



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

ODBOR ZNALECTVÍ VE STROJÍRENSTVÍ, ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD A OCEŇOVÁNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

DEPARTMENT OF EXPERTISE IN MECHANICAL ENGINEERING, ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENTS AND
VEHICLE ASSESSMENT

VYHODNOCENÍ PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI V LETECH 2011-2020

EVALUATION OF THE CAUSES OF TRAFFIC ACCIDENTS INVOLVING POLICE VEHICLES IN THE SOUTH
MORAVIA REGION IN 2011-2020

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Igor Sobotka

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Albert Bradáč, Ph.D.

BRNO 2020

Zadání diplomové práce

Student:	Bc. Igor Sobotka
Studijní program:	Expertní inženýrství v dopravě
Studijní obor:	bez specializace
Vedoucí práce:	Ing. Albert Bradáč, Ph.D.
Akademický rok:	2020/21
Ústav:	Odbor znaleství ve strojírenství, analýza dopravních nehod a oceňování motorových vozidel

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Vyhodnocení příčin dopravních nehod vozidel Policie České republiky v Jihomoravském kraji v letech 2011–2020

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

- PČR, obecný přehled
- Vozidla používaná u PČR, rozdělení, druhy, technická data a požadavky na jejich provoz u bezpečnostního sboru
- Školení řidičů služebních vozidel a zdokonalovací jízdy
- Dopravní nehody služebních vozidel (počty, příčiny, následky)
- Vyhodnocení technických příčin vybraných nehod (jízda k zákroku s použitím výstražných zařízení, bez výstražných zařízení, jiné)
- Přehled aktuálních opatření vedoucích ke snížení nehodovosti
- Návrh dalších opatření ke snížení nehodovosti

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je vyhodnotit příčiny dopravních nehod vozidel PČR v Jihomoravském kraji za období 2011 až 2020. Provést návrh opatření a možných řešení ke snížení nehodovosti.

Seznam doporučené literatury:

Elektronické zdroje, zejména statistické ročenky MD ČR + VUT Primo

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2020/21

V Brně, dne

L. S.

.....
doc. Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.
vedoucí odboru

.....
doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
ředitel

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá problematikou dopravních nehod služebních vozidel Police České republiky v Jihomoravském kraji, v období let 2011 – 2020. Úvodní část je věnována obecnému seznámení s policejní problematikou a dalšími aspekty souvisejícími s používáním služebních dopravních prostředků a výkonem služby u PČR. V praktické části jsou pak dopravní nehody na daném teritoriu, v uvedeném období vyhodnoceny z hlediska jejich počtů, technických příčin, následků a dalších aspektů. V závěru práce jsou navržena opatření, která by měla vést ke snížení nehodovosti policejních vozidel.

Abstract

This diploma thesis deals with the issue of traffic accidents of company cars of the Police of the Czech Republic in the South Moravian Region, in the period 2011 - 2020. The theoretical part is focused to a general acquaintance with police issues and other aspects related to the use of company means of transport and the performance of service at the Police. In the practical part, traffic accidents in the territory are evaluated in the given period in terms of their numbers, technical causes, consequences and other aspects. In conclusion, there are suggested measures which should lead to a reduction in accidents of police vehicles.

Klíčová slova

Policie České republiky, integrovaný záchranný systém, služební dopravní prostředek, dopravní nehoda

Keywords

Police of the Czech Republic, emergency service, a company car, traffic accident

Bibliografická citace

SOBOTKA, Igor. Vyhodnocení příčin dopravních nehod vozidel Policie České republiky v Jihomoravském kraji v letech 2011-2020. Brno, 2021. 109 s. Dostupné také z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/127959>. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, Odbor znalectví ve strojírenství, analýza dopravních nehod a oceňování motorových vozidel. Vedoucí práce Albert Bradáč.

Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci na téma „Vyhodnocení příčin dopravních nehod vozidel PČR v Jihomoravském kraji v letech 2011 - 2020“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou všechny citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že v souvislosti s vytvořením této diplomové práce jsem neporušil autorská práva třetích osob, zejména jsem nezasáhl nedovoleným způsobem do cizích autorských práv osobnostních a/nebo majetkových a jsem si plně vědom následků porušení ustanovení § 11 a následujících autorského zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, včetně možných trestněprávních důsledků vyplývajících z ustanovení části druhé, hlavy VI. díl 4 Trestního zákoníku č. 40/2009 Sb.

V Brně 5. června 2021

.....

Podpis autora

Poděkování

Mé poděkování patří těm, kteří mi při tvorbě této práce, a v průběhu celého studia jakkoliv pomohli, nebo mě podporovali. Rodina, pedagogové, velitelé, kolegové, kamarádi – děkuji Vám všem!

OBSAH

OBSAH	8
1 ÚVOD.....	11
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE	12
2.1 Policie České republiky	12
2.1.1 Policie České republiky obecně	12
2.1.2 Útvary v Policii ČR.....	13
2.1.3 Základní právní předpisy pro výkon služby v Policii ČR.....	13
2.1.4 Krajská ředitelství PČR	13
2.2 PČR Jihomoravského Kraje.....	15
2.2.1 Základní informace o Jihomoravském kraji	15
2.2.2 Základní informace o PČR Jihomoravského kraje.....	16
2.2.3 Organizační struktura PČR JmK.....	16
2.2.4 Personální údaje KŘP JmK.....	18
2.3 Výkon služby u PČR	18
2.3.1 Služba u PČR.....	18
2.3.2 Specifika hlavních služeb u PČR	18
2.4 Technika u PČR a její používání	19
2.4.1 Vozový park PČR	19
2.4.2 Rozdělení SDP podle výbavy.....	19
2.4.3 Kategorie a druhy SDP dle systemizace PČR.....	20
2.4.4 Označení vozidel PČR	25
2.4.5 Zvláštní výstražné zařízení.....	27
2.4.6 Evidence a dokumentace dopravních prostředků	28
2.4.7 Hospodaření s technikou a její životnost	28
2.4.8 Oprávněnost k řízení a používání SDP.....	31
2.4.9 Zařazení vozidel u jednotlivých útvarů v JmK	31
2.5 Odborná způsobilost a školení řidičů	34
2.5.1 Odborná a zdravotní způsobilost u PČR JmK.....	34
2.5.2 Řízení vozidel s právem přednostní jízdy.....	35
2.5.3 Školení řidičů PČR JmK	36
2.5.4 Zásady provozu služebních vozidel PČR JmK.....	37
2.5.5 Praktická příprava řidičů SDP u PČR JmK	38
2.5.6 Profesionalizace řidičů složek IZS.....	38
2.5.7 Polygon Jihlava	39
2.5.8 Masarykův okruh Brno.....	40
2.5.9 Letiště Vyškov	40

2.5.10	<i>PIT manévr a jeho výcvik</i>	41
3	DOPRAVNÍ NEHODY V SILNIČNÍM PROVOZU	44
3.1	Dopravní nehoda – pojem a charakteristika	44
3.1.1	<i>Příčiny vzniku dopravní nehody</i>	45
3.1.2	<i>Okolnosti ovlivňující nehodovost a taktika při řízení vozidla s právem přednostní jízdy</i>	46
3.2	Dopravní nehody služebních vozidel pčr, jejich evidence a řešení.....	49
3.2.1	<i>Příčiny dopravních nehod vozidel PČR</i>	50
3.2.2	<i>Postup při řešení dopravních nehod s účastí SDP policie</i>	51
4	VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD SLUŽEBNÍCH VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 - 2020.....	52
4.1	Vývoj nehodovosti policejních vozů jmk v letech 2011 – 2019	53
4.2	Vyhodnocení počtů dopravních nehod vozidel PČR JMK v letech 2011 – 2020 podle útvarů a zavinění.....	55
4.3	Vyhodnocení dopravních nehod vozidel PČR JMK v letech 2011 – 2020 podle místa spáchání nehody.....	57
4.4	Vyhodnocení dopravních nehod vozidel PČR JMK v letech 2011 – 2020 podle příčiny	59
4.4.1	<i>Problematika posouzení nehod podle technické příčiny a rozbor vybrané dopravní nehody</i>	60
4.5	Vyhodnocení dopravních nehod vozidel PČR JMK v letech 2011 – 2020 podle způsobené škody a zranění	63
4.6	Vyhodnocení dopravních nehod vozidel PČR JMK v letech 2011 – 2020 podle účelu jízdy a délky praxe	64
4.7	Shrnutí zjištěných výsledků dopravní nehodovosti SDP.....	66
5	OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI SLUŽEBNÍCH VOZIDEL.....	67
5.1	Přehled aktuálních opatření vedoucích ke snížení nehodovosti	67
5.2	Návrh dalších opatření pro snížení nehodovosti.....	69
6	ZÁVĚR	71
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	73
	SEZNAM TABULEK	79
	SEZNAM GRAFŮ	80
	SEZNAM OBRÁZKŮ	81
	SEZNAM ZKRATEK.....	82
	SEZNAM PŘÍLOH	83

1 ÚVOD

Dopravní nehody jsou negativními událostmi v silničním provozu a přináší s sebou významné ohrožení základních lidských priorit, tedy života, zdraví a majetku. Jejich výskyt je pro společnost nežádoucí, přičemž obecným cílem je tyto události pokud možno co nejvíce eliminovat.

