001 do roku 2007 a v následujících letech se tento rozdíl minimalizoval na hodnotu jednoho policisty.

4.3 Analýza přestupků

Nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se podílí i pořádková policie, byť to není její prioritní činností. Prioritně se dohledem zabývá dopravní inspektorát, který se dlouhodobě zabývá přestupky z níže uvedených oblastí, kterým se budeme věnovat jednotlivě.

4.3.1 Řidiči motorových vozidel

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 3 můžeme sledovat celkový počet přestupků řidičů motorových vozidel v letech 2001 – 2011 na okrese Šumperk včetně průměrných absolutních přírůstků a průměrných koeficientů růstu. Celkový počet zahrnuje i přestupky, které nebyly řešeny v blokovém řízení (nebyly řešeny na místě spáchání

přestupku), ale byly oznámeny místně příslušným městským úřadům. V přestupcích jsou zahrnuty i přestupky cizinců. Z tabulky vyplývá, že počet přestupků se průměrně zvýšil o 241 a roční nárůst přestupků je 4,2 %. Dále z tabulky vyplývá, že počet přestupků není konstantní, ale každý rok se mění, ať už jde o přírůstek nebo úbytek. Nejmenší počet přestupků byl zaznamenán v roce 2007, kdy vstoupil v platnost bodový systém. Zákon č. 411/2005 Sb., vstoupil v účinnost 1. 7. 2006. Srovnáme-li rok 2005 a 2006, můžeme již sledovat dopad změny zákona a tedy účinek bodového systému na chování řidičů a to poklesem počtu přestupků o 3014. Srovnáním s následujícím rokem 2007, je pokles přestupků o dalších 2928 nižší což je 48,8 %. Další nejmenší počet přestupků byl zaznamenán v roce 2001, tedy kdy zákon o silničním provozu vstoupil v platnost. Z těchto hodnot lze usoudit, že pokles přestupků lze očekávat se změnou zákona, kdy řidiči neví, jaký dopad lze očekávat s novelou zákona.

Dalším aspektem posuzovaným ze strany dopravní policie může být výbava policistů, stav silniční sítě, skladba a počet přestupků a bezesporu i povětrnostní podmínky. Okres Šumperk se nachází na úpatí hor Jeseníků. Od měsíce listopadu do začátku měsíce března lze očekávat, že na okrese Šumperk se na komunikacích bude vyskytovat sněhová pokrývka. Okres Šumperk patří mezi chladné podnebné oblasti, kde počet dnů, jejichž teplota klesá pod 0°C je 40 – 70. [24] V těchto dnech lze vykonávat dohled buď skrytým dohledem, nebo základní kontrolou, která obsahuje kontrolu zákazu požívání alkoholických nápojů, kontrolu technického stavu vozidel, kontrolu dokladů potřebných pro provoz a řízení motorového vozidla a pátrání po osobách, vozidlech a věcech.

Zhodnotíme-li rok 2004 a 2005, jedná se o roky s nejvyšším počtem dopravních přestupků. S těmito roky může srovnat pouze rok 2011, ale co se týče počtu policistů, zde se setkáváme s velkým nepoměrem. V roce 2004 a 2005 byl celkový počet policistů na dopravním inspektorátu Šumperk 21. Ale v roce 2011 byl celkový počet 31 policistů, což můžeme sledovat na základě hodnot uvedených v tabulce č. 1. V roce 2011 byl nárůst policistů 41 %, ale pokles oproti roku 2004 byl 1 386 přestupků a k roku 2005 byl pokles dokonce 1596 přestupků.

Tabulka č. 3: Celkový počet přestupků v letech 2001 – 2011

<i>Rok</i>	<i>Počet přestupků</i>	<i>Absolutní přírůstky</i>	<i>Koeficient růstu</i>	<i>Bazický index [%]</i>	<i>Řetězový index [%]</i>
2001	4731			100	
2002	5024	293	1,062	106,1	106,1
2003	6031	1007	1,200	127,4	120
2004	8527	2496	1,414	180,2	141,3
2005	8737	210	1,025	184,6	102,4
2006	5723	-3014	0,655	120,9	65,5
2007	2795	-2928	0,488	59	48,8
2008	5144	2349	1,840	108,7	184
2009	7236	2092	1,407	152,9	140,6
2010	5939	-1297	0,821	125,5	82
2011	7141	1202	1,202	150,9	120,2
	<i>Průměrný absolutní přírůstek</i>	241			
	<i>Průměrný koeficient růstu</i>		1,042		

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 4 můžeme sledovat celkový počet přestupků řidičů motorových vozidel řešených v blokovém řízení. Jedná se tedy o všechny přestupky, které policisté řešili uložením blokové pokuty na místě spáchání přestupku, kdy postupovali v souladu s ustanovením § 84 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a byly splněny podmínky blokového řízení, které spočívají v tom, že byl přestupek

spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Z tabulky vyplývá, že po odečtení přestupků, které nebyly řešeny na místě spáchání, poklesl celkový počet přestupků v roce 2011 o celkem 1 220 přestupků. Přestupky, které byly oznámeny správnímu orgánu, tvoří 18 % celkového počtu přestupků řidičů motorových vozidel. V porovnání s ostatními roky je nárůst téměř 100 %, protože počet oznámených přestupků od roku 2001 do roku 2010 se pohybuje v rozmezí 473 – 696 přestupků. Tento markantní rozdíl mohl být zapříčiněn množstvím řidičů, kteří nechtějí řešit dopravní přestupek v blokovém řízení a to z hlediska nových technologií, které policie začala používat nebo rafinovanosti některých řidičů. Největší nárůst oznámených přestupků tvoří překročení maximální dovolené rychlosti a technický stav. Z tabulky č. 4 vyplývá, že od roku 2001 do roku 2011 se počet přestupků řidičů motorových vozidel řešených v blokovém řízení průměrně zvýšil o 166,3 a roční nárůst přestupků je 3,4 %. Celkový počet spáchaných přestupků za období od roku 2001 do roku 2011 byl 59 942. [5]

K stále zvyšujícímu se počtu přestupků dochází zejména z důvodu úsporných opatření v oblasti dopravní obslužnosti, které ruší nerentabilní autobusové a vlakové spoje. Obyvatelé odlehlých a příhraničních oblastí jsou odkázáni na individuální osobní dopravu, čímž se zvyšuje hustota provozu na silnicích.

Tabulka č. 4: Celkový počet přestupků v letech 2001 – 2011 (blokové řízení)

<i>Rok</i>	<i>Počet přestupků</i>	<i>Absolutní přírůstky</i>	<i>Koeficient růstu</i>	<i>Bázický index [%]</i>	<i>Řetězový index [%]</i>
2001	4258			100	
2002	4514	256	1,060	106	106
2003	5380	866	1,192	126,3	119,1
2004	7831	2451	1,456	183,9	145,5
2005	8179	348	1,044	192	104,4
2006	5119	-3060	0,626	120,2	62,5
2007	2273	-2846	0,444	53,3	44,4
2008	4653	2380	2,047	109,2	204,7
2009	6561	1908	1,410	154	141
2010	5253	-1308	0,801	123,3	80
2011	5921	668	1,127	139	112,7
	<i>Průměrný absolutní přírůstek</i>	166,3			
	<i>Průměrný koeficient růstu</i>		1,034		

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 5 můžeme sledovat celkový počet finančních prostředků vybraných policisty na pokutách řešených v blokovém řízení u řidičů motorových vozidel v letech 2001 – 2011. Finanční prostředky se průměrně zvýšily o 177 260,- Kč a roční nárůst přestupků je 4,7 %. Celkový počet finančních prostředků v letech 2001 – 2011 vybraných na pokutách v blokovém řízení byl 50 152 100,- Kč.

Tabulka č. 5: Celkový počet vybraných finančních prostředků v letech 2001 – 2011 (blokové řízení)

<i>Rok</i>	<i>Počet přestupků</i>	<i>Absolutní přírůstky</i>	<i>Koeficient růstu</i>	<i>Bazický index [%]</i>	<i>Řetězový index [%]</i>
2001	3 015 200			100	
2002	3 183 800	168600	1,056	105,5	105,5
2003	3 896 400	712600	1,224	129,2	122,3
2004	5 554 300	1657900	1,425	184,2	142,5
2005	5 972 900	418600	1,075	198	107,5
2006	4 582 700	-1390200	0,767	151,9	76,7
2007	2 890 300	-1692400	0,631	95,8	63,0
2008	4 675 100	1784800	1,618	155	161,7
2009	6 294 500	1619400	1,346	208,7	134,6
2010	5 299 100	-995400	0,842	175,7	84,1
2011	4 787 800	-511300	0,904	158,7	90,3
	<i>Průměrný absolutní přírůstek</i>	177 260			
	<i>Průměrný koeficient růstu</i>		1,047		

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 3 - 5 můžeme sledovat, že nevyšší počet přestupků řidičů motorových vozidel řešených v blokovém řízení, ale i oznámených městským řadům byl v letech 2003 – 2006. Naopak významný pokles byl zaznamenán

v roce 2006 a to o 3014 přestupků méně oproti roku 2005 a v roce 2007 o 2928 přestupků méně oproti roku 2006.

Rychlost

Celkový počet dopravních přestupků motorových účastníků silničního provozu včetně finanční částky, která byla policisty vybrána v blokovém řízení, můžeme sledovat na základě hodnot uvedených v tabulkách č. 1 – 3. Následující tabulka uvádí přehled přestupků, které jsou z hlediska policejních statistik nejvíce sledovány a to z důvodu příčin dopravních nehod.

Mezi nejčastější příčinu dopravních nehod patří nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povaze komunikace, zkráceně rychlost. Celkový počet porušení tohoto přestupku zahrnuje jak překročení rychlosti jízdy v obci, která vyplývá ze zákona o silničním provozu pro jízdu v obci, ale také překročení rychlosti mimo obec a rovněž nerespektování dopravní značky, která zakazuje jízdu rychlostí vyšší než rychlost, která je uvedena na dopravní značce.

I když se jedná o nejčastější příčinu dopravních nehod, počet porušení se stále zvyšuje a to v souvislosti se zlepšující se kvalitou komunikací, vozidel, ale také snadnější dostupností vozidel.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 125c odst. 6 uvádí, které přestupky lze řešit v blokovém řízení a jakou pokutu lze uložit. Při překročení rychlosti o méně než 20 km/hod. pro jízdu v obci a o méně než 30 km/hod. pro jízdu mimo obec, lze uložit v blokovém řízení pokutu do 1.000,- Kč a ve správním řízení pokutu od 1.500 – 2.500,- Kč. V tomto případě se započítávají 2 body. Při překročení rychlosti v obci o více než 20 km/hod. a o více než 30 km/hod. mimo obec lze v blokovém řízení uložit blokovou pokutu do 2.500,- Kč a ve správním řízení 2.500 – 5.000,- Kč. Započítávají se 3 body. Pokud ale řidič tento přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců dvakrát nebo i vícekrát, uloží se mu zákaz činnosti na dobu jednoho až šesti měsíců. V případě, že řidič překročí rychlost v obci o 40 km/hod. a mimo obec o 50 km/hod., nelze toto jednání řešit v blokovém řízení, ale oznámit místně příslušnému městskému úřadu, který může

uložit pokutu ve výši 5.000 – 10.000,- Kč a zákaz řízení od šesti měsíců do jednoho roku. V tomto případě se řidiči započítává 5 bodů. [7]

Paradoxem jsou případy, kdy řidiči, kteří již dosáhli 10 bodů, nesouhlasí s projednáním v blokovém řízení z důvodu okamžitého nabytí právní moci. Přestupek je zaslán formou oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení na příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností a tento má povinnost do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu byl doručen provést záznam v registru řidičů. Pokud řidič na místě s přestupkem nesouhlasí, přestupek je oznámen příslušnému správnímu orgánu a záznam v registru řidičů je proveden až po rozhodnutí správního orgánu s nabytím právní moci.

Stále častěji jsou na dopravně inženýrský úsek dopravního inspektorátu Šumperk zasílány žádosti o umístění stacionárních radarů od obecních úřadů se stanovením optimálního umístění. Konstrukčně jsou radary navrženy na měření okamžité rychlosti. Vzhledem k tomu, že z těchto zařízení není žádná výstupní informace, slouží zařízení pouze na testování tachometrů nebo k soutěži o dosažení nejvyšší rychlosti. Pokud tyto radary nebudou nahrazeny stacionárními záznamovými radary, nelze očekávat snížení počtu přestupků.

