

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Spolupráce Policie České republiky a veřejné správy
při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních
komunikacích na okrese Třebíč**

Bc. Jiří Pekárek

© 2024 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jiří Pekárek

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Tábor

Název práce

Spolupráce Policie České republiky a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč

Název anglicky

Cooperation of the Police of the Czech Republic and public administration in ensuring road traffic safety in the Třebíč district

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit problematiku zajištění bezpečnosti provozu na vybraných místech okresu Třebíč, se zaměřením na vyhodnocení rozsahu a kvality spolupráce subjektů podílejících se na zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Výzkum bude zaměřen zejména sledování četnosti a místa dopravních nehod, zjištění jejich nejčastějších příčin a rozbor nejzávažnějších přestupků v dopravě na okrese Třebíč. Závěrem práce bude na základě vyhodnocení provedeného výzkumu navrhnout opatření po linii Policie České republiky ve spolupráci s veřejnou správou opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč.

Metodika

Shromáždění a prostudování literatury pro zpracování teoretické části zadané práce s využitím metody excerptce. Roztřídění dle předem stanovených klíčových znaků a provedení obsahové analýzy právních textů jednotlivých částí. Získání podkladů pro analytickou část práce – konzultace s odborníky, rozhovory, statistická data, využití metody analýzy. Vyhodnocení získaných dat metodou syntézy pro zpracování aplikační části práce. Sumarizace výsledků, vlastní zjištění. Vyhodnocení, diskuze s využitím metody komparace teoretické a aplikační části práce, navrhnout opatření k odstranění případně zjištěných nedostatků ve zkoumané oblasti. Závěr – shrnutí získaných poznatků a zhodnocení využitelnosti v praxi.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Bezpečnost silničního provozu, dopravní nehoda, policie, pozemní komunikace, přestupek, spolupráce, veřejná správa.

Doporučené zdroje informací

- BARTÁK, M., a kolektiv, Autoškola 2017, Praha: Nakladatelství PLOT, 2016, 323 s. ISBN: 978 – 80 – 7428 – 300 – 0.
- BARTONÍČKOVÁ, K., a kolektiv, Občanský a společenskovědní základ, Brno: Computer Press, a. s., 2011, 272 s. ISBN: 978 – 80 – 251 – 2631 – 8.
- DLOUHÝ, Michal. Století četnické kriminalistiky. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. ISBN 978-80-87567-42-5.
- Ing. Vlastimil Rábek, Ph.D: Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu – denní doba, Olomouc: (Herausgeber) PROPERUS s.r.o., 2014
- JANEK, D., Umění řídit – škola sportovní jízdy, Brno: Computer Press, a. s., 2010, 144 s. ISBN: 978 – 80 – 251 – 2754 – 4.
- MACEK, P., UHLÍŘ, L., Dějiny policie a četnictva IV., Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2011, 291 s. ISBN: 978 – 80 – 866477 – 55 – 8.
- MATES, P., ŠKODA, J., VAVERA, F., Veřejné sbory, Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, 363s. ISBN: 978 – 80 – 7357 – 572 – 4.
- NICKEL, W. R., Structure and Elements of Future Traffic Safety Work in Europe, In ŠUCHA, M., a kolektiv, Dopravní psychologie v praxi, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013, 216 s. ISBN: 978 – 80 – 4113
- OPATRNÝ, Michal a kol. Východiska a perspektivy duchovní služby u policie. Vyd.1. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2012. ISBN 978-80-7394-391-2.
- ŠUCHA, Matúš a kol. Dopravní psychologie. Vyd. 1. Praha: Grada. 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
-

Předběžný termín obhajoby

2023/24 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 27. 6. 2023

Ing. JUDr. Eva Daniela Cvik, Ph.D. et Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 11. 2023

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 02. 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Spolupráce Policie České republiky a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč" 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 použitých zdrojů 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 22.3.2024

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Janě Borské, Ph.D., vedoucí této diplomové práce, a to především za trpělivost, vstřícnost a odborné vedení práce. Děkuji celé své rodině za podporu, kterou mi poskytovali v průběhu celého studia.

Spolupráce Policie České republiky a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč

Abstrakt

Tématem diplomové práce je spolupráce Policie České republiky a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč. Toto téma se zabývá zajištěním bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina, a to především na okrese Třebíč. Téma je velmi aktuální, dotýká se většiny obyvatel, neboť jsme prakticky všichni účastníky silničního provozu. Výhledově se bude jednat o téma ještě aktuálnější, především v souvislosti s pracemi spojenými s plánovanou výstavbou nových reaktorů v Jaderné elektrárně Dukovany. Hlavním úkolem zmiňované spolupráce je prevence, tedy snižování dopravní nehodovosti. Cílem této diplomové práce je vyhodnotit rozsah a úroveň spolupráce Policie ČR a subjektů veřejné správy na území okresu Třebíč. Cíl je naplněn na základě dvou samostatných částí. První část se týká teoretického zpracování problematiky, které obsahuje základní informace o činnostech obou složek. Druhá část - praktická, má za úkol zjistit a popsat nejčastější příčinu dopravních nehod na okrese Třebíč a identifikovat danou lokalitu, kde k této nehodě dochází. Na základě tohoto faktu pak navrhnout vhodná opatření ke snížení nehodovosti v dané lokalitě. Z výsledků analýzy četnosti a charakteru výskytu dopravních nehod na okrese Třebíč v období 2018-2022 vyplynulo jako předmětné rizikové místo křižovatka v katastru obce Dalešice. Jde o křižovatku silnic číslo II/351 (od obce Třebíč) x II/399 (z obce Dalešice a od obce Rouchovany) x III/15245 (od obce Hrotovice), kdy hlavní pozemní komunikací je přímý úsek silnice číslo II/351 a silnice číslo II/399 procházející předmětnou křižovatkou, která není řízena světelnými signály. V souladu s výsledky dotazníkového šetření (42 respondentů, pracovníků odborů dopravy a odboru správních činností jednotlivých městských úřadů na okrese Třebíč) a v souladu s reflexí názorů z rozhovorů s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina, starostou obce Dalešice a vedoucím dopravního inspektorátu v Třebíči se jako nejvýhodnější

navrhované řešení vedoucí ke snížení nehodovosti na předmětné křižovatce jeví instalace systému úsekového měření rychlosti.

Klíčová slova: bezpečnost silničního provozu, dopravní nehoda, policie, pozemní komunikace, přestupek, spolupráce, veřejná správa

Cooperation of the Police of the Czech Republic and public administration in ensuring road traffic safety in the Třebíč district

Abstract

The topic of this thesis is "Cooperation of the Police of the Czech Republic and public administration in ensuring road traffic safety in the Třebíč district." This theme deals with ensuring road traffic safety in the Vysočina Region, primarily in the Třebíč District. The topic is very current and relevant to the majority of the population, as we are all practically participants in road traffic. In the future, the topic will become even more relevant, especially in connection with the planned construction of new reactors at the Dukovany Nuclear Power Plant. The main task of the mentioned cooperation is prevention, namely reducing traffic accident rates. The aim of this thesis is to evaluate the extent and level of cooperation between the Police of the Czech Republic and public administration entities in the Třebíč District.

The goal is fulfilled based on two separate parts. The first part deals with the theoretical processing of the issue, which includes basic information about the activities of both entities. The second part - practical, aims to identify and describe the most common causes of traffic accidents in the Třebíč District and identify the specific location where these accidents occur. Based on this fact, suitable measures to reduce accidents in that location are then proposed. From the results of the analysis of the frequency and character of traffic accidents in the Třebíč District in the period 2018-2022, it emerged that the intersection in the cadastral area of Dalešice is a subject of risk. This is the intersection of roads No. II/351 (from the town of Třebíč) x II/399 (from the village of Dalešice and from the village of Rouchovany) x III/15245 (from the town of Hrotovice), where the main road is the direct section of road No. II/351 and road No. II/399 passing through the intersection, which is not controlled by traffic lights. In accordance with the results of the questionnaire survey (42 respondents-employees of the transport departments and the departments of administrative activities of individual municipal authorities in the Třebíč district) and in line with the reflection of opinions from interviews with the traffic prevention coordinator of BESIP, the mayor

of Dalešice, and the head of the traffic inspectorate in Třebíč, the most advantageous proposed solution leading to a reduction in accidents at the intersection appears to be the installation of a sectional speed measurement system.

Keywords: Road traffic safety, traffic accident, police, roadways, offense, cooperation, public administration

Obsah

Úvod	12
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika	13
3 Teoretická část diplomové práce	19
3.1 Policie.....	19
3.1.1 Organizace policie	19
3.2 Bezpečnost silničního provozu	20
3.2.1 Instituce zajišťující bezpečnost silničního provozu.....	21
3.2.2 Systém bezpečnosti silničního provozu	21
3.2.3 Systém bezpečnosti silničního provozu v ČR.....	23
3.2.4 Zásady pro bezpečnou jízdu	25
3.2.5 Zásady pro bezpečnou jízdu dle BESIPu.....	27
3.2.6 Dopravní značení	29
3.3 Definování pojmu pozemní komunikace	29
3.3.1 Dělení pozemních komunikací	30
3.4 Spolupráce mezi PČR a veřejnou správou	33
3.4.1 Koordinační dohody	33
3.4.2 Právní úprava koordinační dohody	34
3.4.3 Veřejnoprávní smlouvy.....	36
4 Činnost policie při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu	39
4.1.1 Organizace dohledu nad silničním provozem.....	41
4.1.2 Kontrola ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami	45
4.1.3 Kontrola dodržování nevyšší povolené rychlosti.....	52
4.1.4 Kontrola technického stavu vozidel.....	53
4.1.5 Ostatní činnosti k dohledu nad silničním provozem.....	55
4.1.6 Dopravní nehoda.....	59
5 Praktická část	60
5.1.1 Rozbor vybraných přestupků v dopravě na okrese Třebíč	60
5.2 Rozbor dopravních nehod na okrese Třebíč.....	64
5.3 Vyhodnocení dotazníkového šetření	71
5.4 Výběr rizikového místa	80
5.5 Rozhovory	82
5.5.1 Rozhovor s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina	82

5.5.2	Rozhovor se starostou obce Dalešice.....	83
5.5.3	Rozhovor s vedoucím Dopravního inspektorátu Třebíč	84
6	Výsledky a diskuse	86
6.1.1	Úsekové měření	88
6.1.2	Umístění úsekového měření.....	89
6.1.3	Náklady na umístění úsekového měření	92
6.1.4	Komunikace s veřejností.....	94
7	Závěr.....	97
8	Seznam použitých zdrojů	99
9	Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk.....	103
9.1	Seznam obrázků	103
9.2	Seznam tabulek	104
9.3	Seznam grafů.....	104
9.4	Seznam použitých zkratk.....	104
10	Přílohy	105
10.1	Příloha A – Dotazník použitý pro dotazníkové šetření	105
10.2	Příloha B – Koordinační dohody.....	109
10.3	Příloha C – Souhlas s využitím statistických dat	123
10.4	Příloha D – Rozhovor s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro Kraj Vysočina.....	124
10.5	Příloha E – Rozhovor s vedoucím Dopravního inspektorátu Třebíč	125
10.6	Příloha F – Rozhovor se starostou obce Dalešice	128

Úvod

Tato diplomová práce pojednává o spolupráci Policie České republiky a veřejné správy (obce s rozšířenou působností na okrese Třebíč a oddělení Bezpečnosti silničního provozu (BESIP) Ministerstva dopravy) při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na vybraných místech okresu Třebíč se zaměřením na vyhodnocení rozsahu a kvality spolupráce subjektů podílejících se na zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Cílem pak je navrhnout opatření na zmenšení rizika dopravní nehody na základě zjištěné příčiny ve vybrané lokalitě. Účastníkem silničního provozu je každý z nás a je zapotřebí si uvědomit, jak důležité je naše chování, které ovlivňuje bezpečnost silničního provozu. Vzhledem k narůstajícím hrozbám a agresivitě účastníků silničního provozu, se kterou se setkáváme dnes a denně, je velmi důležité, aby při zajištění bezpečnosti v této problematice spolupracovaly všechny subjekty ve vzájemné shodě. U obou výše zmíněných subjektů je důležité svojí činností dosáhnout maximální míry bezpečnosti v silničním provozu, a to u všech účastníků. Spolupráce se především zaměřuje na prevenci mezi účastníky silničního provozu, prostřednictvím pořádání preventivních událostí a vytvářením kampaní, jež upozorňují na toto téma s účelem odstranění faktorů způsobujících vážné dopravní nehody.

Jedním z hlavních úseků Ministerstva dopravy, který se primárně zaměřuje na preventivní opatření pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu, je oddělení BESIP. Policie České republiky se angažuje v bezpečnosti silničního provozu na dvou úrovních. První úroveň je preventivní, kde policisté participují na preventivních akcích, na přednáškách pro veřejnost a provádějí dopravně bezpečnostních opatření. Je klíčové zdůraznit, že během těchto opatření mají policisté za úkol působit na účastníky silničního provozu preventivně. Tou druhou je rovina represivní, která spočívá v dohledu nad bezpečností silničního provozu v rámci, kterého dochází k sankcionování zjištěných porušení pravidel u jednotlivých účastníků silničního provozu. Zmiňované oddělení BESIP nemá za úkol případná zjištěná porušení v rámci provozu na pozemních komunikacích trestat, ale na tyto upozornit předáním informací o hrozících následcích Policii ČR.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit problematiku zajištění bezpečnosti provozu na vybraných místech okresu Třebíč, se zaměřením na vyhodnocení rozsahu a kvality spolupráce subjektů podílejících se na zajištění bezpečnosti provozu na pozemní komunikacích. Výzkum bude zaměřen zejména na sledování četnosti a místa dopravních nehod, zjištění jejich nejčastější příčiny a rozbor nejzávažnějších přestupků v dopravě na okrese Třebíč. Závěrem práce bude na základě vyhodnocení provedeného výzkumu navrhnout po linii Policie České republiky ve spolupráci s veřejnou správou opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč.

K naplnění výše uvedeného hlavního cíle byly stanoveny tyto dílčí cíle:

- 1) Na základě provedeného výzkumu vyhodnotit teoretické poznatky, které se týkají dané problematiky
- 2) Na základě sběru dat a následné analýzy získaných poznatků provést vyhodnocení problematiky nehodovosti, nejzávažnějších přestupků a určit nejčastější příčinu dopravních nehod na okrese Třebíč
- 3) Provést vyhodnocení spolupráce mezi veřejnou správou a Policií České republiky a následně specifikovat případné nedostatky v této oblasti

Na základě shromážděných informací identifikovat rizikové lokality a navrhnout vhodná opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

2.2 Metodika

Diplomová práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou část.

Teoretická část je rozčleněna do čtyř kapitol.

První kapitola teoretické části se věnuje Policii, její historii a organizační struktuře. V druhé kapitole je pak definován pojem pozemní komunikace a její dělení. Třetí kapitola pak navazuje bezpečností silničního provozu. Zde jsou shrnuty instituce, které zajišťují

bezpečnost silničního provozu, systém bezpečnosti silničního provozu v zahraničí i v České republice, zásady pro bezpečnou jízdu a definování bezpečné jízdy dle BESIPu. Čtvrtá kapitola se již zabývá spoluprací mezi PČR a veřejnou správou.

Potřebné informace byly získány pomocí metody analýzy literatury, dokumentů, zákonů a dalších publikací, které se zabírají daným tématem.

Proces analýzy je procesem rozkladu zkoumaného objektu, buď myšlenkově, nebo fyzicky. Jedná se o důkladné zkoumání vztahů, vlastností a faktů, které jsou analyzovány od celku k jednotlivým částem. Základním předpokladem analýzy je přesvědčení, že každý jev má určitý systém. Prostřednictvím analýzy je možné oddělit klíčové informace od těch, které jsou nepodstatné.¹ Na základě provedené analýzy bylo možné selektovat dokumenty, jež byly následně využity při tvorbě této diplomové práce. Následovala syntéza zaměřující se na porozumění vzájemných souvislostí v nalezených materiálech. Syntéza spočívá v myšlenkovém propojení poznatků získaných analytickými metodami do komplexního celku. Tento proces tvoří základ pro porozumění vzájemných souvislostí mezi různými jevy. Syntéza se zaměřuje na shrnutí dosažených poznatků s cílem odhalit nové poznatky, vztahy a zákonitosti na vyšší kvalitativní úrovni. Tímto způsobem přispívá k objasnění nových nebo předtím nedefinovaných vztahů a zákonitostí.² Díky syntéze pak bylo možné následně pochopit vazby a sjednotit informace získané z analýzy. To vedlo k naplnění dílčího cíle 1. V jednotlivých částech této práce jsou právní předpisy citovány pouze svým zkráceným názvem – jednotně číslovanými poznámkami pod čarou. Kompletní znění právních předpisů lze nalézt v seznamu použitých zdrojů.

¹ BEHARKOVÁ, Natália PhDr. a kol. *Metodika ke zpracování závěrečné práce pro vybrané nelékařské zdravotnické obory* [online]. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2019 [cit. 2024-02-15]. str. 81 Dostupné z: https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika_zp/web/docs/Metodika_pro_zpracovani_zaverecne_prace_skripta.pdf

² BEHARKOVÁ, Natália PhDr. a kol. *Metodika ke zpracování závěrečné práce pro vybrané nelékařské zdravotnické obory* [online]. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2019 [cit. 2024-02-15]. str. 62 Dostupné z: https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika_zp/web/docs/Metodika_pro_zpracovani_zaverecne_prace_skripta.pdf

V praktické části bude nejprve provedeno vyhodnocení statistik Policie České republiky. Pozornost bude věnována počtu nejzávažnějších přestupků a dopravních nehod ve zkoumaném období. Následně bude z těchto informací možno identifikovat nejčastější příčinu dopravních nehod. Pro vyhodnocení statistik bude použita metoda analýzy druhotných dat získaných z databáze policejních statistik a bude provedena jejich následná komparace. Posléze bude možné porovnat statistiky mezi sebou a následně vyhodnotit nejčastější příčinu dopravních nehod a danou problematickou lokalitu. Tyto aktivity povedou k naplnění dílčího cíle 2.

Praktická část následně bude pokračovat výzkumem s využitím kvantitativní a kvalitativní metody, který se zaměřuje na kvalitu spolupráce veřejné správy s Policií České republiky. Kvalitativní výzkum se věnuje zkoumání způsobu, jakým jednotlivci a skupiny vnímají, chápou a interpretují svět kolem nich. Kvantitativní výzkum se zakládá na získání číselných nebo statistických dat. U tohoto typu výzkumu se používají statistické metody, pomocí nichž popisujeme dva a více jevů.³ Pro tuto diplomovou práci bude v rámci kvantitativní metody výzkumu využita elektronická forma dotazování. Tato metoda umožní sběr dat prostřednictvím online dotazníku, což v konečném důsledku může přispět k zjištění kvality spolupráce mezi veřejnou správou a Policií České republiky ohledně bezpečnosti v silničním provozu. Pro tvorbu dotazníkového šetření bude použita aplikace Google formulář. Přes tuto aplikaci bude vytvořen dotazník, který bude obsahovat 15 otázek. 13 otázek bude s jedinou možnou odpovědí. U jedné otázky bude umožněno vybrat více možností a u jedné bude možné uvést vlastní odpověď. Sběr dat bude probíhat od prosince 2023 do konce ledna 2024. Respondenti budou zaměstnanci veřejné správy, kteří pracují na příslušných odborech zabývajících se bezpečností silničního provozu. Dotazník bude rozeslán elektronicky pomocí e-mailu na příslušné pracoviště. Po konci sběru dat bude provedeno vyhodnocení dotazníku s vizualizací odpovědí pomocí koláčových grafů. Dotazníkové šetření bude podpořeno kvalitativní metodou dotazování pomocí strukturovaného rozhovoru. Strukturovaný rozhovor bude organizován na základě přesně stanovených a připravených

³ BEHARKOVÁ, Natália PhDr. a kol. *Metodika ke zpracování závěrečné práce pro vybrané nelékařské zdravotnické obory* [online]. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2019 [cit. 2024-02-15]. str. 61 Dostupné z: https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika_zp/web/docs/Metodika_pro_zpracovani_zaverecne_prace_skripta.pdf

otázek, jejichž formulace i pořadí jsou pevně určeny. Tazatel v tomto případě nepřidává vlastní komentáře, ale pouze čte otázky a zaznamenává odpovědi respondentů. Tato metodologie usnadňuje zpracování dat, ale může zároveň omezit hloubku poznání. Strukturovaný rozhovor může být do jisté míry šablonovitý, což může způsobit, že získané údaje budou nepřesné a neúplné. Tento typ rozhovoru je často využíván při zkoumání určitých tendencí nebo jevů.⁴ Rozhovor pro potřeby této diplomové práce byl veden s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina, vedoucím Dopravního inspektorátu v Třebíči a starostou obce Dalešice. Popsané práce vedly k naplnění dílčího cíle 3.

Posledním cílem praktické části práce bude navrhnout samotné opatření k odstranění rizik kritického místa nejčastějších dopravních nehod a zajistit tak vyšší bezpečnost silničního provozu na daném konkrétním místě. V rámci vyhodnocení výzkumu bude využito metody komparace teoretických poznatků a závěrů provedeného výzkumu, což bude představovat vyhodnocení provedeného dotazníkového šetření, výsledky z provedených rozhovorů a vyhodnocení dat získaných ze statistik Policie České republiky. Z těchto získaných informací budou navržena vhodná opatření k eliminaci nebezpečného místa na komunikaci.

⁴ BEHARKOVÁ, Natália PhDr. a kol. *Metodika ke zpracování závěrečné práce pro vybrané nelékařské zdravotnické obory* [online]. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2019 [cit. 2024-02-15]. str. 76 Dostupné z: https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika_zp/web/docs/Metodika_pro_zpracovani_zaverecne_prace_skripta.pdf

Dílčí cíl	Výzkumná technika	Zdroj	Tazatelské otázky
DC 1 - Shrnout teoretické poznatky, které se týkají dané problematiky	Analýza dokumentů	Odborná literatura, právní předpisy, internetové stránky a další dokumenty.	-Kdo se podílí na zajištění bezpečnosti silničního provozu? -Jaké existují způsoby na eliminaci hrozeb v silničním provozu?
DC 2 - Vyhodnotit statistiky nehodovosti a přestupků Policie České republiky a určit hlavní příčinu dopravních nehod na okrese Třebíč	Analýza statistik PČR	Statistiky Policie České republiky	-Jaká je nejčastější příčina dopravních nehod na okrese Třebíč? -Na jakém úseku dochází nejčastěji k dopravní nehodě na základě zjištěné příčiny?
DC 3 - Zjistit kvalitu spolupráce mezi veřejnou správou a Policií České republiky	Dotazování	Dotazníkové šetření se zaměstnanci veřejné správy, rozhovory	-Je spolupráce mezi veřejnou správou a Policií ČR dostatečně kvalitní? -Jaký problém v bezpečnosti silničního provozu vnímají zaměstnanci veřejné správy jako největší

			příčinu dopravních nehod?
DC 4 - Na základě provedené analýzy identifikovat problematické místo a doporučit vhodná opatření k zvýšení bezpečnosti silničního provozu.	Analýza	Vyhodnocení statistik Policie ČR Výsledky dotazníkového šetření Výsledky rozhovorů	Jaké je vhodné opatření k eliminaci dopravních nehod na základě zjištěné příčiny a lokality?

3 Teoretická část diplomové práce

3.1 Policie

Policie České republiky (zkráceně PČR) byla zřízena na základě legislativy České národní rady z roku 1991. Je to jednotný ozbrojený sbor, jehož primárním posláním je ochrana osob a majetku a prevence trestné činnosti. PČR spadá pod ministerstvo vnitra, které je jeho přímým nadřízeným. Nejvyšším řídicím orgánem je policejní prezídium. Síť policie se skládá z celostátních útvarů, krajských ředitelství a krajských oddělení. V České republice existuje 14 krajských ředitelství, přičemž každé má svůj specifický obvod působnosti v rámci svého kraje.⁵

3.1.1 Organizace policie

I přesto, že je policie veřejnosti prezentována jako nezávislý orgán, otázka podřízenosti policie Ministerstvu vnitra zůstává. Zákon o policii, konkrétně Hlava zákona II. v § 5 odst. 1, stanoví, že policie je podřízena ministerstvu.⁶ Ministerstvo vnitra je centrálním orgánem státní správy podle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev, a tedy vytváří podmínky pro fungování a plnění úkolů policie. Vydává předpisy a vyhlášky a má pravomoc jmenovat či odvolat policejního prezidenta, který je zodpovědný za činnost policie. Struktura policie je pevně stanovena právními předpisy. Tato struktura zahrnuje různé orgány s různým rozsahem působnosti. Podle platného zákona č. 283/1991 Sb. není policejní prezídium České republiky považováno za oddělení, ale za specifickou složku policie. Existují také útvary policie s celostátní a regionální působností, včetně krajských ředitelství policie a jejich oddělení. Zákon sice stanoví základní kategorizaci policejních oddělení, ale detailní rozdělení se obvykle upravuje na úrovni ministerstva vnitra na základě návrhu policejního prezidenta.

⁵ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *O policii ČR* [online]. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

Po zrušení okresních ředitelství by se vnitřní organizace policie dala označit jako dvoustupňová struktura. Policejní prezidium a útvary s celostátní působností by tvořily jednu úroveň, zatímco krajská ředitelství by tvořila úroveň druhou. Tato dvoustupňová struktura by reflektovala novou organizační strukturu policie po zrušení okresních ředitelství.⁶

3.2 Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu je klíčová, protože se snaží vytvořit příhodné podmínky pro dopravu a snižovat počet dopravních nehod, které mají negativní dopady na společnost. Z hlediska materiálního je cílem zabránit vzniku situací ohrožujících životy, zdraví a majetek. Bohužel, ideální stav bezpečnosti není v reálném životě dosažitelný, neboť většina nehod je způsobena lidským faktorem. Formálně je bezpečnost silničního provozu chápána jako ochrana života, zdraví a majetku. Institucionální přístup k bezpečnosti zahrnuje účast různých institucí, jako jsou Policie ČR, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Integrovaný záchranný systém, a další.⁷

Účastník silničního provozu se označuje jako řidič, pokud využívá pozemní komunikaci. Pokud účastník silničního provozu používá pozemní komunikaci, označujeme tento čin jako silniční provoz.⁸

K bezpečnosti silničního provozu neodmyslitelně patří i jeho plynulost, což zahrnuje opatření směřující k udržení plynulého pohybu vozidel a chodců po pozemních komunikacích. Plynulost dopravy je spojena i s hustotou provozu, kterou můžeme rozdělit do pěti kategorií:⁹

1. Volný provoz
2. Zvýšený provoz
3. Nasycený provoz

⁶ 23 MATES, P....[ET AL.]. *Nové policejní právo: právní předpisy s komentářem*. Praha: Linde, 2009. 20s.

⁷ MACEK, Pavel. *Bezpečnostní služby*. 2., dopl. vyd. Praha: Police history, 2008, s. 45-46. ISBN 978-80-86477-48-0.

⁸ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 26. ISBN 8086477-24-X.

⁹ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 27. ISBN 8086477-24-X.

4. Provoz v souvislých kolonách

5. Přesycený provoz

3.2.1 Instituce zajišťující bezpečnost silničního provozu

Ministerstvo obrany je partnerem Ministerstva vnitra pro zajištění bezpečnosti provozu. Poradním a koordinačním orgánem pro otázky bezpečnosti silničního provozu je Rada vlády České republiky, založená usnesením vlády č. 833 ze dne 1. září 2004. Jejím předsedou je ministr dopravy a náměstkem ministr vnitra. Důležitou roli v oblasti bezpečnosti provozu hraje i Policie ČR, která provádí vyšetřování dopravních nehod, prevenci a informuje veřejnost. Mezi instituce zajišťující bezpečnost silničního provozu patří i Muzeum Policie ČR, které se aktivně věnuje dopravní výchově prostřednictvím svého Centra dopravní prevence.¹⁰

3.2.2 Systém bezpečnosti silničního provozu

Základním kamenem tohoto systému bylo přijetí Mezinárodní smlouvy o silničním provozu (též známé jako 1. Pařížská úmluva) na Mezinárodní konferenci v Paříži v roce 1909. Tato smlouva je důležitou součástí Koncepce evropské dopravní politiky pro státy členy Evropské unie. Byla přijata 1. listopadu 1993. V roce 1947 vznikla Evropská hospodářská komise jako součást Organizace spojených národů (viz Obr. 1).



Obr. 1 Logo EHK OSN (zdroj: www.see-river.net)

¹⁰ Ministerstvo vnitra České republiky. Bezpečnostní politika – Bezpečnost silničního provozu.

Mvcr.cz [online]. 2019 [cit. 2013-08-18]. Dostupné z:

<https://www.mvcr.cz/sluzba/docDetail.aspx?docid=21799261&docType=ART&chnum=5>

Skupina bezpečnosti silničního provozu se zabývala otázkami bezpečnosti v poválečném období. Jejím úkolem je revize dokumentů a příprava návrhů týkajících se bezpečnosti.

Mezi nejvýznamnější smlouvy v této oblasti patří:

- Úmluva o vzájemném uznávání homologací vozidel a dílů (1958)
- Úmluva o silničním provozu (1968)
- Úmluva o silničních značkách a signálech (1968)
- Protokol o silničních označení k Evropské dohodě doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech (1973)
- A další

V rámci bezpečnosti silničního provozu v EU byly vedle primární legislativy také vyvinuty akční programy. Evropský akční plán bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 si klade za cíl snížit počet dopravních nehod a jejich následky ve státech EU. Prvním z podobných dokumentů byl Akční program na zvýšení bezpečnosti silničního provozu na léta 1997-2001 a druhým byl Akční program Evropské komise pro dopravu na léta 1998-2004. Důležitým dokumentem je dále Maastrichtská smlouva, která se zabývá bezpečností provozu a je součástí Koncepce evropské dopravní politiky členských států EU. Generální ředitelství pro dopravu v Evropské komisi je odpovědným orgánem v této oblasti.

Za řešení problémů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě je zodpovědný Pracovní výbor pro bezpečnost silničního provozu, a to pod dohledem Rady ministrů dopravy, která se schází jednou ročně. V oblasti výzkumu bezpečnosti silničního provozu působí Odbor ekonomického výzkumu, který vydává podrobné a přehledné statistiky. Tento odbor je složen z Evropské federace dopravně bezpečnostních ústavů a Evropské federace silničních výzkumných ústavů. Česká republika spolupracuje s těmito organizacemi cestou Centra dopravního výzkumu.¹¹

¹¹ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část). Praha: Police History, 2006, s. 29-38. ISBN 8086477-24-X.

3.2.3 Systém bezpečnosti silničního provozu v ČR

V České republice je bezpečnost silničního provozu chápána jako systematické řešení problému, zejména vzhledem k rostoucímu počtu dopravních nehod.

Výkonný orgán známý zkratkou BESIP byl založen již v roce 1967, kdy byl tento krok reakcí na vysoký prodej automobilů soukromým osobám, což vedlo k nárůstu dopravních nehod. Původně nebyl BESIP součástí Ministerstva dopravy Československé socialistické republiky, ale byl přidělen k příspěvkové organizaci ministerstva, a to Projektově konstrukčnímu vývojovému pracovišti silniční a městské dopravy, které se později přeměnilo na Ústav silniční a městské dopravy. V roce 1969 byl BESIP přesunut pod Správu pro dopravu Ministerstva vnitra České republiky, která spadala pod Civilně-správní úsek Ministerstva vnitra. V současnosti je BESIP součástí Ministerstva dopravy a stará se o prevenci v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu. Aktivně se podílí na vzdělávání nejen nových řidičů, ale i žadatelů o řidičský průkaz. Navíc úzce spolupracuje s dalšími orgány veřejné státní správy v oblasti prevence a prostřednictvím svých pracovníků šíří poselství bezpečnosti v regionech, městech a obcích. Kromě toho BESIP zajišťuje činnost sekretariátu na základě Statutu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu. V samostatné podkapitole jsou pak citovány Strategie BESIP pro roky 2021-2030.