Protože mne problematika silniční dopravy vždy zajímala a sám jsem od roku 1999 ve služebním poměru příslušníka PČR v Jihomoravském kraji, rozhodnul jsem se analyzovat dopravní nehody, které přímo souvisejí s mým povoláním, při kterém používáme služební dopravní prostředky. Období, které bylo pro tento výzkum zvoleno, zahrnuje rozmezí let 2011 – 2020, což zajistí dostatečné množství údajů pro vyhodnocení získaných výstupů.

Cílem této práce tedy bude vyhodnocení uskutečněných dopravních nehod PČR jako bezpečnostní složky státu v daném čase a teritoriu. Chtěl bych využít nejen svojí dosavadní praxe, ale také cenné informace, které mi byly ze strany Policie poskytnuty pro komplexní analýzu, která by měla v závěru přinést zhodnocení dosavadního stavu s případnými návrhy vhodných opatření vedoucích k dalšímu zlepšení bezpečnosti při provozu služebních vozidel PČR a Integrovaného záchranného systému celkově.

V první části se práce zabývá vymezením základních pojmů nutných ke zpracování tématu. Seznámení s policejní problematikou v obecné rovině, územní příslušností Policie ČR v JmK, výkonem služby, používanou technikou a také služební přípravou příslušníků PČR. Následuje rešerše informačních zdrojů získaných z veřejně dostupných míst, Ministerstva vnitra, Policejního prezidia ČR v Praze, interních aktů PČR JmK a dalších.

Další část je věnována dopravním nehodám vozidel PČR v období let 2011 – 2020. Jsou zde konkrétní údaje týkající se předmětných nehod s vyhodnocením, z hlediska jejich počtů, technických příčin a následků.

V poslední části jsou navržena vhodná opatření, která by měla vést ke snížení nehodovosti vozidel PČR.

Práce by měla přinést komplexní, ucelený přehled o nehodovosti vozidel policie, jako bezpečnostního sboru státu v dané lokalitě. Problematika nehodovosti policejních vozidel nebyla do současné doby blíže zpracována a může tak přinést cenné poznatky v dané oblasti, přičemž výstupy diplomové práce mohou být v budoucnu využity nejen ze strany mého zaměstnavatele, ale i dalšími složkami Integrovaného záchranného systému, případně jako zdroj informací při znaleckém řešení nehod vozidel s právem přednostní jízdy.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

V této části práce jsou shrnuta získaná teoretická východiska, která jsou důležitá pro seznámení s danou problematikou. Jsou zde vymezeny základní informace o Policii České republiky, jako bezpečnostního sboru státu v obecné rovině, dále důležité údaje o výkonu služby, používané automobilní technice, výcviku policistů jako řidičů služebních dopravních prostředků, ale také přesná data poskytující přehled o personálních i materiálních údajích u PČR v JmK, které jsou pro zpracování diplomové práce prioritní.

2.1 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Policie České republiky (dále jen PČR) je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který byl zřízen zákonem č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Současné postavení pak upravuje zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, s účinností od 1. 1. 2009. Policie je podřízena Ministerstvu vnitra ČR.

Policejní činnosti jsou dále upraveny těmito hlavními právními předpisy:

- Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů
- Zákon č. 240/2009 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů

2.1.1 Policie České republiky obecně

PČR je podle zákona č. 361/2003 Sb., prohlášena bezpečnostním ozbrojeným sborem, jehož hlavním 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, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky. [1]

PČR, jakožto základní složka Integrovaného záchranného systému, je společně s ostatními záchrannými složkami dále využívána k aktivní účasti při mimořádných událostech, nebo záchranných pracích.

Policie působí po celém území České republiky, pokud nestanoví zákon jinak.

Policejní služba je službou veřejnosti, vykonávanou v nepřetržitém režimu. Policisté zejména tzv. výkonných organizačních článků jsou kdykoliv v denní i noční hodinu povinni plnit své služební poslání.

PČR je podřízena ministerstvu vnitra, které vytváří podmínky pro plnění úkolů policie. Policejní prezident, který je vrcholným představitelem policejního sboru odpovídá za činnost policie ministru vnitra.

Policie je tvořena následujícími útvary:

- Policejní prezidium České republiky v čele s policejním prezidentem
- Útvary s celostátní působností
- Krajská ředitelství Policie ČR
- Útvary zřízené v rámci krajských ředitelství [1]

V útvarech PČR působí celkově cca. 40 000 policistů a 11 000 občanských zaměstnanců. Většina z těchto, při výkonu svého povolání používají rozličné služební dopravní prostředky, k jejichž řízení jsou odborně cvičeni a školeni.

2.1.2 Útvary v Policii ČR

- Policejní prezidium
- Útvary s působností na celém území ČR
- Útvary s územně vymezenou působností

2.1.3 Základní právní předpisy pro výkon služby v Policii ČR

Činnost PČR se řídí níže uvedenými základními ústavními zákony a závaznými právními předpisy:

- zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.
- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.
- POKYN policejního prezidenta č. 180/2012, o plnění základních úkolů služby pořádkové policie.
- POKYN policejního prezidenta č. 85/2006, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (BESIP) a šetření dopravních nehod.

2.1.4 Krajská ředitelství PČR

Krajská ředitelství PČR patří mezi hlavní součásti policejní struktury. Jsou základními teritoriálními součástmi policejní organizace, které komplexně odpovídají za bezpečnost na územní kraje. Jde tedy o útvary s územně vymezenou působností. Krajská ředitelství jsou organizačními složkami státu. V čele krajských ředitelství stojí ředitelé, kteří jsou vedoucími organizační složky státu. Ředitelé jsou podřízeni přímo policejnímu prezidentovi. Ředitelství samotná jsou strukturované organizace s liniově – štábním řízením. [1]

Krajská ředitelství zajišťují většinu policejních činností na krajské úrovni, prostřednictvím součástí zřízených v rámci samotného krajského ředitelství. Útvary policie zřízené v rámci jeho působnosti jsou vnitřními organizačními jednotkami krajského ředitelství a jsou mu podřízeny. Tyto útvary zřizuje policejní prezident na návrh krajského ředitele.

V rámci všech krajských ředitelství policie působí služba kriminální policie a vyšetřování, služba pořádkové policie, dopravní policie, cizinecké policie a služba pro zbraně a bezpečnostní materiál. Každé krajské ředitelství má dále svůj vlastní personální odbor, odbor vnitřní kontroly a integrované operační středisko. Odborná kvalifikace a vzdělávání příslušníků a zaměstnanců PČR jsou prováděna prostřednictvím školních policejních středisek.

V policii je zřízeno 14 krajských ředitelství, která jsou patrna z **tab. č. 1**. Územní obvod krajského ředitelství je shodný s územním obvodem vyššího územního samosprávného celku. [1]

Tab. č. 1 – Názvy a sídla krajských ředitelství PČR [vlastní]

	Název krajského ředitelství	Sídlo
1	Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy	Praha
2	Krajské ředitelství policie Středočeského kraje	Praha
3	Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje	České Budějovice
4	Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje	Plzeň
5	Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje	Karlovy Vary
6	Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje	Ústí nad Labem
7	Krajské ředitelství policie Libereckého kraje	Liberec
8	Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje	Hradec Králové
9	Krajské ředitelství policie Pardubického kraje	Pardubice
10	Krajské ředitelství policie kraje Vysočina	Jihlava
11	Krajské ředitelství Jihomoravského kraje	Brno
12	Krajské ředitelství Olomouckého kraje	Olomouc
13	Krajské ředitelství Zlínského kraje	Zlín
14	Krajské ředitelství Moravskoslezského kraje	Ostrava

2.2 PČR JIHMORAVSKÉHO KRAJE

2.2.1 Základní informace o Jihomoravském kraji

Jihomoravský kraj se nachází v jihovýchodní části České republiky a má rozlohu 7 188 km². Jedná se o čtvrtý největší kraj naší země, přičemž zaujímá zhruba 9% území České republiky. Téměř 60% tohoto území tvoří zemědělská půda.

Území kraje je rozděleno do sedmi okresů (Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo), dále je členěn celkem 21 správními obvody obcí s rozšířenou působností a 34 obvody obcí s pověřeným obecním úřadem.