Mezi nejčastější místa, kde dochází k porušení maximální povolené rychlosti, jsou obce:

- Mohelnice – silnice č. I/35 ve směru od centra na okres Svitavy,
- Loučná nad Desnou, silnice č. I/44 ve směru od obce Velké Losiny na obec Jeseník,
- Olšany, silnice č. I/11 ve směru od obce Šumperk na okres Ústí nad Orlicí,
- Rapotín, silnice č. I/11 v obou směrech,
- Zábřeh na Moravě, silnice č. I/44 ve směru od obce Šumperk na obec Mohelnici.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 6 můžeme sledovat celkový počet přestupků porušení maximální povolené rychlosti. Jedná se konkrétně o přestupky, které byly projednány na místě spáchání přestupku, tedy v blokovém řízení včetně přestupků, které byly oznámeny místně příslušným městským úřadům. Jedinou výjimkou je, že přestupky, které nebyly vyřízeny v blokovém řízení, jsou rozděleny na přestupky, které jsou ihned po sepsání oznámení a úředního záznamu policistou oznámeny dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích místně příslušnému správnímu orgánu a

přestupky, které jsou řešeny na dopravním inspektorátu pověřeným pracovníkem. Přestupky, které jsou řešeny na dopravním inspektorátu, se buď vyřídí v blokovém řízení uložením blokové pokuty, oznámí se místně příslušným správním orgánům nebo se odloží dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. [5]

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 6 můžeme sledovat, že nejvyšší počet zjištění porušení překročení maximální povolené rychlosti bylo v roce 2005, ale tento trend se po následném poklesu v roce 2007 opět vrací a oproti roku 2010 se opět zvyšuje. Průměrný počet přestupků se od roku 2001 do roku 2011 zvýšil o 201,2 přestupků. Průměrný řetězový index, tedy porovnání jednotlivých po sobě jdoucích let vzrostlo v průměru o 5,8 %. Nejvyšší nárůst přestupků k roku 2001 je v roce 2005 a to o 76,9 %. Pokles přestupků k roku 2001 je zaznamenán v roce 2007, který činí 30,88 %. V ostatních letech je vždy nárůst.

Tabulka č. 6: Celkový počet porušení maximální povolené rychlosti v letech 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	2 653	2 789	3 284	4 415	4 694	3 474	1 834	3 137	4 611	3 942	4 665
Absolutní přírůstky		136	495	1131	279	-1220	-1640	1303	1474	-669	723
Koeficient růstu		1,05	1,17	1,34	1,06	0,74	0,528	1,71	1,47	0,85	1,18
Bazický index[%]	100	105,1	123,7	166,4	176,9	130,9	69,12	118,2	173,8	148,5	175,8
Řetězový index[%]		105,1	117,7	134,4	106,3	74,0	52,7	171	146,9	85,4	118,3
Průměrný absolutní přírůstek					201,200						
Průměrný koeficient růstu					1,058						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 7 můžeme sledovat porušení maximální povolené rychlosti, které bylo vyřešeno policisty na místě spáchání přestupku. Přestupek byl řešen v blokovém řízení uložením blokové pokuty. Průměrný počet přestupků se od

roku 2001 do roku 2011 zvýšil o 128,7 přestupků. Průměrný řetězový index, tedy porovnání jednotlivých po sobě jdoucích let vzrostlo v průměru o 4,4 %. Nejvyšší nárůst přestupků k roku 2001 je v roce 2005 a to o 81,3 %. Pokles přestupků k roku 2001 je zaznamenán v roce 2007, který činí 40,8 %, v ostatních letech je vždy nárůst. Celkový počet přestupků řešených v blokovém řízení byl v období od 2001 – 2011 34452.

Tabulka č. 7: Celkový počet porušení maximální povolené rychlosti v letech 2001 – 2011 (blokové řízení)

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	2 389	2 508	2 923	4 004	4 332	3 101	1 415	2 750	3 980	3 374	3 676
Absolutní přírůstky		119	415	1081	328	-1231	-1686	1335	1230	-606	302
Koeficient růstu		1,05	1,16	1,37	10,0	0,716	0,456	1,94	1,44	0,84	1,09
Bazický index[%]	100	104,9	122,3	167,6	181,3	129,8	59,2	115,1	166,5	141,2	153,8
Řetězový index[%]		104,9	116,5	136,9	108,1	71,5	45,6	194,3	144,7	84,7	108,9
Průměrný absolutní přírůstek					128,700						
Průměrný koeficient růstu					1,044						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

U porušení překročení maximální stanovené rychlosti je neméně důležité provést rozbor přestupků, které nebyly projednány v blokovém řízení, ale byly oznámeny místně příslušným městským úřadům k projednání. Velkou pozornost si zaslouží věnovat období od roku 2009 – 2011 uvedené v tabulce č. 8. Vzhledem k tomu, že při spáchání tohoto přestupku se přičítají body v registru řidičů, rozšířily si právnické kanceláře svou činnost zaměřující se konkrétně na tyto přestupky. Po zaplacení paušální částky zajistí řidiči, že nepřijde o žádné body. Jedinou podmínkou je, aby na místě spáchání přestupku řidič s přestupkem nesouhlasil a požadoval projednání u místně příslušného městského úřadu, respektive správního orgánu. Jedinou činností právnické kanceláře je prodlužovat lhůtu do doby jednoho roku, kdy je přestupek ze zákona promlčen.

Například v Německu je odmítnutí zaplacení blokové pokuty projednáváno u soudu. V případě zahraničního řidiče je od tohoto vyžadována kauce. Možnost vybírat kauce byla v ČR zavedena od 1. 7. 2006 a to i od tuzemských řidičů. Záleží tedy na konkrétním policistovi, zda-li vyhodnotí jednání řidiče v tom, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení.

Tabulka č. 8: Celkový počet oznámených porušení rychlosti za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	264	281	361	411	362	373	419	387	631	568	989
Absolutní přírůstky		17	80	50	-49	11	46	-32	244	-63	421
Koeficient růstu		1,064	1,285	1,139	0,881	1,03	1,123	0,924	1,63	0,9	1,741
Bazický index[%]	100	106,4	136,7	155,6	137,1	141,2	158,7	146,5	239	215,1	374,6
Řetězový index[%]		106,4	128,4	113,8	88	103	112,3	92,3	163	90	174,1
Průměrný absolutní přírůstek					72,500						
Průměrný koeficient růstu					1,141						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Průměrný absolutní přírůstek od roku 2001 do roku 2011 je 72,5 přestupků a průměrný koeficient růstu, meziroční růst přestupků je 14,1 %. Celkový počet přestupků řešených oznámením městským úřadům byl v období od roku 2001 – 2011 5046 přestupků. Nejvyšší nárůst oznámených přestupků oproti roku 2001 je sledován v roce 2011 a to 274,6 %.

Navrhovaným opatřením pro snížení počtu přestupků by mělo hlavně spočívat v samotných řidičích, kteří by měli předpokládat, že z důvodu nedodržení maximální dovolené rychlosti nejsou schopni vozidlo bezpečně zastavit, aby tak zabránili případné

kolizi. Dalším opatřením by mělo být snížení minimální částky u kauce⁶, kterou je policista oprávněn vybrat od řidiče motorového vozidla, který se zjevně bude vyhýbat přestupkovému řízení. Zamezilo by se tak oddalování řízení či dokonce promlčení přestupku. V neposlední řadě by mělo dojít ke stavebně technickým úpravám na pozemních komunikacích.

Předjíždění

Předjíždění zákon o silničním provozu popisuje v § 17. V tomto ustanovení zákona je uvedeno, kde řidič smí předjíždět, ale také kde je to výslovně zakázáno. Tento přestupek je rovněž dlouhodobě sledován a to z důvodu častých dopravních nehod při jeho porušení. V souvislosti se změnou zákona č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon o provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1. 8. 2011, došlo k zásadní změně v oblasti sankcí za tento přestupek. Pokud řidič předjíždí v místě, kde je toto zakázáno obecní, místní nebo přechodnou úpravou, nelze tento přestupek řešit v blokovém řízení, jelikož za tento delikt hrozí řidiči zákaz řízení od šesti do dvanácti měsíců. [7]

Ke zjištění porušení zákazu předjíždění používá dopravní inspektorát Šumperk dalekohledy opatřené záznamovým zařízením. Ve spolupráci s leteckou službou jsou využívány vrtulníky opatřené špičkovým kamerovým systémem.

K nejčastějším přestupkům dochází na silnici č. I/35 ve směru od obce Mohelnice k okresu Svitavy, mezi obcí Bludov a Šumperk na silnici č. I/11 a rovněž na silnici č. I/11 ve směru od obce Sobotín na obec Bruntál.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 9 můžeme sledovat počet přestupků souvisejících s nesprávným předjížděním, ať už je toto zakázáno svislým či vodorovným dopravním značením. Uvedené přestupky jsou jak řešené v blokovém řízení, tak oznámené místně příslušným městským úřadům.

⁶ „§125a (1) Policista je oprávněn vybrat od řidiče motorového vozidla podezřelého ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, kauci od 5 000 Kč do 50 000 Kč, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek.“ [7]

Porovnáme-li rok 2001 s rokem 2011, průměrně počet přestupků klesl o celkem 19 a průměrný koeficient růstu meziročně klesl o 22,1 %. Celkový počet přestupků řešených v blokovém řízení v období od 2001 – 2011 byl 1 731 přestupků. V tabulce č. 9 můžeme pozorovat, že počínaje rokem 2007 se výrazným způsobem snížil sledovaný přestupek. K poklesu došlo zejména novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 411/2005 s účinností od 1. 7. 2006, kterou se zavádí bodový systém, kdy za předjíždění vozidla v případech, kdy jej to zákonem zakázáno se přičítá řidiči 6 bodů. V roce 2009, je ale pokles přestupku ještě výraznější, i když nedošlo k žádné výraznější legislativní změně. Oproti roku 2008 je pokles 92,5 %, tedy o 37 z původních 40 přestupků. Největší počet přestupků je zaznamenán v roce 2005 a to 426 přestupků.

Tabulka č. 9: Celkový počet přestupků nesprávné předjíždění za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	207	240	249	320	426	162	36	40	3	31	17
Absolutní přírůstky		33	9	71	106	-264	-126	4	-37	28	-14
Koeficient růstu		1,159	1,038	1,258	1,331	0,38	0,22	1,11	0,07	10,3	0,54
Bazický index[%]	100	115,9	120,2	154,5	205,7	78,2	17,3	19,3	1,4	14,9	8,2
Řetězový index[%]		115,9	103,7	128,5	133,1	38	22,2	111,1	7,5	1033	54,8
Průměrný absolutní přírůstek					-19,000						
Průměrný koeficient růstu					0,779						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Tabulka č. 10: Celkový počet oznámených přestupků nesprávné předjíždění za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	9	14	4	7	11	37	12	2	1	6	8
Absolutní přírůstky		5	-10	3	4	26	-25	-10	-1	5	2
Koeficient růstu		1,55	0,28	1,75	1,57	3,36	0,32	0,16	0,5	6	1,33
Bazický index[%]	100	155,5	44,4	77,7	122,2	411,1	133,3	22,2	11,1	66,6	88,8
Řetězový index[%]		155,5	28,5	175	157,1	336,3	32,4	16,6	50	600	133,3
Průměrný absolutní přírůstek					-0,100						
Průměrný koeficient růstu					0,988						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 10 můžeme sledovat počet přestupků nesprávné předjíždění v období let 2001 – 2011. V tabulce můžeme sledovat kulminaci oznámených přestupků v době, kdy byl novelou zákona o silničním provozu zaveden bodový systém a následný pokles těchto přestupků. Průměrný absolutní přírůstek za sledované období, tedy rok 2001 k roku 2011 je pokles o 0,1 přestupku a průměrný koeficient růstu nám vykazuje mírný průměrný pokles o 1,2 %. Největší počet přestupků je sledován v roce 2006 a naopak nejmenší počet je v roce 2009. Přestupek by měl mít do budoucna klesající tendenci z důvodu novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích č.133/2001 Sb., s účinností od 1. 8. 2011, protože při předjíždění v místech, kde je toto obecnou, místní nebo přechodnou úpravou zakázáno, může být řidiči uložena pokuta ve výši 5.000 až 10.000,- Kč a zákaz řízení od šesti měsíců do jednoho roku. V blokovém řízení přestupek nelze řešit.