Usnesením vlády č. 681 ze dne 19. 10. 1998 byla schválena série opatření a jejich aplikace, která by měla vést ke snížení počtu dopravních nehod v České republice. Předtím již byla vládou zřízena Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu usnesením č. 276/1990. Tento orgán má koordinační a iniciativní roli v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Aktuální problematice bezpečnosti je věnován separátní program, který má za cíl zlepšit bezpečnost na silnicích.¹²

¹² KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 39-51. ISBN 8086477-24-X.

Strategie BESIP 2021 – 2030

Strategie BESIP 2021 – 2030 (schválena vládou 4. 1. 2021) navazuje ne předchozí Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020. Cílem strategie je snížit počet obětí u dopravních nehod. Česká republika by tak měla svých cílů dosáhnout v roce 2030, tak jako další státy Evropské unie a Organizace spojených národů. Strategie bude realizována pomocí akčních plánů, ty budou vystaveny vždy na dvouleté období.¹³

V akčním plánu pro období 2021 – 2030 najdeme 45 opatření, která jasně určují zodpovědný subjekt, termíny a měřitelné kritérium pro splnění aktivit. Hlavními prioritami jsou tyto body:

- Mladí řidiči
- Nepřiměřená rychlost
- Odstranění nehodových lokalit
- Pokročilá technologie
- Účinný policejní dohled
- Efektivní sankce za porušení pravidel provozu

Akční plán se zaměřuje také na bezpečnost na železničních přejezdech, přičemž plánuje zvýšit bezpečnost instalací závor na přejezdech na silnicích I. třídy a vybraných silnicích II. třídy. Ve městech je kladen důraz na bezpečnost chodců a cyklistů, s ohledem na jejich zranitelnost. V oblasti komunikací nižších tříd se plánuje zvýšení počtu svodidel, aby se zabránilo srážkám vozidel se stromy.¹⁴ Strategické pilíře akčního plánu jsou znázorněny na Obr. 2.

¹³ Strategie BESIP. *Observatoř bezpečnost silničního provozu* [online]. 2021 [cit. 2023-09-17]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/post/aktualni-strategie>

¹⁴ Strategie BESIP. *Observatoř bezpečnost silničního provozu* [online]. 2021 [cit. 2023-09-17]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/post/aktualni-strategie>

Strategické pilíře	Oblasti Akčního plánu Strategie BESIP 2021-2030	
	Prioritní *	Další
Účastníci provozu	Rychlost	Nevěnování se řízení; rizikovní účastníci (recidivisté); děti a mládež; stárnoucí populace; zranitelní účastníci; alkohol a jiné návykové látky; ochranné prvky
	Mladí řidiči	
Infrastruktura	Odstraňování nehodových lokalit	Srážky se stromem; železniční přejezdy; srozumitelná a předvídatelná trasa; dopravní značení; Smart Cities a C-ITS
Vozidla a technologie	Balíček opatření - pokročilé technologie	Podpora pokročilých ADAS systémů a automatizace; technický stav vozidel; čistá mobilita
Systémová opatření	Účinný dohled a vymahatelnost práva	Technické vybavení; vzdělávání; podpora bezpečného chování; ponehodozá péče; kvalitní zdroje dat

Obr. 2 Strategické pilíře (zdroj: <https://www.czrsso.cz/nsbsp/post/aktualni-strategie>)

3.2.4 Zásady pro bezpečnou jízdu

Bezpečná jízda je klíčovým faktorem při snižování rizika dopravních nehod. Kromě možného selhání vozidla je hlavním determinantem chování řidiče. Je zásadní, aby se řidič plně věnoval jízdě, myslel dopředu a předvídal chování ostatních účastníků silničního provozu.

Samotnou jízdu ovlivňují tři hlavní faktory, a to: řidič, vozidlo a prostředí. Vzájemné působení těchto faktorů vytváří konkrétní dopravní situaci. Tyto faktory nelze zkoumat izolovaně, ale vždy je nutné je posuzovat v kontextu navzájem.¹⁵

Faktory ovlivňující jízdu jsou:

1. Vozidlo
2. Řidič
3. Dopravní cesta

Faktor vozidlo

Pod pojmem vozidlo si můžeme představit nejen automobil, ale také například motocykl či jiné dopravní prostředky. Vozidlo je prostředkem, kterým řidič vyjadřuje své chování v dopravě. Důležitými prvky pro vozidlo jsou jeho stáří, technická způsobilost a výbava.

¹⁵ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 56. ISBN 8086477-24-X.

V určité míře lze říci, že vozidlo svým chováním, ovládním a stavem komunikuje s ostatními účastníky silničního provozu za pomoci řidiče.¹⁶

Faktor řidič

Řidičovo chování ovlivňuje bezpečnost všech účastníků provozu. Důležitou charakteristikou řidiče je jeho věk, zdravotní stav, praxe, fyzická kondice a temperament.

Tento faktor můžeme rozdělit na čtyři podskupiny:

- I. Z hlediska věku a praxe
 - a. mladý věk - začínající řidič
 - b. střední věk – zkušený řidič
 - c. velká praxe – starší řidič
 - d. řidič v pokročilém věku (60+)

- II. Z hlediska řidičské profese
 - a. Řidič taxi
 - b. Řidič tramvají a trolejbusů
 - c. Řidič nákladních vozidel
 - d. Řidič autobusů
 - e. Řidič vozidel policejní služby
 - f. Učitel autoškoly
 - g. Řidiči vojenských vozidel
 - h. Řidiči sanitních vozů

Řadíme sem i takové řidiče, kteří používají své vozidlo nepravdělně, tzn. pro výkon povolání nebo pro vlastní podnikání. Tito řidiči dnes nepoužívají jen osobní automobily, ale i další druhy vozidel (např. motocykl).

- III. Úroveň dopravního chování
 - a. Bezproblémoví řidič
 - b. Problémový řidič (dopravní přestupky)

¹⁶ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 59-60. ISBN 80-86477-24-X.

c. Problémový řidič (vážné nehody)

Na základě tohoto rozdělení můžeme sledovat chování řidičů bez ohledu na první dvě podskupiny.

Poslední podskupina vyplývá z platné právní úpravy, pro udělení určité skupiny řidičského oprávnění. Podmínkou je věk žadatele, tělesná a duševní zdatnost, předepsaná výuka a výcvik, spolehlivost a složení dané zkoušky.¹⁷

Faktor dopravní cesta

Pod pojmem cesta si představujeme veškeré komunikace bez jakéhokoliv rozdělení, zahrnující technický stav, dopravní značení, hustotu provozu a další faktory. Chování řidiče ovlivňuje průběh jízdy, avšak naopak ze strany řidiče není možné ovlivnit samotnou cestu. Cesta však může ovlivňovat chování řidiče tím, že reguluje jeho jízdu, například určením směru jízdy pomocí dopravního značení. Cestu definuje:

- a) Náročnost
- b) Volnost
- c) Srozumitelnost

Cesta bývá pro řidiče často obtížná. Řidič totiž musí zpracovávat různé vnější faktory, které ho mohou odvádět od pozornosti a soustředěnosti.¹⁸

3.2.5 Zásady pro bezpečnou jízdu dle BESIPu

Každý řidič utváří silniční provoz. Záleží však na jeho chování, jestli se bude na silnicích chovat bezpečně nebo ne. Každý řidič by se měl snažit snižovat vznik rizikové situace a přispívat tak ke snížení nehodovosti na silnicích.¹⁹

¹⁷ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 56-58. ISBN 8086477-24-X.

¹⁸ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, s. 59-60. ISBN 80-86477-24-X.

¹⁹ HAVLÍK, Karel.: *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*, Praha: Portál, 2005, s. 198–199. ISBN 80-7178-542-3.

BESIP definuje zásady bezpečné jízdy následovně:²⁰

- Alkohol a drogy
- Bezpečná vzdálenost
- Fyzikální zákony platí pro všechny
- Jízda v zimních podmínkách
- Nebezpečí únavy
- Pozor, chodci!
- Spěchej pomalu
- Telefonování za jízdy je nebezpečné

Pití alkoholu a užívání drog během jízdy, či před jízdou, není akceptovatelné. Konzumace alkoholu ovlivňuje činnost mozku a zpomaluje reakční časy řidiče. Dále zvyšuje agresivitu za volantem a způsobuje takzvané omezení periferního vidění (tunelové vidění). Toto omezení vzniká zvýšením obsahu alkoholu v těle. Brání tak řidiči vnímat plně své okolí. Je důležité dodržovat minimální vzdálenost mezi vozidly, a to alespoň dvě sekundy. Během této doby by měl mít řidič dostatek času na reakci v případě nečekané události před ním. Přesněji se jedná o reakční dobu, kdy vozidlo, které jede před námi, začne brzdit a my musíme začít reagovat sundáním nohy z plynu a začít brzdit také, abychom do něho nenabourali. Nicméně je nutné dodržovat takovou vzdálenost, kdy jsme schopni bezpečně zastavit a tuto vzdálenost vzhledem k podmínkám upravovat. Obecně lze konstatovat, že u fyzikálních zákonů není čas, aby řidič něco počítal. Jedná se tedy o zažité věci jako adheze, přilnavost atd. Jízda v zimních podmínkách bývá pro některé řidiče náročná. Je tedy nutné uzpůsobit své chování a jízdu stavu vozovky a náhlým klimatickým změnám. Jízda v zimních podmínkách klade na řidiče vysoké nároky. Je tedy nutné na vozidle mít zimní pneumatiky, které nám pomohou zvýšit přilnavost vozidla k vozovce. Avšak je nutné stále sledovat okolí a dbát zvýšené opatrnosti.

²⁰ BESIP: Zásady bezpečné jízdy. Ibesip.cz [online]. 2019 [cit. 2013-08-18]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute>

3.2.6 Dopravní značení

Dopravní značení je nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu. Chápeme je jako jednoduché obrázky, které mají za cíl regulovat a řídit provoz na silnicích. Upozorňují tak řidiče na nebezpečná místa, ukládají zákazy, příkazy anebo omezení. První pokusy o dopravní značení můžeme v Česku zaznamenat již od 19. století. Dnes má Česká republika přes 360 různých druhů dopravního značení. Tvar dopravního značení, forma a další náležitosti vyplývají z § 137 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní značení dělíme na:

- Svislé (dopravní značka stojatá)
- Vodorovné (dopravní značka na vozovce)

Jak svislé, tak i vodorovné dopravní značení rozdělujeme na:

- Výstražné
- Upravující přednost
- Zákazové
- Příkazové
- Informativní
- Dodatkové tabulky
- Určené symboly²¹

3.3 Definování pojmu pozemní komunikace

Jestliže bychom měli definovat pojem pozemní komunikace, bude nejlepší variantou vycházet z ustanovení Zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V tomto právním předpise je pozemní komunikace definovaná takto: „*Pozemní komunikace je dopravní cesta*

²¹ HAREX. *Dopravní značky a jejich význam* [online]. 2018 [cit. 2024-01-28]. Dostupné z: <https://www.dopravniznaceni.com/dopravni-znacky-a-jejich-vyznam-i>

*určená k užití silničními a jinými vozidly²² a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*²³ Vytvoření nových úseků, opravy a údržba pozemních komunikací je zásadní aktivitou.

Hlavním cílem, který z tohoto vyplývá, je zajistit co největší míru bezpečnosti, předejít nehodám a zraněním všech uživatelů, kteří používají pozemní komunikace. Státní rozpočet poskytuje prostředky k výstavbě nebo renovaci nových silničních sítí. Tyto finanční prostředky jsou následně převedeny do resortu Ministerstva dopravy po schválení ministrem financí. Posledním krokem je rozdělení těchto finančních prostředků na jednotlivé úseky.

Dle zákona o pozemních komunikacích rozdělujeme komunikace do čtyř kategorií (§2, odst. 2):

- Dálnice
- Silnice
- Místní komunikace
- Účelová komunikace

3.3.1 Dělení pozemních komunikací

Každý ze čtyř typů pozemních komunikací, tak jak je definuje zákon, má specifické využití a omezení. Je důležité si uvědomit, že ne všechny druhy silnic jsou vhodné pro všechny druhy dopravy. Typickým příkladem jsou dálnice, které jsou přístupné pouze motorovým vozidlům, která splňují stanovený rychlostní limit podle příslušného právního předpisu.²⁴

Dálnice

Podle zákona č. 13/1997 Sb. jsou dálnice a rychlostní komunikace vyhrazeny pro rychlou dálkovou jízdu. Rozlišujeme je na dálnice a silnice I. a II. třídy podle jejich významu

²² Zde zákon odkazuje ustanovení § 1 odst. 1 zákona č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích a dále pak § 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

²³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 2 odst. 1.

²⁴ Zákon č. 361/200 Sb., o silničním provozu udává, že nejnižší povolená rychlost motorového vozidla pro využití dálnice je 80km/h.

a charakteristik. Před vjezdem na dálniční úsek musí být minimální povolená rychlost našeho vozidla nejméně 80 km/h. Dálnice tak představují klíčovou součást silniční infrastruktury v České republice. Jsou to moderní, rychlé silnice určené především pro dlouhé dálkové cesty a mezinárodní dopravu. Jejich hlavním účelem je zajištění efektivního a bezpečného pohybu motorových vozidel. Dálnice jsou zpravidla široké s minimálně dvěma pruhy ve směru jízdy.

Maximální povolená rychlost na českých dálnicích se liší podle typu vozidla a případně i podle aktuálních dopravních podmínek. Pro osobní automobily a motocykly je obvyklá maximální povolená rychlost 130 km/h, avšak může být snížena až na 80 km/h v případě špatného počasí nebo jiných specifických okolností. Pro některá vozidla, jako jsou nákladní automobily nebo autobusy, jsou stanoveny nižší maximální rychlosti.

Dálnice jsou také vybaveny různými bezpečnostními prvky, jako jsou vysoké svodidla, pravidelná údržba povrchu silnice a dostatečná osvětlenost, aby poskytovaly co nejvyšší možnou bezpečnost pro řidiče. Tyto a další prvky jsou klíčové pro minimalizaci rizika dopravních nehod a maximalizaci plynulosti dopravy na dálnicích. Podmínkou pro používání dálnic je uhrazení poplatku tzn. koupit si tzv. dálniční známku. Je nutné brát v potaz to, že ne všechny úseky dálnice musí být nutně zpoplatněny. V České republice můžeme najít výjimky, kdy části dálnice jsou bez poplatku a řidiči ji mohou využívat, aniž by si koupili dálniční známku. V zákoně také nalezneme výjimku pro určitý druh vozidla, pro které řidič nemusí mít dálniční známku. Do výjimky spadají také vozidla policie a všechny další bezpečnostní složky. Podmínkou je to, že vozidla musí být vybavena speciálním identifikačním výstražným světlem²⁵.

V zemích po celém světě se mohou pravidla pro používání dálnic lišit. Maximální povolená rychlost, pravidla ohledně vjezdu a výjezdu z dálnice, či povinnost platby mýtného mohou být odlišné v závislosti na právních předpisech a místních zvyklostech. Například některé země mohou vyžadovat povinnost používání zimních pneumatik nebo sněhových řetězů v určitých obdobích, zatímco jiné mohou mít odlišné požadavky na povinnou výbavu vozidel. Je důležité, aby řidiči, kteří cestují do zahraničí, byli seznámeni s místními pravidly

²⁵ Jedná – li se o kolonu motorových vozidel, která jsou vyňata z povinnosti užití dálniční známky, musí mít výstražné světlo první a poslední vozidlo jedoucí v koloně.

a předpisy týkajícími se používání dálnic, aby se vyhnuli případným komplikacím nebo pokutám.

Silnice

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích definuje silnici následujícím způsobem: „*Silnice je veřejně přístupná komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního předpisu, pouze jde-li o silnici I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.*“²⁶

Silnice se dle výše uvedeného zákona dělí do tří skupin:

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

Hlavní úkol silnic s označením I. třída je zajištění přepravy osob na dlouhou vzdálenost a také slouží pro mezinárodní dopravu. Silnice II. třídy slouží jako spojovací trasy mezi okresy. Cílem silnic III. třídy je napojení se na silnice vyšší třídy a zároveň spojení měst a obcí.

Místní komunikace

Další kategorií pozemních komunikací jsou místní komunikace, které se nacházejí na území jednotlivých obcí a slouží především potřebám místní komunity. Místní komunikace jsou rozděleny do čtyř tříd, což je určeno podle jejich dopravního významu, technických parametrů, stavu a účelu. Tyto komunikace mají obvykle nižší dopravní intenzitu a jsou určeny především pro pohyb místního provozu, jako jsou doprava osobních automobilů, cyklistů a chodců v rámci obcí a měst. Místní komunikace mohou být děleny do různých tříd podle jejich dopravního významu, technických parametrů, stavu a účelu. Místní komunikace tedy dělíme na:

- místní komunikace I. třídy

²⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 5, odst. 1,3.

- místní komunikace II. třídy
- místní komunikace III. třídy
- místní komunikace IV. Třídy

Účelové komunikace

*„Účelová komunikace je pozemní 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.“*²⁷ Pokud chce majitel účelové komunikace omezit nebo upravit veřejný přístup na tuto komunikaci, lze tak učinit ve spolupráci s Policií ČR. Výše citovaný zákon také obsahuje možnost označit komunikaci jako účelovou i přes to, kdy je komunikace součástí uzavřeného objektu a její využití je pouze pro soukromé účely areálu. Tato komunikace není za normálních okolností dostupná veřejnosti, ale pouze dle podmínek, které stanoví provozovatel objektu.²⁸ Tyto komunikace jsou často soukromého charakteru a jsou spravovány vlastníky nebo provozovateli daných objektů.

3.4 Spolupráce mezi PČR a veřejnou správou

Pro zajištění maximální bezpečnosti při provozu na pozemních komunikacích je důležitá spolupráce mezi Policií a veřejnou správou. Při dobré spolupráci dochází k vylepšení dopravně bezpečnostní situace.

3.4.1 Koordinační dohody

Koordinační dohody představují jednu ze základních forem spolupráce mezi Policií České republiky a obcemi. Jsou upraveny v § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, a slouží k jasně definovanému rozdělení úkolů a odpovědností mezi oběma stranami. Při uzavírání koordinačních dohod je nezbytné zohlednit všechny relevantní faktory, které mohou ovlivnit plnění jednotlivých bodů dohody. Patří sem například charakter dané lokality, přítomnost místní policie, rozsah a cíle spolupráce a další podobné okolnosti. Obsah

²⁷ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 7 odst. 1.

²⁸ Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

koordinačních dohod je dále detailněji upřesněn v Příloze B. Tyto dohody mohou zahrnovat například pravidelný dohled na určitých lokalitách, společné akce zaměřené na prevenci dopravních nehod nebo spolupráci při řešení konkrétních dopravních situací.

Koordinační dohody jsou flexibilním nástrojem, který umožňuje přizpůsobit spolupráci konkrétním potřebám a podmínkám daného území či obce. Jejich uzavření může výrazně přispět ke zlepšení bezpečnosti na silnicích a k efektivnějšímu využití policistů i zdrojů obce. Důležité je však dbát na to, aby obsah koordinačních dohod byl v souladu se zákonem a respektoval pravomoci a povinnosti obou stran. Taková spolupráce může vytvářet prostředí, ve kterém je zajištěna bezpečnost všech účastníků silničního provozu a kde je policie schopna účinně reagovat na různé dopravní situace a výzvy. Cílem koordinačních dohod je zajištění společné odpovědnosti policie a obce při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Nicméně je důležité si uvědomit, že koordinační dohody mají povahu organizačního ujednání a nejsou právně závazné. Proto není možné je vynutit právní cestou nebo je sankcionovat v případě nedodržení. To představuje hlavní rozdíl mezi koordinačními dohodami a veřejnoprávními smlouvami.

Veřejnoprávní smlouva je dvoustranný nebo vícestranný právní akt, který zakládá, mění nebo zrušuje práva a povinnosti v oblasti veřejného práva. Na rozdíl od koordinačních dohod je právně závazná a v případě potřeby ji lze vymáhat právní cestou. Veřejnoprávní smlouva umožňuje uzavřít smlouvu mezi obcemi stejného kraje bez ohledu na to, zda sousedí svým katastrem. Taktéž umožňuje malým obcím uzavřít smlouvu s větším městem nebo obcí, která disponuje dostatečným počtem strážníků a lepšími prostředky.

3.4.2 Právní úprava koordinační dohody

Spolupráce s obcemi je zakotvena v § 16 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky:

„(1) Útvar policie určený policejním prezidentem může uzavřít písemnou koordinační dohodu s obcí nebo městskou částí hlavního města Prahy za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

(2) Místně příslušné krajské ředitelství může uzavřít písemnou koordinační dohodu s hlavním městem Prahou za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

(3) Koordinační dohoda obsahuje zejména

- a) *Formy a nástroje nepřetržité koordinace obce a útvaru policie při zabezpečování místních záležitostí při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v obci.*
- b) *Úkoly obce a útvaru policie v oblasti předcházení protiprávním jednáním porušujícím dopravní předpisy v obci.*
- c) *Úkoly obce a útvaru policie při porušení dopravních předpisů v obci.*
- d) *Podíl obce a útvaru policie na zajištění plnění úkolů podle písmen b) a c).*
- e) *Formy a nástroje hodnocení plnění úkolů podle písmen b) a c) a odstraňování případných zjištěných nedostatků.*
- f) *Dobu, na kterou je uzavírána.*
- g) *Poskytování finančních prostředků²⁹*

Obsah koordinačních dohod by měl obsahovat specifikace týkající se:

- a) Osob zodpovědných za komunikaci: Určení konkrétních osob ze strany obce a policie, které budou zodpovědné za komunikaci a spolupráci v rámci dohodnutých aktivit.
- b) Formy komunikace: Jakým způsobem bude komunikace probíhat, zda prostřednictvím osobních setkání, telefonických hovorů, elektronické pošty apod.
- c) Pravidelnost schůzek: Stanovení časového intervalu, kdy budou probíhat pravidelné schůzky mezi zástupci obce a policie.
- d) Výměna informací: Jaké informace budou sdíleny mezi obcí a policií a jakým způsobem (například statistiky nehod, aktuální dopravní situace, plány na zlepšení bezpečnosti).

²⁹ Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Vydání: jedenácté. Praha: Armex Publishing, 2017. Edice kapesních zákonů. ISBN 9788087451489. s 15

- e) Formy spolupráce: Specifikace konkrétních aktivit a forem spolupráce, jako jsou společné hlídky, zapůjčení technických prostředků (například kamerového systému) či poskytnutí prostor pro účelové aktivity policie.

Je důležité, aby koordinační dohody byly uzavřeny na dobu určitou a po uplynutí této doby byla provedena evaluace a zhodnocení úspěšnosti spolupráce. Pouze tak lze zajistit efektivní a smysluplnou spolupráci při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v obci.

3.4.3 Veřejnoprávní smlouvy

Veřejnoprávní smlouvy jsou zakotveny v zákoně 500/2004 Sb. Správní řád, v platném znění (ust. §159 - § 170).

(1) Veřejnoprávní smlouva je dvoustranný nebo vícestranný právní úkon, který zakládá, mění nebo ruší práva a povinnosti v oblasti veřejného práva.

(2) Veřejnoprávní smlouva nesmí být v rozporu s právními předpisy, nesmí je obcházet a musí být v souladu s veřejným zájmem.

(3) Uzavření veřejnoprávní smlouvy, jejíž stranou je správní orgán, nesmí snižovat důvěryhodnost veřejné správy, musí být účelné a správní orgán musí mít při jejím uzavírání za cíl plnění úkolů veřejné správy.

(4) Veřejnoprávní smlouva se vždy posuzuje podle svého skutečného obsahu³⁰.

Pátá část zákona Správního řádu poskytuje detailní rámec pro veřejnoprávní smlouvy, které jsou klíčovým nástrojem ve veřejné správě. Tyto smlouvy jsou důležité pro upřesnění vztahů a povinností mezi veřejnými subjekty a dalšími účastníky.

³⁰ §159 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ze dne 24. června 2004. [online]. [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Základními aspekty této části zákona jsou:

- a) Druhy veřejnoprávních smluv: Zákon definuje různé druhy veřejnoprávních smluv, jako jsou smlouvy koordinační, smlouvy subordinační a smlouvy uzavřené mezi účastníky. Každý typ smlouvy má specifické účely a podmínky.
- b) Uzavírání smluv: Způsob a podmínky uzavírání veřejnoprávních smluv jsou pečlivě upraveny, včetně postupů pro jednání, schvalování a podepisování smluv.
- c) Přezkoumání smluv: Zákon stanoví proces přezkoumání souladu veřejnoprávních smluv s právními předpisy, aby byla zajištěna jejich platnost a zákonnost.
- d) Změna obsahu a ukončení smluv: Jsou upraveny postupy pro změnu obsahu a ukončení veřejnoprávních smluv, včetně výpovědi a zrušení smluv.
- e) Souhlas třetích osob: Některé veřejnoprávní smlouvy mohou vyžadovat souhlas třetích osob, což je také upraveno v této části zákona.
- f) Obecná ustanovení: Závazky z veřejnoprávních smluv jsou dále specifikovány, a jsou zde obsažena i další obecná ustanovení týkající se smluvních vztahů a povinností.

Tato část zákona poskytuje právní rámec pro uzavírání a řízení veřejnoprávních smluv, což je klíčový aspekt veřejné správy a správního práva. *(1) veřejnoprávní smlouvy koordinační, uzavírané mezi subjekty veřejné správy, tedy i mezi obcemi a kraji, při výkonu přenesené působnosti; zde je nezbytnou podmínkou, že uzavření smlouvy, jejímž předmětem je výkon státní správy, stanoví nebo připouští zvláštní zákon (např. § 63, 66a zák. č. 128/2000 Sb., o obcích) a k jejímu uzavření byl udělen souhlas nadřízeného správního orgánu, případně nadřízenými orgány obou smluvních stran (různé úseky státní správy); územní samosprávné celky, tedy obce a kraje, mohou vzájemně uzavírat veřejnoprávní smlouvy týkající se plnění úkolů, které vyplývají ze samostatné působnosti, jen*

když to stanoví zvláštní zákon (např. § 19, 26, 46 zák. č. 128/2000 Sb., o obcích). Souhlas nadřízeného orgánu v tomto případě zákon nevyžaduje.³¹

(2) veřejnoprávní smlouvy subordinační (např. o umístění stavby), uzavřené mezi subjektem veřejné správy a fyzickou nebo právnickou osobou, vůči níž výkon veřejné správy směřuje (s osobou, která by byla účastníkem podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, kdyby probíhalo správní řízení), pokud tak stanoví zvláštní zákon a pokud s uzavřením souhlasí ostatní osoby, které by byly též účastníky řízení (vedlejšími); veřejnoprávní smlouvu lze uzavřít i po zahájení správního řízení, kdy správní orgán poté řízení zastaví.

(3) veřejnoprávní smlouvy uzavřené mezi účastníky řízení lze uzavřít před zahájením i v průběhu řízení (řízení o převodu práv nebo povinností z jednoho účastníka na druhého, případně o způsobu výkonu práv a povinností účastníka řízení); je zde nutný souhlas správního orgánu, který vede řízení nebo jeho přistoupení ke smlouvě (je-li smlouva v souladu s veřejným zájmem)“.³²

³¹ *Rok v obci, Sdružení místních samospráv ČR.* [online]. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z: <http://www.rokvobci.cz/rukovet-starosty/detail/147-verejnopravni-smlouvy/>

³² *Rok v obci, Sdružení místních samospráv ČR.* [online]. [cit. 2023-10-21]. Dostupné z: <http://www.rokvobci.cz/rukovet-starosty/detail/147-verejnopravni-smlouvy/>

4 Činnost policie při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Policie České republiky spadá pod Ministerstvo vnitra České republiky a je řízena Policejním prezidiem ČR, jehož činnost je vedená policejním prezidentem. Dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu prostřednictvím vnější služby, známé jako uniformovaná složka. V rámci Policie ČR existuje specializovaný Odbor služby dopravní policie, který se zaměřuje na tuto specifickou činnost. Odbor služby dopravní policie koordinuje a řídí činnosti týkající se bezpečnosti na silnicích a sleduje dodržování platných zákonů a vnitřních předpisů v této oblasti.

Činnost dopravní policie je pečlivě regulována platnými zákony a interními pravidly, která vydává Policejní prezidium ČR. Tyto předpisy detailně upravují oblasti provádění kontrol a stanovují postupy, které má policie dodržovat při výkonu svých povinností v oblasti silničního provozu.

Obecně lze rozdělit činnost Dopravního inspektorátu v rámci jednotlivých Územních odborů Policie České republiky do třech základních skupin:

- Skupina silničního dohledu
- Skupina dopravních nehod
- Skupina dokumentace
- Dopravně-inženýrský úsek

4.1. Právní úprava dané problematiky

V této části jsou shrnuty právní aspekty studované problematiky. S ohledem na charakter této kapitoly se jedná v dominantní části textu o citace příslušných předpisů, což dokládá základní orientaci v těchto právních předpisech.

Hlavní právní předpisy:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, stanovuje pravidla a podmínky pro provoz vozidel na pozemních komunikacích v České republice.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, upravuje problematiku pozemních komunikací včetně stavby, údržby a správy silnic a dálnic.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, stanovuje základní pravidla pro provoz silniční dopravy a upravuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, stanovuje technické požadavky a podmínky pro provoz vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, stanovuje povinnost vlastníků vozidel mít uzavřené povinné ručení.

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, upravuje ochranu zdraví před škodlivými účinky užívání návykových látek.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, stanovuje organizaci a pravomoci Policie ČR včetně zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, upravuje postupy a podmínky pro územní plánování a stavební řízení.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, stanovuje trestní odpovědnost a postihy za porušení trestního zákona.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, upravuje odpovědnost za přestupky a postupy v rámci řízení o přestupcích.

Hlavní dotčené interní předpisy:

Závazný pokyn policejního prezidenta (ZPPP) č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Pokyny ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod a č. 2/2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Úkoly Policie jsou obecně definovány v ustanovení § 2 zákona o Policii České republiky:

„Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu

(dále jen „mezinárodní smlouva“).“³³

Organizační články služby dopravní policie jsou příslušnými:

„a) k šetření a prověřování trestných činů spáchaných v souvislosti s porušením právního předpisu (dále jen „trestný čin“); u stanovených trestných činů plní úkoly policejního orgánu,

b) ke zjišťování a odhalování přestupků v silničním provozu (dále jen „dopravní přestupek“) a ostatních správních deliktů, k šetření přestupků podle příslušnosti, oznamování a odevzdávání těch skutků, k jejichž projednávání v příkazním řízení na místě nejsou samy příslušné,

c) k provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích podle vnitrostátních předpisů i přímo použitelných předpisů Evropských společenství samostatně i v součinnosti s věcně příslušnými orgány a k dalšímu postupu podle písmena b),

d) k šetření dopravních nehod.“³⁴

4.1.1 Organizace dohledu nad silničním provozem

„K organizaci, řízení, plánování, kontrole a hodnocení výkonu služby policistů využívá vedoucí organizačního článku policie (dále jen „vedoucí“) zejména

a) rozboru dopravně bezpečnostní situace,

b) pokynů nadřízených,

c) poznatků z oblasti prevence,

d) přímých kontrol výkonu služby a výkazů činnosti,

e) připomínek a podnětů občanů, orgánů státní správy a samosprávy a dalších orgánů

³³ 273/2008 Sb. Zákon o Policii ČR. *Zákony pro lidi - Sbíрка zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273?text=273%2F2008>

³⁴ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 2, str. 2

a organizací. ³⁵

Vybrané automobilové silnice

V rámci časově adekvátního dohledu na silniční provoz na území České republiky se pro plánování a organizování výkonu služby rozděluje hlavní silniční síť na:

- a) silnice VAS I-vybrané automobilové silnice mající celostátní nebo mezinárodní význam, ty stanoví ředitel ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky,*
- b) silnice VAS II-vybrané automobilové silnice mající krajský význam, které stanoví vedoucí odboru služby dopravní policie krajského ředitelství policie. Vedoucí organizačního článku služby dopravní policie, jehož teritoriem procházejí silnice VAS I a VAS II zajistí jejich obsazení přímého dohledu na silniční provoz hlídkami ve stanoveném rozsahu hodin za kalendářní měsíc rozložených minimálně do 10 dnů. V případě uzavření úseku silnic VAS I nebo VAS II, kde je naplánován silniční dohled, přesune se dohled na zřízené objízdné trasy.*³⁶

Způsoby dohledu na silniční provoz

„Způsob provádění dohledu na silniční provoz stanoví vedoucí na základě rozboru dopravně bezpečnostní situace, zejména vývoje dopravní nehodovosti, jejich příčin a následků a jiných požadavků ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích.