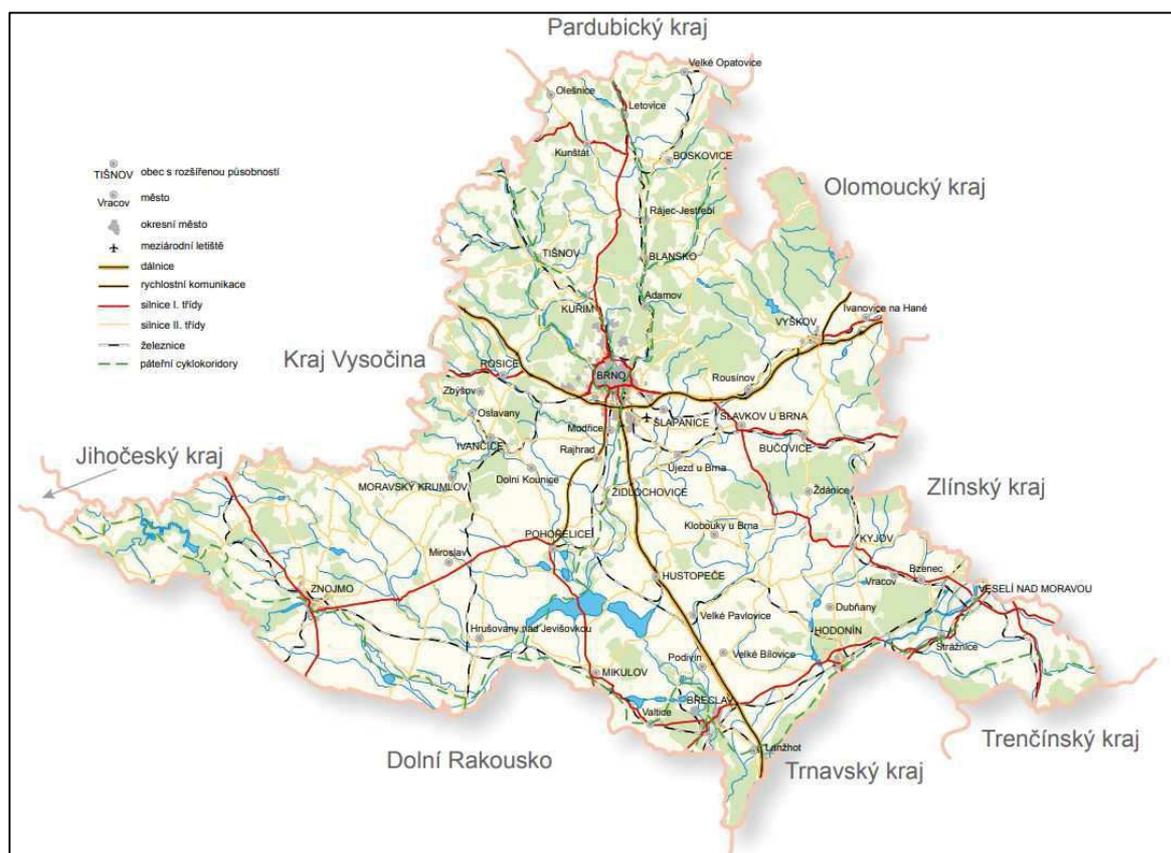
Krajskou metropolí je statutární město Brno, které je druhým největším městem České republiky. Brno má 29 městských částí. Podle údajů ČSÚ v současné době žije v Brně 387 346 obyvatel.

V kraji se nachází 673 obcí, z čehož je 50 měst a 39 městysů. Do území kraje spadá také Vojenský újezd Březina, který má zvláštní status. [2]

Podle údajů ČSÚ k datu 30. 9. 2020 v Jihomoravském kraji žilo celkem 1 195 226 obyvatel, což je o cca 4 000 obyvatel více, nežli v předešlém roce. Ve městech Jihomoravského kraje bydlí 734 184 obyvatel, přičemž podle statistického vývoje za posledních cca 20 let se počet osob zde trvale žijících neustále zvětšuje. Tento údaj je do značné míry ovlivněn zahraniční migrací, neboť za rok 2019 byl zaznamenán přírůstek o 3 107 osob přistěhovaných z ciziny. Tito podle statistik míří v převážné většině do okresu Brno – město. [2; 3]

Jihomoravský kraj v rámci polohy České republiky v Evropě, sousedí se Slovenskem (kraje Trenčínský a Trnavský) v délce hranice 75 km a Rakouskem (Dolní Rakousko) v délce hranice 134 km viz **obr. č. 1**.

Z hlediska dopravní situace je tento kraj důležitou tranzitní spojnici. Hlavní tepnou dopravy je dálnice I. třídy D1, poté dálnice I. třídy D2. Následují dálnice II. třídy, D46, D52, přičemž samotné krajské město Brno představuje významný uzel silniční a železniční dopravy. Krajem prochází dva hlavní železniční koridory propojující Českou republiku se zeměmi EU. V Brně se též nachází letiště civilní dopravy. [2]



Obr. č. 1 – Mapa Jihomoravského kraje [2]

2.2.2 Základní informace o PČR Jihomoravského kraje

Ředitelství PČR Jihomoravského kraje sídlí v Brně a jeho územní obvod je shodný s územním obvodem vyššího územního samosprávného celku, jak bylo uvedeno výše.

Jedná se o organizační složku státu a účetní jednotku, která samostatně hospodaří se svým rozpočtem. Její příjmy a výdaje jsou součástí rozpočtu ministerstva vnitra. [4]

2.2.3 Organizační struktura PČR JmK

Krajské ředitelství Jihomoravského kraje je samostatná organizační složka státu a účetní jednotka, která hospodaří se samostatným rozpočtem přiděleným Ministerstvem vnitra. V rámci svojí působnosti má zřízeny vnitřní organizační jednotky, které jsou Krajskému ředitelství podřízené. [4; 5]

- Vedení krajského ředitelství
- Útvary vnější služby krajského ředitelství
- Personální odbor
- Odbor vnitřní kontroly
- Odbor cizinecké policie
- Oddělení tisku a prevence

- Odbor mezinárodních vztahů

Krajské ředitelství JmK má tedy kolem 150 oddělení, které jsou podle vnitřního organizačního řádu zařazeny do 26 odborů, 6 územních odborů a jednoho městského ředitelství. [4; 6]

Jedná se o Městské ředitelství PČR v Brně a dále o Územní odbory Brno-venkov, Blansko, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo, jejichž územní obvody odpovídají územním obvodům okresů. Jejich sídly jsou někdejší okresní města. Služební obvody územních odborů, stejně jako služební obvod městského ředitelství se dále dělí na služební obvody obvodních oddělení, které jsou dislokovány mimo sídla Územních odborů.

PČR JmK dále disponuje zařízením pro vzdělávání policistů, kterým je Školní policejní středisko se sídlem v Brně.

Městské ředitelství Brno a Územní odbory PČR JmK a jim podřízené výkonné útvary jsou:

- Městské ředitelství Brno-město: Obvodní oddělení Brno-střed, Brno Žabovřesky, Brno-sever, Brno Židenice, Brno Královo Pole, Brno-výstaviště, Brno Komárov, Brno Bystrc, Oddělení hlídkové služby, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Brno-město.
- Územní odbor Brno-venkov: Obvodní oddělení Rosice, Obvodní oddělení Židlochovice, Obvodní oddělení Tišnov, Obvodní oddělení Ivančice, Obvodní oddělení Šlapanice, Obvodní oddělení Kuřim, Obvodní oddělení Rajhrad, Obvodní oddělení Pohořelice, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Brno-venkov.
- Územní odbor Blansko: Obvodní oddělení Blansko, Obvodní oddělení Boskovice, Obvodní oddělení Letovice, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Blansko.
- Územní odbor Břeclav: Obvodní oddělení Břeclav, Obvodní oddělení Hustopeče, Obvodní oddělení Mikulov, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Břeclav.
- Územní odbor Hodonín: Obvodní oddělení Hodonín, Obvodní oddělení Kyjov, Obvodní oddělení Veselí nad Moravou, Obvodní oddělení Strážnice, Obvodní oddělení Dubňany, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Hodonín.
- Územní odbor Vyškov: Obvodní oddělení Vyškov, Obvodní oddělení Bučovice, Obvodní oddělení Slavkov u Brna, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Vyškov.
- Územní odbor Znojmo: Obvodní oddělení Znojmo, Obvodní oddělení Vranov nad Dyjí, Obvodní oddělení Hrušovany nad Jevišovkou, Obvodní oddělení Moravský Krumlov,

Obvodní oddělení Jevišovice, Dopravní inspektorát a Oddělení obecné a hospodářské kriminality Znojmo.