Navrhovaným opatřením na snížení počtu přestupků by měly být hlavně stavebně technické úpravy komunikací, protože k zákazu předjíždění dochází zejména v místech s omezeným rozhledem nebo v místech, kde to stavebně technické podmínky neumožňují.

Přednost

Nedání přednosti v jízdě je jedna z nejčastějších příčin dopravních nehod. Při nedání přednosti řidič nejčastěji nerespektuje dopravní značku „dej přednost v jízdě“ nebo dopravní značku „stůj, dej přednost v jízdě“. Obě tyto dopravní značky patří do skupiny dopravních značek upravující přednost. Přednost musí dát řidič při vyjíždění z místa ležícího mimo komunikaci, lesní nebo polní cesty, od okraje komunikace a podobně. Za nedání přednosti je také považováno ohrožení chodce na přechodu pro chodce ze strany řidiče motorového vozidla.

Ke zjištění porušení tohoto přestupku používá policie České republiky skrytého dohledu, kdy se za pomoci dvou hlídek umístěných v blízkosti křižovatky nebo přechodu pro chodce, či jiného místa ve vozidle civilního provedení sleduje, zda nedošlo k porušení pravidel silničního provozu. Situace, která je sledována, je rovněž dokumentována pomocí digitálních kamer opatřených GPS moduly z důvodu pozdějšího dokazování, zda-li byl přestupek zjištěn na daném místě.

Je důležité poznamenat, že nedání přednosti se vztahuje i na světelné signály /semaforey umístěné na křižovatkách. Na okrese Šumperk se nachází pouze 5 křižovatek opatřených světelnými signály a to konkrétně v obci Šumperk. 4 semaforey jsou umístěny na silnici I/11 – ulice Jesenická a to z důvodu křížení hlavní dopravní tepny z Olomouce na Jeseník s místními komunikacemi a poslední semafor je umístěn na křižovatce silnice č. II/446 – ulice Lidická s ulicí Jeremenkovou. Zde byl semafor umístěn z důvodu špatných rozhledových poměrů.

Samostatně se nedání přednosti na přechodech pro chodce začalo sledovat od roku 2009, kdy bylo celkem zjištěno 7 případů porušení tohoto přestupku, konkrétně v roce 2009 byl přestupek 1x řešen blokově v částce 2.500,- Kč a 1x oznámen městskému úřadu. V roce 2010 byl zjištěn 1 případ, který byl řešen v blokovém řízení uložením blokové pokuty ve výši 2.500,- Kč a v roce 2011 již byly zjištěny 4 případy, které byly všechny řešeny v blokovém řízení uložením blokových pokut v celkové výši 6.000,- Kč.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 11 můžeme sledovat celkový počet nedání předností jak na křižovatkách, tak na přechodech pro chodce.

Tabulka č. 11: Celkový počet přestupků nedání přednosti za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	102	119	145	157	93	70	28	14	12	44	52
Absolutní přírůstky		17	26	12	-64	-23	-42	-14	-2	32	8
Koeficient růstu		1,16	1,21	1,08	0,59	0,75	0,40	0,50	0,85	3,66	1,18
Bazický index[%]	100	116,6	142,1	153,9	91,1	68,6	27,4	13,7	11,7	43,1	50,9
Řetězový index[%]		116,6	121,8	108,2	59,2	75,2	40	50	85,7	366,6	118,1
Průměrný absolutní přírůstek					-5,000						
Průměrný koeficient růstu					0,935						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 11 můžeme opět sledovat změnu zákona o silničním provozu, zejména aplikaci bodového systému v zákoně, kdy v roce 2007 je zaznamenán pokles přestupku nedání přednosti v jízdě v souvislosti s touto novelou. V roce 2001 bylo zjištěno 102 přestupků a v roce 2011 52 přestupků, průměrný absolutní přírůstek je v tomto případě pokles o 5 přestupků a průměrný koeficient růstu je meziročně klesající o v průměru 6,5 %.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 12 můžeme sledovat počet oznámených přestupků městským úřadům, tedy přestupků, které nebyly řešeny na místě spáchání. V tabulce můžeme zaznamenat pokles na konci sledovaného období vzhledem k roku 2001. Průměrný pokles k tomuto období činí 0,6 přestupků a průměrný meziroční pokles je 17,5 %.

Tabulka č. 12: Celkový počet oznámených přestupků nedání přednosti za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	7	9	5	4	5	8	2	1	1	1	1
Absolutní přírůstky		2	-4	-1	1	3	-6	-1	0	0	0
Koeficient růstu		1,286	0,556	0,800	1,250	1,600	0,250	0,500	1,000	1,000	1,000
Bazický index[%]	100	128,5	71,4	57,1	71,4	114,2	28,5	14,2	14,2	14,2	14,2
Řetězový index[%]		128,5	55,5	80	125	160	25	50	100	100	100
Průměrný absolutní přírůstek					-0,600						
Průměrný koeficient růstu					0,825						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Navrhovaným opatřením ke snížení počtu přestupků by mělo spočívat v osazení vedlejších komunikací zpomalujícími retardéry a doplnění dopravních značek o reflexní prvky, protože nejčastější výmluvou řidiče je, že dopravní značku neviděl.

Způsob jízdy

Způsob jízdy zahrnuje široký okruh dopravních přestupků, které nelze zařadit do jiných specifických kategorií. Do této kategorie můžeme zařadit jak povinnosti řidiče, které jsou uvedeny v § 5 a § 6 zákona o silničním provozu, ale také nerespektování dopravních značek, ke kterým patří jak vodorovné, tak svislé dopravní značky. Do způsobu jízdy lze zařadit otevírání dveří u řidiče v případech, kdy může dojít k ohrožení silničního provozu, ale také nedání znamení o změně směru jízdy. [7]

Mezi nejčastější přestupek spadající do této kategorie patří § 11 zákona o silničním provozu, který spočívá v jízdě při pravém okraji komunikace. Přestupek je nejčastěji zjištěn policisty při měření rychlosti měřicím zařízením Gesig Travimo umístěným ve

vozidle civilního provedení. Záznam z kamer je ukládán na pevném disku umístěném v zařízení. Při měření rychlosti je zaznamenáván celý průběh jízdy vozidla a kromě porušení překročení dovolené rychlosti je zaznamenán způsob jízdy vozidla, kdy povinností řidiče je jet co nejvíce vpravo při pravém okraji komunikace. Tato povinnost je ale u většiny řidičů velkou komplikací. S vozidlem si v zatáčkách najíždějí a přejíždí do protisměru. Tímto způsobem jízdy neohrožují jen sami sebe, ale hlavně protijedoucí řidiče. Následkem těchto excesů dochází k dopravním nehodám, při kterých dojde k poškození levých částí vozidel. Dokazování, kdo zavinil dopravní nehodu, je pro policisty nelehkým úkolem.

Dalším místem, kde dochází k porušování dopravních značek a tedy špatnému způsobu jízdy jsou výjezdy od čerpacích benzinových stanic. Výjezdy jsou osazeny svislými dopravními značkami příkázaný směr jízdy, aby nedocházelo ke střetům s protijedoucími vozidly.

Dne 1. 8. 2011 vstoupila v platnost novela zákona o silničním provozu č. 133/2011 Sb., která mění bodové hodnocení u stávajícího bodového systému. Při aplikaci bodového systému bylo porušení zákazových dopravních značek hodnoceno připočtením 1 bodu. Změnou zákona bylo toto zrušeno. Porušení zákazové dopravní značky, které je rovněž kategorizováno jako způsob jízdy, není v současné době hodnoceno žádným bodem.

Do roku 2006 byly v kategorii způsobu jízdy začleněny přestupky týkající se nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů a držení hovorového zařízení. I když tyto přestupky byly součástí zákona o silničním provozu od jeho vzniku, tedy od začátku aplikace do praxe, k jejich statistickému vykazování došlo až se vznikem bodového systému. Za porušení zákazu držet při jízdě v ruce telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení policista taxativně uložil blokovou pokutu ve výši 1.000,- Kč. V případě nesouhlasu se výše pokuty pohybovala v rozmezí 1.500,- Kč až 2.500,- Kč. Judikatura Nejvyššího správního soudu uvádí, že za hovorové zařízení lze považovat také kameru nebo fotoaparát. Naopak navigace jako záznamové zařízení považována není.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 13 můžeme sledovat celkový počet přestupků nesprávný způsob jízdy za období roku 2001 – 2011. V roce 2007 opět zaznamenáváme mírný pokles v souvislosti se zavedením bodového systému, ale

v následujících letech je tento trend opět stoupající. Celkový počet přestupků nesprávný způsob jízdy za sledované období je 2 875. Průměrný absolutní přírůstek roku 2011 k roku 2001 je 20,8 přestupků a průměrný meziroční nárůst činí 7,8 %. Nejvyšší počet přestupků bylo spácháno v roce 2005 a nejmenší počet přestupků bylo spácháno v roce 2007.

Tabulka č. 13: Celkový počet přestupků nesprávný způsob jízdy přednosti za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	185	227	303	359	437	210	85	161	182	333	393
Absolutní přírůstky		42	76	56	78	-227	-125	76	21	151	60
Koeficient růstu		1,22	1,33	1,18	1,21	0,48	0,40	1,89	1,13	1,83	1,18
Bazický index[%]	100	122,7	163,7	194,0	236,2	113,5	45,9	87,0	98,3	180	212,4
Řetězový index[%]		122,7	133,4	118,4	121,7	48	40	189,4	113	182,9	118
Průměrný absolutní přírůstek					20,800						
Průměrný koeficient růstu					1,078						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 14 a č. 15 můžeme sledovat přestupky držení hovorového zařízení a nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů ve sledovaném období let 2006 – 2011.

V tabulce můžeme jasně sledovat, že největší počet přestupků souvisejících s držením hovorového zařízení za období let 2006 - 2011 bylo spácháno v roce 2009 a největší počet přestupků nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů za stejné období bylo spácháno v roce 2009.

Tabulka č. 14: Celkový počet přestupků držení hovorového zařízení za období 2006 – 2011

Rok	Počet přestupků	Absolutní přírůstky	Koeficienty růstu
2006	97		
2007	115	18	1,186
2008	50	-65	0,435
2009	149	99	2,980
2010	47	-102	0,315
2011	128	81	2,723
Průměrný absolutní přírůstek			6,200
Průměrný koeficient růstu			1,057

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2006 – 2011)

Tabulka č. 15: Celkový počet přestupků nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů za období 2006 – 2011

Rok	Počet přestupků	Absolutní přírůstky	Koeficienty růstu
2006	125		
2007	144	19	1,152
2008	479	335	3,326
2009	798	319	1,666
2010	354	-444	0,444
2011	507	153	1,432
Průměrný absolutní přírůstek			46,400
Průměrný koeficient růstu			1,323

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2006 – 2011)

Navrhovaná opatření by měla spočívat hlavně ve výchově mladých řidičů, kteří by měli respektovat pravidla silničního provozu a neohrožovat ostatní účastníky. Nejčastějšími přestupci jsou mladí řidiči, kteří testují své schopnosti, proto by měl být zaveden řidičský průkaz na zkoušku, jak to bylo v minulých letech navrhováno a v případě, že se řidič nebude chovat ukázněně, bude mu řidičský průkaz odebrán s tím, že bude muset celým procesem projít znovu.

Telefonování za jízdy nebo nepoužívání bezpečnostních pásů či zadržných systémů je v současnosti řešeno bezpečnostními prvky, které jsou součástí vozidel.

Technický stav

Porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích související s technickým stavem vozidel se začal evidovat od roku 2007. K této změně došlo novelizací zákona o silničním provozu č. 411/2005 Sb., a to vložím nového § 125c odst. 1 písm. a) bod 3, který říká, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.[7]

Podrobný výčet závad, které ohrožují bezpečnost a plynulost silničního provozu jsou uvedeny v § 36 vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. Mezi nejzávažnější závady patří netěsnost brzdových systémů u nákladních vozidel, ale také poškození matic šroubů na kolech. U osobních vozidel se policie zaměřila na propustnost čelních a bočních skel, jejichž propustnost nesmí být nižší než 75 % u čelního skla a 70 % u bočních skel.