Dohled na silniční provoz je realizován:

- a) základní kontrolou,*
- b) speciální kontrolou,*
- c) průběžnou dlouhodobou kontrolou,*
- d) dopravně bezpečnostní akcí nebo opatřením.* ³⁷

Základní kontrola

Základní kontrola spočívá v přímém dohledu na silniční provoz a plnění základních úkolů Policie ČR. Základní kontrola policie České republiky tak spočívá v monitorování dodržování právních předpisů a zajištění veřejného pořádku na pozemních komunikacích.

³⁵ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 5, str. 4

³⁶ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 6, str. 5, 6, 7

³⁷ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 16, str. 11, 12

Hlavním cílem této kontroly je zabezpečit bezpečnost a plynulost silničního provozu a chránit životy a majetek účastníků provozu.

Během základní kontroly policisté sledují dodržování dopravních předpisů, včetně rychlostních limitů, pravidel přednosti v jízdě, používání bezpečnostních pásů a dalších pravidel silničního provozu. Kontrolují také technický stav vozidel, včetně osvětlení, brzd, pneumatik a dalších důležitých součástí.

Policisté mohou provádět základní kontroly buď preventivně, například na vytipovaných kontrolních místech, nebo reaktivně, když zaznamenají porušení dopravních předpisů nebo podezření z trestné činnosti.

Základní kontrola policie je tedy důležitým nástrojem pro zajištění bezpečnosti na silnicích a ochranu veřejného pořádku. V případě zjištění nedostatků nebo porušení předpisů mohou policisté udělit pokutu, odebrat řidičský průkaz, zadržet vozidlo nebo případně zahájit trestní stíhání.

Speciální kontrola

K účinné kontrole dodržování jednotlivých ustanoveních pravidel silničního provozu jsou realizovány speciální kontroly.

Speciálními kontrolami jsou:

„a) kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel (Speciální kontrola „a”),

b) kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy (Speciální kontrola „b”),

c) kontrola dodržování ustanovení pravidel silničního provozu formou skrytého dohledu na silniční provoz (Speciální kontrola „c“),

d) kontrola technického stavu vozidel (Speciální kontrola „d“),

e) kontrola dodržování vybraných ustanovení pravidel silničního provozu na určitém teritoriu nebo úseku pozemní komunikace (Speciální kontrola „e“),

f) kontrola způsobu jízdy na delší vzdálenost (Speciální kontrola „f“)

g) kontrola dodržování jiných opatření souvisejících s provozem na pozemních komunikacích prováděná ve spolupráci s jinými služebními nebo státními orgány (Speciální kontrola „g“),

h) kontrola dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (Speciální

kontrola „h“). ³⁸

Problematika nedostatečného věnování se řízení představuje závažný bezpečnostní problém na silnicích po celém světě. Nedostatečná pozornost řidičů během jízdy zahrnuje různé aktivity, které odvádějí jejich pozornost od řízení vozidla a soustředí ji na jiné činnosti, jako je psaní zpráv, čtení textových zpráv, prohlížení sociálních sítí, sledování videí nebo dokonce zahledění se do zrcadla.

Tento problém je způsoben především rozšířením mobilních telefonů a dalších elektronických zařízení, které se staly nedílnou součástí životů. I krátká nepozornost může mít katastrofální následky, protože řidiči mohou ztratit kontrolu nad vozidlem a způsobit vážné nehody. Řidiči, kteří se věnují jiným činnostem než řízení, mají zpomalené reakce, sníženou schopnost rozpoznat nebezpečí a zhoršenou schopnost udržet správnou jízdní dráhu.

Navíc, nedostatečné věnování se řízení má negativní dopad nejen na řidiče, ale i na ostatní účastníky silničního provozu. Bezpečnost chodců a cyklistů je ohrožena, protože nedostatečně pozorní řidiči mohou přehlédnout chodce na přechodu nebo cyklistu ve vedlejší ulici.

Aby byla tato problematika efektivně řešena, je nezbytné nejen upozorňovat na její vážnost, ale také zavádět preventivní opatření a trestní sankce. Policisté by měli mít dostatečné prostředky a pravomoci k detekci a potrestání nedostatečného věnování se řízení, a to včetně používání moderních technologií, jako jsou kamery a detektory, které monitorují chování řidičů během jízdy.

Důraz by měl být kladen i na osvětu veřejnosti o rizicích nedostatečného věnování se řízení a důsledcích, které to může mít. Pouze s podporou celé společnosti a aktivní spolupráci policie a ostatních institucí je možno dosáhnout snížení počtu nehod způsobených nedostatečným věnováním se řízení a zlepšení bezpečnosti na našich silnicích. Přestože zákon o silničním provozu výslovně zakazuje držení telefonního přístroje a jiného hovorového a záznamového zařízení během jízdy, nedostatečné věnování se řízení není vždy jednoduché detekovat a potrestat. Pokud jde o metody detekce, mohou být využity různé

³⁸ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 18, str. 12

technologické prostředky, jako jsou kamery umístěné nad vozovkou, které umožňují monitorovat chování řidičů. Tyto systémy by mohly být účinným způsobem, jak zvýšit bezpečnost na silnicích a omezit nedostatečné věnování se řízení.

Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření

„Dopravně bezpečnostní akce jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na určitém teritoriu při nasazení maximálního počtu sil a prostředků. Dopravně bezpečnostní akce se organizují na území v působnosti krajského ředitelství policie, útvarů zřízených v rámci krajského ředitelství policie, územního odboru krajského ředitelství policie nebo na celém území České republiky. Do těchto akcí se zařazuje co nejvyšší počet policistů služby dopravní policie a v případě potřeby i z ostatních útvarů nebo organizačních článků policie, pokud nebude narušeno plnění jejich hlavních úkolů. Podle zaměření se organizuje a) dopravně bezpečnostní akce „X” zaměřená na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol, b) dopravně bezpečnostní akce „Y” zaměřená na speciální kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy. K realizaci dopravně bezpečnostní akce příslušný vedoucí zpracuje plán akce. Dopravně bezpečnostní opatření jsou uskutečňována v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a veřejného pořádku při pořádání společenských, sportovních, kulturních a jiných akcí. K realizaci dopravně bezpečnostního opatření příslušný vedoucí zpracuje plán opatření.“³⁹

4.1.2 Kontrola ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami

Odhalování protiprávního jednání pod vlivem alkoholu

Odhalování protiprávního jednání pod vlivem alkoholu je důležitou součástí práce policie a dalších záchranných složek, které mají za úkol udržovat bezpečnost na silnicích a ve veřejném prostoru. Alkohol ovlivňuje kognitivní a motorické schopnosti jedince, což může vést k nebezpečnému chování a zvýšenému riziku nehod.

³⁹ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 19, str. 13

Policie využívá různé metody k odhalování protiprávního jednání pod vlivem alkoholu.

Mezi nejběžnější patří:

- a) Kontrolní body: Policisté mohou umístit kontrolní body na strategických místech, kde zastavují vozidla a provádějí dechové testy nebo alkoholtestery, aby zjistili, zda řidiči nejsou pod vlivem alkoholu.
- b) Policejní hlídky: Policisté mohou provádět pravidelné hlídky na silnicích a ve veřejných prostranstvích, kde hledají známky opilosti a podezřelé chování.
- c) Oznámení od veřejnosti: Lidé mohou kontaktovat policii, pokud mají podezření, že někdo řídí pod vlivem alkoholu. Policisté mohou reagovat na tato oznámení a provést patřičné kontrolní opatření.
- d) Speciální akce: Policisté mohou také naplánovat speciální akce zaměřené na odhalování opilých řidičů, jako jsou například masivní kontroly během svátků nebo večírků.

V případě, že policie zjistí, že řidič je pod vlivem alkoholu a má alkoholovou hladinu přesahující povolený limit, může mu být odebrán řidičský průkaz, může být pokutován a může mu být uloženo soudní stíhání. Takové jednání je vážným porušením dopravních předpisů a může mít tragické následky pro všechny účastníky silničního provozu.

Důležitou součástí odhalování protiprávního jednání pod vlivem alkoholu je také prevence a osvěta veřejnosti o rizicích jízdy pod vlivem alkoholu a důsledcích, které to může mít. Společenské povědomí o této problematice může pomoci snížit počet nehod a zlepšit bezpečnost na našich silnicích.

Postup při orientačním vyšetření formou odborného měření

„Vzhledem k měřicímu principu přístroje a zajištění objektivního odborného měření policista při pozitivním výsledku odborné měření zopakuje po uplynutí 5 minut. Vzájemný rozdíl odborného měření nesmí být u hodnot nad 0,24 ‰ větší než 10 %. Pokud je rozdíl odborného měření větší než 10 %, je odborné měření po uplynutí dalších 5 minut opětovně opakováno. Je-li při počtu tří odborných měření vzájemný rozdíl posledních dvou odborných

*měření větší než 10 %, policista vyzve kontrolovanou osobu, aby se podrobila odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologických materiálů.*⁴⁰

Při použití analyzátoru postupuje policista podle návodu k obsluze. V souladu se zákonem o silničním provozu platí v České republice takzvaná „nulová tolerance“ alkoholu při řízení vozidla, což zahrnuje i cyklisty a osoby řídící zvířata. Dokonce i velmi malé množství alkoholu může ovlivnit schopnost řidiče řádně reagovat a zvýšit riziko dopravní nehody. Nulová tolerance je často podporována přísnými zákony a regulacemi, které ukládají přísné sankce pro řidiče, kteří jsou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu. Cílem nulové tolerance je zlepšit bezpečnost na silnicích a snížit počet dopravních nehod způsobených alkoholem. Nicméně, v případech, kdy odborné měření vykazuje pozitivní výsledek, avšak naměřené hodnoty nepřesahují 0,24 ‰ a řidič nepřiznává požití alkoholu a neprojevuje známky ovlivnění, není policista oprávněn k podezření z protiprávního jednání. Policista si pozitivní výsledky zaznamená a sepíše pouze úřední záznam. Důvodem je skutečnost, že přístroje určené k měření alkoholu v dechu mají stanovenou odchylku měření ve výši 0,04 ‰ a dalších až 0,20 ‰ může být přirozenou hladinou alkoholu v těle bez jeho požití. (Viz. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 9. 2010, č. j. 8 As 59/2010 – 78, publ. pod č. 2168/2011 Sb. NSS.)

Odborné lékařské vyšetření

Policista je oprávněn vyzvat řidiče, aby se podrobil odbornému lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu (krve, moči) ke zjištění, zda neřídí vozidlo pod vlivem alkoholu. Stejně oprávnění se uplatňuje i v případě, kdy je cílem zjištění, zda řidič neřídí vozidlo pod vlivem jiné návykové látky. K podrobení se odbornému lékařskému vyšetření vyzve policista v případech, kdy:

„a) orientační vyšetření s pozitivním výsledkem bylo provedeno prostředkem, který nesplňuje podmínky odborného měření,

b) vzájemný rozdíl posledních dvou odborných měření u hodnot nad 0,24 ‰, je větší než 10 %, opakovaným odborným měřením nelze docílit rozdílu do 10 %,

⁴⁰ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 32, str. 22, 23

- c) kontrolovaná osoba odmítla podrobit se orientačnímu vyšetření, nelze takové orientační vyšetření provést nebo úspěšně dokončit, popřípadě kontrolovaná osoba odmítla podrobit se odbornému měření,*
- d) bylo provedeno orientační vyšetření s pozitivním výsledkem a je podezření ze spáchání trestného činu, při kterém došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,*
- e) to policista, vzhledem k okolnostem případu, považuje za nezbytně nutné.* ⁴¹

Řešení protiprávního jednání spáchaného pod vlivem alkoholu

Řešení protiprávního jednání spáchaného pod vlivem alkoholu se obvykle řídí právními předpisy a postupy v dané zemi. Níže je souhrn obvyklých kroků, které mohou být přijaty:

- a) Policie a Kontrola na místě události: Pokud je podezření, že řidič je pod vlivem alkoholu, policie provede kontrolu na místě události. To může zahrnovat provádění dechových testů nebo alkoholových testů krve (viz dále).
- b) Zadržení a Sankce: Pokud je řidič přistižen při řízení pod vlivem alkoholu, může být zadržen a následně mu mohou být uděleny různé sankce, jako jsou pokuty, odebrání řidičského oprávnění nebo dokonce vězení.
- c) Trestní řízení: V případě vážných přestupků nebo nehod s vážnými následky může být řidič postaven před soud a obžalován z trestného činu spojeného s řízením pod vlivem alkoholu.
- d) Prevence a Osvěta: Kromě reaktivních opatření se také věnuje pozornost preventivním opatřením a osvětě, která by měla snižovat počet případů řízení pod vlivem alkoholu. To může zahrnovat osvětové kampaně, výuku o rizicích alkoholu a větší kontrolu řidičů.
- e) Doprovodná opatření: V některých případech může být řidiči nabídnuta možnost účasti na léčebném programu nebo programu pro ovládnutí alkoholu jako součást trestního řízení.

⁴¹ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 34, str. 23

Celkově je cílem řešení protiprávního jednání spáchaného pod vlivem alkoholu zlepšit bezpečnost na silnicích a chránit životy a majetek všech účastníků silničního provozu. Při zjištění dopravního přestupku nebo trestného činu spáchaného pod vlivem alkoholu také policista zakáže řidiči další jízdu, v případě potřeby zabrání řidiči pokračovat v jízdě použitím technického prostředku nebo odtazením vozidla. K dokumentaci policista přiloží vytištěné výsledky odborných měření a platné ověření (např. Český Metrologický Institut) a kalibraci daného přístroje. V případě, že se řidič podrobil odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologických materiálů, je součástí spisové dokumentace „*Protokol o lékařském vyšetření*“ s výsledkem rozboru biologického materiálu.⁴²

Na základě výsledků výše uvedených vyšetření a hodnot daných látek v těle řidiče se stanoví právní kvalifikace skutku. Pokud se řidič odmítne podrobit takovému vyšetření, dopouští se tím protiprávního jednání, avšak vždy pouze na úrovni přestupku. Spolu s řízením motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění se jedná (dle sankce) o nejzávažnější dopravní přestupek. Za toto jednání zákon stanoví pokutu až do výše 50 000 Kč a zákaz činnosti až na 2 roky. V případě trestného činu rozhoduje a trest ukládá soud, přičemž řidiči může být uložen trest i pouze podmíněně, tedy za trestný čin nemusí být řidiči uložen peněžitý trest ani zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, jak je tomu v případě přestupku.

Odhalování protiprávního jednání pod vlivem jiných návykových látek

Odhalování protiprávního jednání pod vlivem jiných návykových látek obvykle probíhá podobně jako v případě alkoholu. Zde jsou obvyklé postupy:

- a) Kontrola na místě události: Pokud je podezření, že řidič je pod vlivem jiných návykových látek než alkoholu, policie provede kontrolu na místě události. To může zahrnovat provádění dechových testů, zkoumání projevů ovlivnění nebo vyžádání odborného vyšetření.

⁴² ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 31, str. 21, 22

- b) Odborné vyšetření: Pokud je podezření na užití jiných návykových látek než alkoholu, může být řidič požádán o podrobení se odbornému vyšetření, které může identifikovat přítomnost těchto látek v těle.
- c) Vyhodnocení výsledků: Na základě výsledků odborného vyšetření a hodnot daných látek v těle řidiče se stanoví právní kvalifikace skutku a mohou být učiněny další právní kroky, pokud je to nezbytné.
- d) Sankce a trestní řízení: Pokud je řidič přistižen při řízení pod vlivem jiných návykových látek a jedná se o protiprávní jednání, mohou mu být ukládány sankce, které mohou zahrnovat pokuty, zákaz řízení nebo dokonce trestní stíhání, pokud byl spáchán trestný čin.
- e) Prevence a osvěta: Stejně jako v případě alkoholu, je důležité věnovat pozornost preventivním opatřením a osvětě, která by měla snižovat riziko řízení pod vlivem jiných návykových látek a zlepšovat bezpečnost na silnicích.

Záleží na každé zemi, jaké má specifické právní postupy a sankce pro řidiče, kteří jsou přistiženi při řízení pod vlivem jiných návykových látek než alkoholu.

„V případě, že výsledek orientačního vyšetření je pozitivní nebo v případě, že z chování a vystupování kontrolované osoby jednoznačně vyplývá podezření na ovlivnění návykovou látkou a požití alkoholu bylo dechovou zkouškou vyloučeno, policista vyzve kontrolovanou osobu k lékařskému vyšetření. Lékařské vyšetření je prováděno ve zdravotnickém zařízení k tomu odborně a provozně způsobilém. V rámci odborného lékařského vyšetření zajistí policista odběr vzorku moče i odběr vzorku krve.“⁴³

Řešení protiprávního jednání spáchaného pod vlivem jiných návykových látek

Při zjištění dopravního přestupku nebo trestného činu spáchaného pod vlivem jiných návykových látek policista postupuje podobně jako při zjištění takového jednání pod vlivem alkoholu.

⁴³ ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 35, str. 24, 25

Zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu

Ustanovení § 118a/1 a) až h) zákona o silničním provozu jasně definuje, kdy je policista oprávněn při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích zabránit řidiči v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (např. prostřednictvím nasazení tzv. „botičky“ nebo odtažením vozidla, jestliže řidič:

„a) je podezřelý, že bezprostředně předtím zavínil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,

b) ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b),

c) je podezřelý, že požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy,

d) je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

e) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

f) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. g) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,

g) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel,

h) řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.“⁴⁴

Z výše uvedených důvodů je policista oprávněn řidiči na místě zadržet řidičský průkaz a zakázat mu další jízdu. Současná právní úprava dovoluje zadržet na místě řidičský průkaz pouze v těchto 8 konkrétních důvodech, a z toho 4 důvody, tj. polovina důvodů souvisí s alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

⁴⁴ 361/2000 Sb. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi - Sběrka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=dopravn%C3%AD%20nehoda>*

4.1.3 Kontrola dodržování nevyšší povolené rychlosti

Ustanovení § 79a zákona o silničním provozu pojednává o měření rychlosti vozidel takto: „*Za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií.*“⁴⁵

Překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy je častou příčinou dopravních nehod a výrazně ovlivňuje jejich následky. Policie ČR se účastní celoevropských preventivních akcí zaměřených na dodržování rychlostních limitů, provádí dopravně bezpečnostní akce kontrolující rychlost a věnuje se této problematice i v rámci běžného výkonu služby. Měření rychlosti vozidel provádí jak Policie ČR, tak obecní policie, a to na celém území ČR. Při kontrole rychlosti jízdy se policie zaměřuje zejména na riziková místa, jako jsou místa častých dopravních nehod, oblasti s častým překračováním rychlostních limitů a místa podle podnětů od veřejnosti či obcí.

Policie využívá měřicí zařízení, která jsou schválena a ověřena Českým metrologickým institutem (případně jiným subjektem). Při měření rychlosti vozidel se musí brát v úvahu stanovená odchylka měření, která je určena výrobcem zařízení. Měřicí zařízení policie mají stanovenou odchylku ± 3 km/h do 100 km/h a dále ± 4 % nad 100 km/h. Při projednávání přestupku se odchylka odečte a do popisu přestupkového jednání se zapisují obě hodnoty rychlosti - naměřená a naměřená po odečtení odchylky.

Měření rychlosti vozidel je jedním z nejviditelnějších kontrolních opatření na silnicích a často je diskutováno veřejností. Měření často probíhá automatizovaně, a pokuty jsou ukládány provozovatelům vozidel, kteří jsou povinni je uhradit obci nebo státu v závislosti na tom, kdo pokutu uložil. Policie se věnuje také kontrole řidičů, a to jak policisté měřením rychlosti, tak pravidelnými kontrolami na místě.

⁴⁵ 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi - Sbirka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=dopravn%C3%AD%20nehoda>

Úsekové měření rychlosti je jedním z nejeftivnějších způsobů kontroly dodržování rychlostních limitů na silnicích. Princip úsekového měření spočívá v tom, že se rychlost vozidla měří mezi dvěma bodovými stanovišti umístěnými na určité vzdálenosti od sebe na silnici. Tato stanoviště jsou vybavena speciálními měřicími zařízeními, která jsou schopna přesně zaznamenávat rychlost vozidel projíždějících mezi nimi.

Při úsekovém měření policie nebo obecní policie umístí měřicí zařízení na počáteční a koncové stanoviště, která jsou vybrána tak, aby zaručila dostatečný prostor pro získání spolehlivého měření rychlosti. Po aktivaci měřicích zařízení se monitoruje pohyb vozidel mezi těmito stanovišti. Pokud nějaké vozidlo překročí stanovený rychlostní limit, měřicí zařízení ho identifikuje a zaznamená si jeho registrační značku spolu s naměřenou rychlostí.

Jednou z výhod úsekového měření je to, že umožňuje policistům kontrolovat rychlost vozidel na delší vzdálenostech a v různých typech silničních prostředí. Díky tomu je účinnější při zajišťování dodržování rychlostních limitů na dálnicích, silnicích i v městských oblastech. Navíc, úsekové měření je méně nápadné než tradiční metody kontroly rychlosti, protože vozidla nejsou zastavována a řidiči nemusí být vědomi toho, že jsou monitorováni.

Provoz úsekového měření rychlosti vyžaduje pečlivé plánování a správné umístění stanovišť a měřicích zařízení, aby bylo dosaženo maximální účinnosti a spravedlnosti v kontrole dodržování rychlostních limitů. Tento způsob měření rychlosti přispívá k zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snižuje riziko dopravních nehod způsobených nadměrnou rychlostí.

4.1.4 Kontrola technického stavu vozidel

Kontrola technického stavu vozidel se provádí ve stanovených lhůtách pro daný typ vozidla ve stanicích technické kontroly (STK), zde se jedná o kontrolu pravidelnou. Tato kontrola je zákonem povinná a má za cíl zajistit, že vozidlo je bezpečné pro provoz na veřejných silnicích. Kontrola je zaměřena na různé aspekty vozidla, včetně brzdového systému, osvětlení, pneumatik, emisí a dalších technických parametrů.

Během STK jsou provedeny různé testy a inspekce, aby se zjistilo, zda vozidlo splňuje stanovené technické normy a bezpečnostní předpisy. Pokud jsou zjištěny nedostatky, majitel vozidla je informován a je mu doporučeno je co nejdříve opravit. V některých případech může být vozidlo označeno za nezpůsobilé k provozu, pokud jsou závady závažné nebo ohrožují bezpečnost.

STK kontrolu provádějí autorizované technické služby, které mají potřebné vybavení a kvalifikovaný personál k provádění těchto testů. Kontrola je obvykle prováděna pravidelně podle legislativních požadavků v dané zemi, například každé 2 roky pro osobní automobily. Pravidelná STK kontrola je důležitá pro udržení bezpečnosti silničního provozu a prevenci nehod způsobených technickými závadami vozidel.

V případě kontroly ze strany Police ČR se jedná o kontrolu nepravidelnou, takzvanou namátkovou kontrolu, která má ověřit, zda dané vozidlo splňuje podmínky k užití v provozu na pozemních komunikacích po celou dobu užívání vozidla, v celém průběhu mezi pravidelnými kontrolami prováděnými STK. Kontrola technického stavu vozidla ze strany Policie ČR se provádí v rámci základní kontroly, nebo podrobněji v rámci technické silniční kontroly, která je definována v ustanovení § 6a/1 zákona o silničním provozu takto: „*Technickou silniční kontrolou se rozumí kontrola technického stavu a činnosti vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a jejich vlivu na životní prostředí za účelem zjištění či vyloučení závad. Nelze-li účelu technické silniční kontroly dosáhnout použitím prostředků nebo zařízení, které má policista k dispozici v místě kontroly, a jsou-li důvodné pochybnosti o technické způsobilosti vozidla, lze technickou silniční kontrolu provést rovněž pomocí mobilní kontrolní jednotky, ve stanici technické kontroly nebo ve stanici měření emisí.*“⁴⁶

Technickou silniční kontrolu provádí pouze policista služby dopravní policie, který je k tomu odborně způsobilý. V případě, kdy je policistou zjištěna vážná závada (B) je vozidlu omezena technická způsobilost na dobu 30 dní. V případě, kdy je policistou zjištěna nebezpečná závada (C) vozidlo se stává technicky nezpůsobilé pro provoz. V obou případech za podmínky, kdy daná závada není odstraněna na místě kontroly. Policista vydá řidiči

⁴⁶ 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=dopravn%C3%AD%20nehoda>

doklad o provedené technické silniční kontrole a poučí ho o důsledcích omezení platnosti technické způsobilosti (vážná závada B) nebo o důsledcích její ztráty (nebezpečná závada C).

Omezení nebo ztrátu technické způsobilosti vozidla zaznamenávají příslušné obecní úřady do centrálního registru silničních vozidel podle místa registrace vozidla. Policista poté odesílá výsledek této kontroly obecnímu úřadu pomocí datové zprávy. V případě, že se jedná o vozidlo neregistrované v České republice, je datová zpráva zaslána na Ministerstvo dopravy.

Ustanovení § 6b/1 zákona o silničním provozu stanovuje postup pro zadržení osvědčení o registraci vozidla: „*V případě, kdy se v rámci technické silniční kontroly nebo v rámci objasňování dopravní nehody zjistí nebezpečná závada (C), která významně zvyšuje ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivě působí na životní prostředí při provozu vozidla, zadrží policista osvědčení o registraci vozidla. O tomto úkonu policista vydá řidiči doklad. Doklad o zadržení osvědčení o registraci vozidla policista vydá, i pokud jej řidič nemá u sebe a fyzicky jej na místě nelze zadržet.*“⁴⁷

4.1.5 Ostatní činnosti k dohledu nad silničním provozem

Letecký dohled na silniční provoz

Letecký dohled není kvůli vysokým provozním nákladům často využíván, nicméně lze jej plánovat pro sledování silničního provozu. Poskytuje vizuální kontakt a okamžité vyhodnocení situace, a to prostřednictvím letecké služby. Lze ho využít ve spojení s pozemními hlídkami, zejména při předpokládaném nárůstu dopravy kvůli společenským událostem, mimořádným situacím (například dopravní nehodě nebo živelné katastrofě), speciálními kontrolám způsobu jízdy nebo pronásledování řidiče mezi okresy. Další výhodou

⁴⁷ 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi - Sběrka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=dopravn%C3%AD%20nehoda>

leteckého dohledu je jeho schopnost pokrýt velké území v relativně krátkém čase, což umožňuje úřadům rychle reagovat na změny dopravní situace a provádět cílené operace kontroly a řízení provozu.⁴⁸

Letecký dohled může být prováděn různými prostředky, včetně letadel, vrtulníků nebo dokonce dronů. Tyto letouny jsou vybaveny speciálními kamerami a senzory, které umožňují sledovat pohyb vozidel a detekovat případné problémy nebo nebezpečné situace na silnicích.

Drony mají velký potenciál nahradit částečně letecký dohled pro policejní činnosti, zejména z ekonomického hlediska. Při některých policejních operacích jsou drony již běžně využívány. Jejich masovější využití by mohlo v budoucnu výrazně přispět k bezpečnosti silničního provozu. Dron s obrazovým záznamem by mohl monitorovat situaci na místech, kde dochází k vážným přestupkům silničního provozu a dopravním nehodám, a to i na místech, kde není možné provádět kontrolu z důvodu nedostatku kontrolních stanišť policie. Dron by zaznamenal situaci a případné přestupky by byly řešeny na základě záznamu. Skutečností zůstává, že je letecký dohled nad silničním provozem strategický nástroj, který umožňuje efektivní monitorování silničního provozu z výšky.

Celkově lze konstatovat, že letecký dohled představuje efektivní nástroj pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu a prevenci dopravních nehod.

Řízení městského provozu

Řízení městského provozu má za cíl optimalizovat kapacitu konkrétních dopravních uzlů, jako jsou křižovatky, tunely nebo jiná klíčová místa, s cílem zlepšit plynulost silničního provozu. To může zahrnovat řízení dopravy na základě aktuálních podmínek nebo plánovaných událostí.

Nahodilé řízení provozu se obvykle uplatňuje v případě poruchy světelné signalizace nebo dopravní nehody, kdy je nutné řídit provoz ručně nebo prostřednictvím dočasných dopravních opatření, aby se minimalizovalo ovlivnění plynulosti silničního provozu.

Plánované řízení provozu se využívá především při očekávaném výrazném zvýšení intenzity dopravy, jako jsou masové společenské, sportovní, kulturní události nebo průjezdy kolon

⁴⁸ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie 2/2021 čl. 11, str. 5

vozidel s předností v jízdě. Taktéž se uplatňuje při doprovodu delegací, významných mezinárodních návštěv nebo vrcholných představitelů státu.

Cílem tohoto řízení je minimalizovat dopady zvýšeného provozu na plynulost a bezpečnost silničního provozu a zajistit efektivní tok vozidel v městském prostředí.

Silniční provoz je ve městech řízen:

- a) světelnými signalizačními zařízeními a jinými systémy ovládanými automatizovaně,
- b) světelnými signalizačními zařízeními ovládanými policisty (na místě, nebo na dálku)
- c) přímými pokyny policisty.⁴⁹

Závady na pozemní komunikaci

Role policie při řešení závad na pozemních komunikacích je primárně spojena s asistencí a zajištěním bezpečnosti v místech, kde tyto závady mohou ohrozit provoz nebo bezpečnost účastníků silničního provozu. Níže je shrnuto několik způsobů, jak policie může přispět k řešení těchto situací:

- a) Zajištění místa nehody nebo závady: Pokud dojde na pozemní komunikaci k nehodě nebo vznikne závada, policie zajišťuje bezpečnost na místě a řídí dopravu tak, aby minimalizovala riziko dalších nehod a zajistila plynulost provozu.
- b) Vyšetřování příčin nehody: Pokud se jedná o dopravní nehodu, policie provádí vyšetřování a sbírá důkazy pro zjištění příčin a viníka nehody. To může zahrnovat výslechy svědků, zajištění záznamů z bezpečnostních kamer nebo dalších důkazních prostředků.
- c) Spolupráce s dalšími složkami: Policisté mohou spolupracovat s ostatními složkami, jako jsou místní úřady, techničtí pracovníci nebo silničáři, aby rychle identifikovali a řešili závady na pozemní komunikaci.