2.2.4 Personální údaje KŘP JmK

Krajské ředitelství PČR Jihomoravského kraje, v roce 2019 zaměstnávalo celkové množství 3541 policistů a 743 občanských zaměstnanců. V porovnání např. s Hasičským záchranným sborem Jihomoravského kraje, který je rovněž součástí IZS spadající pod Ministerstvo vnitra ČR, a který čítá cca 850 příslušníků sboru a 60 občanských zaměstnanců je zřejmé, že policejní sbor v JmK je asi čtyřikrát početnější. [4]

2.3 VÝKON SLUŽBY U PČR

2.3.1 Služba u PČR

Pro vykonávání policejních činností a úkolů byly v souladu se zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky zřízeny základní policejní služby:

- Služba pořádkové policie
- Služba dopravní policie
- Služba kriminální policie a vyšetřování
- Služba správních činností
- Ochranná služba
- Pyrotechnická služba
- Služba cizinecké a pohraniční policie
- Útvar rychlého nasazení
- Služba železniční policie
- Letecká služba

2.3.2 Specifika hlavních služeb u PČR

- Pořádková služba: tvoří nejpočetnější složku u PČR. Policisté zde zařazení jsou v přímém kontaktu s občany a vykonávají tzv. univerzální policejní službu v nepřetržitém pracovním režimu.
- Dopravní služba: specializuje se na silniční provoz a věci s ním související jako BESIP, šetření dopravních nehod, dopravně inženýrské činnosti.
- Služba kriminální policie a vyšetřování: specializuje se na dokumentaci a zpracování závažných protiprávních jednání.

2.4 TECHNIKA U PČR A JEJÍ POUŽÍVÁNÍ

Jak již bylo uvedeno, služba poskytovaná ze strany PČR je službou veřejnosti. Jedná se o službu vykonávanou nepřetržitě, každodenně po celých 24 hodin. K těmto účelům slouží rozličná, zejména automobilní technika, která je využívána jak ze strany policistů (příslušníků), tak ze strany občanských zaměstnanců (zaměstnanců). Tito uživatelé musí splňovat podmínky opravňující k používání služebních dopravních prostředků, kterým jsou věnovány další části této práce. Do technických dopravních prostředků PČR také patří letecká a plavební technika, jejíž problematikou se tato práce nebude blíže zabývat.

2.4.1 Vozový park PČR

Silniční a terénní vozidlová technika PČR je tvořena různými druhy a typy vozidel. Problematikou optimálního stavu a vývoje v oblasti vozového parku, s ohledem na aktuální potřeby výkonu policejních činností se zabývá tzv. Systemizace služebních dopravních prostředků Policie České republiky, vydaná Policejním prezidiem ČR dne 28. listopadu 2018. [7]

Služební dopravní prostředek, dále jen SDP je podle nařízení MV č. 16 ze dne 15. února 2000 vozidlo, které je evidováno v ústřední majetkové evidenci dopravních prostředků Ministerstva vnitra a kterému bylo přiděleno evidenční číslo. [8]

Podle požadavků Ministerstva vnitra jsou u PČR, v souladu s vyhláškou č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích využívány silniční a zvláštní vozidla kategorií L, M, N, O a jejich podkategorií. [9]

2.4.2 Rozdělení SDP podle výbavy

Služební dopravní prostředky mají podle požadavků svého zařazení ke konkrétnímu útvaru následující rozdělení podle výbavy:

- Vozidla s policejní výbavou – vybavena výstražným světelným a zvukovým zařízením, zařízením pro radiové spojení dle platné legislativy ve zvláštním barevném provedení
- Vozidla bez policejní výbavy – s běžným komerčním provedením, bez úprav vnějšího vzhledu
- Vozidla s policejní výbavou ve zvláštním barevném provedení – vybavena výstražným světelným a zvukovým zařízením, zařízením pro radiové spojení, lokalizačním a záznamovým zařízením, dle platné legislativy ve zvláštním barevném provedení
- Vozidla s policejní výbavou bez zvláštního barevného provedení – vybavena skrytou montáží výstražného světelného a zvukového zařízení a zařízení pro radiové spojení [7]

2.4.3 Kategorie a druhy SDP dle systemizace PČR

Dopravní prostředky ministerstva vnitra a organizací jsou stanoveny tzv. systemizací dopravních prostředků. Systemizaci pro organizační články schvaluje policejní prezident. [7]

Policejní techniku tvoří následující druhy vozidel:

- Motocykl – jednostopý SDP určený k přepravě jedné až dvou osob po silnici, nebo v terénu. Podle konkrétního využití může být v provedení bez, nebo s policejní výbavou.



Obr. č. 2 – Různé značky policejních motocyklů [10]

- Sněžný skútr – SDP určený k přepravě osob a materiálu v zimním období v zasněžených oblastech
- Čtyřkolka – SDP určený k přepravě osob a materiálu v těžko přístupných oblastech s celoročním využitím



Obr. č. 3 – Čtyřkolka CF Moto Gladiator X8 [vlastní]

- Automobil osobní – dvoustopý SDP určený k přepravě osob a jejich zavazadel. Dále se dělí na automobil osobní silniční, nebo terénní



Obr. č. 4 – Terénní vozidlo Hyundai IX 35 [vlastní]

- Mikrobús – dvoustopý SDP určený k přepravě maximálně devíti osob a jejich zavazadel po silniční komunikaci
- Automobil osobní bez policejní výbavy – SDP v komerčním provedení, bez úprav vnějšího vzhledu
- Automobil osobní s policejní výbavou ve zvláštním barevném provedení – SDP vybavený výstražným světelným a zvukovým zařízením, zařízením pro radiové spojení, lokalizačním a záznamovým zařízením.



Obr. č. 5 – Policejní speciál Škoda Octavia [11]

- Automobil s policejní výbavou bez zvláštního barevného provedení – SDP vybavený skrytou montáží výstražného světelného a zvukového zařízení a zařízení pro radiové spojení



Obr. č. 6 – Policejní vozidlo Škoda Octavia bez zvláštního barevného provedení [12]

- Automobil účelový – SDP určený k přepravě osob a materiálu různého provedení speciálních zástaveb, vyznačující se svým specifickým určením.



Obr. č. 7 – Technické vozidlo Iveco Daily [13]

- Automobil nákladní – SDP určený k přepravě nezbytné osádky a potřebného nákladu. Dále se dělí podle celkové hmotnosti do a nad 3,5 tuny.



Obr. č. 8 – Tatra FORCE 8x8 pro pyrotechnickou službu [14]

- Autobus – SDP určený k hromadné přepravě osob (nad 9 osob). Dále se dělí na autobus s policejní výbavou a bez policejní výbavy



Obr. č. 9 – Policejní autobus Iveco Crossway Line 12 se skrytým VRZ [15]

- Speciální motorová vozidla – SDP speciální konstrukce umožňující zajištění specifického výkonu služby



Obr. č. 10 – Obrněné kolové vozidlo Policie (OKV-P) [16]

- Přípojná vozidla – přívěsy a návěsy za motorová vozidla bez rozdílu nosnosti a určení.



Obr. č. 11 – Návěsový tahač Liaz pro přepravu koní [17]

2.4.4 Označení vozidel PČR

O způsobu vnějšího označení a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky pojednává část čtvrtá Vyhlášky č. 122/2015 Sb., kde se služebním vozidlům věnuje § 12, v odstavcích 1-3. [18]

1. Služební vozidlo se zvláštním barevným provedením a označením je stříbrné barvy s modrými a žlutými zvýrazňujícími prvky na bočních stranách a na zadní části, černým nápisem „POLICIE“ na bočních stranách, symbolem policie a černým nápisem „POLICIE“ na přední části a žlutým nápisem na zadní části. Ve vodorovném modrém pruhu na bočních stranách může být umístěn bílý nápis „POMÁHAT A CHRÁNIT“ a symbol linky tísňového volání. Na střeše může být umístěn identifikační znak. Zvláštní barevné provedení a označení může mít reflexní podobu.