Přestupek tohoto charakteru, nemůže být řešen v blokovém řízení, ale odevzdáním místě příslušnému správnímu orgánu dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Za přestupek se uloží pokuta od 5.000,- do 10.000,- Kč a započítá se 5 bodů.

V případě, že se jedná o technický stav vozidla, který nespadá do ustanovení § 36 vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., tedy nejedná se o závažnou závadu, lze přestupek řešit v blokovém řízení dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu uložením blokové pokuty do 2.000,- Kč. V tomto případě není přestupek bodován.

Řídit vozidlo, které nesplňuje technické podmínky neznámá, že vozidlo vykazuje nějakou ze závad nebo je poškozené. Do těchto podmínek také patří povinná výbava vozidla, která je nutná k provedení nezbytných oprav při provozu vozidla, jako je výměna pojistek, žárovek, nebo poškozené pneumatiky. [7]

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 16 můžeme sledovat počet přestupků související s provozem vozidla, které nesplňuje technické podmínky. Největší počet přestupků je v roce 2009 oproti roku 2007, kde tento rozdíl činí 898 přestupků. I když je v roce 2010 zaznamenán mírný pokles, v roce 2011 se počet přestupků opět zvyšuje. Srovnáme-li rok 2007 s rokem 2011, zvýšil se počet přestupků v průměru o 146,25 přestupků. Průměrný koeficient růstu činí 35 %.

Tabulka č. 16: Celkový počet přestupků technický stav za období 2007 – 2011

Rok	Počet přestupků	Absolutní přírůstky	Koeficienty růstu
2007	249		
2008	740	491	2,972
2009	1147	407	1,550
2010	726	-421	0,633
2011	834	108	1,149
Průměrný absolutní přírůstek			146,25
Průměrný koeficient růstu			1,323

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2007 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 17 můžeme sledovat celkový počet přestupků, které nebyly řešeny v blokovém řízení, ale byly oznámeny místně příslušným správním orgánům. Z tabulky je patrné, že největší počet oznámených přestupků byl v roce 2011 a to ne z důvodu, že by se řidiči nechtěli projednat protiprávní jednání v blokovém řízení, ale proto, že došlo ke vzniku týmu AETR, který je zaměřen na kontrolu dodržování

sociálních předpisů u nákladních vozidel včetně kontroly technického stavu vozidel. V některých případech se jedná o tak závažné porušení pravidel silničního provozu souvisejícího s technickým stavem vozidel, že tento přestupek nelze vyřešit v blokovém řízení, ale musí být oznámen místně příslušnému správnímu orgánu.

S řidiči, kteří jsou občané České republiky je na místě spáchání přestupku sepsáno oznámení a spolu s úředním záznamem a provedenou fotodokumentací pro pozdější dokazování je spisový materiál zaslán na místně příslušný městský úřad, kde je přestupek ve správním řízení projednán. Pokud se ale jedná o cizince, je policista oprávněn od řidiče vybrat kauci dle ustanovení § 125a zákona o provozu na pozemních komunikacích od 5.000,- do 50.000,- Kč. V těchto případech policista postupuje, protože je zde podezření, že se řidič bude vyhýbat správnímu řízení.

Jen okrajově je nutné zmínit, že policisté týmu AETR provádějí kontrolu sociálních předpisů, jako je dodržování doby odpočinků u řidičů nákladních vozidel a v případě zjištění porušení souvisejícího se sociálními předpisy jsou oprávněni dle ustanovení § 35c zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě vybírat od dopravců kauci ve výši 5.000,- Kč až 100.000,- Kč a to ne jen od zahraničních, ale také již tuzemských. [3]

Tabulka č. 17: Celkový počet oznámených přestupků technický stav za období 2007 – 2011

<i>Rok</i>	<i>Počet přestupků</i>	<i>Absolutní přírůstky</i>	<i>Koeficienty růstu</i>
2007	9		
2008	8	-1	0,889
2009	4	-4	0,500
2010	8	4	2,000
2011	17	9	2,125
<i>Průměrný absolutní přírůstek</i>			2,000
<i>Průměrný koeficient růstu</i>			1,172

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2007 – 2011)

Navrhovat opatření na snížení počtu přestupků souvisejících s technickým stavem vozidel by nebylo v současné době na místě, protože od 1. 8. 2011 vstoupil v účinnost § 6a zákona o silničním provozu, který umožňuje policistům při kontrole technického stavu přikázat řidiči, aby zajel s vozidlem k zařízení pro provedení kontroly technického stavu. Vzdálenost však nesmí přesáhnout 8 km.

4.3.2 Ostatní účastníci silničního provozu

Kategorie ostatních účastníků silničního provozu je tvořena chodci, cyklisty a jinými účastníky. Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 18 můžeme sledovat celkový počet přestupků ostatních účastníků silničního provozu. V tabulce můžeme sledovat, že nejvíce přestupků ze strany ostatních účastníků silničního provozu bylo zjištěno v roce 2006, kdy bylo zjištěno celkem 666 přestupků. Za celé období od roku 2001 do roku 2011 bylo zjištěno celkem 3921 přestupků. Z těchto hodnot vyplývá, že od roku 2001 k roku 2011 se počet přestupků průměrně zvýšil o 2,6 %. Průměrně se počet přestupků za celé období zvýšil o 9,3 přestupků.

Tabulka č. 18: Celkový počet přestupků ostatních účastníků silničního provozu za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	315	342	366	666	647	314	112	211	313	227	408
Absolutní přírůstky		27	24	300	-19	-333	-202	99	102	-86	181
Koeficient růstu		1,086	1,070	1,820	0,971	0,485	0,357	1,884	1,483	0,725	1,797
Bazický index[%]	100	108,5	116,1	211,4	205,3	99,6	35,5	66,9	99,3	72	129,5
Řetězový index[%]		108,5	107	181,9	97,1	48,5	35,6	188,3	148,3	72,5	179,7
Průměrný absolutní přírůstek					9,300						
Průměrný koeficient růstu					1,026						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Chodci

Přestupky ze strany chodců jsou nejčastěji páchany na přechodech pro chodce, mimo přechody pro chodce a na železničních přejezdech. Nejvíce chodců porušují pravidla silničního provozu na železničních přejezdech, kdy přecházejí přejezd v době, kdy je toto zakázáno. Chodci si neuvědomují, že tímto svým jednáním riskují život, protože na sledovaných železničních přejezdech došlo k elektrifikaci tratí a tudíž ke zrychlení železničního provozu. Za tento přestupek lze chodci za naplnění skutkové podstaty dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, uložit blokovou pokutu do 2.000,- Kč.

Jelikož nelze chodce sankcionovat za to, že nevyužívají ochranné reflexní prvky, jsou ze strany policie prováděny přednášky na téma bezpečnost chodců, kde jsou žákům rozdávány reflexní prvky ve formě nalepovacích zvířátek nebo reflexních kroužků. Tato problematika je s žáky probírána hlavně v období 10 let, kdy se stávají aktivními účastníky

silničního provozu jako cyklisté, ale také působí na své vrstevníky a mladší spolužáky, kterým vysvětlují zásady chování na silnici a přechodech pro chodce.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 19 můžeme sledovat celkový počet přestupků chodců za období roku 2001 – 2011. Největší počet přestupků je sledován v roce 2003 - 2005 a nejmenší počet byl v roce 2007. Od roku 2009 do roku 2011 je trend opět stoupající a v průměru se k roku 2001 počet přestupků zvýšil o 1,2 přestupku ročně. Procentuální meziroční nárůst je 7,2 % průměrně za celé období.

Tabulka č. 19: Celkový počet přestupků chodců za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	12	15	78	84	66	33	7	23	16	18	24
Absolutní přírůstky		3	63	6	-18	-33	-26	16	-7	2	6
Koeficient růstu		1,250	5,200	1,077	0,786	0,500	0,212	3,286	0,696	1,125	1,333
Bazický index[%]	100	125	650	700	550	275	58,3	191,6	133,3	150	200
Řetězový index[%]		125	520	107,6	78,5	50	21,2	328,5	69,5	112,5	133,3
Průměrný absolutní přírůstek					1,200						
Průměrný koeficient růstu					1,072						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Cyklisté

Cyklisté jsou jednou ze skupin nemotorových účastníků silničního provozu, kteří se ve velké míře podílí na hustotě silničního provozu. Vznikem zákona o silničním provozu mají cyklisté do 18 let za povinnost používat při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu schváleného typu. Tato povinnost se do roku 2006 vztahovala pouze na cyklisty mladší 15 let. Vzhledem k vyšší bezpečnosti všech cyklistů účastnících se silničního provozu, doporučuje policie při silničních kontrolách používat přilbu všem cyklistům bez rozdílu věku.

Další povinností cyklisty je mít za snížené viditelnosti rozsvíceno stanovené osvětlení uvedené v § 58 odst. 5 zákona o silničním provozu. S touto povinností souvisí povinná výbava jízdního kola uvedená ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. Nesplněním těchto povinností se stává nejčastějším prohřeškem cyklistů a bloková pokuta, kterou policie může uložit za tento přestupek je v porovnání s cenou světlometů mnohem vyšší. Za tento přestupek lze uložit v blokovém řízení pokutu do 2.000,- Kč. [5]

Policie se snaží nechovat pouze represivně a jen trestat, ale ve spolupráci s BESIP působí na cyklisty rozdáváním ochranných prvků, jako jsou reflexní vesty, které v České republice zatím nejsou povinné, ale cyklisté je používají pro svou vlastní bezpečnost hlavně mimo obce, aby byli vidět.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 20 můžeme sledovat všechny přestupky cyklistů za období roku 2001 – 2011. Většina cyklistů nejsou držiteli řidičských oprávnění ať už z hlediska věku nebo osobní potřeby. Policie provádí bezpečnostní akce zaměřené na cyklisty a to hlavně v období od měsíce října do listopadu a března do května, kdy v ranní době jsou rozhledové podmínky ještě ztížené. V tomto období je zjištěno nejvíce přestupků páchaných cyklisty. Z tabulky je patrné, že nejvíce přestupků bylo zjištěno v roce 2004 a průměrný absolutní přírůstek od roku 2001 do roku 2011 je pokles o 9,9 přestupků. Porovnáme-li všechna období od roku 2001 do roku 2011 zjistíme, že v roce 2011 bylo zjištěno nejméně přestupků a to z hlediska preventivního působení policie a BESIP na cyklisty, dokonce průměrný koeficient růstu zaznamenal meziročně pokles o 10 %.

Tabulka č. 20: Celkový počet přestupků cyklistů za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	158	195	228	446	407	177	76	110	133	65	59
Absolutní přírůstky		37	33	218	-39	-230	-101	34	23	-68	-6
Koeficient růstu		1,234	1,169	1,956	0,913	0,435	0,429	1,447	1,209	0,489	0,908
Bazický index[%]	100	123,4	144,3	282,2	257,5	112	48,1	69,6	84,1	41,1	37,3
Řetězový index[%]		123,4	116,9	195,6	91,2	43,4	42,9	144,7	120,9	48,8	90,7
Průměrný absolutní přírůstek					-9,900						
Průměrný koeficient růstu					0,906						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Jiní účastníci

Jiní účastníci jsou všichni ostatní, kteří se nějakým způsobem účastní silničního provozu ať přímo či nepřímo. Do roku 2010 byl nejčastějším jiným nemotorovým účastníkem spolujezdec ve vozidle, který se při jízdě vozidlem nechoval dle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zejména se jednalo o porušení § 9 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kde jsou jasně stanoveny povinnosti přepravované osoby. Dalším nemotorovým účastníkem spadajícím do této kategorie je majitel vozidla, jehož povinnosti upravuje § 10 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Povinnosti se nevztahují jen k technickému stavu vozidla, ale také k osobě řidiče.

Vznikem týmu AETR na dopravním inspektorátu v Šumperku a v souvislosti aplikace zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě do praxe se od roku 2011 odevzdávají správní delikty dopravců kamionové dopravy, jejichž delikty jsou vedeny jako delikty ostatních účastníků silničního provozu. Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 21 můžeme sledovat tento extrémní nárůst v roce 2011, který není způsoben nedbalostí přepravovaných osob nebo majitelů vozidel, ale pečlivou prací týmu AETR.