⁴⁹ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie 2/2021 čl. 13, str. 5

- d) Oznamování závad: Pokud policie zjistí závadu na pozemní komunikaci, která ohrožuje bezpečnost provozu, může tuto informaci předat příslušným úřadům, aby byla co nejdříve opravena.

Celkově je role policie při řešení závad na pozemních komunikacích klíčová pro udržení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zajištění ochrany účastníků dopravy. Pokud policista zjistí technickou závadu na pozemní komunikaci, jako jsou výmoly nebo nerovnosti, nebo závadu na dopravním vybavení, jako je poškozené dopravní značení nebo osvětlení, je povinen to nahlásit správci komunikace. Pokud je překážkou v silničním provozu vozidlo, má policista právo rozhodnout o jeho odstranění (nařízení odtahu), zejména na místech, kde je zakázáno zastavení podle místních nebo obecních pravidel provozu na pozemních komunikacích, jako je ustanovení § 27/1 zákona č. 361/2000 Sb. ustanovení § 45 zákona o silničním provozu uvádí k překážce na pozemních komunikacích: „(1) Kdo způsobil překážku provozu na pozemních komunikacích, musí ji neprodleně odstranit; neučiní-li tak, odstraní ji na jeho náklad vlastník pozemní komunikace.

(2) Není-li možno překážku provozu na pozemních komunikacích neprodleně odstranit, musí ji její původce označit a ohlásit policii.

(4) Je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci vozidlo, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie, přičemž jde-li o dálnici, zajistí odstranění vozidla na výzvu policisty některá z osob uvedených v odstavci 1; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.“⁵⁰

Posouzení každé překážky je individuální a ovlivňuje ji mnoho faktorů jako například: kategorie komunikace, účel komunikace, hustota provozu, specifika daného místa a další okolnosti.

⁵⁰ 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi - Sbirka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023].
Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=dopravn%C3%AD%20nehoda>

4.1.6 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu definuje ustanovení § 47/1 zákona o provozu na pozemních komunikacích následovně: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁵¹

Všechny uvedené kontrolní činnosti by měly přispět ke snížení rizika vzniku dopravních nehod nebo alespoň ke snížení závažnosti jejich následků, zejména pokud jde o počet usmrcených a těžce zraněných osob na našich silnicích. Dopravní nehoda může být způsobena porušením povinností účastníka silničního provozu stanovených zákonem, nebo se může jednat o událost způsobenou "vyšší mocí", jako je například pád stromu na komunikaci nebo vběhnutí lesní zvěře. Pro šetření dopravních nehod jsou příslušné útvary odboru služby dopravní policie krajských ředitelství. Účastníci dopravní nehody jsou povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi, dle ustanovení § 47/4, 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, dojde-li při dopravní nehodě:

- a) k usmrcení nebo zranění osoby,
- b) k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč,
- c) ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- d) k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo
- e) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. „*Šetření dopravních nehod je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou.*“⁵²

⁵¹ 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Zákony pro lidi - Sbirka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023].
Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

⁵² ZÁVAZNÝ POKYN policejního prezidenta 300/2020 čl. 50, str. 31

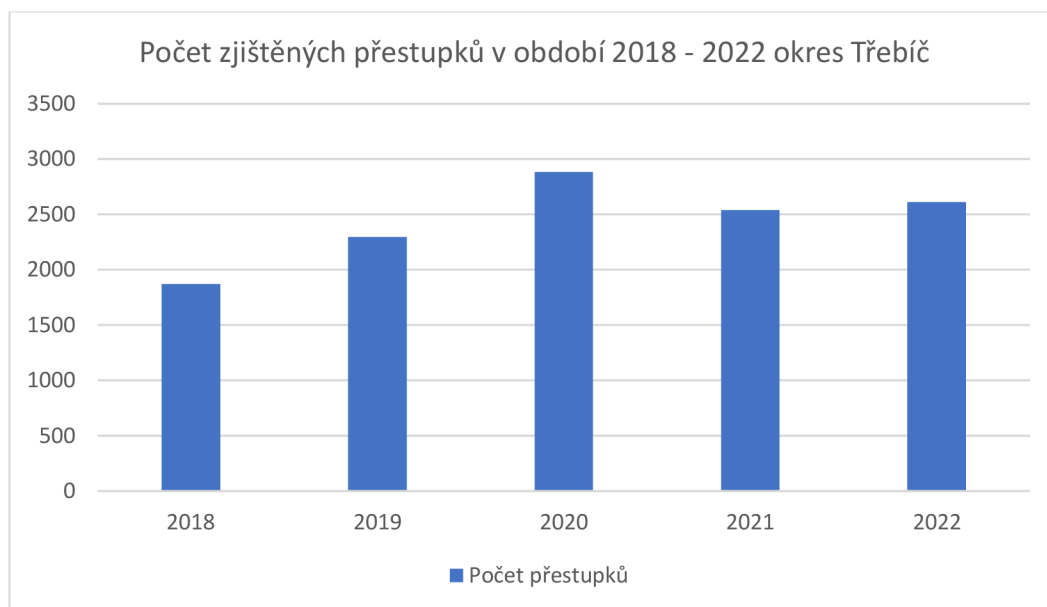
5 Praktická část

Pro tuto diplomovou práci byl vybrán výzkum zahrnující analýzu páchaní přestupků a evidenci dopravní nehodovosti v okrese Třebíč za období 2018 - 2022.

5.1.1 Rozbor vybraných přestupků v dopravě na okrese Třebíč

Rozbor přestupků vychází ze statistik Policie České republiky na okrese Třebíč za období 2018 – 2022.

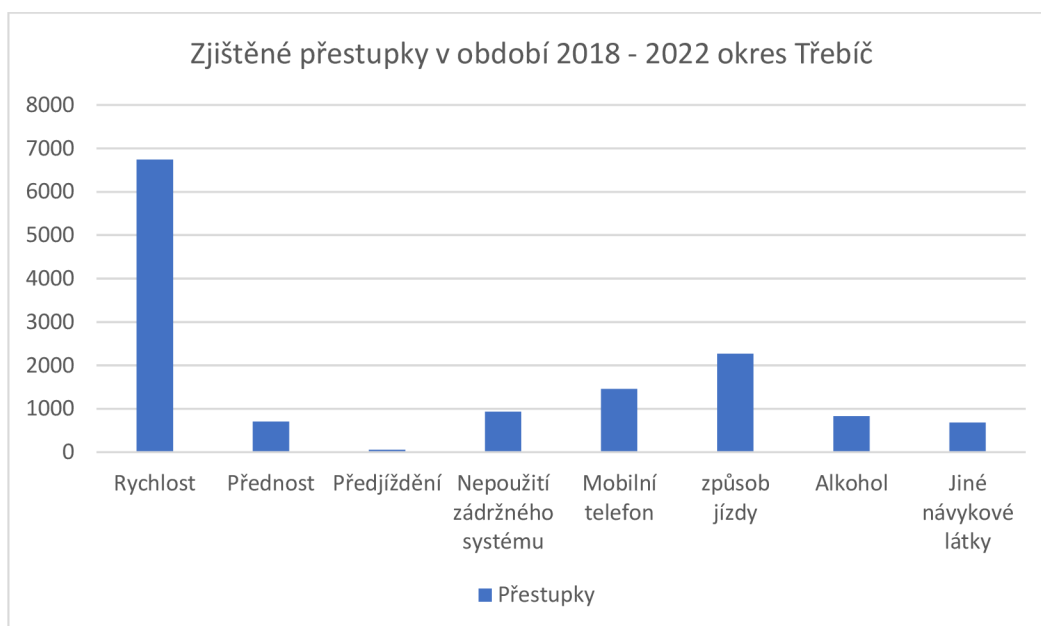
Graf 1



Graf 1 Počet přestupků v okrese Třebíč (zdroj: statistiky PČR)

Z vytvořeného grafického znázornění výsledků výzkumu v Grafu 1 lze dovodit, že počet páchaných přestupků do roku 2020 má vzestupnou tendenci. V roce 2018 došlo k 1870 přestupkům. Rok 2019 zaznamenal nárůst o 427 přestupků (celkem 2297). Rokem s nevyšším počtem přestupků byl rok 2020. To na okrese Třebíč evidovala policie 2884 přestupků. V porovnání s rokem 2021 z grafu vyčteme, že počet klesl na číslo 2538, avšak je to stále více než v letech 2018 nebo 2019. Poslední zkoumaným rokem je rok 2022. Zde opět zaznamenáváme nárůst oproti roku předchozímu. Jedná se o počet 2612 přestupků.

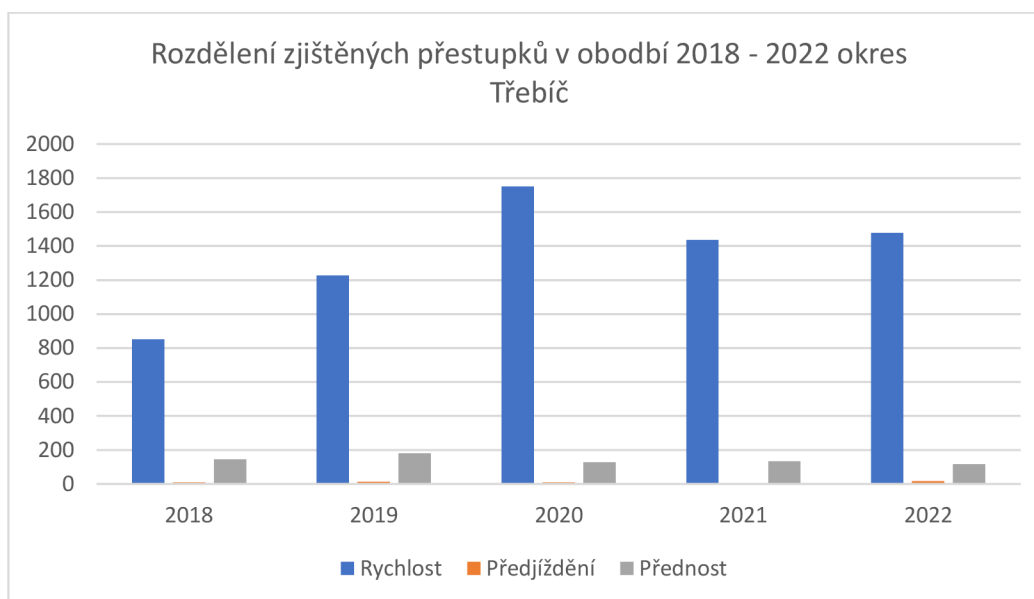
Graf 2



Graf 2 Rozdělení součtu přestupků na okrese Třebíč 2018 - 2022 (zdroj: statistiky PČR)

Jak vyplývá z výsledků výzkumu shrnutých v Grafu 2, největší zastoupení v přestupcích má překročení povolené rychlosti. Celkem se jedná o 6742 případů. Na druhém místě je způsob jízdy s celkovým součtem 2271. Přestupky týkající se způsobů jízdy jsou ze strany policie zjišťovány a řešeny při šetření méně závažných dopravních nehod, kdy se jedná o dopravní nehody s méně závažnými následky (např. dopravní nehody na parkovištích při couvání apod), které jsou řešeny přímo na místě události využitím euroformuláře společně s uložením blokové pokuty bez dalšího šetření. Dalším přestupkem je používání mobilních zařízení při řízení motorového vozidla (1455). Prvním přestupkem, který se dostal pod 1000 případů za sledované období je nepoužívání zábržného systému. Jednalo se o 937 situací. Může to být způsobeno tím, že dnešní automobily jsou vybaveny varovným a zvukovým signálem, pokud při jízdě nepoužívá řidič zábržný systém. Předposledním přestupkem je nedání přednosti v jízdě. Ta zaznamenává počet 703. Posledním je pak předjíždění. U předjíždění je nejmenší hodnota, kde zůstáváme pod hodnotou 100, konkrétně jde o 53 případů. Alkohol byl ve zkoumaném období zjištěn u 827 řidičů. Jiné návykové látky pak zaznamenala policie 681 krát.

Graf 3



Graf 3 Rozdělení přestupků (zdroj: statistiky PČR)

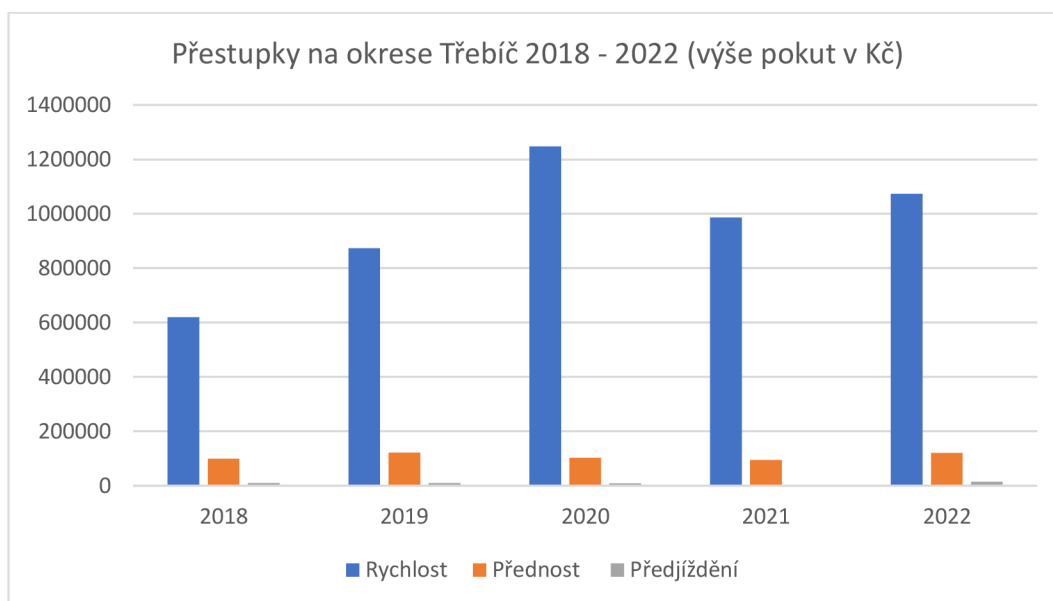
Z předchozího grafu (Graf 2) víme, že největší problém na okrese Třebíč je rychlost. Graf 3 pak rozděluje jednotlivé přestupky do daných období. Pozornost je detailněji věnována na ty přestupky, u kterých je největší pravděpodobnost újmy na zdraví a vysoké finanční škody. Jedná se o rychlost, předjíždění a přednost.

Překročení povolené rychlosti bylo v roce 2018 evidováno u 850 zjištěných porušení. V roce 2019 dosáhlo počtu 1228. Nejhorší byl rok 2020. Zde se celkový počet přestupků za rychlost zastavil na čísle 1750. I přes to, že v roce 2021 zaznamenáváme pokles na 1437 přestupků, rok 2022 opět převyšuje rok předchozí (1477).

Druhý nejčastějším přestupkem je přednost. V roce 2018 došlo ke 145 přestupků. Rok 2019 zaznamenal navýšení o 35 přestupků (180). V následujícím roce 2020 byl zaznamenán pokles na hodnotu 128. Jedno sto třicet tři přestupků týkajících se přednosti bylo v roce 2021 a v roce 2022 je opět pokles oproti roku předchozímu a to na 117.

Posledním přestupkem je předjíždění. Zde jsou čísla malá. Rok 2018 - 10 přestupků. Rok 2019 – 13 přestupků. Rok 2020 se vrací na hodnotu z roku 2018 (10). V roce 2021 pak došlo ke snížení součtu na hodnotu 4. Poslední rok 2022 pak eviduje čtyřnásobné navýšení na číslo 16.

Graf 4



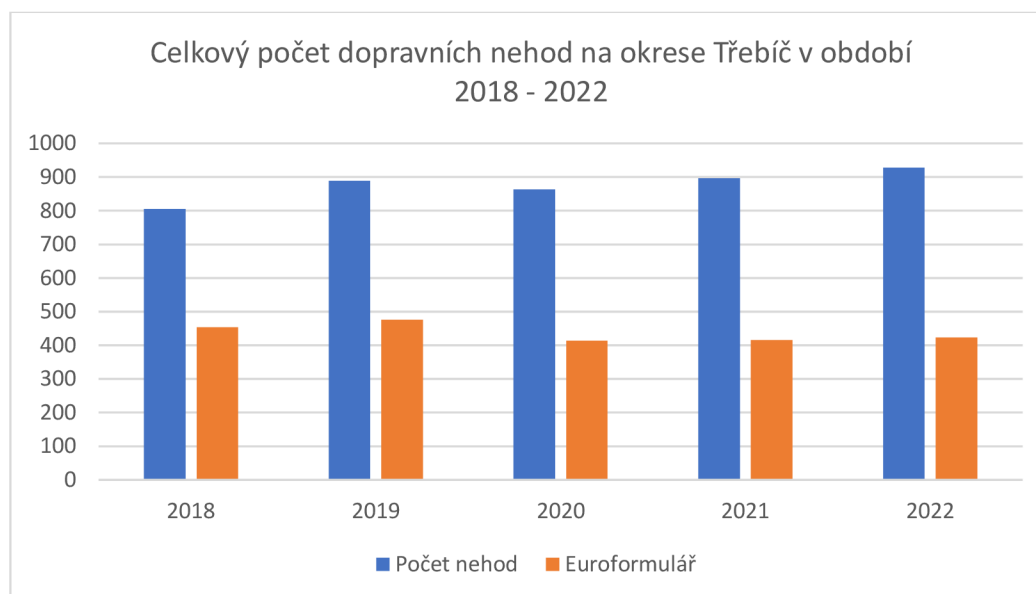
Graf 4 Přestupky na okrese Třebíč 2018 - 2022 za Kč (zdroj: statistiky PČR)

V roce 2018 bylo za překročení rychlosti uděleny pokuty ve výši 619 400 Kč, za přednost 99 300 Kč a za předjíždění 10 400 Kč. Rok 2019 zaznamenal za rychlost 873 800 Kč, za přednost 121 900 a předjíždění 9 400 Kč. Další rok 2020 je nejvyšší hodnota za rychlost (1 247 300 Kč). Avšak u přednosti dochází ke snížení o 18 800 Kč. Stejně tak se snížila i částka u předjíždění na 8 700 Kč. Předposlední zkoumaný rok 2021 zaznamenává snížení finanční částky za rychlost, kdy se nacházíme na celkové sumě 986 100 Kč. Opět zde nalezneme snížení částky jak u přednosti (94 700 Kč), tak i u předjíždění (2800 Kč). Rok 2022 zaznamenává opět nárůst, a to ve všech oblastech. Rychlost opět překračuje částku jednoho milionu korun (přesněji 1 074 100 Kč), přednost 120 600 Kč a předjíždění 14 000 Kč.

5.2 Rozbor dopravních nehod na okrese Třebíč

Rozbor dopravní nehodovosti na okrese Třebíč v letech 2018 – 2022, dle aktuálních statistik Policie České republiky.

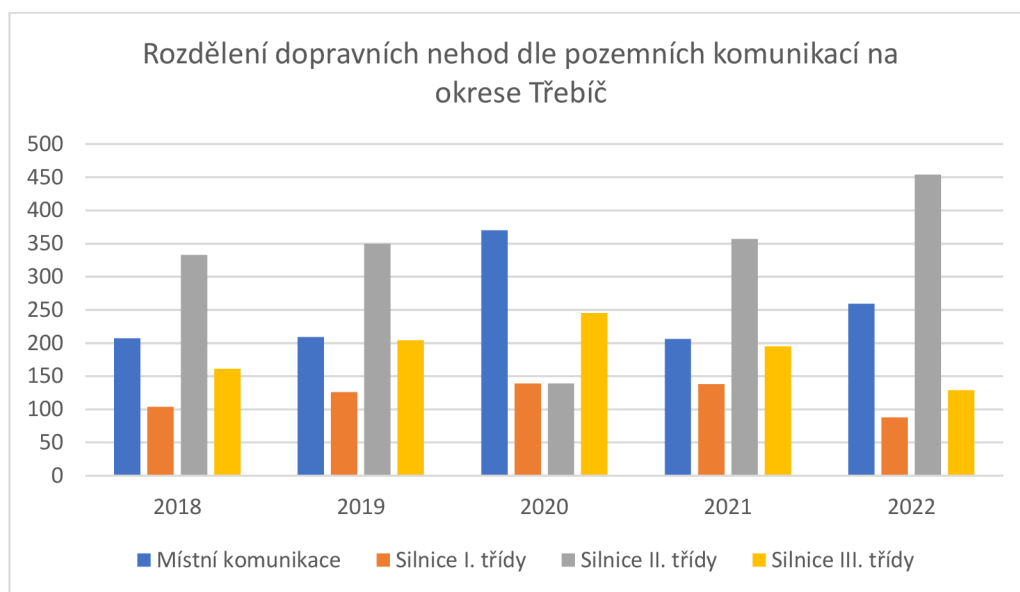
Graf 5



Graf 5 Počet nehod na okrese Třebíč 2018 - 2022 (zdroj: statistiky PČR)

Celkem se ve zkoumaném období na okrese Třebíč stalo 4381 dopravních nehod. V roce 2018 to bylo 805 nehod. Rok 2019 přináší nárůst o 84 nehod. Další rok zaznamenává pokles dopravních nehod na 863. V roce 2021 však konečné číslo opět narůstá na hodnotu 896. Avšak rok 2022 přináší překonání hranice 900 a finální číslo se tak zastavuje na hodnotě 928 dopravních nehod na okrese Třebíč. Dopravní nehody, které byly vyřešeny pomocí Euroformuláře jsou takové nehody, kde nedochází k újmě na zdraví a celková škoda nepřevyšuje hodnotu 100 000 Kč na vozidlech. V roce 2018 se takových nehod stalo 453. Další rok zaznamenal navýšení na 476 nehod. Rok 2020 a 2021 je pokles oproti roku 2019, kdy rok 2020 eviduje 411 nehod a rok 2021 414 nehod. V posledním zkoumaném roce je malý nárůst o 9 (tj. 423).

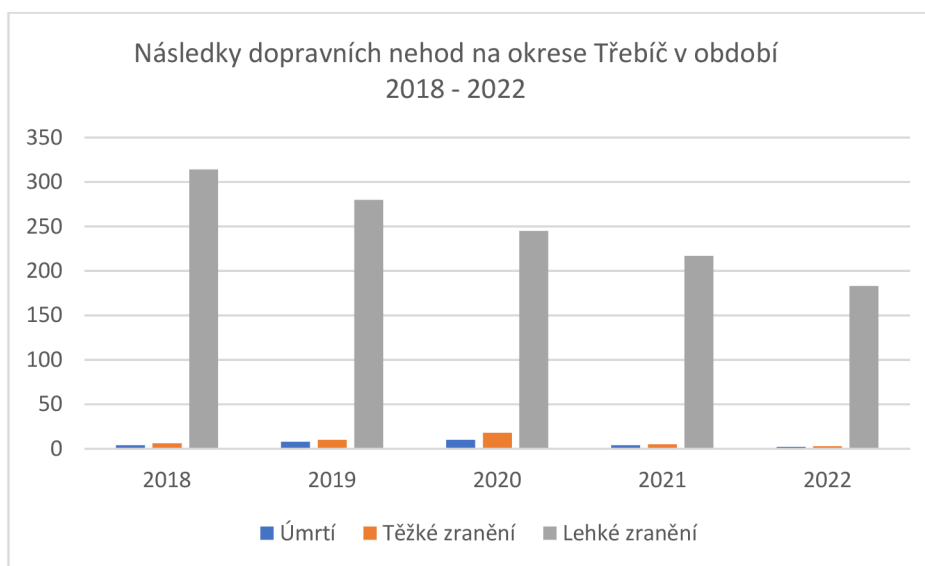
Graf 6



Graf 6 Rozdělení dopravních nehod dle pozemních komunikací (zdroj: Statistika PČR)

V roce 2018 bylo nejvíce nehod zaznamenáno na silnicích II třídy, přesně 333 dopravních nehod. V případě místní komunikace se pak jednalo o 207 nehod. Pod hranici 200 se pak dostává silnice III. třídy s hodnotou 161. Nejméně nehod se pak stalo na silnici I. třídy. Roku 2019 opět dominuje silnice II. třídy s výslednou hodnotou 350. Druhá je opět jako v přechozím roce místní komunikace (209). Další pořadí zůstává nezměněné jako v roce 2018. Silnice III. třídy 204 a silnice I. třídy 126. Rok 2020 jako první přináší změnu v pořadí. Tomuto roku dominuje místní komunikace s počtem nehod 370. Silnice III. třídy pak 245. Silnice I. a II. třídy pak zaznamenávají stejnou hodnotu 139. Následující rok 2021 pak vrací pořadí jako v roce 2018 a 2019. Silnice II. třídy 357, místní komunikace 206, silnice III. třídy 195 a silnice I. třídy 138 nehod. Posledním zkoumaným rokem je rok 2022. V tomto roce opět dominuje silnice II. třídy s doposud nejvyšší hodnotou 454. Druhá je místní komunikace (259). Silnice III. třídy zaznamenává nejmenší hodnotu za celé zkoumané období celkem 129. Tak stejně i silnice I. třídy zaznamenává nejmenší hodnotu za celé zkoumané období (88).

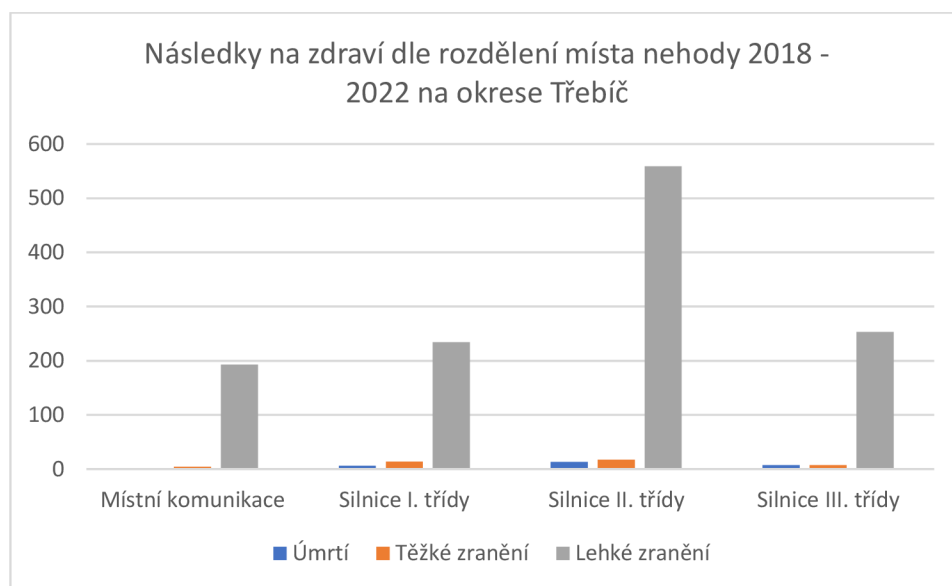
Graf 7



Graf 7 Následky dopravních nehod na okrese Třebíč 2018 - 2020 (zdroj: statistiky PČR)

Rok 2018 přináší nejvíce lehkých zranění při dopravních nehodách (314). Těžkých zranění bylo 6 a úmrtí 4. Další rok přináší pokles lehkých zranění na hodnotu 280. Nicméně se zvedá hodnota jak u těžkého zranění (10), tak i u úmrtí (8). V roce 2020 opět klesá počet lehkých zranění o 35. Bohužel se dostáváme na největší počet těžkých zranění ve zkoumaném období 18. Stejný trend je u úmrtí, kterých je 10. Rok 2021 zaznamenal pokles ve všech třech oblastech. Lehká zranění – 217, těžká zranění – 5 a úmrtí 4. V poslední zkoumaném roce výsledná hodnota opět klesá. Počet lehkých zranění se zastavuje na čísle 183. Těžkých zranění je 3 a úmrtí 2.

Graf 8



Graf 8 Následky na zdraví dle rozdělení místa nehody (zdroj: statistiky Policie ČR)

Nejvíce lehkých zranění se stalo ve zkoumaném období na silnicích II. třídy. Silnice III. třídy zaznamenala 253 lehkých zranění u dopravních nehod. Nejméně tak mají silnice I. třídy (234) a místní komunikace (193).

U těžkých zranění při dopravní nehodě jsou na tom opět nejhůře silnice II. třídy s počtem 17. Silnice I. třídy zaznamenává jen o 3 těžká zranění méně. Silnice III. třídy se u těžkých zranění dostává pod hodnotu 10, přesněji na hodnotu 7. Nejlépe je na tom opět místní komunikace s počtem 4 těžkých zranění.

Úmrtí na silnicích při dopravní nehodě opět nejvíce zaznamenává silnice II. třídy a to celkem 13. Na silnici II. třídy došlo k celkem 7 úmrtím. Silnice I. třídy zaznamenala oproti silnici II. třídy o jedno úmrtí méně. Na místních komunikacích došlo ve zkoumaném období ke 2 úmrtím.

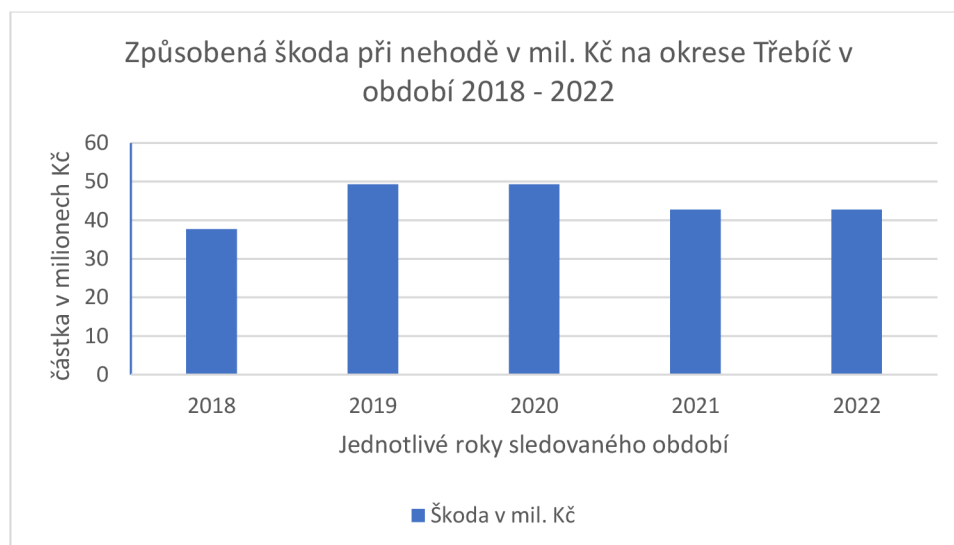
Graf 9



Graf 9 Alkohol a jiné návykové látky při dopravní nehodě na okrese Třebíč 2018 - 2022 (zdroj: statistiky PČR)

Alkohol při dopravních nehodách byl zjištěn v roce 2018 u 29 řidičů. Výrazným poklesem je následující rok, kdy počet alkoholu u dopravní nehody klesl na 18. Rok 2020 představuje opět největší nárůst na 33. Další roky mají tendenci klesat, přesněji rok 2021 na 29 a rok 2022 na 28. Jiné návykové látky byly při dopravní nehodě zjištěny pouze v roce 2018 a 2021. V roce 2018 to byl 1 případ a v roce 2021 celkem 3 případy.