Obr. č. 12 – Vnější označení služebního vozidla PČR ve zvláštním barevném provedení [18]

2. Neumožňuje-li konstrukce služebního vozidla označení podle odstavce 1 přiměřeně. Vozidlo je stříbrné barvy, modré a žluté zvýrazňující prvky, nápisy a symbol policie se umísťují podle možností konstrukce daného typu vozidla.
3. Služební vozidlo, které nemá zvláštní barevné provedení, lze označit
 - a) na bočních stranách a na přední části nápisem „POLICIE“ černými písmeny na bílém podkladu (magnetické desky)

- b) za čelním sklem nápisem „POLICIE“ bílými písmeny na modrém podkladu, kdy tento nápis může být rovněž světelný



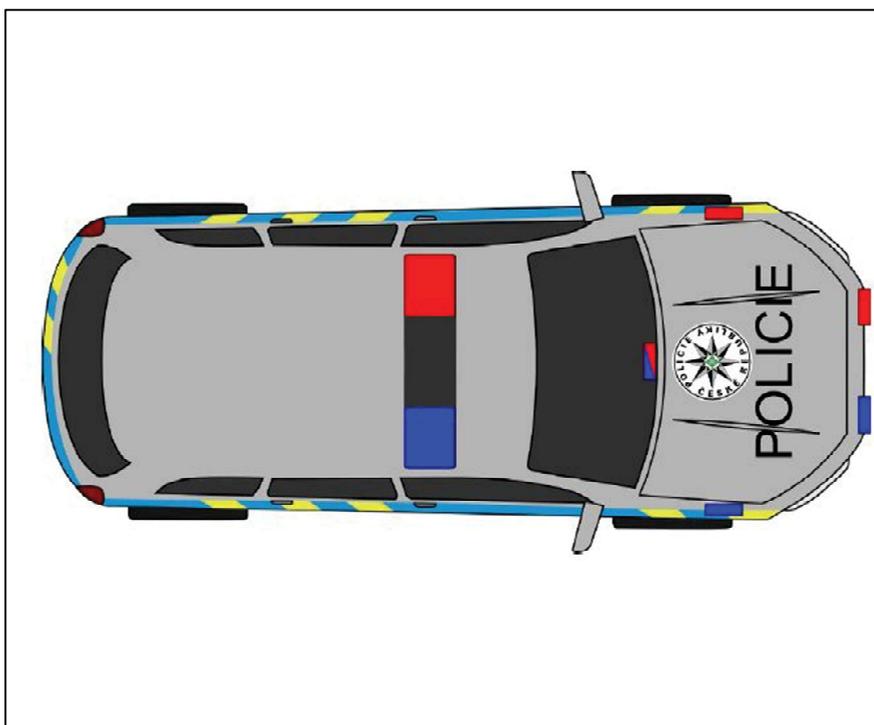
Obr. č. 13 – Vnější označení služebního vozidla PČR bez zvláštního barevného označení [18]



Obr. č. 14 – Vnější označení služebního vozidla PČR bez zvláštního barevného označení [18]

2.4.5 Zvláštní výstražné zařízení

Zvláštní výstražné zařízení, (dále jen VRZ) je podle závazného pokynu Policejního prezidenta č. 50 ze dne 8. března 2019 [19] zvláštní výstražné světelné zařízení a zvláštní zvukové výstražné zařízení viz **obr. č. 15**. Jedná se o znamení dávané výstražným světlem modré, nebo modré a červené barvy, které se může používat v kombinaci s rozhlasovým zařízením vozidla. Umísťuje se na služebním vozidle, nebo skrytě ve služebním vozidle. Technické podmínky a způsob jeho umístění je ukotven ve vyhlášce č. 341/2014 Sb. [9] Podmínky použití těchto zařízení jsou uvedeny v zákonu č. 361/2000 Sb. o silničním provozu vozidel na pozemních komunikacích. [9; 19; 20]



Obr. č. 15 – Umístění výstražného světelného zařízení (VRZ) na služebním vozidle PČR [21]

- Používání VRZ: zařízení lze použít jen v souvislosti s plněním úkolů, které souvisí s výkonem služebních povinností (jízda na místo trestného činu, dopravní nehody, požáru a dalších událostí vyžadující rychlý přesun na místo), přičemž zvukové výstražné zařízení (siréna) společně s výstražným znamením (majáky) se užívají při průjezdu úseků, ve kterých by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Rozhodnutí o použití VRZ: o použití rozhoduje policista odpovědný za splnění úkolu, kdy je dále povinen o tomto vyrozumět příslušné operační středisko policie a později také učinit zápis do knihy provozu vozidla, pokud není použití zaznamenáno jiným technickým zařízením.
- Doba použití: VRZ lze používat pouze po dobu nezbytně nutnou [19]

2.4.6 Evidence a dokumentace dopravních prostředků

Evidence dopravních prostředků PČR podléhá registru dopravních prostředků ministerstva vnitra. Každý dopravní prostředek je rovněž evidován u domovského útvaru pod evidenčním číslem, kterým jsou také označeny kmenové a provozní doklady.

Kmenovými a provozními doklady jsou podle nařízení Ministerstva vnitra č. 33/2011, kterým se upravují zásady výkonu příslušnosti hospodaření a nakládání s automobilním majetkem a způsoby užívání služebních dopravních prostředků pro služební a pracovní účely následující dokumenty: [22]

- Kmenové doklady:
 - Technický průkaz motorového a přípojného vozidla
 - Kmenová kniha
 - Výpis z kmenové knihy
 - Provozní doklady dopravního prostředku
 - Osvědčení o registraci vozidla
 - Kniha provozu
 - Doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Evidence a provozní dokumentace SDP je vedena v systému AUTOEVIDENCE, jehož obsahem je přehledná a ucelená nabídka všech informací a údajů o technice PČR. Systém AUTOEVIDENCE je zpřístupněn pouze v rámci vnitřní sítě PČR.

2.4.7 Hospodaření s technikou a její životnost

Oblast hospodaření s automobilovým majetkem u organizačních složek zajišťují odborné útvary pro správu majetku. U KŘP JmK je jím Automobilní oddělení zřízené pod Odborem správy majetku.

Automobilní oddělení zajišťuje provozuschopnost služebních vozidel, jejich údržbu a opravy. Zaměřeno je na následující oblasti:

- Evidenci služebních dopravních prostředků
- Likvidaci a evidenci dopravních nehod SDP
- Evidenci platebních karet
- Evidenci všech druhů pojištění odpovědnosti provozu za SDP
- Výkon pravidelných technických kontrol SDP (STK).

Součástí automobilního oddělení jsou dále:

- Skupina autoopravárenství – zajišťuje komplexní opravárenskou činnost SDP
- Skupina dopravní – zajišťuje přepravní úkoly na základě požadavků.

Opravy a technické ošetřování SDP je prováděno v automobilových opravárnách PČR, nebo ve smluvních mimorezortních automobilových opravárenských zařízeních. [23]

Druhy technického ošetřování SDP:

- Technické ošetření po návratu z jízdy (provádí se po ukončení jízdy s cílem přípravy vozidla k dalšímu použití)
- Servisní prohlídka (provádí se dle doporučení výrobce v automobilních opravárnách MV, nebo v mimorezortních opravárnách)
- Technická prohlídka (STK)
- Zvláštní druh technického ošetření

Servisní údržba automobilní techniky se provádí u každého vozidla 1 krát ročně, nebo po ujetí každých 15 000 kilometrů, přičemž se přistoupí na ukazatel, který nastane dříve.

Doba užívání a případná obměna SDP je na základě Sbírky ředitele odboru správy majetku MV č. 2 ze dne 16. dubna 2004, kterým se stanoví kontrolní normy provozu pro SDP, posuzována dvěma hledisky. [24]

- Norma proběhu kilometrů
- Limit životnosti

Tyto ukazatele jsou orientační hranicí pro posouzení, vyřazenosti vozidla z dalšího provozu a podrobně je znázorňuje **tab. č. 2**. Při posuzování nepotřebnosti SDP k dalšímu provozu se zpravidla používá ukazatel, který nastane dříve. Vyřazení SDP se dále posuzuje po vyhodnocení dalších ukazatelů, jako je ekonomičnost provozu s ohledem na plánované, nebo již provedené opravy, údržbu a další provozní náklady a využití vozidla. [24]

Tab. č. 2 – Normy proběhu kilometrů a limity životnosti SDP [15] (úprava autor)

Číslo	Typ dopravního prostředku	Proběh kilometrů	Limit životnosti v letech
MOTOCYKLY			
1	Motocykl do 50 ccm	30 000	5
2	Motocykl od 51 do 500 ccm	100 000	8
3	Motocykl nad 500 ccm	200 000	10
AUTOMOBILY			
4	Osobní silniční	220 000	7
5	Osobní užitkový	200 000	7
6	Osobní terénní	170 000	7
7	Sanitní	200 000	7
8	Mikrobus silniční	200 000	7
9	Mikrobus terénní	170 000	7
10	Nákladní všech druhů a značek	200 000	10
AUTOBUSY			
11	Do 30 osob	250 000	10
12	Nad 30 osob	300 000	10
TRAKTORY			
13	Kolový		10
14	Malotraktor		8

2.4.8 Oprávněnost k řízení a používání SDP

Služební dopravní prostředky PČR používají při výkonu služby téměř všichni policisté (příslušníci policie) a občanskí zaměstnanci policie (zaměstnanci), kteří vlastní řidičský průkaz příslušné skupiny a podskupiny a povolení **obr. č. 16** k řízení dopravních prostředků ve vymezeném rozsahu. Povolení je vydáváno periodicky na jeden rok ze strany odborného pracoviště, které provádí školení řidičů u PČR.