Tabulka č. 21: Celkový počet přestupků jiných účastníků za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	145	132	60	136	174	104	29	78	164	144	325
Absolutní přírůstky		-13	-72	76	38	-70	-75	49	86	-20	181
Koeficient růstu		0,910	0,455	2,267	1,279	0,598	0,279	2,690	2,103	0,878	2,257
Bazický index[%]	100	91	41,3	93,7	120	71,7	20	53,7	113,1	99,3	224,1
Řetězový index[%]		91	45,4	226,6	127,9	59,7	27,8	268,9	210,2	87,8	225,6
Průměrný absolutní přírůstek					18,000						
Průměrný koeficient růstu					1,084						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

V tabulce č. 21 můžeme dále sledovat průměrný absolutní přírůstek roku 2011 k roku 2001, který činí 18 přestupků. Meziročně se počet přestupků zvýšil v průměru o 8,4 %. Největší pokles přestupků je sledován v roce 2007 a to jak v meziročním porovnání, tedy v porovnání s rokem 2006, tak vzhledem k roku 2001, kdy tento pokles činí 72,2 %. Oproti těmto hodnotám je sledován největší meziroční nárůst a to v roce 2008, který činí 169 % respektive 49 přestupků. Vzhledem k počátečnímu období, tedy roku 2001 je nejvyšší nárůst přestupků sledován v roce 2011 a to ve výši 180 přestupků.

4.3.3 Zákonné pojištění

Pokud provozuje majitel vozidla motorové vozidlo, musí být vozidlo ze zákona pojištěné. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upravuje podmínky pojištění. Pojištění se vztahuje na škodu, které vozidlo způsobí při svém provozu. Zejména je z tohoto pojištění hrazena škoda materiální a škoda na zdraví, ale další související úkony, jako je odtah vozidla a pronájem náhradního vozidla.

Ze strany policie není důležité v jaké výši je vozidlo zákonně pojištěné, ale zda-li je dle zákona pojištěné. Při silniční kontrole policie žádá řidiče o předložení dokladů potřebných pro řízení a provoz motorového vozidla. Mezi těmito doklady musí být i doklad o tom, že vozidlo je dle zákona pojištěné. Tuto povinnost má řidič na základě ustanovení § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb. Pokud u sebe potvrzení nemá, může policista v blokovém řízení uložit pokutu do výše 500,- Kč. Paradoxem je, že za stejné porušení, ale dle ustanovení § 6 odst. 8 písm. c) zákona o silničním provozu může v blokovém řízení uložit pokutu do výše 2.000,- Kč.

Provozovatel vozidla je na tom podstatně hůře. Za provozování vozidla bez pojištění odpovědnosti mu může být uložena pokuta do výše 20.000,- Kč nebo dokonce zákaz řízení až na dobu jednoho roku.

Přestupek zákonné pojištění, respektive nepředložení dokladu o zákonném pojištění a provozování vozidla bez zákonného pojištění byl rozdělen do dvou následujících tabulek. Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 22 můžeme sledovat celkový počet nepředložení zákonného pojištění. Tento přestupek byl řešen uložením pokuty v blokovém řízení řidiči motorového vozidla. Z tabulky je patrné, že největší počet přestupků byl zjištěn v roce 2009 a nejmenší počet přestupků byl v roce 2005 – 2007. Porovnáme-li rok 2001 s rokem 2011, v průměru se k tomuto roku počet přestupků zvýšil o 3,8. Meziroční nárůst činil 5 %. Největší pokles můžeme sledovat v roce 2005, kdy oproti předchozímu roku, tedy roku 2004, byl pokles 99,28 %, pokles činil 136 přestupků. Z tabulky můžeme sledovat dopad novely zákona č. 168/1999 Sb., k 1. 1. 2009, kdy majitelé vozidel, kteří nemají sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu, musí za každý den, kdy nemají vozidlo pojištěné, přispívat do garančního fondu České kanceláře pojistitelů částku ve výši 20 – 300,- Kč. Výše částky se určuje podle druhu vozidla. Například majitel vozidla motocyklu do 350 cm³ bude do garančního fondu za každý den, který není vozidlo pojištěné, přispívat částku 20,- Kč. [22]

Tabulka č. 22: Celkový počet přestupků nepředložení zákonného pojištění řidiči za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	54	68	161	137	1	1	1	19	366	101	92
Absolutní přírůstky		14	93	-24	-136	0	0	18	347	-265	-9
Koeficient růstu		1,259	2,368	0,851	0,007	1,000	1,000	19,0	19,2	0,276	0,911
Bazický index[%]	100	125,9	298,1	253,7	1,85	1,85	1,85	35,1	677,7	187,0	170,3
Řetězový index[%]		125,9	236,7	85,0	0,72	100	100	1900	1926	27,5	91,0
Průměrný absolutní přírůstek					3,800						
Průměrný koeficient růstu					1,050						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 23 můžeme sledovat celkový počet přestupků provozování vozidla bez zákonného pojištění. V tabulce můžeme sledovat počty přestupků za rok 2001 až 2005, kdy tento počet se pohybuje v rozmezí 437 – 269 přestupků a náhlý postupný propad od roku 2006 do roku 2008. Rok 2009 je proti předcházejícímu období extrémní, ale postupný dopad novely zákona 168/1999 Sb., s účinností od 1. 1. 2009 tento stav opět snižuje. V porovnání roku 2001 s rokem 2011 evidujeme průměrný pokles o 14,3 přestupků, meziročně se přestupky snížily o 4,6 %.

Všechny tyto přestupky související s provozem vozidla bez zákonného pojištění nelze řešit v blokovém řízení, ale pouze ve správním řízení. Extrémní nárůst vozidel v roce 2009, která nejsou zákonně pojištěna, můžeme rovněž přičítat dopadu hospodářské krize, kdy v souvislosti s krizí byl v okrese Šumperk koncem roku 2009 a počátkem roku 2010 nejvyšší počet nezaměstnaných. V roce 2009 činila nezaměstnanost 14,9 % a v roce 2010 13,44 %. Za sledované období jsou tyto ukazatele nejvyšší. [23]

I když se v některých případech jedná pouze o pochybení ze strany řidiče, že neví, kde se stanovené doklady nachází nebo je zapomněl v jiném vozidle, policista, který

vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu musí sepsat oznámení o přestupku, protože si nemůže ověřit, zda-li je vozidlo opravdu pojištěné či nikoli. O této skutečnosti se může pouze přesvědčit na internetové adrese: www.ckp.cz, kde po zadání registrační značky ihned zjistí, zda-li je vozidlo pojištěné.

Tabulka č. 23: Celkový počet přestupků provozování vozidla bez zákonného pojištění za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	378	435	369	473	269	111	34	58	694	427	235
Absolutní přírůstky		57	-66	104	-204	-158	-77	24	636	-267	-192
Koeficient růstu		1,151	0,848	1,282	0,569	0,413	0,306	1,706	11,96	0,615	0,550
Bazický index[%]	100	115,0	97,61	125,1	71,16	29,36	8,99	15,34	183,5	112,9	62,16
Řetězový index[%]		115	84,8	128,1	56,8	41,2	30,6	170,5	1196	61,5	55,03
Průměrný absolutní přírůstek					-14,300						
Průměrný koeficient růstu					0,954						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

4.3.4 Dálniční poplatky

I když okres Šumperk nemá žádnou dálniční síť, v délce 5 km silnice I. třídy č. 35 je tento úsek označen dopravní značkou silnice pro motorová vozidla a tudíž je zpoplatněn. Na internetových stránkách www.rsd.cz je uvedena koncepce silnice I. třídy č. 35, kdy tato bude po celé své délce upravena na rozměry silnice pro motorová vozidla a v obci Hradec Králové napojena na dálnici D11.

Policie má také za úkol v souvislosti se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích dohlížet na to, zda-li řidiči při užití silnice pro motorová vozidla mají vylepen a řádně vyplněn platný kupón. Přestupku se dopustí i ten, kdo po uplynutí doby

platnosti neodstraní již neplatný kupón, ale také nepředloží na vyžádání ústřížek ke kupónu.

Za tato jednání lze řidiči v blokovém řízení uložit pokutu do výše 5.000,- Kč pro porušení § 42a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 24 můžeme sledovat celkový počet přestupků souvisejících s užitím silnice pro motorová vozidla bez platného kupónu. Z tabulky je patrné, že největší počet zjištěných přestupků byl v roce 2004 a 2005, ale v roce 2008 je pouze 1 zjištěný přestupek. Od roku 2008 se počet přestupků pohybuje pouze v jednotkách. Nedošlo k žádné změně zákona ani jiné legislativní změně, ale pouze k vybudování mýtných bran na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla v České republice. Elektronické mýtné bylo zavedeno od 1. 1. 2007 novelou zákona o pozemních komunikacích. Policie se tímto nezbavila svých povinností, ale dálnice a silnice pro motorová vozidla jsou nyní ve větší míře kontrolována celní správou, která se nezaměřuje pouze na elektronické mýtné, ale také na kontrolu povinnosti mít řádně vylepen platný kupón. Policie se tak ale nezbavila odpovědnosti za tyto komunikace a svá oprávnění stále využívá v co největší míře. Srovnáme-li rok 2001 a 2011, je pokles velice markantní a průměrně k danému období činí -4,2 přestupků. Průměrný meziroční pokles je 21,6 %.

U těchto přestupků je nepodstatné navrhopat opatření k jejich eliminaci, protože výše pokuty, která řidiči v případě jízdy bez vylepeného dálničního kupónu hrozí, je mnohonásobně vyšší, než hodnota dálničního kupónu. I když se téměř každoročně zvyšuje hodnota dálničních kupónů, stále nejsou tyto komunikace v odpovídající kvalitě v porovnání se zahraničními komunikacemi. Je tedy otázkou, kam směřují finance z vybraných dálničních kupónů.

Tabulka č. 24: Celkový počet přestupků: Užití zpoplatněné komunikace bez platného kupónu, za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	46	33	135	233	200	93	15	1	6	1	4
Absolutní přírůstky		-13	102	98	-33	-107	-78	-14	5	-5	3
Koeficient růstu		0,717	4,091	1,726	0,858	0,465	0,161	0,067	6,000	0,167	4,000
Bazický index[%]	100	71,7	293,4	506,5	434,7	202,1	32,6	2,1	13	2,1	8,6
Řetězový index[%]		71,7	409	172,5	85,8	46,5	16,1	6,6	600	16,6	400
Průměrný absolutní přírůstek					-4,200						
Průměrný koeficient růstu					0,784						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

4.3.5 Požití alkoholu

Požití alkoholu je jedním z nejvíce sledovaných přestupků. Řidič motorového i nemotorového vozidla nesmí užít alkohol nebo jinou návykovou látku během jízdy nebo řídit vozidlo bezprostředně po užití alkoholického nápoje a v době, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem. Řízení se vztahuje i na jízdu na zvířeti. [7]

Ke zjištění množství alkoholu v krvi policie používá přístroje firmy Dräger, které jsou kalibrované a certifikované. Hodnota dechové zkoušky koresponduje s hodnotou alkoholu v krvi. Policista musí s kontrolovanou osobou provést dvě dechové zkoušky s odstupem minimálně pěti minut a rozdíl hodnot dechových zkoušek nesmí být větší než 10 %. Pouze jedna dechová zkouška se nebere jako důkaz, jelikož by se mohlo jednat o chybu přístroje. Výsledky dechové zkoušky, tedy pokud s tímto kontrolovaná osoba souhlasí a výtisky z tiskárny podepíše, jsou brány jako důkazní materiál. Pouze v případě, že výsledek dechové zkoušky je v rozmezí 0,8 ‰ – 1,5 ‰, vyzve policista kontrolovanou osobu k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem krve, aby se buď vyloučilo, nebo potvrdilo podezření ze spáchání trestného činu.

Mnoho řidičů motorových vozidel si v tomto případě neuvědomuje, že překročením hranice 1 ‰ alkoholu v krvi se již stávají pachateli přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 trestního zákoníku.