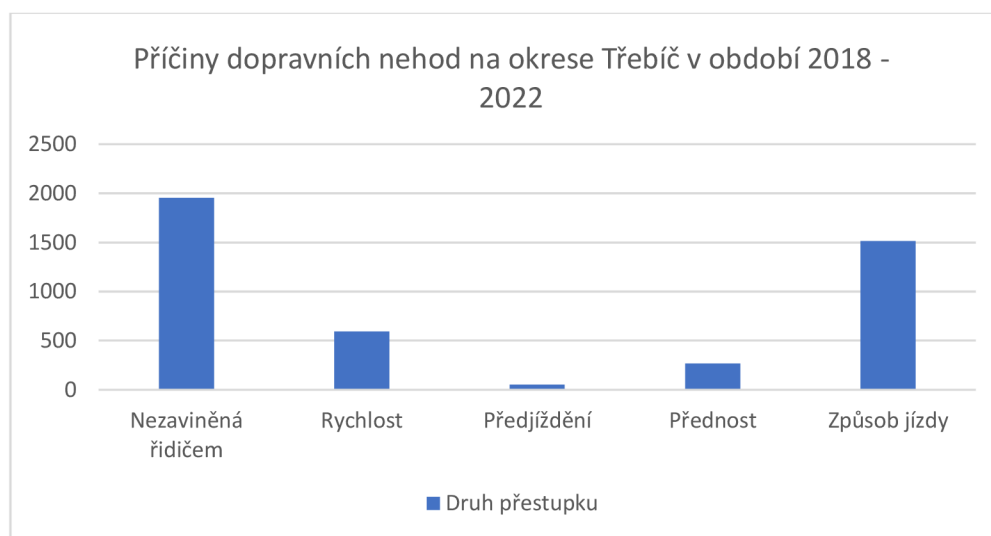
Graf 10



Graf 10 Způsobená škoda při nehodě v mil. Kč na okrese Třebíč 2018 - 2022 (zdroj: statistiky PČR)

Škoda způsobená na vozidlech při dopravní nehodě začíná v roce 2018 na částce 37,7 mil. Kč. I přes to, že v roce 2019 bylo více nehod než v roce 2020, tak způsobená škoda při dopravní nehodě zůstává v obou letech stejná. Rok 2019 a 2020 tak zaznamenávají shodnou sumu a to 49,3 mil. Kč. V Roce 2021 pak hodnota klesá o 6,6 mil. Kč. Stejně tomu je i u roku 2022, kde je částka totožná s rokem 2021 – 42,7 mil. Kč.

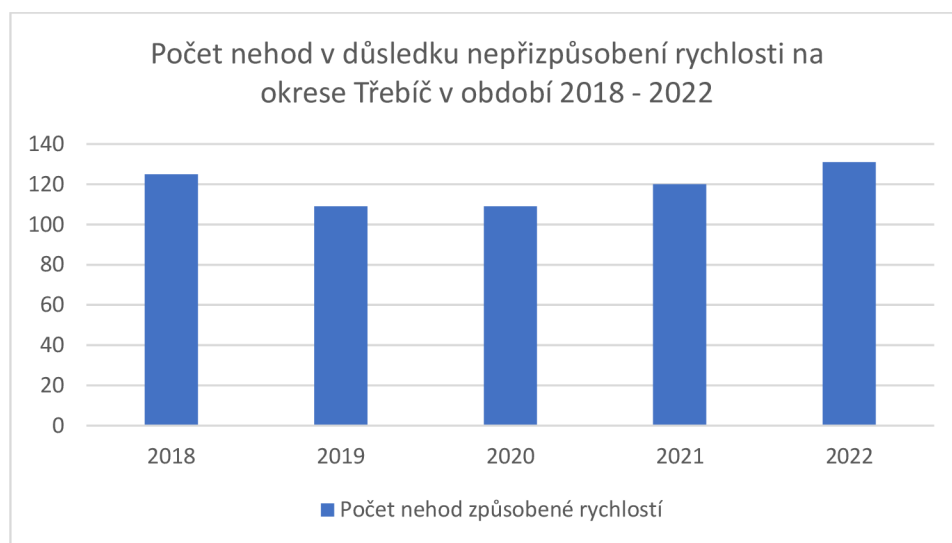
Graf 11



Graf 11 Příčina nehody na okrese Třebíč 2018 - 2022 (zdroj: statistiky PČR)

Nejvíce nehod najdeme u příčiny nezaviněné řidičem (1953). Zde se jedná například o srážku se zvířím, nezaviněnou ze strany řidiče. Na druhém místě je způsob jízdy (1516). Způsobem jízdy rozumíme lehké střety vozidel například při parkování na parkovištích a podobně. Zde se nejedná o dopravní nehody se závažnými následky. Kde už můžeme hovořit o dopravních nehodách se závažnými následky jak po stránce majetkové, tak po stránce možného vzniku újmy na zdraví, jsou dopravní nehody, jejichž příčinami je nepřiměřená rychlost, předjíždění a nedání přednosti. U příčiny vysoké rychlosti zaznamenáváme ve zkoumaném období 594 dopravních nehod. Dopravních nehod, které byly způsobeny nedáním přednosti, bylo ve zkoumaném období 266. Nejméně dopravních nehod bylo v důsledku špatného předjíždění a to celkem 52 za zkoumané období.

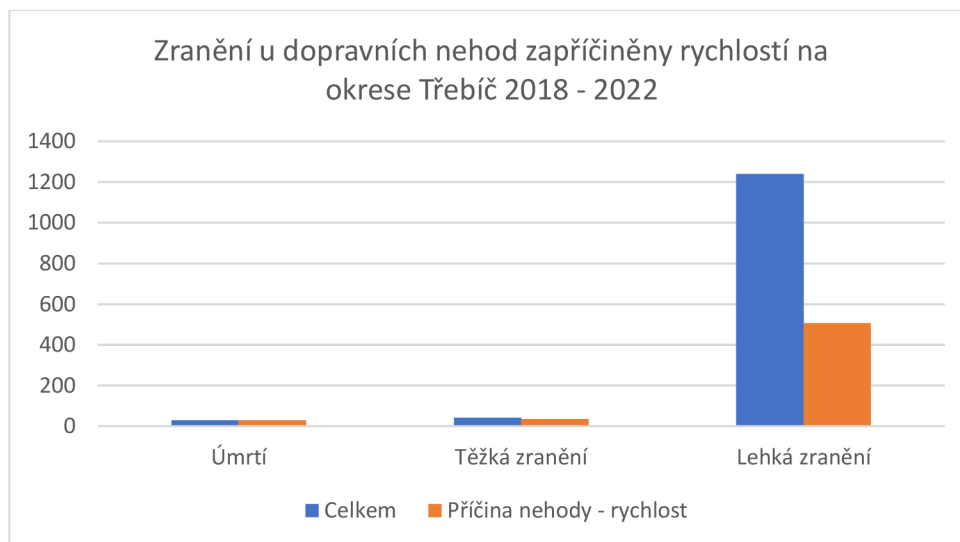
Graf 12



Graf 12 Počet nehod způsobené rychlostí na okrese Třebíč (zdroj: statistiky PČR)

V této diplomové práci je kladen důraz na dopravní nehody, které řidič může ovlivnit a kde často dochází k újmě na zdraví a vysoké majetkové škodě. Jak vyplývá z předchozího grafu (Graf 9), tak největší problém je u rychlosti. Kvůli rychlosti se v roce 2018 stalo 125 nehod. Rok 2019 pak zaznamenává pokles na 109 nehod způsobené nepřiměřenou rychlostí. V dalším roce je hodnota stejná. Poslední dva roky opět narůstají. Rok 2021 se přibližuje k hodnotě z roku 2018 (přesněji 120) a rok 2022 převyšuje všechny předchozí s hodnotou 131.

Graf 13



Graf 13 Zranění u dopravních nehod zapříčiněny rychlostí (zdroj: statistiky PČR)

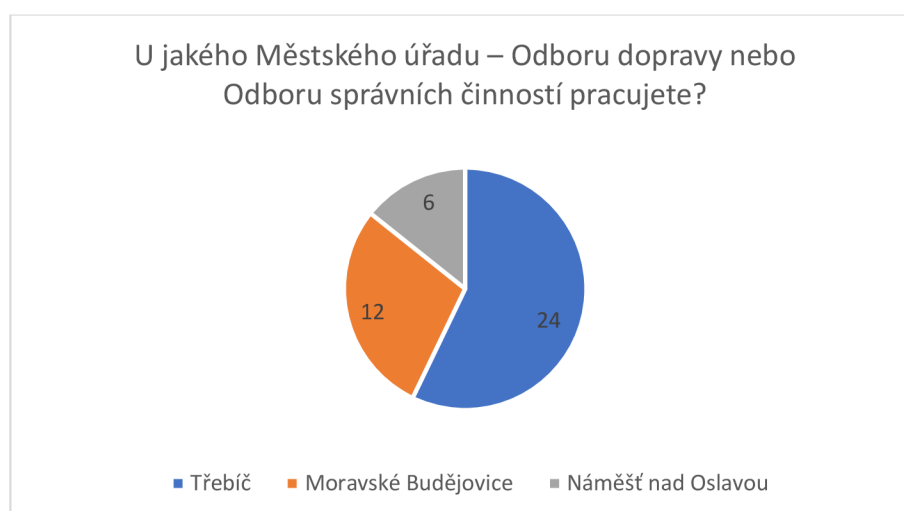
Veškerá úmrtí (28) při dopravní nehodě byla ve zkoumaném období způsobena rychlostí. Těžkých zranění bylo celkem 42. Z celkového počtu bylo 35 následkem nehody způsobené rychlostí. U lehkých zranění se výsledné číslo zastavilo na hodnotě 507. Zde se přibližujeme skoro k polovině celkového počtu lehkých zranění u nehod, kterých bylo 1239.

5.3 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Dotazník byl rozeslán pracovníkům odborů dopravy a odboru správní činnosti městských úřadů na okrese Třebíč. Cílem dotazníku bylo zjistit kvalitu spolupráce veřejné správy s PČR. Níže jsou reportovány odpovědi na jednotlivé otázky s využitím základních deskriptivních statistických nástrojů.

Dotazník obsahoval celkem 15 otázek, kde 13 otázek bylo s jedinou možnou odpovědí. U jedné otázky bylo umožněno vybrat více možností a u jedné bylo možné uvést vlastní odpověď. Sběr dat probíhal od prosince 2023 do konce ledna 2024. Celkem se dotazníku zúčastnilo 42 respondentů. Vzorový dotazník je pak k nahlédnutí v příloze - Příloha A. Respondenti byli zaměstnanci veřejné správy, kteří pracují na příslušných odborech zabývajících se bezpečností silničního provozu. Návratnost dotazníků byla 100 %. Dotazník byl rozeslán elektronicky pomocí e-mailu na příslušné pracoviště. Po konci sběru dat bylo provedeno. Následuje vyhodnocení tohoto výzkumu.

Otázka 1.



Obr. 3 Otázka 1 (zdroj: vlastní)

Z celkového počtu 42 respondentů jich pracuje celkem 24 (57 %) na odboru v Třebíči, 12 v Moravských Budějovicích a 6 v Náměšti nad Oslavou

Otázka 2



Obr. 4 Otázka 2 (zdroj: vlastní)

Na svém pracovišti pracuje celkem 7 respondentů nejkratší dobu, do 2 let. Delší délku pracovního poměru (2 – 5 let) má 12 dotazovaných. Praxi na odboru dopravy 6 – 10 let má 6 respondentů. Více jak 10 let pak pracuje na daném pracovišti 17 účastníků dotazníkového šetření. Díky této a předchozí otázce je možno získat demografický pohled na zapojené respondenty v této části diplomové práce.

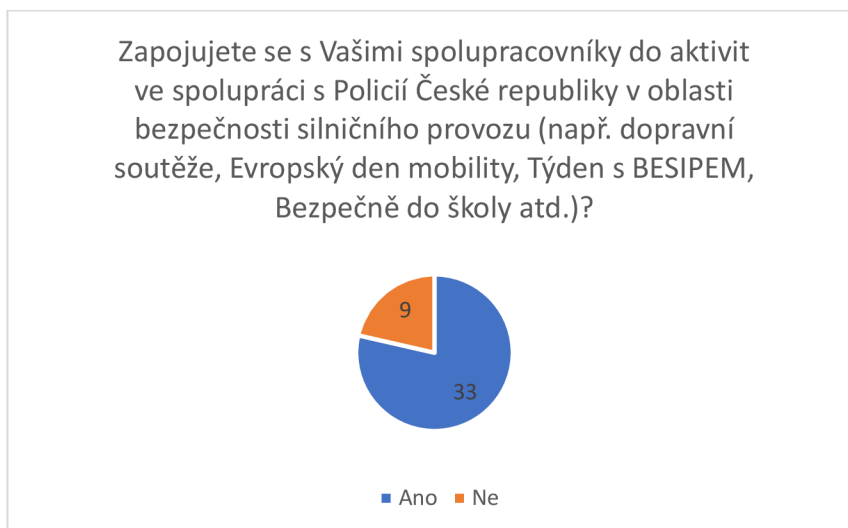
Otázka 3



Obr. 5 Otázka 3 (zdroj: vlastní)

Z celkového počtu 42 respondentů se téměř všichni aktivně zajímají o legislativní novinky v oblasti dopravy (přesněji 38 dotázaných). Výjimku pak tvoří 4 respondenti, kteří zvolili variantu „Ne“.

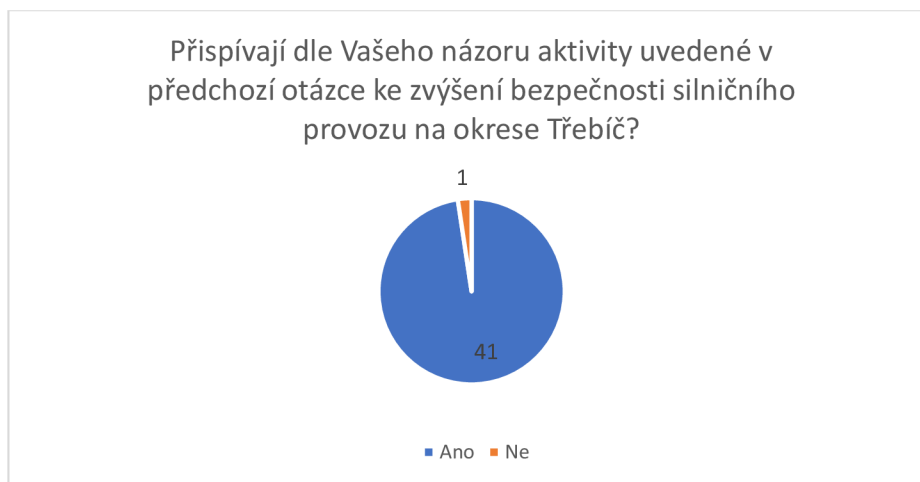
Otázka 4



Obr. 6 Otázka 4 (zdroj: vlastní)

33 respondentů se zapojuje do aktivit ve spolupráci s Policií České republiky. Jde celkem o 79 % respondentů. Devět dotazovaných pak uvedlo, že se do výše uvedených aktivit nezapojuje, ačkoliv tyto aktivity považují za důležité z pohledu zvyšování bezpečnosti silničního provozu (viz následující otázka).

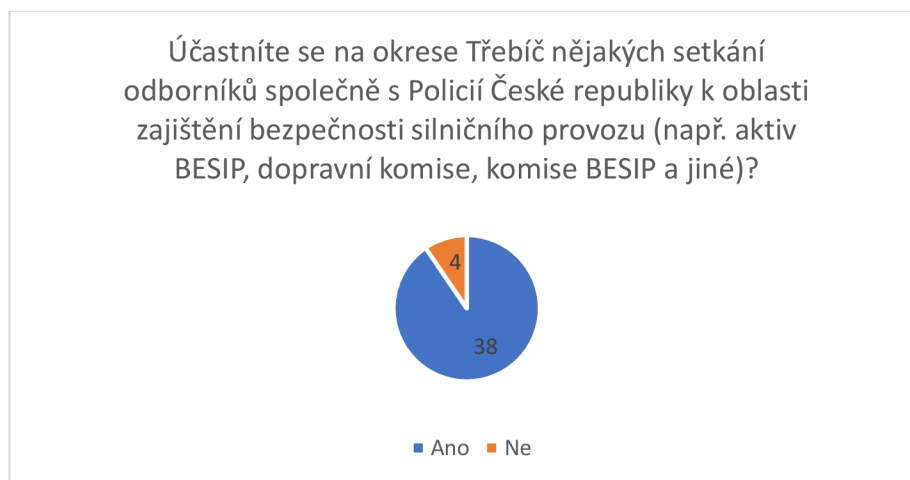
Otázka 5



Obr. 7 Otázka 5 (zdroj: vlastní)

Téměř všichni, s výjimkou jednoho respondenta, uvedli, že aktivity specifikované v Otázce 4 přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč. I přes to, že se ne všichni respondenti účastní těchto aktivit, lze skutečnosti vyplývající z této dotazníkové otázky také interpretovat tak, že se předmětných aktivit účastní jejich kolegové, kteří tak naplňují bezpečnostní aktivity daného útvary.

Otázka 6



Obr. 8 Otázka 6 (zdroj: vlastní)

Variantu „Ano“ zvolilo 38 respondentů, z celkového počtu 42. Většinou se takovýchto setkání účastní pouze jeden nebo dva členové odboru, vysoké procento (38/42) pozitivních odpovědí lze tedy vnímat jako výraz dobrého zapojení samotných respondentů do uvedených aktivit. V další otázce jsou pak specifikovány jednotlivé aktivity, respektive vyjádření důležitosti takovýchto setkání.

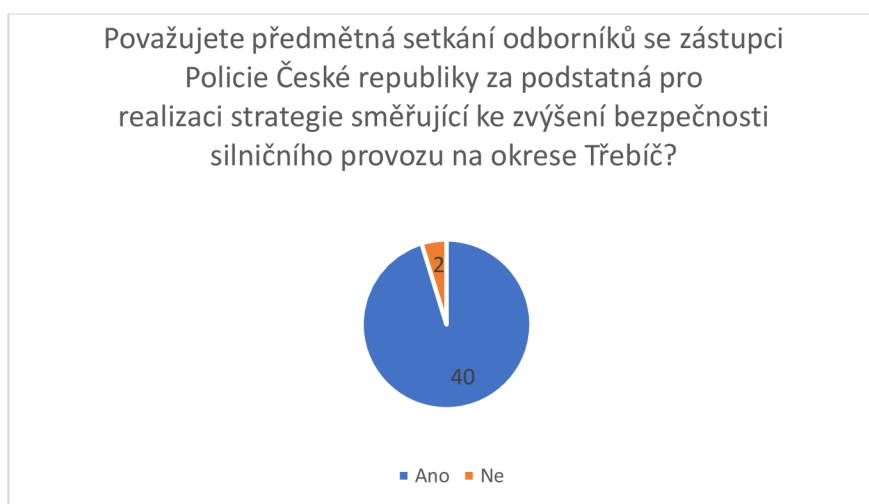
Otázka 7



Obr. 9 Otázka 7 (zdroj: vlastní)

U této odpovědi mohli respondenti zvolit více možností. Nejvíce se pracovníci odborů účastní porad s Policií České republiky (28; 67 %). Druhým nepočetnějším setkáním je dopravní komise, celkem se jich účastní 10 respondentů. Na třetím místě skončil Aktiv BESIP. Nejmenší počet zaznamenal Odborný seminář bezpečnosti dopravy v Kraji Vysočina (6) a Regionální dopravní konference (4).

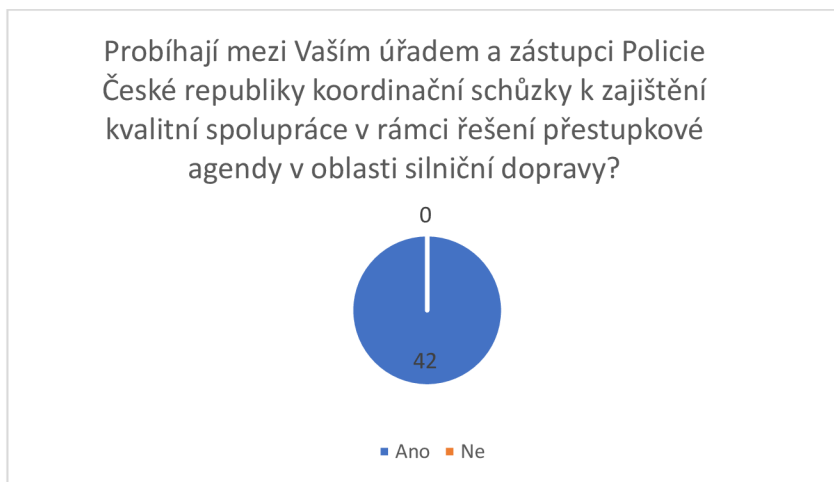
Otázka 8



Obr. 10 Otázka 8 (zdroj: vlastní)

Setkávání odborníků se zástupci Policie ČR pro realizaci strategie směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu je pro 40 dotázaných důležitá. Dva dotazovaní pak považují toto setkání za bezpředemtná, resp. nepodstatná.

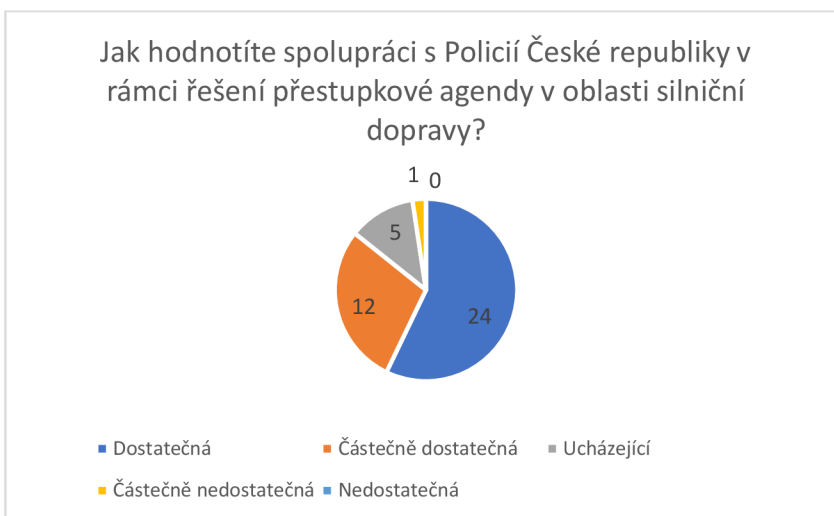
Otázka 9



Obr. 11 Otázka 9 (zdroj: vlastní)

Z odpovědí na otázku 9 vyplývá, že se všechny úřady aktivně zapojují do koordinačních schůzek s Policií ČR.

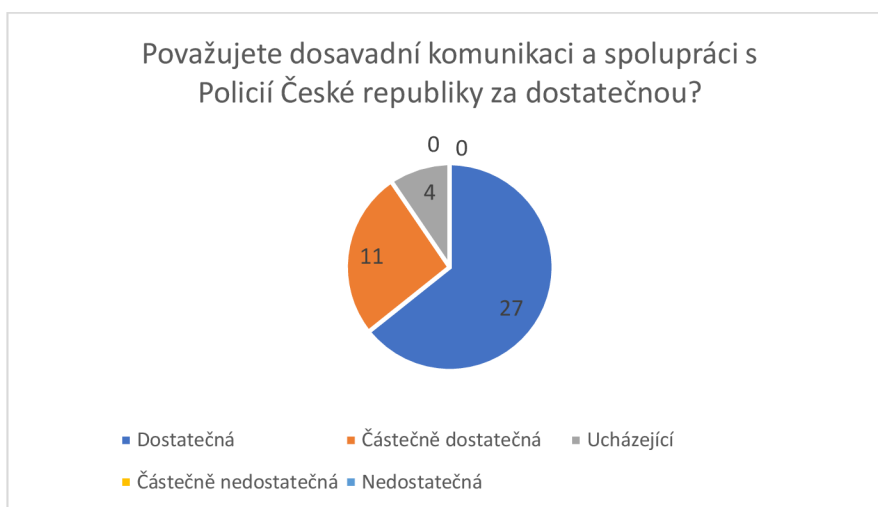
Otázka 10



Obr. 12 Otázka 10 (zdroj: vlastní)

Spolupráci s policií v rámci řešení přestupkové agendy v oblasti silniční dopravy považuje 24 respondentů za dostatečnou. Jde o nadpoloviční většinu. 12 respondentů zvolilo možnost částečně dostatečná. Možnost ucházející vybralo 5 respondentů. Jeden dotazovaný pak považuje tuto spolupráci za částečně nedostatečnou. Toto rozhodnutí může ovlivňovat i fakt, že tento konkrétní respondent pracuje ve svém oboru pouze do 2 let.

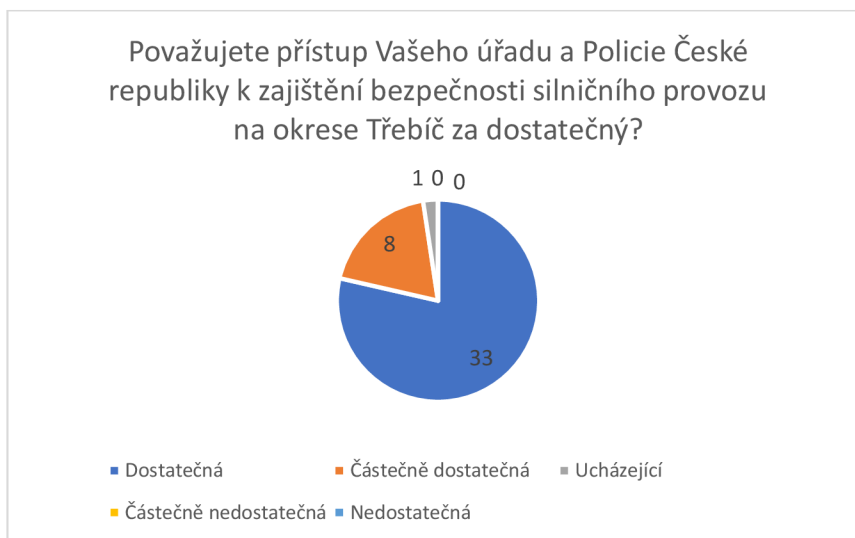
Otázka 11



Obr. 13 Otázka 11 (zdroj: vlastní)

U této otázky jsou již odpovědi, v porovnání s předchozí otázkou, jasnější. Komunikaci a spolupráci s Policií ČR považuje za dostatečnou 27 respondentů. 11 respondentů si myslí, že spolupráce s PČR je částečně dostatečná. 4 respondenti zvolili prostřední možnost a to variantu „ucházející“.

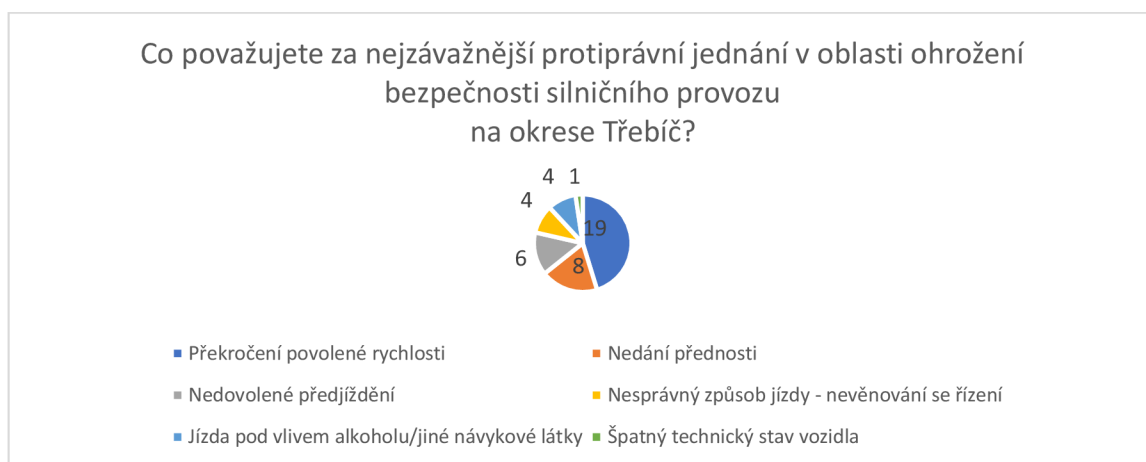
Otázka 12



Obr. 14 Otázka 12 (zdroj: vlastní)

Celkem 33 dotazovaných je spokojeno s přístupem svého úřadu a Policie ČR k zajišťování bezpečnosti na silnicích na okrese Třebíč. Osm pracovníků volí možnost částečně dostatečnou. Jeden pak zvolil střední možnost, a to ucházející.

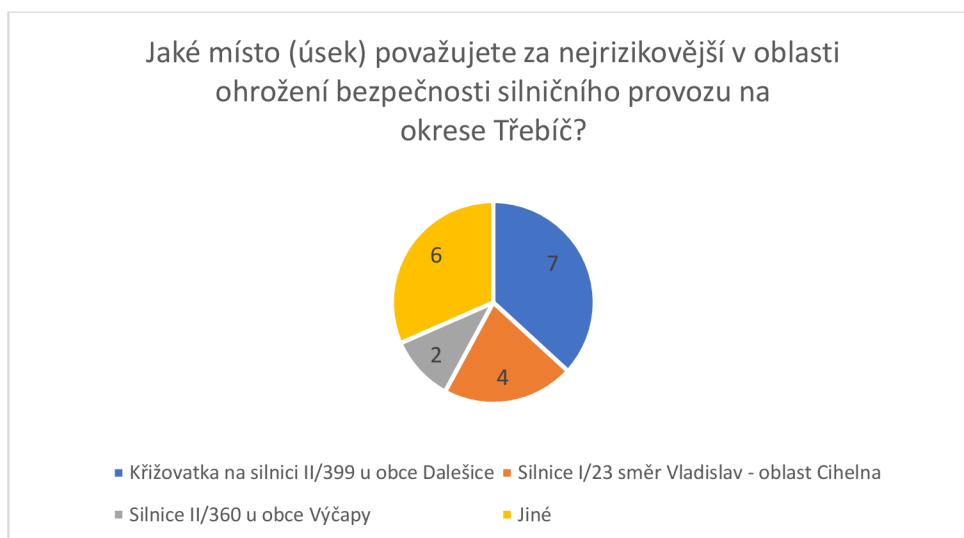
Otázka 13



Obr. 15 Otázka 13 (zdroj: vlastní)

Celkem 19 respondentů považuje za nejzávažnější protiprávní jednání v oblasti ohrožení bezpečnosti silničního provozu překročení povolené rychlosti. Nedovolené předjíždění pak zvolilo 8 dotazovaných, což představuje poměrně vysoké procento dotázaných. 6 respondentů vybralo nedovolené předjíždění. U možnosti Nesprávný způsob jízdy a jízda pod vlivem alkoholu je shodný počet odpovědí, a to 4. Nejmenší počet nalezneme u špatného technického stavu vozidla (1).