Tato problematika je upravena interním nařízením PČR, nařízení MV č 33 ze dne 15. července 2011, kterým se upravují způsoby užívání služebních dopravních prostředků. [22]

- Dopravní prostředky se používají pouze pro plnění služebních a pracovních úkolů.
- V dopravních prostředcích mohou být přepravováni pouze příslušníci, zaměstnanci nebo osoby, jejichž přeprava souvisí s plněním služebních nebo pracovních úkolů.
- Při použití SDP musí být řidič vybaven:
 - Průkazem příslušnosti k organizaci
 - Řidičským průkazem
 - Povolením k řízení SDP
 - Osvědčením o registraci vozidla
 - Knihou provozu
 - Dokladem o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla



Obr. č. 16 – Povolení k řízení služebních dopravních prostředků (SDP) PČR [vlastní]

2.4.9 Zařazení vozidel u jednotlivých útvarů v JmK

Evidence motorových vozidel přidělených k jednotlivým útvarům JmK, obsahuje vozidla různých kategorií, druhů a značek, což ukazuje **tab. č. 3** a **tab. č. 4**.

Mezi vozidla s policejní výbavou ve zvláštním barevném provedení, která jsou nejpočetněji užívaná policií v JmK, patří automobil Škoda Octavia různých modifikací – cca. 300 kusů. Druhým nejpočetnějším vozidlem je Volkswagen Transporter, který používají zejména u dopravní služby a oddělení kriminalistické techniky – cca. 100 kusů. Dále v počtech jednotek až desítek kusů jsou vozidla značek Audi, BMW, Škoda Fabia, Škoda Superb, Škoda Kodiaq, Škoda Karoq, Ford Tranzit, Hyundai Ix 35, Hyundai Ix 30, Hyundai Tucson Hyundai Ioniq užívaná napříč

různými útvary. Motocyklů BMW, Honda, Yamaha a Cagiva je v JmK 54 kusů. Flotila dále obsahuje 10 kusů terénních čtyřkolek zn. CF Moto Gladiator X8 s příslušenstvím.

Vozidla s policejní výbavou bez zvláštního barevného provedení jsou užívána zejména pracovníky kriminální služby. Těchto vozidel, která pracují v utajeném režimu, jsou u PČR JmK desítky a z taktických důvodů nebudou v této práci blíže specifikována.

Do vozového parku v neposlední řadě náleží i pomocná a obslužná vozidla, jako autobusy Karosa, nebo Iveco, návěsový tahač Liaz pro přepravu koní, traktory Zetor, nebo odtahový speciál zn. DAF. [25]

Tab. č. 3 – Celkové počty SDP v KŘP JmK podle druhů – 2020 [25]

Druh vozidla	Počet	Poznámka
Motocykly	44	s policejní výbavou, bez policejní výbavy
Čtyřkolky	12	s policejní výbavou
Osobní + terénní	641	s policejní výbavou, bez policejní výbavy
Autobusy	21	pro přepravu do 30 osob, pro přepravu nad 30 osob, s policejní výbavou, bez policejní výbavy
Mikrobus	53	s policejní výbavou, bez policejní výbavy
Nákladní	26	do 3,5 tuny, nad 3,5 tuny
Speciální	52	vozidla pro dopravní, kriminální službu, velitelská vozidla, vyprošťovací vozidlo aj.
Přípojné	29	pomocná a obslužná technika
Celkem:	878	vozidla jsou zařazena u jednotlivých útvarů KŘP dle platné systemizace

Tab. č. 4 – Celkové počty SDP v KŘP JmK podle útvarů - 2020 [25]

Útvar	Počet SDP	Podíl v %
Městské ředitelství Brno	119	13,55
ÚO Brno - venkov	56	6,38
ÚO Blansko	39	4,44
ÚO Břeclav	49	5,58
ÚO Hodonín	53	6,04
ÚO Vyškov	38	4,33
ÚO Znojmo	49	5,58
útvar KŘP JmK	475	54,10
Celkem	878	100

Podle systemizace služebních dopravních prostředků dochází k průběžnému obměňování techniky. Jak bylo uvedeno výše, je postupováno podle kontrolních norem provozu, které se posuzují dvěma hledisky. Jedná se o proběh kilometrů vozidla a dobu jeho životnosti. Tato

metodika je řízena nařízením Ministerstva vnitra č. 16/2000, o hospodaření se služebními dopravními prostředky. [26]

Ukazatele proběhu kilometrů a doby životnosti jsou pouze orientačními, kdy splněním uvedených podmínek nevzniká nárok na obměnu dopravního prostředku. Vyhodnocují se i další ukazatele, jako je ekonomičnost dalšího provozu s ohledem na opravy, údržbu a další provozní náklady. Z uvedených důvodů jsou mezi aktivními dopravními prostředky i vozidla starší, nebo s více ujetými kilometry, která však mohou plnit svůj účel i nadále viz **tab. č. 5.** a **tab. č. 6.**

Tab. č. 5 – Rozdělení automobilní techniky KŘP JmK podle stáří – 2020 [25]

Útvar	0 až 3 roky	4 až 7 let	8 až 10 let	11 až 15 let	16 až 20 let	Nad 20 let
Městské ředitelství Brno	66	23	5	22	3	0
ÚO Brno - venkov	31	15	4	6	0	0
ÚO Blansko	20	14	0	4	1	0
ÚO Břeclav	23	15	2	9	0	0
ÚO Hodonín	25	15	7	5	1	0
ÚO Vyškov	21	11	1	5	0	0
ÚO Znojmo	26	13	2	8	0	0
útvar KŘP JmK	202	94	40	108	21	10
Celkem	414	200	61	167	26	10
podíl vozidel v %	47,15	22,78	6,94	19,03	2,97	1,13

Tab. č. 6 – Rozdělení automobilní techniky KŘP JmK podle ujetých kilometrů - 2020 [25]

Celé KŘP JmK	do 100 tis. Km	100 až 200 tis. Km	200 až 300 tis. Km	300 až 400 tis. Km	400 až 500 tis. Km	Nad 500 tis. Km
Městské ředitelství Brno	82	17	19	0	1	0
ÚO Brno - venkov	36	8	7	5	0	0
ÚO Blansko	29	5	4	1	0	0
ÚO Břeclav	30	11	7	1	0	0
ÚO Hodonín	38	12	2	1	0	0
ÚO Vyškov	24	12	1	1	0	0
ÚO Znojmo	32	9	7	0	1	0
útvar KŘP JmK	302	108	48	10	6	1
Celkem	573	182	95	19	8	1
podíl vozidel v %	65,26	20,73	10,82	2,17	0,91	0,11

2.5 ODBORNÁ ZPŮSOBILOST A ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ

2.5.1 Odborná a zdravotní způsobilost u PČR JmK

Každý policista, který je přijat do služebního poměru absolvuje základní odbornou přípravu (ZOP) v rámci které, formou odborného vzdělávání získá komplexní znalosti a dovednosti včetně těch, které souvisí s užíváním SDP. Všichni příslušníci PČR, jako řidiči SDP jsou dále povinni se podrobit dalšímu výcviku, periodickému školení, nebo dalším kurzům vedoucím ke zvýšení praktických dovedností souvisejících s řízením vozidel v krizových situacích.

Odborná příprava a přezkušování řidičů, tedy odborná způsobilost k řízení SDP PČR je podle NAŘÍZENÍ Ministerstva vnitra č. 33/2011 ze dne 15. července 2011 prováděna prostřednictvím zřízených autoškol a školících středisek u jednotlivých organizačních složek. [22]

Odborná způsobilost, její získávání a zdokonalování je prováděno v souladu s těmito právními předpisy:

- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů [27]
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce ve znění pozdějších předpisů [28]
- nařízení Ministerstva vnitra č. 16/2000, kterým se upravují zásady výkonu práva hospodaření se SDP [26]
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 68/2008 k ujednocení postupu při získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů SDP PČR. [29]
- Rozkaz ředitele KŘP JmK č. 9/2010 o provádění školení řidičů SDP PČR. [30]

Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel.

Je posuzována v souladu s ustanoveními

- Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů [20]
- Vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů [31] a vydává ji posuzující lékař.

Řidič SDP PČR je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce:

- Pokud při plnění úkolů užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení
- Pokud řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení mot. vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě

Lékařská prohlídka je u řidičů PČR prováděna každé dva roky do dovršení 50 let věku, poté každoročně. [20]

2.5.2 Řízení vozidel s právem přednostní jízdy

Obecná pravidla jízdy vozidly s právem přednostní jízdy jsou upravena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Jsou zde uvedena práva a povinnosti řidičů těchto vozidel, z nichž se řidičů vozidel PČR týkají např. následující:

V § 18, ve kterém jsou uvedena obecná pravidla o rychlosti jízdy, je mimo jiné uvedeno:

- Nejvyšší dovolená rychlost na pozemních komunikacích neplatí pro řidiče útvarů policie (a další jmenované ozbrojené složky), je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů stanovených zvláštním právním předpisem. Je však nutno dbát potřebné opatrnosti, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích. Útvary policie stanoví ministr vnitra.