Přestupek, jízda pod vlivem alkoholického nápoje, nelze řešit v blokovém řízení. Policista přestupek zadokumentuje, provede potřebné úkony a poté věc dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č.200/1990 Sb., o přestupcích oznámí příslušnému správnímu orgánu. Pokud se jedná o osobu, jejíž jednání lze projednat pouze dle zvláštních předpisů, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. a) odevzdá příslušnému orgánu.

Řidič, který se dopustí tohoto přestupku, svým jednáním naplní skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Za tento přestupek může být řidiči uložena pokuta ve správním řízení od 2.500 do 20.000,- Kč a zákaz řízení od šesti měsíců do jednoho roku.

Vznikem zákona o provozu na pozemních komunikacích bylo policistům zrušeno oprávnění odebrat řidičský průkaz za jízdu pod vlivem alkoholu. Novela zákona č. 411/2005 Sb., opět toto oprávnění policistům vrací vložním § 118b.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 25 můžeme sledovat celkový počet přestupků jízda pod vlivem alkoholu. Nejvyšší počet přestupků za sledované období je v roce 2002 a 2003 a nejméně přestupků bylo spácháno v roce 2007. Průměrně se počet přestupků od roku 2001 do roku 2011 snížil o 16 přestupků a meziroční pokles činí 11 %. Největší meziroční pokles je sledován v roce 2006, který činí 101 přestupků. Oproti tomu, v roce 2002 a 2003 bylo zjištěno stejné množství přestupků. Největší pokles k roku 2001 je sledován v roce 2007 a to o 78,8 %. Největší meziroční pokles je sledován v roce 2006, kdy tento činil 55,2 % a největší nárůst přestupků byl v roce 2008 a to o 248 %

Tabulka č. 25: Celkový počet přestupků: Jízda pod vlivem alkoholu, za období let 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	235	250	250	187	183	82	50	174	97	73	75
Absolutní přírůstky		15	0	-63	-4	-101	-32	124	-77	-24	2
Koeficient růstu		1,064	1,000	0,748	0,979	0,448	0,610	3,480	0,557	0,753	1,027
Bazický index[%]	100	106,3	106,3	79,5	77,8	34,8	21,2	74	41	31	31,9
Řetězový index[%]		106,3	100	74,8	97,8	44,8	60,9	348	55,7	75,3	102,7
Průměrný absolutní přírůstek					-16,000						
Průměrný koeficient růstu					0,892						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

4.3.6 Přestupky cizinců

Okres Šumperk se nachází v severovýchodní části České republiky. Severní hranice okresu sousedí s hranicí Polské republiky a v nedaleké obci Dolní Lipka se nachází původní hraniční přechod. Nejčastějšími přestupci, z hlediska dopravy, jsou občané Polské republiky, protože jejich cesta zejména směřuje do Rakouska, respektive do Vídně, kam cestují za prací. Okres Šumperk ale není jen tranzitní zemí pro občany Polské republiky, ale nachází se zde mnoho kulturních památek, jako je zámek Velké Losiny s ruční papírnou, které jezdí navštěvovat jak obyvatelé cizích okresů, ale také obyvatelé cizích států.

Nelze opomenout skutečnost, že okres Šumperk se nachází v místech, kde se v období první a druhé světové války nacházely Sudety. Tato historická místa jsou stále více navštěvována občany Německé republiky, kteří si tuto lokalitu oblíbili z hlediska cenové dostupnosti a lákavé lázeňské péče.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 26 můžeme sledovat celkový počet přestupků, které spáchali příslušníci cizích států za období let 2001 - 2011. Přestupky nejsou nijak rozděleny.

Tabulka č. 26: Celkový počet přestupků cizinců za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	285	290	275	501	528	349	289	264	383	260	198
Absolutní přírůstky		5	-15	226	27	-179	-60	-25	119	-123	-62
Koeficient růstu		1,018	0,948	1,822	1,054	0,661	0,828	0,913	1,451	0,679	0,762
Bazický index[%]	100	101,7	96,4	175,7	185,2	122,4	101,4	92,6	134,3	91,2	69,4
Řetězový index[%]		101,7	94,8	182,1	105,3	66,0	82,8	91,3	145	67,8	76,1
Průměrný absolutní přírůstek					-8,700						
Průměrný koeficient růstu					0,964						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Celkový počet přestupků spáchaných cizinci na území okresu Šumperk je 3 622. Průměrný absolutní přírůstek roku 2011 k roku 2001 průměrně poklesl o 8,7 přestupků. Průměrný koeficient růstu za dané období klesl meziročně o 3,6 %. Srovnáme-li rok 2001 a 2007 s rokem 2011, výrazný pokles je zaznamenán teprve v roce 2011. Cizinci tak zřejmě nereflektují změny zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedinou velkou změnou, kterou nelze opomenout, a která ve velké míře přispěla ke snižování přestupků cizinců je vstup České republiky do Schengenského prostoru, čímž se nejen otevřely hranice států Evropské unie, ale také došlo k propojení bezpečnostních informačních systémů a přestupky cizinců se evidují stejně jako přestupky občanů České republiky. Dochází k vymahatelnosti na místě nezaplacených blokových pokut formou mezinárodní spolupráce.

Novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 411/2005 Sb., tedy se vznikem bodového systému je policista oprávněn na základě ustanovení § 125a zákona o provozu na pozemních komunikacích vybrat od řidiče motorového vozidla, který je podezřelý ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a který se může vyhýbat přestupkovému řízení, kauci. Výše kauce je zákonem stanovena od 5.000,- do 50.000,- Kč, ale policista může uložit kauci jen ve výši sankce, která přestupci hrozí. Ve většině případech se jedná o cizince, protože tito se vyhýbají přestupkovému řízení. V ojedinělých případech lze od kauce upustit. Pokud se řidič nedostaví k projednání přestupku, kauce se stane majetkem městského úřadu.

4.3.7 Status osoby blízké

Při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu se v některých případech stane, že se pachatel nenachází na místě spáchání přestupku. V případě, že se jedná o vozidlo, které se nachází na místě, kde je místní nebo přechodnou úpravou zakázáno zastavení či stání, vyzvou policisté majitele vozidla prostřednictvím formuláře „Předvolání pro nepřítomného pachatele“, aby se v konkrétním termínu dostavil na dopravní inspektorát k projednání přestupku, ale jedná-li se o přestupek související s překročením rychlosti, způsobem jízdy a podobně, pracovník dopravního inspektorátu nejdříve provede úkony spočívající se zjištěním totožnosti majitele vozidla, kterého vyzve k podání vysvětlení. Policie využívá své oprávnění dle ustanovení § 61 odst. 1 písm. a) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, na jehož základě může požadovat potřebné vysvětlení od osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro odhalení trestného činu nebo přestupku a jeho pachatele. Pokud se trvalé bydliště majitele vozidla nenachází na okrese Šumperk, je spisový materiál přestupku přeposlán na místně příslušný dopravní inspektorát. Jedná-li se o firemní vozidlo, sdělí majitel nebo provozovatel vozidla údaje k řidiči, který je předvolán k podání vysvětlení.

Před podáním vysvětlení je nejdříve osoba, která podává vysvětlení, poučena policistou ve smyslu zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky o tom, že může odepřít vysvětlení, pokud by jím sobě, nebo osobě blízké způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za správní delikt. [6]

Odepření podání vysvětlení se v tomto případě vztahuje na ustanovení § 10 odst. 1 písm. d) zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy jako provozovatel vozidla nesmí přikázat nebo svěřit samostatné řízení vozidla osobě, o které nezná údaje potřebné k určení její totožnosti. [7]

V mnoha případech se stává, že osoba, která podává vysvětlení a je současně majitelem vozidla, využije svého práva a sdělí policistovi, že vozidlo půjčila osobě, o které zná údaje potřebné k určení její totožnosti, ale vzhledem k tomu, že se jedná o osobu blízkou, tedy osobu, která je uvedena v ustanovení § 68 odst. 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, odmítá sdělit její údaje, jelikož by způsobila nebezpečí postihu za správní delikt.

V tomto konkrétním případě se majitel vozidla nedopouští spáchání přestupku, jelikož mu toto zákon umožňuje.

Osobou blízkou uvedenou v § 68 odst. 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích je příbuzný v pokolení přímém, osvojitel, osvojenec, sourozenec a manžel, partner; jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké jen tehdy, kdyby újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá právem pocítovala jako újmu vlastní. V některých případech soud jako osobu blízkou přiznal kamaráda, přítelkyni, milenkou nebo milence, jelikož se jednalo o mimořádně silný citový vztah. [5]

V mnoha případech se stává, že osoba, která využije status osoby blízké a to v písemné podobě, nesprávně aplikuje ustanovení zákona a místo, aby využila ustanovení § 61 odst. 1 písm. a) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, využije práva dle ustanovení § 60 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Tento postup není v souladu se zákonem, jelikož policejní orgán nezahájil řízení o přestupcích a tudíž pouze požaduje potřebné podání vysvětlení.

Potom nezbývá policejnímu orgánu nic jiného než věc odložit dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, protože neví, která osoba jej spáchala.

V opačném případě osoba, která podává vysvětlení, sdělí policejnímu orgánu, že se přestupku dopustila. Policejní orgán buď věc vyřeší v blokovém řízení, nebo věc oznámí dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích správnímu orgánu a

pokud se jedná o osobu, kterou lze projednat pouze podle zvláštních předpisů, věc odevzdá dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích příslušnému orgánu.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 27 můžeme sledovat celkový počet přestupků řešených správní agendou dopravního inspektorátu v Šumperku. Z tabulky je evidentní, že počet přestupků, které jsou řešeny v blokovém řízení klesá vzhledem k tomu, že se přestupci odvolávají na osobu blízkou. Přestupky, které byly odloženy dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., pro status osoby blízké, se neevidovaly, protože jejich počet byl minimální. V roce 2009 byl tento počet již 221 a v roce 2011 dokonce 468. Novelou zákona, která již neumožňuje se odvolávat na osobu blízkou se očekává rapidní pokles ve statistikách policie. Srovnáním roku 2011 s rokem 2001, průměrně se počet přestupků snížil o 4,8. Průměrný meziroční pokles je 3,2 %.

Tabulka č. 27: Celkový počet přestupků řešených správní agendou DI Šumperk za období 2001 – 2011

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet přest.	174	200	254	238	196	172	159	92	115	70	126
Absolutní přírůstky	89,9	112,2	136,7	126,5	141,9	133,5	202,8	111,3	108,6	85,3	103
Koeficient růstu		26	54	-16	-42	-24	-13	-67	23	-45	56
Bazický index[%]	100	114,9	145,9	136,7	112,6	98,8	91,3	52,8	66	40,2	72,4
Řetězový index[%]		1,149	1,270	0,937	0,824	0,878	0,924	0,579	1,250	0,609	1,800
Průměrný absolutní přírůstek					-4,800						
Průměrný koeficient růstu					0,968						

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

4.4 Předpověď množství zjištěných přestupků v roce 2013

Nejčastějším přestupkem páchaným na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na okrese Šumperk, je bezesporu překročení maximální dovolené rychlosti. V kapitole 4.3.1 byl proveden podrobný rozbor za období let 2001 – 2011. Na základě této časové řady bude provedena předpověď množství zjištěných přestupků v roce 2013 za použití dat i z roku 2012.

Na základě hodnot uvedených v tabulce č. 28 byly provedeny výpočty předpovědi množství přestupků v roce 2013 za pomoci modelu jednoduchého exponenciálního vyrovnávání, kdy byly použity vyrovnávací konstanty $\alpha = 0,1 - 0,9$.

Na základě výpočtu střední kvadratické chyby MSE se všemi zvolenými vyrovnávacími konstantami bylo zjištěno, že za nejpřesnější předpověď lze pokládat hodnotu vypočtenou za pomoci konstanty $\alpha = 0,2$. V roce 2013 by tedy měli řidiči na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu spáchat 3 165 přestupků překročení maximální dovolené rychlosti.