Otázka 14

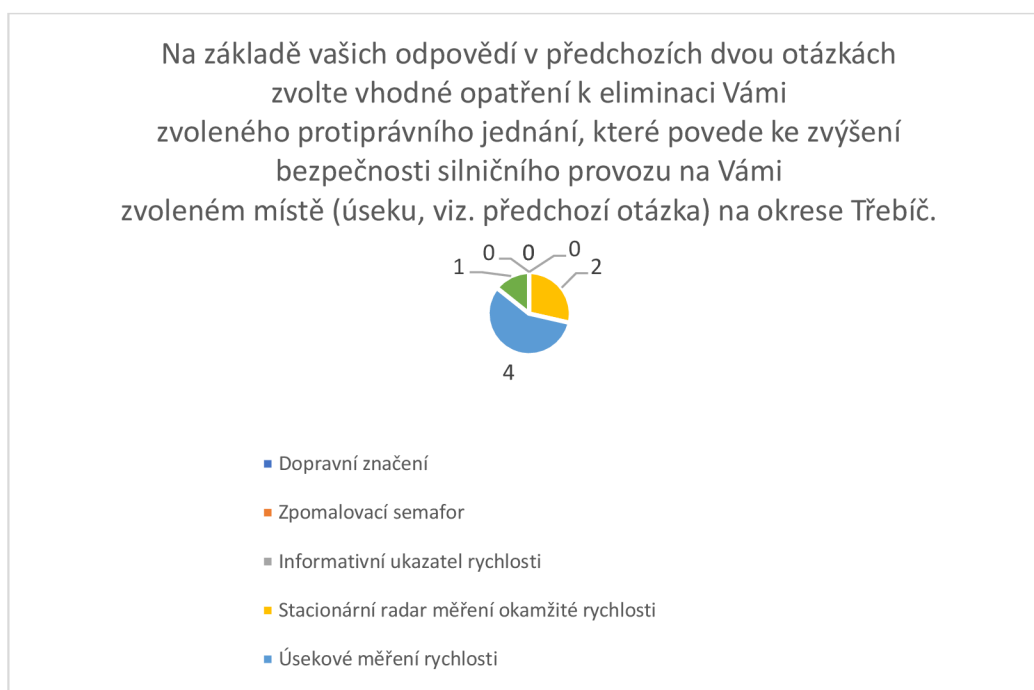


Obr. 16 Otázka 14 (zdroj: vlastní)

V návaznosti na odpovědi v otázce č. 13, kde bylo jako nejzávažnější protiprávní jednání popisováno pracovníky příslušných odborů překročení povolené rychlosti, jsou v této otázce

číslo 14, reflektující lokalizaci nejrizikovějších úseků na okrese Třebíč, specifikovány oblasti, které jsou významné právě z pohledu vysoké rychlosti motorových vozidel. Ostatní oblasti jsou pak shrnuty ve skupině „jiné“, včetně lokalit, které byly vybrány pouze jednou. Z odpovědí vyplývá, že 7 dotazovaných se shodlo na tom, že nejproblémovější lokalita je křižovatka na silnici II/399 u obce Dalešice. Druhým nejproblémovějším úsekem je silnice I/23 směr Vladislav u oblasti Cihelna. Tu zvolili 4 respondenti. Poslední lokalitou, je pak úsek na silnici II/360 u obce Výčapy. Na tomto se shodli 2 respondenti.

Otázka 15



Obr. 17 Otázka 15 (zdroj: vlastní)

Vzhledem k výsledku odpovědí z otázek 13 a 14 jsou pro vizualizaci odpovědí na otázku číslo 15 filtrovány pouze ty odpovědi, které se týkají překročení povolené rychlosti a lokality na křižovatce na silnici II/399 u obce Dalešice.

Na tuto lokalitu celkem 4 respondenti volili úsekové měření rychlost. Dva dotazovaní by pak vybrali stacionární radar měření okamžité rychlost. Jeden respondent pak uvedl, že by zvolil zvýšený dohled ze strany Policie České republiky. U zbylých možností, vzhledem k výše uvedenému kritériu, byl počet odpovědí 0.

5.4 Výběr rizikového místa

Identifikace rizikové místa s častým výskytem dopravních nehod na okrese Třebíč.

Dopravních nehody, ke kterým došlo na okrese Třebíč ve sledovaném období 2018 - 2022, byly za účelem zjištění rizikového místa postupně vyhodnocovány v systémech Policie České republiky s využitím kritérií Centra dopravního výzkumu. Níže je sumarizace těchto kritérií:

„Křižovatky nebo úseky o délkách až 250 m se posuzují jako místa častých dopravních nehod, jelikož se na nich staly:

- nejméně 3 nehody s osobními následky za 1 rok nebo;*
- nejméně 3 nehody s osobními následky stejného typu za 3 roky nebo;*
- nejméně 5 nehod stejného typu za 1 rok.*

Mají-li posuzované mezi křižovatkové úseky délku menší než 250 m, potom se jako směrodatná bere skutečná délka. Za nehody v křižovatce se považují nehody, které se přihodily blíže než 125 m od středu křižovatky.“⁵³

Důraz byl věnován především křižovatkám s velkým provozem a oblastem v dosahu 125 metrů od středu křižovatky, kde došlo k minimálně třem dopravním nehodám s osobními zraněními za rok nebo třem podobným incidentům za tři roky. Dalšími důležitými oblastmi jsou místa, kde bylo zaznamenáno minimálně pět takových nehod během jednoho roku. Zbývající nehody byly systematicky zkoumány a postupně vyřazovány ze soupisu rizikových míst, pokud nesplňovaly výše stanovená inkluzní kritéria. Z výsledků detailního šetření v systémech Policie České republiky a aplikace - Mapy kriminality (v této jsou zaznamenány mimo jiné i veškeré dopravní nehody) bylo dle kritérií Centra dopravního výzkumu zjištěno jedno rizikové místo s častým výskytem dopravních nehod na okrese Třebíč ve sledovaném období 2018 – 2022. Čtyř ramenná křižovatka v obci Dalešice - křížení silnic číslo II/351 (od obce Třebíč) x II/399 (z obce Dalešice a od obce Rouchovany) x III/15245 (od obce Hrotovice), kdy hlavní pozemní komunikací je přímý úsek silnice číslo

⁵³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUM (CDV). Metodika a identifikace řešení častých dopravních nehod. 2001. <http://fast10.vsb.cz/rezac/download/bezpsz/metodikaidentifikace.pdfz>

II/351 a silnice číslo II/399 procházející předmětnou křižovatkou, která není řízena světelnými signály (viz Obr. 18).



Obr. 18 Mapa se zobrazením rizikového místa - křižovatky v obci Dalešice (zdroj: www.cdv.cz)

Vstupy (dopravní nehody) vedoucí k vyhodnocení rizikového místa – výše specifikovaná křižovatka v katastru obce Dalešice

2.5.2020 v 08:46 hod, 2 x osobní automobil, lehká zranění čtyřech osob, škoda 61.000,- Kč
13.1.2021 v 15:05 hod, 2 x osobní automobil, lehké zranění jedné osoby, škoda 80.000,- Kč
24.2.2021 v 09:25 hod, 2 x osobní automobil, lehké zranění jedné osoby, škoda 130.000,- Kč
18.5.2021 v 15:10 hod, 2 x osobní automobil, lehké zranění jedné osoby, škoda 10.000,- Kč
3.6.2021 v 09:07 hod, 2 x osobní automobil, lehké zranění dvou osob, škoda 70.000,- Kč

Z uvedených dat vyplynulo, že na předmětné křižovatce a v její blízkosti do 125 m došlo v období 2.5.2020 - 3.6.2021 k celkem pěti dopravním nehodám s osobními následky stejného typu, při kterých došlo k lehkému zranění celkem devíti osob a k majetkové škodě na zúčastněných vozidlech ve výši 290.000,- Kč. Jedná se o bezprostřední materiální škody, celková škoda zahrnující i léčebné výdaje na ošetření/léčbu zraněných osob, újmy vzniklé

event. narušenou pracovní kapacitou účastníků dopravních nehod a provozní výdaje záchranných složek včetně Policie ČR, by pak byla mnohem vyšší.

Jde se o dopravní nehody, kde jejich příčinami bylo dle statistik Policie České republiky překročení rychlosti a nedání přednosti v jízdě. Tedy bylo splněno jedno z kritérií Centra dopravního výzkumu (na předmětném místě se staly minimálně tři dopravní nehody s osobními následky stejného typu za tři roky) pro určení tohoto místa jako rizikového (místa častých dopravních nehod) na okrese Třebíč. Další dopravní nehody, které se staly na předmětné křižovatce a její blízkosti ve sledovaném období 2018 - 2022, byly dopravní nehody bez osobních následků, a proto nejsou považovány jako podstatné k posouzení předmětného rizikivosti předmětného místa. Na základě tohoto zjištění je realizován návrh opatření právě na tento úsek.

5.5 Rozhovory

Rozhovory s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina, starostou obce Dalešice a vedoucím dopravního inspektorátu v Třebíči

5.5.1 Rozhovor s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina

Z rozhovoru s Koordinátorkou dopravní prevence BESIP a ředitelkou Centra dopravní prevence, z. s. vyplývá, že největším problémem jak na okrese Třebíč, tak v Kraji Vysočina, je překračování povolené rychlosti. Křivka rychlosti vizualizující trendy za dlouhé období zkoumání má rostoucí tendenci. Roste tak i průměrná rychlost v obcích a mimo obec, což je pro všechny účastníky silničního provozu nebezpečné. Je potřeba se zaměřit na rychlost, protože se dlouhodobě v obecné rovině nedaří rychlost motorových vozidel snižovat. Na základě podnětů z Evropské unie vzniká v České republice Národní strategie BESIPu, v současnosti nazývaná Strategie BESIP, což je strategický přístup k bezpečnosti provozu. Pro města a obce tak z této strategie vyplývá například požadavek na odstranění nehodových lokalit nebo budování zón 30 kilometrových rychlostí. Jsou zde i úkoly pro policii, jako je například aktivní silniční dohled. Spolupráce veřejné správy a policie je velice úzká, kdy policie podává svoji součinnost při vytváření nových míst v oblasti prevence (například dopravní hřiště). Policie může plnit poradní hlas, který může říkat a upozorňovat na případná nebezpečná místa nebo chyby v dopravním značení. V bezpečnosti na pozemních

komunikacích hraje hlas policie důležitou roli. Například v rámci zasedání Aktiv BESIP (za účasti zástupce policie, zástupce stavebního odboru, zástupce dopravy a zástupce BESIPu), kdy spolu jednotliví účastníci řešili zklidnění několika lokalit v blízkosti škol, parkování a mnoho dalšího. Celý rozhovor je poskytnut v Příloze D.

5.5.2 Rozhovor se starostou obce Dalešice

Druhým zaznamenaným rozhovorem bylo setkání se starostem obce Dalešice. Z rozhovoru vyplívá následující: Funkci starosty obce Dalešice vykonává od roku 2018 do současné doby. Bezpečnost v dopravě společně se zajištěním veřejného pořádku v obci je pro starostu prioritou již od počátku jeho volebního období a bude prioritou i do budoucna. Obec Dalešice řeší již několik let problém v úseku hlavní křižovatky, která se nachází na okraji obce Dalešice, a to ve směru příjezdu od Třebíče, Hrotovic a Rouchovan. V blízkosti této křižovatky se nachází autobusové zastávky na každé straně hlavní silnice č. II/351 a přechod pro chodce přes tuto silnici. Zmiňovaná křižovatka i její okolí je místem častých dopravních nehod. Podotýká, že ve směru od Třebíče uvedená hlavní silnice číslo II/351 na přímém úseku navazuje na silnici číslo II/399 a je hlavní tepnou mezi okresním městem Třebíč a Jadernou elektrárnou Dukovany, kde je každodenní provoz motorových vozidel značně vysoký. Za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu v prostoru předmětné křižovatky a jejího okolí požádal jako starosta obce Dalešice v minulých letech Policii České republiky o zvýšení dohledové činnosti, neboť se jedná o místo, kde řidiči jezdí vysokou rychlostí. Často jde o rychlost vyšší, než je v daném místě rychlost povolená, což má za důsledek již zmiňovanou vysokou nehodovost a obavu starosty o zdraví občanů (zejména dětí) obce Dalešice, kteří využívají zmiňované autobusové zastávky a přilehlého přechodu pro chodce k přesunu do škol a do zaměstnání. Zpětnou vazbou ze strany Policie České republiky bylo již několikrát zjištěno, že porušování povolené rychlosti na daném místě je zjišťováno v rámci jejich dohledové činnosti ve vysoké míře. Myslí si, že porušování povolené rychlosti v dopravě je jedním z nejzávažnějších porušení s nejtragičtějšími následky v rámci dopravní nehodovosti. V poslední době se často tyto situace na podobných problémových místech v dopravě v České republice řeší umístěním ukazatelů rychlosti v kombinaci s dynamickým (zpomalovacím) semaforem, což má ale dle jeho názoru malou účinnost na jednotlivé řidiče a v porovnání s vynaloženými náklady a výsledkem si myslí, že tento typ opatření by nebyl vhodný, proto do současné doby k tomuto typu opatření žádné kroky nekonal. Dle jeho

názoru mají tato zařízení na řidiče vliv krátce po instalaci a poté řidiči tyto ukazatele ignorují. Ohledně navrhovaného opatření pomocí úsekového měření se vyjádřil kladně. Tento typ opatření považuje vzhledem k situaci na daném místě za velice efektivní a myslí si, že by značnou měrou došlo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu jak přímo v prostoru předmětné křižovatky, tak i v jejím okolí. V závěru rozhovoru pak vyplývá, že je přesvědčen o zájmu Policie České republiky a jiných veřejných institucí o co nejvyšší bezpečnost na silnicích v celém okrese Třebíč. Za sebe uvádí, že jeho požadavkům bylo ze strany Policie České republiky vždy vyhověno a nemá tak potřebu identifikovat problémy v oblasti komunikace mezi obcí Dalešice a Policií České republiky. Neshledává ani nějaké další konkrétní kroky k vylepšení spolupráce. Celý rozhovor je součástí Přílohy E.

5.5.3 Rozhovor s vedoucím Dopravního inspektorátu Třebíč

Poslední rozhovor byl proveden s vedoucím Dopravního inspektorátu v Třebíči. Z tohoto rozhovoru vyplynulo, že policisté se několikrát ročně účastní ve spolupráci s pracovníky Odboru dopravy a Městských úřadů Třebíč, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou a koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina různých preventivních akcí s účastí veřejnosti, a to různých přednášek ve školách, dopravních soutěží, dnů s policií, dnů dětí atd. V rámci těchto aktivit bývá veřejnost obeznámena s nejčastějšími problémy v oblasti silniční dopravy s cílem dostat do veřejnosti povědomí o tom, jak se správně chovat v silničním provozu a jaké důsledky v případě porušování předpisů hrozí, a to jak v oblasti např. dopravních nehod újmy majetkové/nemajetkové, tak případných postihů za jednotlivé přestupky v dopravě. Cílem těchto aktivit ve spolupráci s veřejnou správou je dostat do podvědomí veřejnosti důležitost opatrnosti v rámci provozu na pozemních komunikacích a tím přispět ke snížení nehodovosti a počtu zjištěných porušení zákona v silniční dopravě na okrese Třebíč. Osobně se účastní několikrát ročně koordinačních schůzek s pracovníky Odborů dopravy a Odborů správních činností jednotlivých Městských úřadů na okrese Třebíč, které se týkají zajištění spolupráce v rámci řešení přestupkové agendy v oblasti silniční dopravy. Dále se za poslední dobu na těchto schůzkách uskutečnila jednání v souvislosti s očekávanou výstavbou nového bloku v areálu Jaderné elektrárny Dukovany, která má začít pravděpodobně v roce 2027. Zde se očekává navýšení intenzity silničního provozu na hlavních příjezdových silnicích v této lokalitě, kdy nejvíce diskutovanou je silnice číslo II/351 a na ni navazující silnice číslo II/399, které jsou hlavní tepnou z okresního

města Třebíč, a očekává se zde markantní zvýšení intenzity silničního provozu. V této souvislosti se navrhuje a diskutují různá opatření v oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu. Během jeho působení na Dopravním inspektorátu Třebíč nezaznamenal žádný problém ve spolupráci v oblasti dopravy jako celku. V rozhovoru je dále diskutováno, že v současné době je velkým problémem v silniční dopravě na všech úrovních nedodržování povolené rychlosti ze strany řidičů motorových vozidel a jedná se i o nejčastější příčinu dopravních nehod s nejpočetnějšími následky v oblasti majtkové i nemajtkové újmy. Tímto problémem se zabývá v rámci celé České republiky i národní strategie BESIP na období 2021 - 2030. S příčinou překročení povolené rychlosti, případně nepřizpůsobení rychlosti, souvisí i další častá příčina dopravních nehod na okrese Třebíč, kterou je nedání přednosti a je zapotřebí tyto dvě příčiny v rámci silniční dopravy řešit souběžně při jakémkoli návrhu opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích všech úrovní. Vyjádření k rizikovému místu na okrese Třebíč bylo takové, že se jedná bezpochyby o následující místo: čtyř ramenná Křižovatka v obci Dalešice - křížení silnic číslo II/351 (od obce Třebíč) x II/399 (z obce Dalešice a od obce Rouchovany) x III/15245 (od obce Hrotovice), kdy hlavní pozemní komunikací je přímý úsek silnice číslo II/351 a silnice číslo II/399 procházející předmětnou křižovatkou, která není řízena světelnými signály. Na této křižovatce se stalo v posledních letech několik dopravních nehod s početnými následky na zdraví. Z důvodu vysoké nehodovosti již několik let k tomuto místu přistupují aktivně zejména v rámci kontroly dodržování povolené rychlosti. Navrhované opatření vzhledem k lokalitě a problému na nich by navrhoval instalaci úsekového měření rychlosti se zpracováním dat a řešení zjištěných přestupků ze strany Městského úřadu Třebíč, tj. Městskou Policií a odborem dopravy. Celý rozhovor viz. Příloha F.

6 Výsledky a diskuse

Na základě získaných informací ze statistik Policie České republiky a rozhovorů je možno určit nejčastější příčinu dopravní nehody, kterým je převážně překračování povolené rychlosti. Závažným zjištěním je také potvrzení trendu navyšování absolutní rychlosti při překračování rychlosti povolené. Tento problém má také největší podíl na míře následků dopravních nehod. Pomocí dotazníku rozeslaného pracovníkům veřejné správy bylo možné identifikovat místo častých dopravních nehod na okrese Třebíč, kterým je křižovatka na katastrálním území obce Dalešice. Tento fakt podporuje i portál Centrum dopravního výzkumu. Kritické místo bylo potvrzeno i posledním rozhovorem se starostou obce Dalešice. Praktickým výstupem této diplomové práce je pak návrh opatření na předmětné křižovatce včetně stanovení finanční náročnosti realizace tohoto opatření, které je detailně specifikováno v následující podkapitole.

Návrh opatření na křižovatce v obci Dalešice

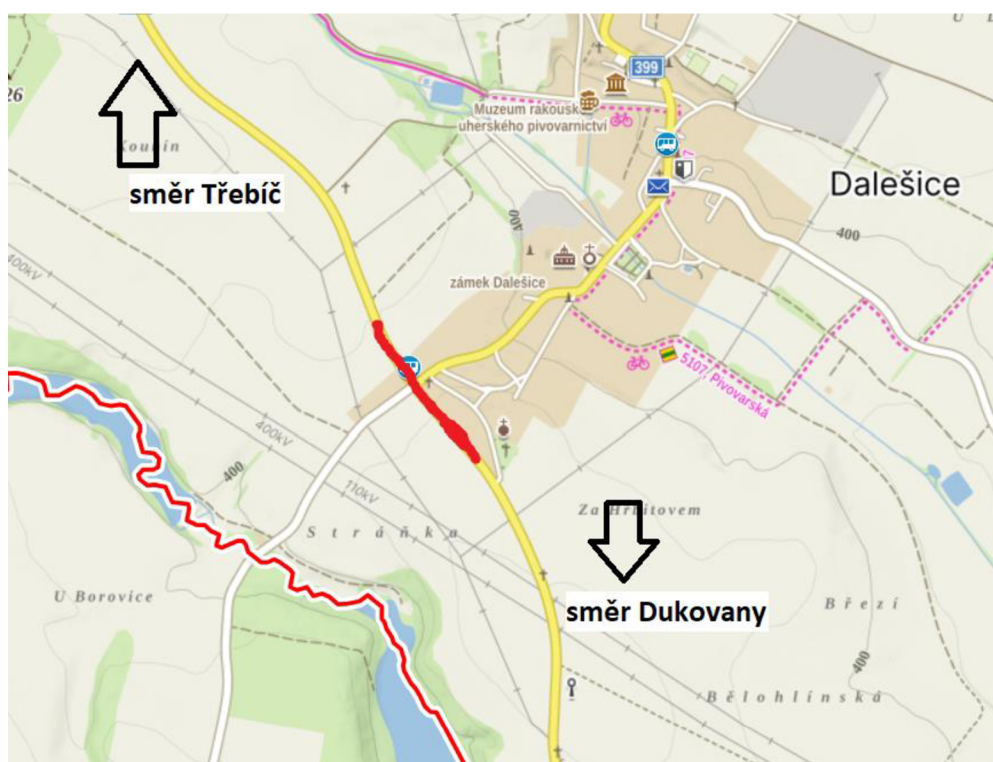
Integrální součástí této diplomové práce je navrhnout odpovídající opatření v identifikovaném kritickém místě. Dle zjištěných informací se jedná o čtyř ramennou křižovatku v obci Dalešice - křížení silnic číslo II/351 (od obce Třebíč) x II/399 (z obce Dalešice a od obce Rouchovany) x III/15245 (od obce Hrotovice), kdy hlavní pozemní komunikací je přímý úsek silnice číslo II/351 a silnice číslo II/399 procházející předmětnou křižovatkou, která není řízena světelnými signály. Tato křižovatka splňuje kritéria pro rizikové místo (viz Obr. 19).



Obr. 19 Pohled na křižovatku ze směru Třebíč (zdroj:www.mapy.cz)

Tuto skutečnost potvrzuje také vedoucí Dopravního inspektorátu v Třebíči, pracovníci veřejné správy a sám starosta obce Dalešice.

Jako opatření k eliminaci nehodovosti v tomto inkriminovaném úseku by bylo vhodné umístit radar pro úsekové měření ve směru Třebíč – Dukovany. V dané lokalitě se nachází autobusová zastávka a přechod pro chodce, což jsou další rizikové faktory z hlediska vyhodnocení nehodovosti. Oboje je již součástí obce Dalešice, v úseku, které je označeno dopravním značením začátek a konec obce. Inkriminovaný úsek, který bude pod dohledem radaru úsekového měření, je znázorněn na obrázku níže tučnou červenou barvou (Obr. 20).



Obr. 20 Vyznačení kritického místa - vlastní úprava (zdroj:mapy.cz)

6.1.1 Úsekové měření

Na základě všech zjištěných informací se jako smysluplný jeví návrh na umístění radaru pro úsekové měření v této lokalitě (viz. Obr. 21).



Obr. 21 Radar úsekového měření (zdroj: www.dosipservis.cz)

Dle metodiky pro určování míst pro měření rychlosti může být radar umístěn vždy 20 m od dopravní značky začátek obce Dalešice. Na základě zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, od 1. 8. 2011, již není nutné na toto měření upozorňovat řidiče dopravním značením IP31a a IP31b, které můžeme vidět na Obr. 22 (měření rychlosti a konec měření rychlosti).



IP 31a

Měření rychlosti



IP 31b

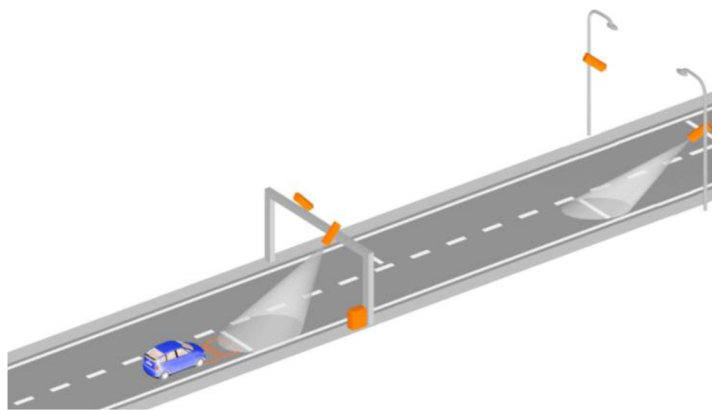
Konec měření rychlosti

Obr. 22 Dopravní značení IP31a a IP31b (zdroj: www.cmn.cz)

Na základě tohoto faktu není součástí tohoto návrhu příslušné dopravní značení umisťovat. Úsekové měření bude měřit rychlost v celé inkriminované oblasti, jak demonstruje obrázek Obr. 23. Řidič bude tedy nucen po celou dobu své jízdy nepřekročit povolenou rychlost, která je v obci 50 km/h.

Průběh úsekového měření:

1. Úsekové měření změří porušení nejvyšší povolené rychlosti
2. Tato vozidla přepoše do systému Scarabeus
3. Strážník vozidla zkontroluje v systému Scarabeus (datum, rz, vozidlo, rychlost) a provede validaci
4. Poté jsou vozidla alokována do složky k odeslání (Scarabeus)
5. Vytvoří se pdf dokument oznámení o přestupku (Scarabeus)
6. Tyto přestupky se převedou do informačního systému MP manager včetně vygenerovaného pdf dokumentu
7. Vozidla/dokumenty se odešlou na Odbor dopravy (Scarabeus)



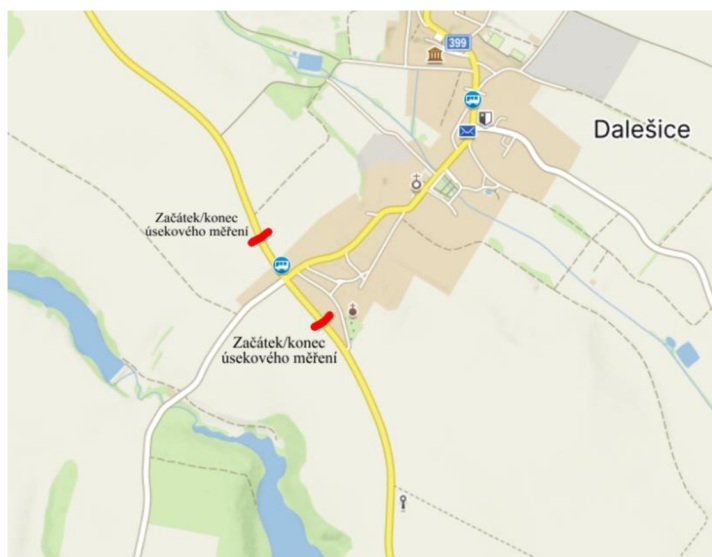
Obr. 23 Úsekové měření (zdroj:www.elektrickevozy.cz)

6.1.2 Umístění úsekového měření

Níže uvedené informace jsou poskytnuty firmou DOSIP Servis s.r.o., od které je možné objednat příslušný měřicí přístroj. Měřený úsek je definován dvojicí příčných čar na dané pozemní komunikaci. Průměrná rychlost vozidla je poté získána výpočtem z časového úseku a délky, která byla změřena. Minimální délka měřeného úseku je 100 m a nejdelší 10 km. Kritický úsek identifikovaný v této diplomové práci je v délce 300 m. Rozsah měření střední

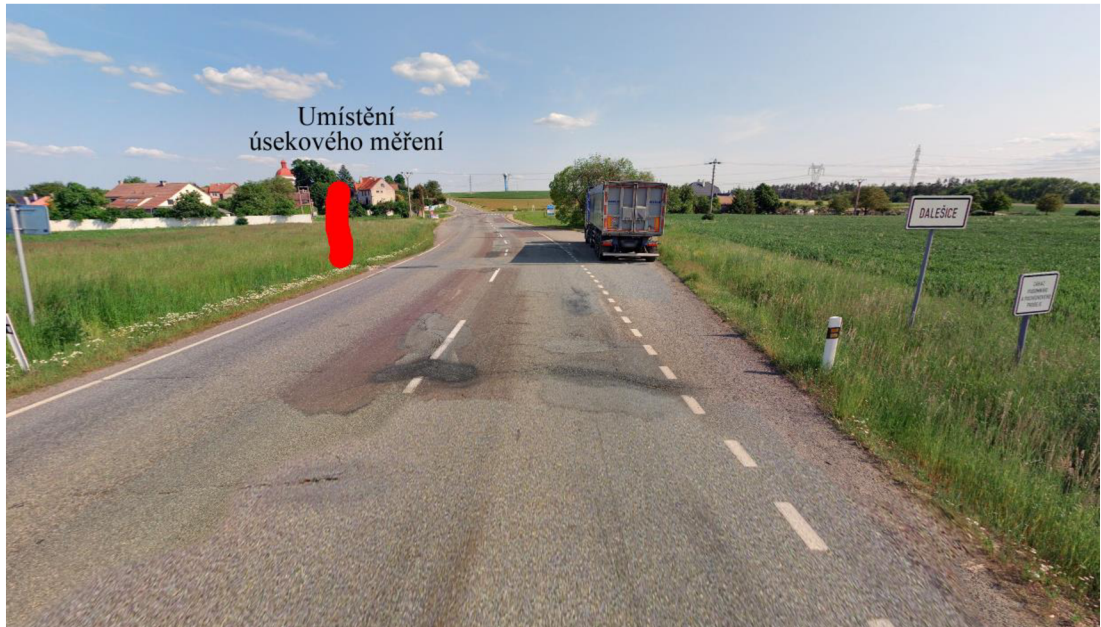
rychlosti je 1 km/h až 200 km/h. V našem případě je aplikována nejvyšší povolená rychlost 50 km/h. Odchylka umístovaného radaru je do 100 km/h \pm 3 km/h. Počet měřených pruhů je 1 – 12. Funkčnost zařízení v dané oblasti je potvrzena prostřednictvím certifikace od metrologického institutu, a o provedeném měření je vystaven Ověřovací list. Platnost této certifikace trvá 12 měsíců. Fotografie zachycující počátek měřícího úseku obsahuje informace o datu a času vjezdu, názvu místa měření, identifikaci jízdního pruhu, střední rychlosti vozidla, pořadovém čísle přestupku, maximální povolené rychlosti, délce měřícího úseku, době průjezdu měřeným úsekem, označení typu rychloměru a výrobním číslem rychloměru. Fotografie z konce měřícího úseku obsahuje informace o datu a času vjezdu, názvu místa měření, datu a času odjezdu, identifikaci jízdního pruhu, střední rychlosti vozidla, pořadovém čísle přestupku, maximální povolené rychlosti, délce měřícího úseku, době průjezdu měřeným úsekem, označení typu rychloměru a výrobní číslo rychloměru. Provozní teplota je od -20°C do $+50^{\circ}\text{C}$. Následným výstupem je Archivní soubor TAR s elektronickým podpisem u snímku.

Jak už bylo zmíněno výše, úsekové měření je možno umístit 20m od dopravní značky začátek obce a druhé k další dopravní značce, jak je znázorněno na Obr. 24.



Obr. 24 Umístění úsekového měření (zdroj:www.mapy.cz) vlastní úprava

První umístění radaru úsekového měření je navrhováno na levou stranu pozemní komunikace na silnici II/399 ze směru Třebíč, jak je znázorněno na Obr. 25.



Obr. 25 Umístění úsekového měření 1 - vlastní úprava (zdroj:www.mapy.cz)

Druhý radar úsekového měření je v plánu umístit za dopravní značení začátek obce ze směru příjezd od Rouchovan (Obr. 26).



Obr. 26 Umístění úsekového měření 2 - vlastní úprava (zdroj:www.mapy.cz)

Radar je umístován vždy k jedné straně z důvodu toho, že při krajnici této pozemní komunikace je dobrá dostupnost elektrického vedení a není nutné kvůli přívodu elektřiny narušovat povrch vozovky. Úsekové měření tak vykryje celý rizikový úsek, na které je navrhováno opatření.

6.1.3 Náklady na umístění úsekového měření

Na základě informací od výše uvedené firmy bylo možné zjistit přesné náklady na umístění a provoz takového radaru pro úsekové měření. Náklady na umístění úsekového měření byly zpracovány v tabulce Tab. 1.