Dále v § 41, kde je přímo upravena jízda vozidel s právem přednostní jízdy je mimo jiné uvedeno:

- Řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení, není povinen dodržovat některá ustanovení tohoto zákona, avšak je povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy mohou být vybavena vozidla Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu.
- Řidičem vozidla s právem přednostní jízdy smí být osoba starší 21 let, která musí splňovat podmínky stanovené tímto zákonem.
- Řidič vozidla s právem přednostní jízdy nesmí za jízdy jíst, pít a kouřit.
- Ustanovení platí i pro řidiče vozidel doprovázených vpředu, a jde-li o více než tři vozidla, i vzadu vozidly ozbrojených sil nebo ozbrojených sborů s právem přednostní jízdy. Doprovázená vozidla musí mít rozsvícena obrysová a potkávací světla.
- Řidiči ostatních vozidel musí vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázeným umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže to je nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela. Do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel nesmějí zařazovat.
- Není-li dálnice, nebo silnice pro motorová vozidla s nejméně dvěma jízdními pruhy volně průjezdná z důvodu kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, jsou řidiči vozidel povinni vytvořit mezi jízdními pruhy prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy, při tom smějí vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Jsou-li

v jednom směru jízdy více než dva jízdní pruhy, vytváří se tento prostor mezi jízdním pruhem, který je nejvíce vlevo, a k němu přiléhajícím jízdním pruhem. Do tohoto prostoru směřjí vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy, vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích.

- Svítí-li zvláštní výstražné světlo modré nebo modré a červené barvy na stojícím vozidle, musí řidiči ostatních vozidel podle okolností snížit rychlost jízdy a popřípadě i zastavit vozidlo.
- V provozu na pozemních komunikacích je zakázáno neoprávněně užívat zvláštních výstražných světel a zvláštního zvukového výstražného znamení, které užívá vozidlo s právem přednostní jízdy, nebo je napodobovat.
- Zvláštním výstražným světlem modré a červené barvy mohou být vybavena vozidla Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu. Vozidla používaná Hasičským záchranným sborem České republiky nebo jednotkami požární ochrany a vozidla poskytovatele zdravotnické záchranné služby.

2.5.3 Školení řidičů PČR JmK

Odborná způsobilost je v JmK zajišťována prostřednictvím Autoškoly spadající pod Školní policejní středisko KŘP JmK. Školení je zaměřeno na:

- znalost právních předpisů na úseku dopravy
- teorii řízení
- zásady bezpečné jízdy
- ovládání a údržby vozidla
- zdravotnickou přípravu
- ochranu životního prostředí před škodlivými důsledky provozu vozidel
- přepravu nebezpečných látek a věcí
- zásady používání zvláštního výstražného zařízení SDP

a dalších interních nařízení na úseku dopravy, provozu a používání SDP. [32]

Profesní školení se provádí opakovaně, 1x za kalendářní rok v rozsahu 7 hodin, v celkovém součtu 35 hodin za 5 let jak je uloženo zákonem č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

- Řidičem je řidič SDP, který je držitelem povolení opravňujícího řídit SDP, je však povinen účastnit se zdokonalovacích periodických školení řidičů.
- Řidičem žadatelem je nový žadatel o získání povolení pro řízení SDP vyslaný k dvoudennímu školení řidičů.
- Neřidičem je příslušník nebo zaměstnanec policie, který nevlastní povolení a nemá tedy povinnost absolvovat školení řidičů. [30]

Tab. č. 7 – Počty řidičů KŘP JmK - 2020 [23]

Útvar	Řidičské oprávnění skupiny B	Řidičské oprávnění skupiny C	Řidičské oprávnění skupiny D	Celkový počet řidičů
Městské ředitelství Brno	925	1	33	959
ÚO Brno - venkov	272	1	11	284
ÚO Blansko	163	0	6	169
ÚO Břeclav	309	0	10	319
ÚO Hodonín	267	2	6	275
ÚO Vyškov	179	0	12	191
ÚO Znojmo	273	0	9	282
KŘ JmK Brno	954	61	129	1144
Celkem	3342	65	216	3623

2.5.4 Zásady provozu služebních vozidel PČR JMK

Zásady provozu služebních vozidel jsou upraveny v Pokynu ředitele KŘP JmK č. 13/2012 o služebních dopravních prostředcích v působnosti KŘP JmK. [33]

Řidiči služebních vozidel jsou zejména povinni:

- Dodržovat zásady bezpečnosti provozu vozidel a bezpečnosti práce
- V souladu s Nařízením vlády č. 168/2002 Sb., o stanovení způsobu organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, je řidičům a uživatelům SDP mimo jiné dále uloženo: [34]
 - Být za jízdy vždy připoután bezpečnostním pásem a v případě přepravy jiných osob (např. eskortovaných) zajistit rovněž jejich připoutání.
 - Dodržovat max. dobu řízení, která činí 4,5 hodiny, přičemž se za dobu řízení považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut a dále nejpozději po uplynutí maximální doby řízení, musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v délce 30 minut, nenásleduje-li bezprostředně nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení.
 - Během bezpečnostní přestávky nesmí vykonávat žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru nad vozidlem. Přestávky se neposkytují na začátku a na konci služby.
 - Řidič SDP je povinen provést zápis o bezpečnostní přestávce do knihy provozu vozidla.

2.5.5 Praktická příprava řidičů SDP u PČR JmK

S ohledem na náročnost řízení služebních dopravních prostředků PČR, zejména ze strany policistů vykonávajících přímý výkon služby, jsou za účelem zvyšování odborné kvalifikace v této oblasti pořádány instrukčně metodická zaměstnání (IMZ), kterých se účastní určení policisté.

Pro policisty v JmK jsou podle Rozkazu ředitele JmK č. 1 ze dne 2. ledna 2017 k organizaci a zajištění služební přípravy příslušníků KŘP JmK cvičení pořádána zejména instruktory Školního policejního střediska PČR JmK se zaměřením na výcvik modulární techniky jízdy v níže uvedených oblastech: [35]

Základy bezpečného ovládní motorového vozidla (přesné řízení, otáčení, parkování)

- Základy bezpečného řízení motorového vozidla (průjezdy zatáčkami, couvání, plynulost jízdy)
- Řešení krizových situací (prahové brzdění, vyhýbací manévry, brzdění v zatáčkách)
- Jízda ve ztížených adhezních podmínkách (jízda na barevném povrchu a na vodě)
- Taktika zákroku z vozidla, vozidlem a na vozidlo (doprovody, eskorty, zastavování vozidel, násilné zastavování vozidel)
- Bezpečné řízení rozměrnějších vozidel (dodávky, mikrobusey)
- Základy bezpečného řízení motocyklů [35]

U PČR nejsou žádným předpisem upraveny tzv. kondiční jízdy řidičů tak, jako např. u HZS ČR, které v omezené míře slouží k udržování řidičských schopností a dovedností.

Řidiči policejních vozidel jsou prakticky školeni vysláním na některý z pořádaných kurzů, přičemž absolvování kurzu je omezeno druhem vykonávané služby a podle dalších hledisek.

2.5.6 Profesionalizace řidičů složek IZS

Hlavním cílem při řízení policejních vozidel je pokud možno co nejvíce eliminovat nehodovost v jakémkoliv jízdním režimu – ať již jde o klidnou hlídkovou jízdu, při které se vykonává běžný výkon služby, nebo jízdu nejnáročnější, při urychleném přesunu na místa rozličných událostí, nebo při pronásledování ujíždějících pachatelů. Policisté se na místo zákroku musejí dostat co nejrychleji, přitom však bezpečně k sobě samým, ale i ostatním účastníkům silničního provozu. Nebezpečná a stresující je zejména jízda se zapnutým výstražným světelným a zvukovým zařízením.

V posledních letech je evidentní, že česká policie v tomto ohledu myslí na své řidiče a základní výcvik policistů v řízení SDP je rozšiřován o navazující podpůrné kurzy.

Ze strany policejního prezidia České republiky, na základě Rozkazu policejního prezidenta č. 130 ze dne 21. června 2018 byl dokonce zřízen pracovní tým pro Projekt profesionalizace řidičů složek IZS ČR. [36]

Prioritou je další zdokonalování dovedností policistů při řízení služebního vozu a jeho bezpečného ovládní při jízdě v krizových situacích. Pro profesionální výkon služby je u policie nutné výborně znát nejen tzv. defenzivní (bezpečnou) jízdu, ale oproti řidičům jiných bezpečnostních složek, také tzv. ofenzivní (rychlou, dynamickou) jízdu, která je důležitá např. při pronásledování ujíždějících vozidel.