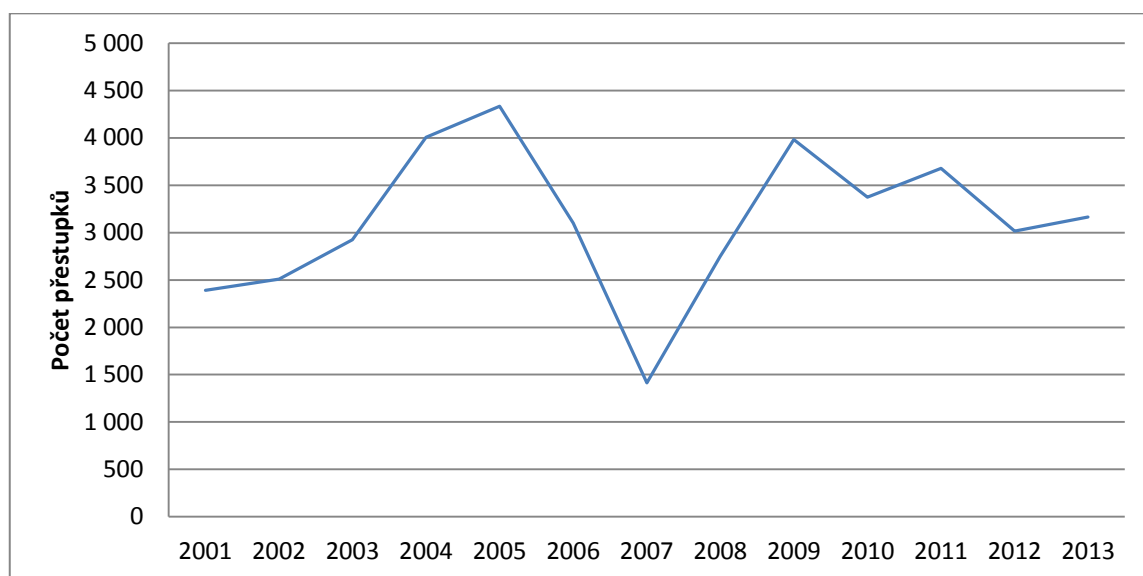
Tabulka č. 28: Model jednoduchého exponenciálního vyrovňování s konstantami $\alpha_{0,1} - \alpha_{0,9}$ včetně MSE⁷

Rok	y_t	$y'_{\alpha_{0,1}}$	$y'_{\alpha_{0,2}}$	$y'_{\alpha_{0,3}}$	$y'_{\alpha_{0,4}}$	$y'_{\alpha_{0,5}}$	$y'_{\alpha_{0,6}}$	$y'_{\alpha_{0,7}}$	$y'_{\alpha_{0,8}}$	$y'_{\alpha_{0,9}}$
2001	2389									
2002	2508	2389	2389	2389	2389	2389	2389	2389	2389	2389
2003	2923	2400,9	2412,8	2424,7	2436,6	2448,5	2460,4	2472,3	2484,2	2496,1
2004	4004	2453,1	2514,8	2574,1	2631,1	2685,7	2737,9	2787,7	2835,2	2880,3
2005	4332	2608,1	2812,6	3003,1	3180,2	3344,8	3497,5	3639,1	3770,2	3891,6
2006	3101	2780,5	3116,5	3401,7	3640,9	3838,4	3998,2	4124,1	4219,6	4287,9
2007	1415	2812,6	3113,4	3311,5	3424,9	3469,7	3459,8	3407,9	3324,7	3219,6
2008	2750	2672,8	2773,7	2742,5	2620,9	2442,3	2232,9	2012,8	1796,9	1595,4
2009	3980	2680,5	2768,9	2744,8	2672,5	2596,1	2543,1	2528,8	2559,3	2634,5
2010	3374	2810,5	3011,1	3115,3	3195,5	3288	3405,2	3544,6	3695,8	3845,4
2011	3676	2866,8	3083,7	3192,9	3266,9	3331	3386,5	3425,1	3438,3	3421,1
2012	3015	2947,7	3202,2	3337,8	3430,5	3503,5	3560,2	3600,7	3628,4	3650,5
2013		2954,5	3164,7	3241	3264,3	3259,2	3233	3190,7	3137,6	3078,5
MSE		944609	879077	880937	899208	917438	929790	934493	931780	923009

Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

⁷ MSE – střední kvadratická chyba. Číslo s nejnižší hodnotou, nejpřesněji předpovídá množství přestupků v roce 2013.

Graf č. 1: Počet přestupků překročení maximální dovolené rychlosti za období let 2001 - 2013



Zdroj: Upraveno dle: Policie ČR - IS KEP (2001 – 2011)

Graf č. 1 znázorňuje počet přestupků překročení maximální dovolené rychlosti za období let 2001 – 2013. V grafu je tedy již znázorněn počet přestupků, který byl vypočítán na základě jednoduchého exponenciálního vyrovnávání.

Z provedených výpočtů bylo zjištěno, že v roce 2013 by měl být trend přestupku nedodržení maximální dovolené rychlosti stoupající. Z hlediska policejních statistik je tento trend nevyhovující. Tato předpověď může být impulsem pro policii k provedení opatření, aby k tomuto trendu nedošlo. Opatření by neměla spočívat ve zvýšení počtu policistů provádějících dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, ale v provedení prevence a stavebně technických úprav.

5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ

Statistické zhodnocení všech přestupků bylo provedeno na základě podkladů z informačních systémů policie České republiky, územní odbor Šumperk, dopravní inspektorát. Hodnocení se týkalo časové řady začínající rokem 2001 a končící rokem 2011. Celkovým rozbořem všech přestupků bylo zjištěno, že největší počet spáchaných přestupků řešených v blokovém řízení, tedy uložením pokuty v blokovém řízení, ale i oznámených správním orgánům, policisty dopravního inspektorátu Šumperk na území okresu Šumperk bylo v roce 2005. Naopak nejmenší počet přestupků byl spáchán v roce 2007 a to zejména zavedením bodového systému novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Za období od roku 2001 do roku 2011 bylo na okrese Šumperk zjištěno policisty dopravního inspektorátu Šumperk celkem 67 028 přestupků. Z toho 34 837 přestupků porušení překročení maximální dovolené rychlosti, 1 714 přestupků nesprávné předjíždění, 787 nedání přednosti v jízdě a 2 482 přestupků nesprávný způsob jízdy. Od roku 2006 se začaly evidovat také přestupky telefonování za jízdy v celkovém počtu 586 a nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů v celkovém počtu 2 407. Od roku 2007 se evidují přestupky související se špatným technickým stavem vozidel, jejichž počet byl za sledované období 3 696.

Z celkového hodnocení vyplývá, že největší mírou se na protiprávním jednání souvisejícím s provozem vozidel na pozemních komunikacích podílí řidiči, kteří překročili maximální dovolenou rychlost a to podílem překračujícím 50 % hranici, respektive 51,97 %. V tabulkách, které jsou součástí této práce, jsou uvedeny celkové počty přestupků, ale také porovnání každého roku s rokem 2001 v procentuelním vyjádření (bazický index), což vyjadřuje o kolik přestupků nebo finančních prostředků vybraných na pokutách se k účinnosti zákona snížil nebo zvýšil. Řetězový index procentuelně vyjadřuje výši uvedené hodnoty v meziročním období, tedy porovnání roku předcházejícího s rokem následujícím.

Předpovědi množství zjištěných přestupků bylo zjištěno, že v roce 2013 by měl být trend přestupku nedodržení maximální dovolené rychlosti stoupající. Tento předpoklad je

z pohledu dopravní policie absolutně nevyhovující, proto musí policie přijmout taková opatření, aby tento stoupající trend eliminovala.

Cílem navrhovatelů zákona, jehož součástí byl bodový systém, bylo snížit počet dopravních nehod a počet přestupků páchaných v silničním provozu. Policie se snaží za využití techniky a sil eliminovat počty přestupků. Její závislost na systematizaci policejního prezidia a státního rozpočtu ji ale omezuje k dosahování maximálních kontrol dodržování pravidel silničního provozu. Pravidelnou kontrolou by se docílilo snížení počtu dopravních přestupků, ale to je pouze dočasným řešením.

Na dopravním inspektorátu v Šumperku se k eliminaci počtu dopravních přestupků využívá technika na měření rychlosti ve formě stacionárních radarů a měřícího vozidla. Dále je dohled realizován skrytou kontrolou, kdy řidiči vozidel neví, kde se v dané chvíli hlídka nachází. Účinek je oproti pevným hlídkám nesrovnatelně vyšší a řidiči jsou tak nuceni se věnovat plně řízení a předpokládat, kde se hlídka může nacházet.

Současná legislativa postihuje řidiče, kteří dosáhnou v bodovém hodnocení 12 bodů, zákazem činnosti na dobu jednoho roku. Po uplynutí této lhůty, splnění podmínek stanovených zákonem, jako je odborné přezkoušení a psychologické vyšetření může řidič písemně zažádat o vrácení řidičských oprávnění. Informační systémy, které policie využívá pro evidenci řidičů, kteří dosáhli 12 bodů, ale obsahují stále stejná jména.

Paradoxem je, že 12 bodů může řidič dosáhnout, když nebude ve čtyřech případech připoután. Ale když řídí vozidlo pod vlivem alkoholu a je mu uložen trest spočívající v zákazu řízení, nemusí při žádosti o vrácení řidičského průkazu podstoupit odborné přezkoušení ani psychologické vyšetření.

Statistickým zhodnocením počtu přestupků bylo zjištěno, že pokles přestupků nastává vždy se změnou zákona, který výchovným způsobem působí na řidiče. Po uplynutí určitého období ovšem počet přestupků opět vzrůstá a v mnoha případech i přerůstá počet přestupků v době účinnosti zákona.

Výsledkem této práce by mělo být doporučení, jakým způsobem snížit počet přestupků a tím i počet dopravních nehod. Společným jmenovatelem je nedostatečná výchova, která by měla prioritně působit v rodinách sociálním učením a osobním příkladem. V 80-tých letech 20. století byla dopravní výchova jedním z hlavních cílů

Ministerstva školství a ve spolupráci s Ministerstvem vnitra pořádalo rozhlasové vzdělávací pořady s Hurvínkem a Spejblem, které žáky základních škol výborně připravovalo jako budoucí řidiče.

Od roku 2013 vstupuje v účinnost novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, která již neumožňuje řidičům odvolávat se na osobu blízkou. Policie nemohla od zákonodárců očekávat hladký průběh novely zákona a poslanci ji samozřejmě nezklamali. Osoba blízká se totiž vztahuje pouze na přestupky zjištěné automatizovanými zařízeními. Tudíž ke zjištění přestupku musí dojít zařízením, které není nikým obsluhované. V případě měření rychlosti se jedná o zařízení Micro Digicam, které musí plně obsluhovat policista, ale u zařízení Ramer 7 CCD se jedná o automatizovaný prostředek.

Shrňme-li výsledky této práce, bylo zjištěno, že k poklesu přestupků dochází pouze při novelizaci zákona, která určitým způsobem postihuje řidiče za protiprávní jednání. Řidiči jsou si nejistí, jaké důsledky může mít jejich protiprávní jednání a posléze tato jistota ustupuje. Nejúčinnějším prostředkem by bylo působit již v zárodku problému, tedy rozšířit výuku ve školách o dopravní výchovu a sociálním učením vštípit dětem pravidla chování na silnici.

Provedenou analýzou výsledků a osobní znalostí problému a to hlavně stále se zvyšujícím počtem přestupků, které jsou oznamovány místně příslušným městským úřadům, a které se z důvodu nečinnosti přestupce nepodaří projednat, byl zaslán Řediteli služby dopravní policie, Policejního prezidia, plk. Ing. Leoši Tržilovi podnět na legislativní úpravu.

Legislativní úprava spočívá ve snížení dolní hranice finanční částky při vybírání kaucí dle ustanovení § 125a zákona o silničním provozu, která v současné době činí 5.000,- Kč. Tato úprava by umožnila policistům vybírat kaucí u řidičů, kteří by se úmyslně vyhýbali přestupkovému řízení u přestupků, kde hrozící sankce nedosahuje výši 5.000,- Kč, což jim současná legislativa neumožňuje.

6 ZÁVĚR

Cílem této práce bylo statistické zhodnocení a předpověď množství zjištěných přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za období od roku 2001 do roku 2011 na okrese Šumperk pomocí analýzy časových řad.

V literární rešerši byla definována policie, její historie včetně organizační struktury a struktury územního odboru Šumperk a dopravního inspektorátu. Popisem legislativy byl proveden přehled novelizací zákona o silničním provozu a definován přestupek. Popis okresu Šumperk podal ucelený přehled o stavu obyvatelstva, dopravy a klasifikaci komunikací.