Úsekové měření rychlosti	Cena v Kč vč. DPH
Ceníková cena	1 815 000
Roční certifikace a příprava před certifikací	100 000
Roční servisní náklady (dle rozsahu prací)	10 000 – 40 000

Tab. 1 Odhadované náklady na umístění úsekového měření (zdroj: vlastní)

Pokud bychom porovnali ekonomické hledisko úsekového měření s alternativou jinou, například častějším dohledem motorizované policejní jednotky, dospěli bychom k zjištění, že hodinový náklad na jednu policejní hlídku, která vždy obsahuje 2 policisty, je 512 Kč/h. Pokud k tomu připočteme náklad na hlídkové vozidlo, které musí dojet ze služebny na místo určení a zpět, dostaneme se na částku 541 Kč/h. Hodinový náklad úsekového měření se pohybuje od 13 Kč/h do 16 Kč/h. Dalším faktem je, že motorizovaná jednotka PČR nemůže na místě hlídkovat 24 hodin denně po celý kalendářní rok. Kdežto úsekové měření probíhá celoročně bez přestání. Taktéž je i nevhodné umístění ukazatele okamžité rychlosti, který pouze řidiče upozorní na překračování rychlosti a nehrozí jim žádný postih. Jak již zmiňoval starosta obce v rozhovoru, toto je jen dočasné řešení, protože řidiči tento ukazatel po chvíli ignorují. Z tohoto důvodu je vhodné jak prakticky, tak ekonomicky umístit úsekové měření.

Možnosti financování pořízení nového zařízení pro měření vysoké rychlosti na silnici v obci

Dalešice zahrnují:

- Veřejné finance: Získání finanční podpory od veřejných institucí, jako je městský úřad, obecní úřad nebo regionální vládní agentura.
- Granty: Hledání grantů poskytovaných státními orgány, nadacemi nebo mezinárodními organizacemi, které podporují bezpečnostní opatření v dopravě.
- Sponzorství: Hledání soukromých sponzorů, firem nebo podniků, které by mohly poskytnout finanční prostředky výměnou za reklamní a marketingovou exponovanost.
- Úvěr: Požádání o úvěr od banky nebo jiné finanční instituce, která poskytuje úvěry na investice do infrastruktury.
- Dotace EU: Získání finanční podpory prostřednictvím dotací poskytovaných Evropskou unií pro projekty v oblasti dopravy a bezpečnosti na silnicích.
- Crowdfunding: Spuštění kampaně na crowdfundingové platformě, kde veřejnost může přispět finančními prostředky na zakoupení zařízení.

Každá z těchto možností má své výhody a nevýhody a vhodnost bude záviset na konkrétní situaci a dostupných prostředcích. Defacto se v tomto případě jedná o nástroj prevence kriminality. Existují různé fondy a grantové programy, které podporují prevenci kriminality a posilování bezpečnosti. Některé z nich mohou být financovány vládními agenturami, nadacemi nebo mezinárodními organizacemi. Níže jsou shrnuty některé z možných zdrojů financování:

- Národní bezpečnostní programy: Vlády často poskytují finanční prostředky na projekty a iniciativy zaměřené na prevenci kriminality a podporu bezpečnosti ve společnosti.
- Evropské fondy: Evropská unie poskytuje finanční prostředky prostřednictvím různých fondů a programů, které podporují sociální soudržnost a bezpečnost, včetně prevence kriminality.
- Nadace a grantové organizace: Mnoho nadací a grantových organizací se zaměřuje na poskytování financí pro projekty zabývající se prevencí kriminality, sociální rehabilitací a podporou bezpečnosti.

- Mezinárodní organizace: Organizace jako OSN nebo Světová banka mohou poskytovat finanční prostředky a technickou podporu pro projekty týkající se bezpečnosti a prevence kriminality v různých zemích.
- Místní a regionální granty: Některá města, regiony nebo komunity mohou poskytovat granty na lokální projekty zaměřené na zlepšení bezpečnosti a prevenci kriminality.

V případě diskutované křižovatky je nutné také zmínit strategickou důležitost lokality s ohledem na plánované rozšiřování Jaderné elektrárny Dukovany. Lze se důvodně domnívat, že úpravy realizované na pozemních komunikacích v blízkosti Jaderné elektrárny Dukovany (včetně katastru obce Dalešice), budou v mít v rámci strategického plánování oprav/úprav pro připravenost výstavby nejvyšší prioritou.

6.1.4 Komunikace s veřejností

Pro identifikaci optimálního zdroje financování je jedním z důležitých indikátorů míra osvěty v problematice dopravních nehod a jejich prevence (např. pro výše uvedenou možnost crowdfundingu).

Osvěta občanů je klíčovým prvkem při prevenci dopravních nehod na silnicích. V obci Dalešice lze provádět osvětu prostřednictvím několika níže uvedených metod.

Základem je zveřejnění novinových článků v místních novinách nebo na webových stránkách obce o tématu bezpečnosti silničního provozu a prevence dopravních nehod. Tyto články mohou obsahovat informace o bezpečném chování na silnici, připomínky k dodržování dopravních předpisů a statistiky o dopravních nehodách v obci. Využití sociálních médií jako platformy pro sdílení informací o bezpečnosti silničního provozu a prevenci dopravních nehod je další možností. Pravidelné zveřejňování tipů, rad a statistik může přispět ke zvýšení povědomí občanů o této problematice. Další možností je jejich účast na různých Workshopech a školení: Jde o pořádání workshopů a školení pro občany v obci Dalešice zaměřených na bezpečné chování na silnici, správné používání přechodů pro chodce, bezpečnou jízdu na kole či další témata související s prevencí dopravních nehod. S tím souvisí také různé dopravní kampaně: Jde o organizace dopravních kampaní, které by mohly zahrnovat distribuci letáků, pořádání happeningů či osvětových akcí. Na všech výše uvedených aktivitách je nutné zveřejňování statistik o počtu a závažnosti dopravních nehod

v obci Dalešice, spolu s analýzou příčin těchto nehod, což může sloužit jako podklad pro informované rozhodování a zaměření preventivních opatření.

Tyto aktivity by měly být prováděny systematicky a pravidelně, aby bylo dosaženo co největšího účinku v prevenci dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obci Dalešice.

V kontextu výše uvedeného lze konstatovat, že náklady na instalaci a provoz systému úsekového měření na předmětné komunikaci v katastru obce Dalešice jsou opodstatněné. S ohledem na charakter křižovatky (především vedení linie pozemní komunikace) se jeví technika úsekového měření jako optimální. Problematika spojená s umístěním zpomalovacího semaforu byla diskutována výše.

Pro doplnění navrhovaného opatření je nastíněna bezpečnostní kampaň s názvem „UBER!“ . Tato kampaň odkazuje na besedu, která se bude konat v městech Třebíč, Moravské Budějovice, Jemnice a Náměšť nad Oslavou. Zde budou o tomto problému hovořit zástupci BESIPu, zástupce příslušného městského úřadu a zástupce Policie České republiky. Pozvánka na tuto akci na obr.27.



Obr. 27 (Ukázkový plakát na bezpečnostní akci UBER! (zdroj: vlastní)

Na této akci se bude hovořit o nejčastější příčině dopravních nehod, prevencí dopravních nehod a nesmí být opomenut ani očekávající navýšení provozu z důvodu dostavby Jaderné elektrárny Dukovany. Pro občany, kteří by se nemohli dostavit na již zmíněnou besedu, bude tato informace podána v místních novinách Horácké noviny, které jsou nejčtenější na okrese Třebíč. Dále bude vytvořen ve spolupráci s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina krátký video spot, který bude formou reklamní kampaně umístěn na sociální síť jako Facebook nebo Instagram. Reklamní spot bude informovat o problematice rychlosti na okrese Třebíč. Také jako nejčastější příčinu dopravních nehod.

Co se týká samotné lokality obce Dalešice, tam proběhne beseda s občany obce, zástupcem PČR a koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina. Na této besedě budou interpretována zjištěná data a bude kladen důraz na zvýšenou opatrnost při pohybu chodců na dané komunikaci. Nelze ani opomenout místní zpravodaj, kde budou tyto informace také zveřejněny. V neposlední řadě také proběhne preventivní akce v Základní škole Dalešice, kam dojíždí autobusem denně mnoho dětí a musí tak využívat přechod pro chodce, který se nachází na dané silniční komunikaci. Zde možno využít projekt BESIP - Projekt dobré praxe, který se týká dopravní výchovy.

7 Závěr

Cílem této diplomové práce na téma Spolupráce Police České republiky a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč bylo zjistit kvalitu spolupráce veřejné správy a Policie České republiky při zajišťování bezpečnosti na silnicích v okrese Třebíč. Z výsledků možno konstatovat, že příčinou častých dopravních nehod je překročení povolené rychlosti, kdy u těchto nehod došlo i k největším újmám na lidském zdraví. Naštěstí se ve většině případů jedná o lehká zranění, jak bylo shrnuto v grafu 7. Ačkoliv je nejčastější příčinou nehod na okrese Třebíč okolnost nezaviněná řidičem (graf 11), je rychlost vnímána jako nejzávažnější preventabilní faktor. Přesto zůstává počet dopravních nehod na okrese Třebíč v horizontu let 2018 – 2022 víceméně konstantní (110-131 nehod). Důležitost problematiky vysoké rychlosti potvrzují i rozhovory s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro kraj Vysočina, zástupcem Policie České republiky a starostou příslušné obce, kde dochází k nejčastějšímu výskytu dopravních nehod způsobených právě překročení rychlosti. Jde o obec Dalešice, v jejímž katastru se nachází křižovatka silnic číslo II/351 (od obce Třebíč) x II/399 (z obce Dalešice a od obce Rouchovany) x III/15245 (od obce Hrotovice), kdy hlavní pozemní komunikací je přímý úsek silnice číslo II/351 a silnice číslo II/399 procházející předmětnou křižovatkou, která není řízena světelnými signály. Tato křižovatka byla identifikována v rámci plnění dílčích cílů této diplomové práce. I přes absenci event. pochybení ve spolupráci veřejné správy s Policií České republiky je součástí této diplomové práce návrh opatření na problematickém úseku na okrese Třebíč. Lze se důvodně domnívat, že návrh umístění systému úsekového měření bude v brzké době reflektován v plánu investic, a to především s ohledem na očekávaný nárůst silničního provozu v dané lokalitě, kvůli dostavbě Jaderné elektrárny Dukovany. Možno konstatovat, že hlavní cíl a dílčí cíle celé diplomové práce byly splněny v celém rozsahu.

Z diplomové práce také vyplývá zjištění, že počet nehod na okrese Třebíč neustále roste. Je důležité tedy reagovat na rostoucí křivku nehodovosti a věnovat tomuto faktu pozornost. Řidiči bývají často nepozorní a kvůli častému spěchu tak dochází k dopravním nehodám, kdy nehoda může skončit tragickým koncem jak pro účastníky dané nehody, tak i pro jejich rodinné příslušníky či jiné účastníky provozu. To se přímo týká také diskutované křižovatky u obce Dalešice, kdy je v blízkosti autobusová zastávka. Je nutné tedy zvyšovat opatření

k zajištění bezpečnosti na těchto komunikacích, aby všichni účastníci silničního provozu dorazili bezpečně do cíle své cesty. Navržené opatření (instalace systému úsekového měření) se jeví jako nejefektivnější pro dlouhodobou a fungující prevenci dopravních nehod na dané křižovatce. Instalace nových systémů úsekového měření v místech s častým výskytem dopravních nehod však může být spojena s několika problémy, z nichž některé jsou blíže v diplomové práci diskutovány. Příkladem je financování. Důležité jsou také technické aspekty. Instalace úsekových měření vyžaduje technické znalosti a vybavení. Kromě samotných zařízení je potřeba zohlednit i infrastrukturu pro připojení a správu dat. Některé jurisdikce mohou mít omezení v instalaci úsekových měření, například kvůli ochraně soukromí nebo právním předpisům týkajících se monitorování a zaznamenávání vozidel. Ačkoliv by v kontextu dopravních nehod mohla být problematika akceptace veřejnosti méně důležitá, je nutné vzít v potaz, že někteří lidé mohou považovat úsekové měření za invazi do jejich soukromí nebo za narušení osobních svobod. Je proto důležité provádět vhodnou osvětu a komunikaci s veřejností. Existuje potenciál pro zneužití dat získaných pomocí úsekových měření, ať už zneužitím pro účely sledování nebo jiné než dopravní účely. Je proto důležité zajistit bezpečnost a ochranu soukromí těchto dat.

Pro dlouhodobé udržení funkčního opatření je nutná také rozvaha o údržbě a správě zařízení. Po instalaci je nezbytné zajistit pravidelnou údržbu a správu systému úsekového měření, aby byla zajištěna jeho spolehlivost a efektivita v detekci a prevenci dopravních nehod.

Tyto problémy mohou být řešeny pomocí pečlivého plánování, spolupráce s odborníky a transparentní komunikace s veřejností.

8 Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje:

BEHARKOVÁ, Natália PhDr. a kol. *Metodika ke zpracování závěrečné práce pro vybrané nelékařské zdravotnické obory* [online]. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2019 [cit. 2024-02-15]. Dostupné z:

https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika_zp/web/docs/Metodika_pro_zpracovani_zaverecne_prace_skripta.pdf

FIALA, Pavel pplk. Ing. a Jan kpt. Bc. GALLO. *Metodika určování míst pro měření rychlosti obecní policií podle § 79a zákona č. 361/2000 Sb.* 1. 2023.

HAVLÍK, Karel.: *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*, Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-24-X.

MACEK, Pavel. *Bezpečnostní služby. 2., dopl. vyd.* Praha: Police history, 2008, ISBN 978-80-86477-48-0.

MATES, P, a kol, *Nové policejní právo: právní předpisy s komentářem*. Praha: Linde, 2009. ISBN 978-80-7201-743-0

MATES, P., ŠKODA, J., VAVERA, F. *Veřejné sbory*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, ISBN 978-80-7357-572-4

Internetové zdroje:

BESIP: *Zásady bezpečné jízdy*. Ibesip.cz [online]. 2019 [cit. 2013-08-18]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute>

BESIP: *Zásady bezpečné jízdy*. Ibesip.cz [online]. 2019 [cit. 2013-08-18]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute>

DOSIP Servis s.r.o. [online]. [cit. 2024-02-15]. Dostupné z: <http://www.dosipservis.cz/>

MACHÁČ, Roman. ELEKTRICKÉ VOZY. *Jak policie měří rychlost? Nejčastější radary mnohdy ani nepoznáte* [online]. 2021 [cit. 2024-02-14]. Dostupné z: <https://elektrickevozy.cz/clanky/jak-policie-meri-rychlost-nejcastejsi-radary-mnohdy-ani-nepoznate>

Ministerstvo vnitra České republiky. *Bezpečnostní politika – Bezpečnost silničního provozu*. Mvcr.cz [online]. 2019 [cit. 2013-08-18]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/sluzba/docDetail.aspx?docid=21799261&docType=ART&chnum=5>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *O policii ČR* [online]. [cit. 2023-10-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-policie-ceske-republiky-policie-ceske-republiky.aspx>

POUR, Petr. ČESKÉ MOTOCYKLOVÉ NOVINY. *Měří, nebo neměří... Policejní radary* [online]. 2009 [cit. 2024-02-14].
Rok v obci, Sdružení místních samospráv ČR. [online]. [cit. 2023-09-20]. Dostupné z: <http://www.rokvobci.cz/rukovet-starosty/detail/147-verejnopravni-smlouvy/>

Strategie BESIP. *Observatoř bezpečnost silničního provozu* [online]. 2021 [cit. 2023-09-17]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nsbsp/post/aktualni-strategie>

Zákony a pokyny:

§159 zákona č. 500/2004 Sb., *správní řád, ze dne 24. června 2004*. [online]. [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

273/2008 Sb. Zákon o Policii ČR. *Zákony pro lidi - Sbirka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273?text=273%2F2008>

361/2000 Sb. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 05.09.2023]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=dopravn%C3%AD%20nehoda>

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie 2/2021 čl. 11, str. 5

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie 2/2021 čl. 13, str. 5

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie 2/2021 čl. 6, str. 3

Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Vydání: jedenácté. Praha: Armex Publishing, 2017. Edice kapesních zákonů. ISBN 9788087451489.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 2 odst. 1.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 5, odst. 1,3.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 7 odst. 1.

Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 16

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 18

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 19

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 2

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 31

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 32

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 34

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 35

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 5

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 50, str. 31

Závazný pokyn policejního prezidenta 300/2020 čl. 6,

9 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

9.1 Seznam obrázků

Obr. 1 Logo EHK OSN.....	21
Obr. 2 Strategické pilíře	25
Obr. 3 Otázka 1	71
Obr. 4 Otázka 2	72
Obr. 5 Otázka 3	72
Obr. 6 Otázka 4	73
Obr. 7 Otázka 5	73
Obr. 8 Otázka 6	74
Obr. 9 Otázka 7	75
Obr. 10 Otázka 8	75
Obr. 11 Otázka 9	76
Obr. 12 Otázka 10	76
Obr. 13 Otázka 11	77
Obr. 14 Otázka 12	77
Obr. 15 Otázka 13	78
Obr. 16 Otázka 14	78
Obr. 17 Otázka 15	79
Obr. 18 Mapa se zobrazením rizikového místa - křižovatky v obci Dalešice	81
Obr. 19 Pohled na křižovatku ze směru Třebíč	86
Obr. 20 Vyznačení kritického místa - vlastní úprava	87
Obr. 21 Radar úsekového měření	88
Obr. 22 Dopravní značení IP31a a IP31b	88
Obr. 23 Úsekové měření	89
Obr. 24 Umístění úsekového měření	90
Obr. 25 Umístění úsekového měření 1	91
Obr. 26 Umístění úsekového měření 2..	91
Obr. 27 (Ukázkový plakát na bezpečnostní akci UBER!	95

9.2 Seznam tabulek

Tab. 1 Odhadované náklady na umístění úsekového měření.....	92
---	----

9.3 Seznam grafů

Graf 1 Počet přestupků v okrese Třebíč.....	60
Graf 2 Rozdělení součtu přestupků na okrese Třebíč 2018 - 2022.....	61
Graf 3 Rozdělení přestupků	62
Graf 4 Přestupky na okrese Třebíč 2018 - 2022 za Kč.....	63
Graf 5 Počet nehod na okrese Třebíč 2018 - 2022	64
Graf 6 Rozdělení dopravních nehod dle pozemních komunikací	65
Graf 7 Následky dopravních nehod na okrese Třebíč 2018 - 2020	66
Graf 8 Následky na zdraví dle rozdělení místa nehody	67
Graf 9 Alkohol a jiné návykové látky.....	68
Graf 10 Způsobená škoda při nehodě v mil. Kč na okrese Třebíč 2018 - 2022	68
Graf 11 Příčina nehody na okrese Třebíč 2018 - 2022	69
Graf 12 Počet nehod způsobené rychlostí na okrese Třebíč	70
Graf 13 Zranění u dopravních nehod zapříčiněny rychlostí	70

9.4 Seznam použitých zkratk

PČR – Policie České republiky
BESIP – Bezpečnost silničního provozu
EHK – Evropská hospodářská komise
EU – Evropská unie
STK – Stanice technické kontroly
ČR – Česká republika


10 Přílohy

Seznam příloh diplomové práce

10.1 Příloha A – Dotazník použitý pro dotazníkové šetření

Spolupráce Policie ČR a veřejné správy

Dobrý den, prosím o vyplnění dotazníku pro moji diplomovou práci na téma Spolupráce Policie České republiky a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč. Výsledky dotazníku slouží pouze pro účely mé diplomové práce. Odpovědi jsou anonymní. Děkuji za vyplnění.



U jakého Městského úřadu – Odboru dopravy nebo Odboru správních činností pracujete?

Třebíč

Moravské Budějovice

Náměšť nad Oslavou

Jak dlouho působíte na své pozici?

Do 2 let

2-5 let

6-10 let

Více jak 10 let

Zajímáte se aktivně o legislativní novinky v oblasti dopravy?

Ano

Ne

Zapojujete se s Vašimi spolupracovníky do aktivit ve spolupráci s Policií České republiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu (např. dopravní soutěže, Evropský den mobility, Týden s BESIPEM, Bezpečně do školy atd.)?

- Ano
 Ne

Přispívají dle Vašeho názoru aktivity uvedené v předchozí otázce ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč?

- Ano
 Ne

Účastníte se na okrese Třebíč nějakých setkání odborníků společně s Policií České republiky k oblasti zajištění bezpečnosti silničního (např. aktiv BESIP, dopravní komise, komise BESIP a jiné)?

- Ano
 Ne

Jakých setkání odborníků se zástupci Policie České republiky k oblasti zvýšení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč se konkrétně účastníte?

- Aktiv BESIP
 Dopravní komise
 Komise BESIP
 Jiné: _____

Považujete předemtná setkání odborníků se zástupci Policie České republiky za podstatná pro realizaci strategie směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč?

Ano

Ne

Probíhají mezi Vaším úřadem a zástupci Policie České republiky koordinační schůzky k zajištění kvalitní spolupráce v rámci řešení přestupkové agendy v oblasti silniční dopravy?

Ano

Ne

Jak hodnotíte spolupráci s Policií České republiky v rámci řešení přestupkové agendy v oblasti silniční dopravy?

	1	2	3	4	5	
Dostatečná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nedostatečná

Považujete dosavadní komunikaci a spolupráci s Policií České republiky za dostatečnou?
nedostatečnou

	1	2	3	4	5	
Dostatečná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nedostatečná

Považujete přístup Vašeho úřadu a Policie České republiky k zajištění bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč za dostatečný?

	1	2	3	4	5	
Dostatečná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nedostatečná

Co považujete za nejzávažnější protiprávní jednání v oblasti ohrožení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč?

- Překročení povolené rychlosti
- Nedání přednosti
- Nedovolené předjíždění
- Nesprávný způsob jízdy – nevěnování se řízení
- Jízda pod vlivem alkoholu/jiné návykové látky
- Špatný technický stav vozidla

Jaké místo (úsek) považujete za nejrizikovější v oblasti ohrožení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč?

Vaše odpověď _____

Na základě vašich odpovědí v předchozích dvou otázkách zvolte vhodné opatření k eliminaci Vámi zvoleného protiprávního jednání, které povede ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na Vámi zvoleném místě (úseku viz. předchozí otázka) na okrese Třebíč.

- Dopravní značení
- Zpomalovací semafor
- Informativní ukazatel rychlosti
- Stacionární radar měření okamžité rychlosti
- Úsekové měření rychlosti
- Zvýšený dohled ze strany Policie České republiky
- Preventivní akce Policie České republiky ve spolupráci s místní samosprávou

Odeslat

Vymazat formulář

10.2 Příloha B – Koordinační dohody

KRPJ - 119353 - 12 / CJ - 2013 - 161000 Výtisk č. 1

Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Kraje Vysočina
Územní odbor Třebíč,
Obvodní oddělení Třebíč, Dopravní inspektorát Třebíč
zastoupené vedoucím územního odboru [REDACTED]
vedoucím obvodního oddělení npor. [REDACTED]
vedoucím dopravního inspektorátu [REDACTED]
dále jen „policie“, na straně jedné

a

Město Třebíč
zastoupená starostou [REDACTED]
dále jen „město“, na straně druhé,

policie a město společně též jako „strany dohody“,

uzavírají za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku v souladu s § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, tuto

DOHODU
o spolupráci při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku
(dále jen „dohoda“)

Čl. 1
Účel dohody

Účelem dohody je upravit oblasti a formy spolupráce stran dohody při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku.

Čl. 2
Oblasti spolupráce

Strany dohody spolupracují v oblastech:

- ochrany bezpečnosti osob a majetku,
- ochrany veřejného pořádku, zvýšená pozornost bude věnována židovské čtvrti jako památce zapsané na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO (priorita č.1),
- dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu,
- pátrání po osobách a věcech,
- odhalování trestných činů a zjišťování jejich pachatelů,
- prevence kriminality s důrazem na spolupráci s veřejností,
- prohlubování komunikace mezi stranami dohody a veřejností,
- zkvalitňování práce stran dohody ve smyslu služby veřejnosti,
- v oblasti zvyšování fyzické zdatnosti policistů se smluvní strany dohody na bezplatném užívání prostor tělocvičny a posilovny Městské policie Třebíč příslušníky Policie ČR, Územního odboru Třebíč po dohodě s ředitelem Městské policie Třebíč.

Čl. 3

Východiska spolupráce

Strany dohody při spolupráci vychází zejména z:

- a) popisu společenské zakázky veřejnosti v oblasti veřejného pořádku,
- b) dohodnutých priorit spolupráce,

Čl. 4

Formy spolupráce

Strany dohody realizují spolupráci:

- a) koordinací sil a prostředků při zajišťování oblastí spolupráce,
- b) výměnou informací za podmínek stanovených právními předpisy,
- c) společným postupem při vytváření a využívání kamerových systémů,
- d) společným prováděním průzkumů názorů, potřeb, očekávání a spokojenosti občanů s bezpečnostní situací ve městě a přizpůsobením východisek spolupráce na základě zjištěných informací,
- e) vytvářením a realizací společných projektů propagace stran dohody jako poskytovatelů služby veřejnosti, projektů prevence kriminality a projektů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- f) společnou mediální strategií ve věcech společného zájmu,
- g) vytvořením orgánů a postupů pro naplňování a vyhodnocování účelu a obsahu této dohody.

Čl. 5

Zvláštní ustanovení o spolupráci při měření rychlosti vozidel městskou policií

- (1) Městská policie Třebíč je jako orgán města plnící úkoly podle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, oprávněna měřit rychlost vozidel výlučně na místech určených Policií České republiky.
- (2) K naplnění tohoto oprávnění a podmínek pro jeho výkon bude vedoucí pracovník městské policie elektronickou cestou vedoucímu dopravního inspektorátu zasílat návrh míst pro měření rychlosti na kalendářní měsíc, a to vždy nejpozději do 20. dne předcházejícího kalendářního měsíce.
- (3) Návrh bude obsahovat:
 - a) místo měření tak, aby nebylo zaměnitelné s jiným, s uvedením důvodu s ohledem na situaci ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
 - b) druh zařízení pro měření rychlosti,
 - c) dobu měření (dny, časový úsek dne) a
 - d) zda je požadována součinnost policie účasti příslušníka na měření.
- (4) Vedoucí dopravního inspektorátu návrh potvrdí nebo změní, a to zejména:
 - a) změnou míst,
 - b) doplněním místa (včetně všech náležitostí návrhu),
 - c) odmítnutí účasti na měření,
 - d) doplnění účasti na měření nebo

- e) změnou navrhovaných náležitostí u místa měření a odpověď elektronickou cestou zašle zpět do předposledního dne kalendářního měsíce předcházejícího navrhovanému kalendářnímu měsíci,
- (5) Městská policie provede přehled určených míst (odpovědi) a skutečně realizovaných měření v rozsahu údajů uvedených v odst. 3 pod dobu alespoň 3 let od provedení měření.

Čl. 6

Orgány spolupráce

Orgány spolupráce jsou:

- a) koordinační porada stran dohody
- b) styční pracovníci

Čl. 7

Koordinační porada stran dohody

- (1) Koordinační porada je vrcholným orgánem spolupráce stran dohody a tvoří ji vedoucí obvodního oddělení PČR v Třebíči a starosta města, popřípadě jejich zástupci.
- (2) Koordinační porada řeší věci týkající se:
- a) platnosti, účinnosti, výkladu a změn této dohody a vyhodnocování jejího plnění; vyhodnocení se provádí za kalendářní rok, zpráva o vyhodnocení musí být koordinační radou vypracována a schválena nejpozději do konce února následujícího kalendářního roku,
 - b) projednávání a definování aktuální společenské zakázky v oblasti veřejného pořádku na celoměstské úrovni,
 - c) stanovování priorit spolupráce,
 - d) jmenování a odvolávání styčných pracovníků,
 - e) souladu dílčích koordinačních dohod s touto dohodou,
 - f) akcí nebo událostí, u kterých se předpokládá značné ohrožení veřejného pořádku,
 - g) projektů spojených s vynakládáním prostředků města ve prospěch policie.
- (3) Jednání koordinační porady se může účastnit rozšířený tým, který bude dle příslušné problematiky sestaven jednou či oběma stranami koordinační dohody.
- (4) Koordinační porada se schází podle potřeby jednotlivých stran. Jednání svolává telefonicky některý z účastníků stran dohody. Jednání se koná střídavě v sídle policie a města. Jednání je usnášeníschopné, pokud se jej účastní alespoň dva účastníci z každé ze stran dohod, z nichž alespoň jeden na každé straně je z vedení strany dohody ve smyslu odst. 3 tohoto článku. Na počátku jednání se dohodne, kdo z účastníků, bude zpracovávat záznam a komu bude záznam po vypracování doručován. Záznam podepisují všichni účastníci jednání koordinační porady. Účastníci z vedení strany dohody jsou oprávněni k obsahu záznamu připojit stručné vyjádření.

Čl. 8
Styční pracovníci

(1) Styční pracovníci jsou určeni k operativní koordinaci postupu stran dohody při zabezpečování organizace akcí a opatření týkajících se místních záležitostí veřejného pořádku v městě.

(2) Styční pracovníci jsou jmenováni koordinační poradou v případě časově blíže neomezeného výkonu této funkce anebo z každé strany ad hoc jednostranným úkonem s trváním pouze pro určitou specifickou akci; v takovém případě strana dohody neprodleně druhé straně sdělí kontaktní údaje na jednostranně určeného styčného pracovníka.

(3) Styční pracovníci z obou stran dohody společně plní především přípravné a realizační organizační úkoly při konání významných politických, kulturních, společenských a sportovních akcí (vyhodnocení a stanovení potřebného počtu sil a prostředků, rozdělení úkolů, způsoby komunikace/spojení, otázky velení atd.).

(4) Styční pracovníci nejsou oprávněni řešit a rozhodovat věci obecného nebo dlouhodobého významu.

Čl. 9
Spolupráce s orgány města

(1) Nebrání-li tomu obecně závazný právní předpis, jsou účastníci orgánů spolupráce ze strany policie k naplnění účelu této dohody oprávněni účastnit se jednání volených orgánů města.

(2) Policie prostřednictvím svých účastníků na jednání orgánů města aktivně informuje o aktuálních otázkách místních záležitostí veřejného pořádku ve městě a plnění této dohody a v rozsahu svých kompetencí navrhuje a projednávají společná opatření ke zlepšení bezpečnostní situace v městě.

(3) Bez dotčení čl. 6 odst. 2 písm. a) této dohody se na jednání voleného orgánu obce s účastí policie zpravidla ke konci kalendářního čtvrtletí stručně vyhodnocuje dosavadní plnění této dohody.

Čl. 10
Závěrečné ustanovení

(1) Koordinační dohodu za policii podepisuje vedoucí organizačního článku, vedoucí dopravního inspektorátu a vedoucí územního odboru.

(2) Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou a nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu zástupců obou stran dohody. Tuto dohodu lze vypovědět písemně bez udání důvodu s výpovědní lhůtou v délce 2 měsíců. Lhůta počíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po doručení výpovědi.

(3) Tuto dohodu lze měnit pouze písemnými číslovanými dodatky odsouhlasenými oběma stranami dohody.

(4) Tato dohoda je vyhotovena ve 4 stejnopisech, z nichž každá strana dohody obdrží po jednom výtisku.

(5) Dohoda o spolupráci při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku uzavřená mezi Policií ČR, Obvodním oddělením Třebíč, Dopravním inspektorátem Třebíč a městem Třebíč ze dne 25.3. 2009 se nabytím platnosti této dohody ruší.

V Třebíči dne: 26.2. 2014



[redacted]
rada,
vedoucí územního odboru

[redacted]
vedoucí obvodního oddělení

[redacted]
vedoucí dopravního inspektorátu

[redacted]
starosta města



Krajské ředitelství policie kraje Vysočina,
Územní odbor Třebíč,
Obvodní oddělení Náměšť nad Oslavou,
zastoupené vedoucím územního odboru [REDACTED]
vedoucím obvodního oddělení [REDACTED]
dále jen „policie“, na straně jedné

a

město Náměšť nad Oslavou
zastoupené starostou [REDACTED]
dále jen „město“, na straně druhé,

policie a město společně též jako „strany dohody“,

uzavírají za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku v souladu s § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, tuto

DOHODU
o spolupráci při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku
(dále jen „dohoda“).