Vlastní práce byla zaměřena na statistické zhodnocení přestupků, které jsou evidovány v informačním systému „Kniha evidence práce“ v závislosti na novelách zákona o silničním provozu. Údaje byly zhodnoceny a porovnány a následně byla navržena opatření na snížení počtu přestupků.

Modelem jednoduchého exponenciálního vyrovnávání bylo zjištěno, že v roce 2013 by měl trend u přestupku spočívajících v překročení maximální dovolené rychlosti být stoupající, což nekoresponduje s cílem dopravní policie a BESIP, aby docházelo spíše k opačnému trendu.

Zhodnocením výsledků byly shrnuty všechny údaje a navržena opatření ke snížení počtu přestupků v následujícím období, které zejména spočívá v dopravní výchově, která v současné době není prioritou na základních školách. Jako se do škol vrací branná výchova, mělo by dojít k opětovnému zavedení dopravní výchovy a to hlavně na prvním stupni základních škol, protože informace spočívající s dopravní výchovou jsou pro mladší žáky velmi zajímavé a podnětné hlavně z toho důvodu, že se stávají aktivními účastníky silničního provozu jako cyklisté.

Dalším dílčím opatřením, které je aktuálně ze strany zpracovatele práce realizováno, je legislativní úprava, která byla cestou Krajského ředitele policie Olomouckého kraje zaslána Řediteli služby dopravní policie, Policejního prezidia, plk. Ing.

Leoši Tržilovi, spočívající ve snížení dolní hranice finanční částky při vybírání kauce dle ustanovení § 125a zákona o silničním provozu, která v současné době činí 5.000,- Kč.

7 SEZNAM ZKRATEK

AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
b.	Bodů
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
CCD	Zařízení s vázanými náboji
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČR	Česká republika
DI	Dopravní inspektorát
DN	Dopravní nehoda
GHz	10 ⁹ Hertz
GPS	Globální polohový systém
IP	Informativní provozní
IS	Informační systém
KEP	Kniha evidence práce
km/hod.	Kilometrů v hodině
MSE	Střední čtvercová chyba
MV	Ministerstvo vnitra
Odst.	Odstavec
Písm.	Písmeno
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	Sbírka

8 SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A OBRÁZKŮ

Tabulka č. 1:	Celkový počet policistů za období 2001 – 2011
Tabulka č. 2:	Početní rozdíl týmů dopravního inspektorátu za období 2001 – 2011
Tabulka č. 3:	Celkový počet přestupků v letech 2001 – 2011
Tabulka č. 4:	Celkový počet přestupků v letech 2001 – 2011 (blokové řízení)
Tabulka č. 5:	Celkový počet vybraných finančních prostředků v letech 2001 – 2011 (blokové řízení)
Tabulka č. 6:	Celkový počet porušení maximální povolené rychlosti v letech 2001 – 2011
Tabulka č. 7:	Celkový počet porušení maximální povolené rychlosti v letech 2001 – 2011 (blokové řízení)
Tabulka č. 8:	Celkový počet oznámených porušení rychlosti za období 2001 – 2011
Tabulka č. 9:	Celkový počet přestupků nesprávné předjíždění za období 2001 – 2011
Tabulka č. 10:	Celkový počet oznámených přestupků nesprávné předjíždění za období 2001 – 2011
Tabulka č. 11:	Celkový počet přestupků nedání přednosti za období 2001 – 2011
Tabulka č. 12:	Celkový počet oznámených přestupků nedání přednosti za období 2001 – 2011
Tabulka č. 13:	Celkový počet přestupků nesprávný způsob jízdy přednosti za období 2001 – 2011
Tabulka č. 14:	Celkový počet přestupků držení hovorového zařízení za období 2006 – 2011
Tabulka č. 15:	Celkový počet přestupků nepoužití bezpečnostních pásů a zadržných systémů za období 2006 – 2011
Tabulka č. 16:	Celkový počet přestupků technický stav za období 2007 – 2011
Tabulka č. 17:	Celkový počet oznámených přestupků technický stav za období 2007 – 2011
Tabulka č. 18:	Celkový počet přestupků ostatních účastníků silničního provozu za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 19:	Celkový počet přestupků chodců za období let 2001 – 2011

Tabulka č. 20:	Celkový počet přestupků cyklistů za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 21:	Celkový počet přestupků jiných účastníků za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 22:	Celkový počet přestupků nepředložení zákonného pojištění řidiči za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 23:	Celkový počet přestupků provozování vozidla bez zákonného pojištění za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 24:	Celkový počet přestupků: Užití zpoplatněné komunikace bez platného kupónu, za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 25:	Celkový počet přestupků: Jízda pod vlivem alkoholu, za období let 2001 – 2011
Tabulka č. 26:	Celkový počet přestupků cizinců za období 2001 – 2011
Tabulka č. 27:	Celkový počet přestupků řešených správní agendou DI Šumperk za období 2001 – 2011
Tabulka č. 28:	Model jednoduchého exponenciálního vyrovnávání s konstantami α 0,1-0,9 včetně MSE
Graf č. 1:	Počet přestupků překročení maximální dovolené rychlosti za období let 2001 – 2013
Obrázek č. 1:	Mapa teritoria územního odboru Šumperk

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Zákony:

- [1] Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník.
- [2] Česko. Zákon č. 56/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- [3] Česko. Zákon č. 111/1994 Sb., ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě.
- [4] Česko. Zákon č. 168/1999 Sb., ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.
- [5] Česko. Zákon č. 200/1990 Sb., ze dne 17. května 1990 o přestupcích.
- [6] Česko. Zákon č. 273/2008 Sb., ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky.
- [7] Česko. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Vyhlášky:

- [8] Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
- [9] Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Literatura:

- [10] BAUM, C., BRUTSCHER, B.: *Verkehrsstraftaten*, Düsseldorf. Verlag Deutsche polizeiliteratur GMBH. 1991. ISBM 3-8011-0251-3.
- [11] BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha. Venice Music Production. 2011. ISBN 978-80-904270-1-3.
- [12] ČECHMÁNEK, B., HORZINKOVÁ, E.: *Přestupky a správní trestání*. Praha. Eurounion. 2002. ISBN 80-7317-012-4.

- [13] FAST P., ČECH, J: *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a se souvisejícími předpisy*, Praha. Linde. 2012. ISBN 978-80-7201-876-5.
- [14] MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L: *Historie dopravní policie*, Praha. Milpo Media s.r.o. 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.
- [15] RANDULOVÁ, K., ONDRUŠ, R.: *Průvodce policisty trestním řízením*. Praha. Linde. 2001. ISBN 80-7201-276-2.
- [16] SVÁTOŠOVÁ, L., KÁBA, B: *Statistické metody I*, ČZÚ v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze. 2008. ISBN 978-80-213-1672-0.
- [17] SVÁTOŠOVÁ, L., KÁBA, B.: *Statistické metody II*, ČZÚ v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze. 2008. ISBN 978-80-213-1736-9.
- [18] Správa silnic olomouckého kraje, SU Šumperk: *Provozní staničení silnic*, Olomouc. 2011.
- [19] TASCHENMACHER, R.: *Polizeidienstkunde*, Düsseldorf. Verlag Deutsche polizeiliteratur GMBH. 1990. ISBM 3-8011-0215-7.
- [20] VOKUŠ, J.: *Policie České republiky*, Praha. Policejní prezidium České republiky. 2010. ISBN 978-80-254-6099-3.

Internetové zdroje:

- [21] Besip.cz cz [online]. [cit 2012-11-15] Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>
- [22] Bez pojištění.cz [online]. [cit 2013-02-12] Dostupné z <http://www.bezpojisteni.cz/component/content/article/4-neplaceni-povinného-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinného-ruceni-1>
- [23] Český statistický úřad. cz [online]. [cit 2013-02.15] Dostupné z http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/casove_rady_vybrane_ukazatele_za_okres_sumperk
- [24] Český statistický úřad.cz [online]. [cit 2013-02-15] Dostupné z [http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/89c52bc40c6ab256c1256f08002e9b2e/\\$FILE/okres%20%C5%A0umperk.pdf](http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/89c52bc40c6ab256c1256f08002e9b2e/$FILE/okres%20%C5%A0umperk.pdf)
- [25] Drogové testy.cz [online]. [cit 2013-03-10] Dostupné z <http://www.drogovetesty.cz/souboryeditor/5+web.pdf>

- [26] Epokuty.cz [online]. [cit 2013-03-03] Dostupné z <http://epokuty.cz>
- [27] Policie.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z <http://.policie.cz/clanek/uzemni-odbor-sumperk-109173.aspx>
- [28] Policie.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z www.policie.cz/soubor/obvodni-oddeleni-hanusovice.aspx
- [29] Policie.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z www.policie.cz/soubor/obvodni-oddeleni-mohelnice.aspx
- [30] Policie.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z www.policie.cz/soubor/obvodni-oddeleni-velke-losiny.aspx
- [31] Policie.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z www.policie.cz/soubor/obvodni-oddeleni-sumperk.aspx
- [32] Policie.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z www.policie.cz/soubor/obvodni-oddeleni-zabreh-na-morave.aspx
- [33] ŘSD.cz [online]. [cit 2012-11-20] Dostupné z <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>
- [34] Wikipedie.cz [online]. [cit 2012-11-25] Dostupné z <http://cs.wikipedia.org/wiki/AETR>
- [35] Wikipedie.cz [online]. [cit 2012-11-15] Dostupné z http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_Jesen%C3%ADk
- [36] Wikipedie.cz [online]. [cit 2012-11-15] Dostupné z http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_Olomouc
- [37] Wikipedie.cz [online]. [cit 2012-11-15] Dostupné z http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_Prost%C4%Bjov
- [38] Wikipedie.cz [online]. [cit 2012-11-15] Dostupné z http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_P%C5%99erov
- [39] Wikipedie.cz [online]. [cit 2012-11-15] Dostupné z http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_%C5%A0umperk

10 PŘÍLOHY

Příloha č.1 Podnět k zamyšlení ve věci změny zákona o silničním provozu



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství Olomouckého kraje

územní odbor Šumperk
dopravní inspektorát



Šumperk 19. března 2013

Počet listů: 2
Počet příloh: 0

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Policejní prezidium
Ředitelství služby dopravní policie
Praha

Cestou vedoucího územního odboru
Šumperk

Podnět k zamyšlení ve věci změny zákona o silničním provozu

Cestou vedoucího územního odboru Šumperk, podávám podnět k zamyšlení ve věci snížení spodní hranice kauce dle ustanovení § 125a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích na částku 2.500,- Kč ze současných 5.000,- Kč

Mým odůvodněním je zpracování diplomové práce na téma přestupky na okres Šumperk, kdy jsem se zaměřil na porovnávání přestupků v souvislosti s novelami zákona o silničním provozu. Z osobní znalosti problematiky a ze sdělení svých podřízených policistů vím, že se začíná rozmáhat pojištění pokut, kdy na internetové adrese www.cpokuty.cz si lze za cenu 2.999,- Kč sjednat pojištění proti placení pokut. Provozovatel této internetové domény radí po uhrazení poplatku s ničím nesouhlasit a oznámit přestupek do správního řízení. Odůvodněním možnosti neplacení pokuty je mimo jiné zánik odpovědnosti za přestupek a nespolupráce s městskými úřady.

www.policie.cz

Tel.: +420 974 779 250
Fax: +420 974 779 250
Email: sudi@mvcv.cz

Vybráním kauce by byl přestupce donucen s městským úřadem spolupracovat a pokud by tak neučinil, kauce by propadla obci s rozšířenou působností (tedy obci, která přestupek projednává).

Ve většině případech se touto skutečností přestupce chlubi a vzhledem k tomu, že při naplnění skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125e odst. 1 písm. f) bod 4 policista ví, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, nemůže své oprávnění využít, jelikož sankce, která přestupci za tento přestupek hrozí je 2.500,- Kč.

Tímto Vás žádám o zamýšlení se k dané problematice, jakožto gestor zákona o silničním provozu, i když bezesporu nejúčinnějším opatřením by bylo prodloužení prekluze v přestupku, což by bylo pro tyto právnické kanceláře již nerentabilní.

mpor. Bc. Ivo Ryznar
zástupce vedoucího oddělení