Čl. 1
Účel dohody

Účelem dohody je upravit oblasti a formy spolupráce stran dohody při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku.

Čl. 2
Oblasti spolupráce

Strany dohody spolupracují v oblastech

- a) ochrany bezpečnosti osob a majetku,
- b) ochrany veřejného pořádku,
- c) dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu,
- d) pátrání po osobách a věcech,
- e) odhalování trestných činů a zjišťování jejich pachatelů,
- f) prevenci kriminality s důrazem na spolupráci s veřejností,
- g) ochrany mládeže před nealkoholovou toxikománií,
- h) pravicového extremismu a terorismu,
- i) prohlubování komunikace mezi stranami dohody a veřejností,
- j) zkvalitňování práce stran dohody ve smyslu služby veřejnosti.

Čl. 3 Východiska spolupráce

Strany dohody při spolupráci vychází zejména z:

- a) popisu společenské zakázky veřejnosti v oblasti veřejného pořádku a
- b) dohodnutých priorit spolupráce.

Čl. 4 Formy spolupráce

Strany dohody realizují spolupráci:

- a) koordinací sil a prostředků při zajišťování oblastí spolupráce,
- b) společným postupem při vytváření a využívání případných kamerových systémů,
- c) výměnou informací za podmínek stanovených právními předpisy,
- d) společným prováděním průzkumů názorů, potřeb, očekávání a spokojenosti občanů s bezpečnostní situací ve městě a přizpůsobením východisek spolupráce zjištěným informacím,
- e) vytvářením a realizací společných projektů propagace stran dohody jako poskytovatelů služby veřejnosti, projektů prevence kriminality a projektů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- f) společnou mediální strategií ve věcech společného zájmu,
- g) vytvořením orgánů a postupů pro naplňování a vyhodnocování účelu a obsahu této dohody.

Čl. 5 Orgány spolupráce

Orgány spolupráce jsou:

- a) koordinační porada stran dohody
- b) styční pracovníci.

Čl. 6 Koordinační porada stran dohody

(1) Koordinační porada je vrcholným orgánem spolupráce stran dohody a tvoří ji vedoucí obvodního oddělení PČR v Náměstí nad Oslavou a starosta města, popřípadě jejich zástupci.

(2) Koordinační porada řeší věci týkající se:

- a) platnosti, účinnosti, výkladu a změn této dohody a vyhodnocování jejího plnění; vyhodnocení se provádí za kalendářní rok, zpráva o vyhodnocení musí být koordinační radou vypracována a schválena nejpozději do konce února následujícího kalendářního roku,
- b) projednávání a definování aktuální společenské zakázky v oblasti veřejného pořádku na celoměstské úrovni,
- c) stanovování priorit spolupráce,

- d) jmenování a odvolávání styčných pracovníků,
- e) souladu dílčích koordinačních dohod s touto dohodou,
- f) zřizování a systému práce pracovních skupin,
- g) problémů ve spolupráci zjištěných při činnosti pracovních skupin, které nebyly vyřešeny na úrovni pracovní skupiny,
- h) akcí nebo událostí s celoměstským významem, u kterých se předpokládá značné ohrožení veřejného pořádku,
- i) projektů spojených s vynakládáním prostředků města ve prospěch policie.

(3) Jednání koordinační porady se může účastnit rozšířený tým, který bude dle příslušné problematiky sestaven jednou či oběma stranami koordinační porady.

(4) Koordinační porada se schází podle potřeby, nejméně však 1x za měsíc, vždy první středu v měsíci. Jednání se koná střídavě v sídle policie a města. Na počátku jednání se dohodne, kdo z účastníků bude zpracovávat a komu bude záznam po vypracování doručován.

Záznam podepisují všichni účastníci jednání koordinační porady. Účastníci z vedení strany dohody jsou oprávněni k obsahu záznamu připojit stručné vyjádření.

Čl. 7

Styční pracovníci

(1) Styční pracovníci jsou určeni k operativní koordinaci postupu stran dohody při zabezpečování organizace akcí a opatření týkajících se místních záležitostí veřejného pořádku v městě.

(2) Styční pracovníci jsou jmenováni každou stranou dohody. Za policii jde zpravidla o územně odpovědného policistu v Náměstí nad Oslavou a za město jde zpravidla o pracovníka pro záležitosti místního pořádku a obrany.

(3) Styční pracovníci z obou stran dohody společně plní především přípravné a realizační úkoly při konání významných politických, kulturních, společenských a sportovních akcí (vyhodnocení a stanovení potřebného počtu sil a prostředků, rozdělení úkolů, způsoby komunikace, spojení, otázky velení atd.).

(4) Styční pracovníci nejsou oprávněni řešit a rozhodovat věci obecného nebo dlouhodobého významu.

Čl. 8

Spolupráce s orgány města

(1) Nebrání-li tomu obecně závazný právní předpis, jsou účastníci orgánů spolupráce ze strany policie k naplnění účelu této dohody oprávněni účastnit se jednání volených orgánů města.

(2) Policie prostřednictvím svých účastníků na jednání orgánů města aktivně informuje o aktuálních otázkách místních záležitostí veřejného pořádku ve městě a plnění této dohody a v rozsahu svých kompetencí navrhuje a projednávají společná opatření ke zlepšení bezpečnostní situace ve městě.

(3) Bez dotčení čl. 6 odst. 2 písm. a) této dohody se na jednání voleného orgánu obce s účastí policie zpravidla ke konci kalendářního čtvrtletí stručně vyhodnocuje dosavadní plnění této dohody.

Čl. 9
Závěrečná ustanovení

(1) Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou a nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu zástupců obou stran dohody. Tuto dohodu lze vypovědět písemně bez udání důvodu s výpovědní lhůtou v délce 2 měsíců. Lhůta počíná běžet prvním dne kalendářního měsíce následujícího po doručení výpovědi,

(2) Tuto dohodu lze měnit pouze písemnými číslovanými dodatky odsouhlasenými oběma stranami dohody.

(3) Touto koordinační dohodou se ruší dohoda o vzájemné spolupráci při zajišťování veřejného pořádku a bezpečnosti, která byla uzavřena mezi městem Náměšť nad Oslavou a Policií České republiky, Obvodním oddělením Náměšť nad Oslavou ze dne 19. června 2009.

(4) Tato dohoda je vyhotovena ve 4 stejnopisech, z nichž každá strana dohody obdrží 2 výtisky.

V Třebíči dne 17.12.2012



vedoucí územního odboru

vedoucí obvodního oddělení

V Náměšti nad Oslavou dne 17.12.2012



starosta

Vyhotoveno ve 4
výtiscích o 4 listech
Vyt. č. 1 (O TŘEBÍČ
Vyt. č. 2 (O P. N. O. S. L.
Vyt. č. 3 MĚSTO N. O. S. L.
Vyt. č. 4 MĚSTO N. O. S. L.

Policie České republiky – Krajské ředitelství Policie kraje Vysočina,
Územní odbor Třebíč,
Obvodní oddělení Moravské Budějovice
zastoupené vedoucím územního odboru [REDAKCE]
a vedoucím obvodního oddělení [REDAKCE]
dále jen „policie“, na straně jedné

a

Město Moravské Budějovice
zastoupené starostou [REDAKCE]
dále jen „město“, na straně druhé,

policie a město společně též jako „strany dohody“,

uzavírají za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku v souladu s § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, tuto

DOHODU
o spolupráci při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku
(dále jen „dohoda“).

Čl. 1

Účel dohody

Účelem dohody je upravit oblasti a formy spolupráce stran dohody při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku.

Čl. 2

Oblasti spolupráce

Strany dohody spolupracují v oblastech

- a) ochrany bezpečnosti osob a majetku,
- b) ochrany veřejného pořádku
(PRIORITA – zvýšená pozornost bude věnována místům koncentrace mládeže, zejména Tovačovského sady, prostor kolem Gymnázia na Tyršově ulici a areál letního kina v Moravských Budějovicích),
- c) dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu,
- d) pátrání po osobách a věcech,
- e) odhalování trestných činů a zjišťování jejich pachatelů,
- f) prevenci kriminality s důrazem na spolupráci s veřejností,
- g) prohlubování komunikace mezi stranami dohody a veřejností,
- h) zkvalitňování práce stran dohody ve smyslu služby veřejnosti
- i) ochrany mládeže před nealkoholovou toxikománií, dále na úseku pravicového extremismu a terorismu.

Čl. 3

Východiska spolupráce

Strany dohody při spolupráci vychází zejména z:

- a) popisu společenské zakázky veřejnosti v oblasti veřejného pořádku a
- b) dohodnutých priorit spolupráce.

Čl. 4

Formy spolupráce

Strany dohody realizují spolupráci:

- a) koordinací sil a prostředků při zajišťování oblastí spolupráce,
- b) společným postupem při vytváření a využívání kamerových systémů,
- c) výměnou informací za podmínek stanovených právními předpisy,
- d) společným prováděním průzkumů názorů, potřeb, očekávání a spokojenosti občanů s bezpečnostní situací ve městě a přizpůsobením východisek spolupráce zjištěným informacím,
- e) vytvářením a realizací společných projektů propagace stran dohody jako poskytovatelů služby veřejnosti, projektů prevence kriminality a projektů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- f) společnou mediální strategií ve věcech společného zájmu,
- g) vytvořením orgánů a postupů pro naplňování a vyhodnocování účelu a obsahu této dohody.

Čl. 5

Zvláštní ustanovení o spolupráci při měření rychlosti vozidel městskou policií

(1) Městská policie Moravské Budějovice je jako orgán města plnicí úkoly podle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, oprávněna měřit rychlost vozidel výlučně na místech určených Policií České republiky.

(2) K naplnění tohoto oprávnění a podmínek pro jeho výkon bude vedoucí pracovník městské policie elektronickou cestou vedoucímu dopravního inspektorátu zasílat návrh míst pro měření rychlosti na kalendářní měsíc, a to vždy nejpozději do 20. dne předcházejícího kalendářního měsíce.

(3) Návrh bude obsahovat

- a) místo měření tak, aby nebylo zaměnitelné s jiným, s uvedením důvodu s ohledem na situaci ve vztahu k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- b) druh zařízení pro měření rychlosti,
- c) dobu měření (dny, časový úsek dne) a
- d) zda je požadovaná součinnost policie účastí příslušníka na měření.

(4) vedoucí dopravního inspektorátu návrh potvrdí nebo změní, a to zejména

- a) vypuštěním místa
- b) doplněním místa (včetně všech náležitostí návrhu),
- c) odmítnutím účasti na měření,
- d) doplněním účasti na měření nebo
- e) změnou navrhovaných náležitostí u místa měření a odpověď elektronickou cestou zašle zpět do předposledního dne kalendářního měsíce předcházejícího navrhovanému kalendářnímu měsíci; kopii odpovědi zašle elektronickou cestou vedoucímu příslušného obvodního oddělení.

(5) Městská policie provede přehled určených míst (odpovědí) a skutečně realizovaných měření v rozsahu údajů uvedených v odst. 3 po dobu alespoň 3 let od provedení měření.

Čl. 6

Orgány spolupráce

Orgány spolupráce jsou:

- a) koordinační porada,
- b) pracovní skupiny,
- c) styční pracovníci.

Čl. 7

Koordinační porada

(1) Koordinační porada je vrcholným orgánem spolupráce stran dohody.

(2) Koordinační porada řeší věci týkající se:

- a) platnosti, účinnosti, výkladu a změn této dohody a vyhodnocování jejího plnění; vyhodnocení se provádí za kalendářní rok, zpráva o vyhodnocení musí být koordinační radou vypracována a schválena nejpozději do konce února následujícího kalendářního roku,
- b) projednávání a definování aktuální společenské zakázky v oblasti veřejného pořádku na celoměstské úrovni,
- c) stanovování priorit spolupráce,
- d) jmenování a odvolávání styčných pracovníků,
- e) souladu dílčích koordinačních dohod s touto dohodou,
- f) zřízení a systému práce pracovních skupin
- g) problémů ve spolupráci zjištěných při činnosti pracovních skupin, které nebyly vyřešeny na úrovni pracovní skupiny,
- h) akcí nebo událostí s celoměstským významem, u kterých se předpokládá značné ohrožení veřejného pořádku,
- i) projektů spojených s vynakládáním prostředků města ve prospěch policie.

(3) Jednání koordinační porady se může účastnit:

rozšířený tým, který bude dle příslušné problematiky sestaven jednou či oběma stranami koordinační porady

(4) Koordinační porada se schází podle potřeby, nejméně však 1x v kalendářním čtvrtletí. Jednání svolává telefonicky některý z účastníků koordinační rady z vedení policie nebo z vedení města. Jednání se koná střídavě v sídle policie a města. Jednání je usnášenischopné, pokud se jej účastní alespoň dva účastníci z každé ze stran dohod, z nichž alespoň jeden na každé straně je z vedení strany dohody ve smyslu odst. 3 tohoto článku. Na počátku jednání se dohodne, kdo z účastníků bude zpracovávat záznam a komu bude záznam po vypracování doručován. Záznam podepisují všichni účastníci jednání koordinační porady. Účastníci z vedení strany dohody jsou oprávněni k obsahu záznamu připojit stručné vyjádření.

Čl. 8

Pracovní skupiny

(1) Pracovní skupiny jsou odborným orgánem spolupráce k řešení otázek vztahujících se k určité věcné problematice.

(2) Pracovní skupina se skládá z jednoho zástupce policie a jednoho zástupce města. Každý ze zástupců si na jednání pracovní skupiny může přizvat až dva konzultanty. Jednání pracovní skupiny se může účastnit kterýkoliv ze členů koordinační porady z vedení města nebo policie.

(3) Jednání členů pracovní skupiny je neformální, na jeho frekvenci, způsobu, místě a průběhu se členové dohodnou.

(4) O aktuálních otázkách řešených pracovní skupinou členové průběžně informují členy koordinační porady z vedení stran dohody.

(5) Má-li být řešením věci projednávané pracovní skupinou dotčena oblast vynakládání veřejných prostředků některé ze stran dohody, je pracovní skupina povinna řešení předložit koordinační poradě k projednání.

Čl. 9

Styční pracovníci

(1) Styční pracovníci jsou určeni k operativní koordinaci postupu stran dohody při zabezpečování organizace akcí a opatření týkajících se místních záležitostí veřejného pořádku ve městě.

(2) Styční pracovníci jsou jmenováni koordinační poradou v případě časově blíže neomezeného výkonu této funkce anebo z každé strany ad hoc jednostranným úkonem s trváním pouze pro určitou specifickou akci; v takovém případě strana dohody neprodleně druhé straně sdělí kontaktní údaje na jednostranně určeného styčního pracovníka.

(3) Styční pracovníci z obou stran dohody společně plní především přípravné a realizační organizační úkoly při konání významných politických, kulturních, společenských a sportovních akcí (vyhodnocení a stanovení potřebného počtu sil a prostředků, rozdělení úkolů, způsoby komunikace/spojení, otázky velení atd.).

(4) Styční pracovníci nejsou oprávněni řešit a rozhodovat věci obecného nebo dlouhodobého významu.

Čl. 10

Spolupráce s orgány města

(1) Nebrání-li tomu obecně závazný právní předpis, jsou účastníci orgánů spolupráce ze strany policie k naplnění účelu této dohody oprávněni účastnit se jednání volených orgánů města.

(2) Policie prostřednictvím svých účastníků na jednání orgánů města aktivně informuje o aktuálních otázkách místních záležitostí veřejného pořádku v obci/městě a plnění této dohody a v rozsahu svých kompetencí navrhuje a projednávají společná opatření ke zlepšení bezpečnostní situace ve městě.

(3) Bez dotčení čl. 7 odst. 2 písm. a) této dohody se na jednání voleného orgánu obce s účastí policie zpravidla ke konci kalendářního čtvrtletí stručně vyhodnocuje dosavadní plnění této dohody.

Čl. 11

Závěrečná ustanovení

(1) Koordinační dohodu za policii podepisuje vedoucí organizačního článku, vedoucí dopravního inspektorátu a vedoucí územního odboru vnější služby.

(2) Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou a nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu zástupců obou stran dohody. Tuto dohodu lze vypovědět písemně

bez udání důvodu s výpovědní lhůtou v délce 2 měsíců. Lhůta počíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po doručení výpovědi.

(3) Tuto dohodu lze měnit pouze písemnými číslovanými dodatky odsouhlasenými oběma stranami dohody.

(4) Touto koordinační dohodou se ruší dohoda o vzájemné spolupráci při zajišťování veřejného pořádku a bezpečnosti uzavřena mezi Městem Moravské Budějovice a Policií České republiky, Obvodní oddělení Moravské Budějovice dne 8. 4. 2009.

(5) Tato dohoda je vyhotovena v 6 stejnopisech, z nichž každá strana dohody obdrží 3 výtisky.

V Třebíči dne 27. listopadu 2013



vedoucí územního odboru



vedoucí dopravního inspektorátu



vedoucí obvodního oddělení

- 7 -01- 2014

V Moravských Budějovicích dne



starosta

10.3 Příloha C – Souhlas s využitím statistických dat

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie kraje Vysočina
Územní odbor Třebíč
Dopravní inspektorát
Bráfova třída 1247/11, 674 01 Třebíč

Č. j. KRPJ-95221-1/ČJ-2023-1610UO

Třebíč 7. srpna 2023

Počet stran: bude dopočítáno

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie kraje Vysočina
Kancelář ředitele krajského ředitelství
Vrchlického 2627/46
587 24 Jihlava

k rukám brig. gen. [REDACTED]

mpor. Bc. Jiří Pekárek, [REDACTED] - žádost o statistické podklady pro diplomovou práci

Vážený pane řediteli,
jsem zařazen jako policista na Krajském ředitelství policie kraje Vysočina, Dopravním inspektorátu ÚO Třebíč. V současné době si doplňuji vysokoškolské vzdělání v navazujícím magisterském studijním programu a to na České zemědělské univerzitě v Praze - středisko Tábor, obor Veřejná správa a regionální rozvoj.

Závěrečnou diplomovou práci zpracovávám na téma „Spolupráce PČR a veřejné správy při zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na okrese Třebíč“. V praktické části této diplomové práce bych chtěl analyzovat situaci v oblasti dopravní nehod a analýzu samotných přestupků v dopravě na okrese Třebíč a to za posledních 5 let (roky 2018 až 2022).

Z tohoto důvodu bych Vás chtěl požádat o využití statistických podkladů pro uvedenou analýzu. Předmětné podklady budou zajištěny z dostupných informačních systémů ve spolupráci s OSDP KŘP kraje Vysočina.

Předem děkuji za kladné vyřízení mé žádosti.

Doporučuji schválit žádost mpor. Bc. Pekárka o statistické podklady pro diplomovou práci.

Zpracoval:
mpor. Bc. Jiří Pekárek

[REDACTED]
ředitel krajského ředitelství

10.4 Příloha D – Rozhovor s koordinátorkou dopravní prevence BESIP pro Kraj Vysočina

Jaké je vaše pracovní zařazení u oddělení BESIPu?

Koordinátor dopravní prevence BESIP

Co je dle vašich zjištění nejčastější příčina dopravních nehod na okrese Třebíč?

Největším problémem jak na okrese Třebíč, tak v Kraji Vysočina, je překračování povolené rychlosti. Křivka za dlouhá léta zkoumání má rostoucí tendenci. Roste tak i průměrná rychlost v obcích a mimo obec, což je pro všechny účastníky silniční nebezpečné. Je potřeba se zaměřit na rychlost, protože se dlouho době v obecné rovině nedaří rychlost snižovat.

Z čeho vychází určitá bezpečnostní opatření?

Na základě Evropské unie vzniká v České republice dříve Národní strategie BESIPu, dnes Strategie BESIPu, což je strategický přístup k bezpečnosti provozu. Pro města a obce tak ze strategie vyplývá například odstranění nehodových lokalit nebo budování zón 30 kilometrových rychlostí. Jsou zde i úkoly pro policii jako například silniční dohled.

Jak spolupracuje veřejná správa s Policií české republiky?

Spolupráce veřejné správy a policie je velice úzká, kdy policie podává svoji součinnost při vytváření nových míst (například dopravní hřiště). Policie může plnit poradní hlas, který může říkat a upozorňovat na případná nebezpečná místa nebo chyby v dopravním značení. V bezpečnosti na pozemních komunikacích hraje hlas policie důležitou roli.

Mohla byste uvést nějaký příklad?

Příklad uvedu z nedávného zasedání Aktiv BESIP v Chotěboři, kde zasedal zástupce policie, zástupce stavebního odboru, zástupce dopravy a zástupce BESIPu, kdy spolu řešili zklidnění lokalit v blízkosti škol, parkování a mnoho dalšího. Byli bychom rádi, aby takové to zasedání probíhalo častěji, kdy se setkají zástupci veřejné správy, BESIPu a policie u jednoho stolu a budou řešit veškeré problémy týkající se bezpečnosti na silnicích.

10.5 Příloha E – Rozhovor s vedoucím Dopravního inspektorátu Třebíč

Jak dlouho zastáváte funkci vedoucího Dopravního inspektorátu Třebíč?

Problematice dopravní policie se věnuji od počátku svého působení u Policie České republiky, tj. od roku 2003. Na funkci vedoucího Dopravního inspektorátu Třebíč jsem byl ustanoven na počátku roku 2019. Období před tím jsem byl zařazen jako zpracovatel dopravních nehod na uvedeném Dopravním inspektorátu v Třebíči.

Zapojují se policisté do aktivit ve spolupráci s veřejnou správou v oblasti bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč a mají tyto aktivity podle Vás nějaký význam v dané oblasti?

Ano, policisté se několikrát ročně účastní ve spolupráci pracovníky Odboru dopravy a Městských úřadů Třebíč, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou a krajské koordinátorky BESIP různých preventivních akcí s účastí veřejnosti, a to různých přednášek ve školách, dopravních soutěží, dnů s policií, dnů dětí atd. V rámci těchto aktivit bývá veřejnost obeznámena s nejčastějšími problémy v oblasti silniční dopravy s cílem dostat do veřejnosti povědomí o tom, jak se správně chovat v silničním provozu a jaké důsledky v případě porušování předpisů hrozí, a to jak v oblasti např. dopravních nehod újmy majetkové/nemajetkové, tak případných postihů za jednotlivé přestupky v dopravě. Cílem těchto aktivit ve spolupráci s veřejnou správou je dostat do podvědomí veřejnosti důležitost opatrnosti v rámci provozu na pozemních komunikacích a tím přispět ke snížení nehodovosti a počtu zjištěných porušení zákona v silniční dopravě na okrese Třebíč.

Účastníte se jako vedoucí Dopravního inspektorátu Třebíč nějakých setkání nebo koordinačních schůzek s odborníky v oblasti dopravy k oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč, považujete tato setkání v této oblasti za významná?

Osobně se účastním několikrát ročně koordinačních schůzek s pracovníky Odborů dopravy a Odborů správních činností jednotlivých Městských úřadů na okrese Třebíč, které se týkají zajištění spolupráce v rámci řešení přestupkové agendy v oblasti silniční dopravy. Dále se za poslední dobu na těchto schůzkách uskutečnila jednání v souvislosti s očekávanou výstavbou nového bloku v areálu Jaderné elektrárny Dukovany, která má začít v roce 2027.

Zde se očekává navýšení intenzity silničního provozu na hlavních příjezdových silnicích v této lokalitě, kdy nejvíce diskutovanou je silnice číslo II/351 a na ni navazující silnice číslo II/399, které jsou hlavní tepnou z okresního města Třebíč a očekává se zde markantní zvýšení intenzity silničního provozu. V této souvislosti se navrhuje a diskutují různá opatření v oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Jak hodnotíte spolupráci a komunikaci mezi Policií České republiky a veřejnou správou v rámci okresu Třebíč?

Na okrese Třebíč, jak jsem již zmiňoval, se jedná o spolupráci s Odbory dopravy a Odbory správních činností jednotlivých městských úřadů. Jsem přesvědčen o tom, že spolupráce je na velmi dobré a profesionální úrovni, jak ze strany Policie České republiky, tak i ze strany zmiňovaných pracovníků veřejné správy. Za dobu, co jsem ve funkci Dopravního inspektorátu Třebíč, v oblasti dopravy jako takové jsem v rámci spolupráce nezaznamenal žádný problém, což mi potvrzují i další kolegové.

Co považujete za nejvýznamnější problém v oblasti ohrožení bezpečnosti silničního provozu na okrese Třebíč?

V současné době je velkým problémem v silniční dopravě na všech úrovních nedodržování povolené rychlosti ze strany řidičů motorových vozidel a jedná se i o nejčastější příčinu dopravních nehod s nejpočetnějšími následky v oblasti majetkové i nemajetkové újmy. Tímto problémem se zabývá v rámci celé České republiky i národní strategie BESIP na období 2021 - 2030. S příčinou překročení povolené rychlosti, případně nepřizpůsobení rychlosti, souvisí i další častá příčina dopravních nehod na okrese Třebíč, kterou je nedání přednosti a je zapotřebí tyto dvě příčiny v rámci silniční dopravy řešit souběžně při jakémkoli návrhu opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích všech úrovní.

Jste schopen sdělit rizikové místo, kde opakovaně došlo ke stejnému typu dopravních nehod nebo místo se zvýšeným počtem zjištěných závažných přestupků v dopravě, které jsou častou příčinou vzniku dopravních nehod na okrese Třebíč?

Pokud se mám vyjádřit k rizikovému místu na okrese Třebíč, tak tímto je bez pochyby čtyřramenná Křižovatka v obci Dalešice - křížení silnic číslo II/351 (od obce Třebíč) x II/399 (z obce Dalešice a od obce Rouchovany) x III/15245 (od obce Hrotovice), kdy hlavní pozemní komunikací je přímý úsek silnice číslo II/351 a silnice číslo II/399 procházející předmětnou křižovatkou, která není řízena světelnými signály. Na této křižovatce se stalo v posledních letech několik dopravních nehod s početnými následky na zdraví, kdy se jedná i o často diskutované místo v rámci již zmiňovaných schůzek s pracovníky Odborů dopravy a je považováno za rizikové. Z důvodu vysoké nehodovosti již několik let k tomuto místu přistupujeme aktivně zejména v rámci kontroly dodržování povolené rychlosti, neboť se jedná o úsek procházející obcí a řidiči zde často rychlost nedodrží.

Jaké opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu by mělo význam na Vámi uvedeném rizikovém místě v obci Dalešice?

Vzhledem k tomu, že v předmětné lokalitě má v rámci dohledové činnosti policie opakovaně i za několik let zpětně zjištěno mnoho přestupků týkajících se překročení povolené rychlosti, vhodným opatřením ke zlepšení situace by mohla být instalace úsekové měření rychlosti se zpracováním dat a řešení zjištěných přestupků ze strany Městského úřadu Třebíč, tj. Městskou Policií a Odborem dopravy. Jedná se o zařízení stabilní, fungující 24 hodin denně a myslím si, že by mělo velký vliv zlepšení situace a zvýšení bezpečnosti silničního provozu na uvedeném rizikovém místě.

10.6 Příloha F – Rozhovor se starostou obce Dalešice

Jak dlouho působíte na funkci starosty obce Dalešice?

Funkci starosty obce Dalešice již vykonávám druhé volební období, tedy od roku 2018 do současné doby.

Zajímáte se v rámci své funkce aktivně o bezpečnost v dopravě ve Vaší obci a jejím okolí?

Bezpečnost v dopravě společně se zajištěním veřejného pořádku v naší obci je pro mne prioritou již od počátku volebního období a bude prioritou i do budoucna.

Jste si vědom nějakých úskalí v oblasti dopravy souvislosti s obcí Dalešice a jejího okolí?

Obec Dalešice řeší již několik let problém v úseku hlavní křižovatky, která se nachází na okraji obce Dalešice, a to ve směru příjezdu od Třebíče, Hrotovic a Rouchovan. V blízkosti této křižovatky se nachází autobusové zastávky na každé straně hlavní silnice č. II/351 a přechod pro chodce přes tuto silnici. Zmiňovaná křižovatka i její okolí je místem častých dopravních nehod. Podotýkám, že ve směru od Třebíče uvedená hlavní silnice číslo II/351 na přímém úseku navazuje na silnici číslo II/399 a je hlavní tepnou mezi okresním městem Třebíč a Jadernou elektrárnou Dukovany, kde je každodenní provoz motorových vozidel značně vysoký.

Učinil jste z Vaší pozice nějaké kroky ke zvýšení bezpečnosti na Vámi uvedeném místě?

Za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu v prostoru předmětné křižovatky a jejího okolí jsem jako starosta obce Dalešice požádal v minulých letech Policii České republiky o zvýšení dohledové činnosti, neboť se jedná o místo, kde řidič jezdí vysokou rychlostí, než je v daném místě rychlost povolená, což má za důsledek již zmiňovanou vysokou nehodovost a moji obavu o zdraví občanů (zejména dětí) obce Dalešice, kteří využívají zmiňované autobusové zastávky a přilehlého přechodu pro chodce k přesunu do škol a do zaměstnání.

Jaká byla zpětná vazba od Policie České republiky?

Zpětnou vazbou ze strany Policie České republiky jsem již několikrát obdržel informaci o tom, že porušování povolené rychlosti na daném místě je zjišťováno v rámci jejich dohledové činnosti ve vysoké míře. Všeobecně si myslím, že porušování povolené rychlosti v dopravě je jedním z nejzávažnějších porušení s nejtragičtějšími následky v rámci dopravní nehodovosti.

Zvažoval jste na předemtném problémovém místě nějaký jiný návrh řešení mimo Vašeho požadavku o zvýšení dohledové činnosti ze strany Policie České republiky?

Je mi známo, že v poslední době se často tyto situace na podobných problémových místech v dopravě v České republice řeší umístěním ukazatelů rychlosti v kombinaci s dynamickým (zpomalovacím) semaforem, což má ale dle mého názoru malou účinnost na jednotlivé řidiče a v porovnání s vynaloženými náklady a výsledkem si myslím, že tento typ opatření by nebyl vhodný, proto jsem do současné doby k tomuto typu opatření žádné kroky nekonal. Osobně si myslím, že tato zařízení mají na řidiče vliv z počátku,

Považoval byste za vhodné na předemtném místě za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu zřízení systému úsekového měření rychlosti se zpracováním dat a řešení jednotlivých přestupků ze strany Městského úřadu Třebíč, tj. Městskou policií a odborem dopravy? Systém úsekového měření rychlosti by byl umístěn v celé délce hlavní silnice číslo II/351 a navazující silnice číslo II/399 v prostoru mezi svislým dopravním značením označujícím začátek a konec obce Dalešice.

Tento typ opatření považuji vzhledem k situaci na daném místě za velice efektivní a myslím si, že by značnou měrou došlo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu jak přímo v prostoru předemtné křižovatky, tak i v jejím okolí.

Jak byste ohodnotil spolupráci Policie České republiky a veřejné správy v oblasti zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích z pozice starosty jedné z obcí na okrese Třebíč?

Jsem přesvědčen o tom, že Policie České republiky má stejně jako veškeré instituce veřejné správy zájem o co nejvyšší bezpečnost na silnicích v rámci celého okresu Třebíč. Za sebe mohu uvést, že mým požadavkům v oblasti zajištění této oblasti bylo ze strany Policie České

republiky vždy vyhověno, neměl sem potřebu řešit žádný problém, co se týká komunikace a podobně. V současné době mne nenapadají žádné kroky k vylepšení spolupráce celkové spolupráce.