I přes stále se zlepšující situaci jsou možnosti školení dopravního výcviku omezené. Porovnáním této problematiky s okolními zeměmi v roce 2014 bylo konstatováno, že například Polská a Slovenská policie má k dispozici jedno školící centrum. Česká policie čtyři, avšak Rakouská kolem třiceti. [37]



Obr. č. 17 – Ukázka výcviku řidičů polských a rakouských záchranářů [38; 39]

Dnešní výcvik řidičů policejních a hasičských složek ČR probíhá na celkem osmi centrech pro zdokonalování výcviku řidičů po celé zemi. [40]

2.5.7 Polygon Jihlava

Jedním z aktivních kurzů projektu Profesionalizace řidičů složek Integrovaného záchranného systému České republiky je realizován výcvik v centrech bezpečné jízdy (CBJ) v rámci České republiky, která jsou sdružená ve Společnosti akreditovaných center pro výcvik řidičů složek IZS. Tento projekt je v gesci PČR, je pořádán ve spolupráci s HZS ČR a je určen všem policistům PČR.

Na území ČR se pro policii tyto kurzy pořádají v sedmi CBJ – ve Vysokém Mýtě, Příbrami, Mostě, České Lípě, Hradci Králové, Ostravě, Třinci a Jihlavě, jejíž polygon je určen pro výcvik policistů Jihomoravského kraje. [41]

Výcvik je celodenní a rozdělen na krátkou teoretickou a následující praktickou část, která řidičům služebních vozidel nabízí trénování jízdy v rozličných podmínkách pod vedením

odborníků. Výcvik obsahuje např. klasický slalomový průjezd, couvání, či jízdu na přesnost. Z těch náročnějších je pak např. úhybný manévr na smykové desce s proměnlivou jízdní situací, nebo průjezdy zatáčkami na kluzké vozovce na rovině, ve stoupání či klesání. Dále rychlý průjezd umělou vodní plochou ve vysokých rychlostech a jiné. [42]



Obr. č. 18 – Ukázka výcviku policejních řidičů na polygonu v Jihlavě [42]

2.5.8 Masarykův okruh Brno

Dalšími kurzy, které jsou pořádány pro příslušníky PČR jsou kurzy modulární techniky jízdy na Masarykově okruhu v Brně, které jsou zaměřeny na řízení a ovládání vozidel ve vysokých rychlostech. Výcvik je určen pro vybrané policisty.

Obsah výuky byl opět rozdělen na teorii a praxi, přičemž se následně přímo na závodním okruhu trénoval průjezd zatáčkou ve vysokých rychlostech, bezpečnostní manévry a další krizové situace. [43]



Obr. č. 19 - Ukázka výcviku policejních řidičů na Masarykově okruhu v Brně [43]

2.5.9 Letiště Vyškov

Policisté jihomoravského kraje v neposlední řadě svoji odbornost při řízení služebních vozidel trénují na výcvikové resortní ploše u vyškovského letiště. Jedná se opět o realizaci celodenního výcviku za účelem zvyšování odborné kvalifikace vybraných policistů jedenkrát za rok.

Pod odborným vedením policejních instruktorů je vyučována modulární technika bezpečné jízdy služebních vozidel a řízení v krizových situacích. [35]

Výcvik je realizován na aktivních, či cvičných vozidlech různých značek, nejčastěji se však jedná o nejpoužívanější policejní vozidla Škoda Octavia.



Obr. č. 20 – Ukázka výcviku policejních řidičů na letišti ve Vyškově [vlastní]

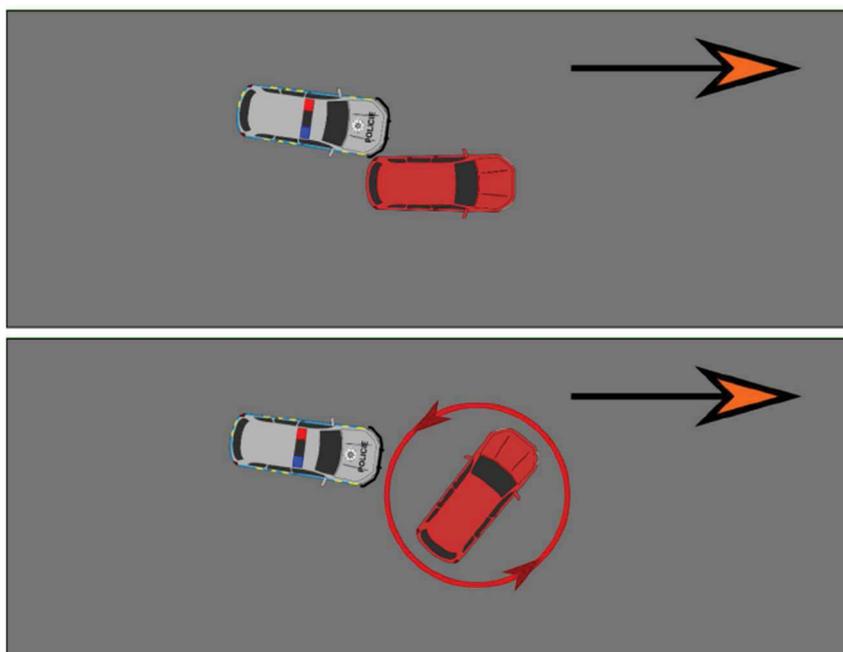
2.5.10 PIT manévr a jeho výcvik

Novinkou, která se v současné době dostává do výcviku odborné přípravy řidičů SDP je kurz taktiky násilného zastavení vozidla, tzv. PIT manévr. Jedná se o jeden z donucovacích prostředků podle zákona o policii, který je určen k násilnému zastavení jiného vozidla.

Řízení služebního vozidla při pronásledování ujíždějících vozů je zejména po psychické stránce pro řidiče policejního vozu velmi náročné. Při akci může dojít k ohrožení posádky ujíždějícího vozidla, policistů samotných, ale také okolních účastníků silničního provozu a provedení takového manévru vyžaduje precizní výcvik ofenzivní jízdy. [1; 44]

PIT manévr pochází z USA a jeho podstatou je přinutit k zastavení ujíždějící pronásledovaná vozidla, která bezprostředně ohrožují provoz na pozemních komunikacích, kdy jejich řidiči nedbají opětovných výzev policie k zastavení.

Pronásledující policejní vůz se přiblíží předním rohem k zadnímu rohu ujíždějícího vozidla a následně do něj ze strany zatlačí tak, aby řidič ujíždějícího vozu ztratil nad tímto kontrolu a jeho jízda přešla z přímého směru do přetáčivého smyku, jak ukazuje **obr. č. 21**.



Obr. č. 21 – Znárodnění provedení PIT manévru [21]

Násilné zastavení vozidla PIT manévrem lze provádět pouze se speciálně upravenými vozidly, která jsou vybavena homologovaným rámem připevněným k výztuhám předního nárazníku. V současné době jsou jimi vybavena nově dodávaná vozidla tov. zn. Škoda Octavia Combi 2,0 TSI 4x4 DSG. Detail rámu je na **obrázku č. 22**.



Obr. č. 22 – Vytlačovací rám policejních vozidel [11]

K manévru se přistupuje až v krajní situaci, a za předpokladu, že použití jiných donucovacích prostředků by bylo v danou chvíli neúčinné. Přitom řidič policejního vozu musí dbát na to, aby nedošlo k ohrožení života nebo zdraví jiných osob a rovněž život nebo zdraví osob v ujíždějícím vozidle byl ohrožen jen v nezbytné míře. Při provádění manévru je tedy nutné

bravurní ovládnutí vozidla, ale také výběr vhodného místa k jeho provedení. Nedoporučuje se provádět v rychlostech nad 55 km/h, neboť hrozí převrácení pronásledovaného vozu. [1; 44]

V Jihomoravském kraji se PIT manévr školí na výcvikové ploše letiště Vyškov.



Obr. č. 23 – Výcvik PIT manévru na letišti ve Vyškově [vlastní]

PIT manévr vznikl v USA při použití tamní dálniční hlídkou v Kalifornii v 70tých letech 20 století. Postupně byl zdokonalován a prohlášen za relativně bezpečnou techniku vyžadující velmi dobré školení řidičů policejních vozidel. Výzkumem v USA bylo však do dnešní doby zjištěno, že asi 40% policejních pronásledování vede k dopravním nehodám. [45]

3 DOPRAVNÍ NEHODY V SILNIČNÍM PROVOZU

V následujících částech, v souladu se zadáním se tato diplomová práce zabývá dopravní nehodovostí služebních vozidel PČR. Pojem dopravní nehoda se zde vyskytuje zpočátku v obecném pojetí, v další části práce navazuje na konkrétní problematiku nehodovosti služebních dopravních prostředků policie Jihomoravského kraje v období let 2011 – 2020 s cílem faktického a objektivního vyhodnocení a možného návrhu opatření vedoucích k eliminaci dopravních nehod vozidel s právem přednostní jízdy obecně, tedy celého IZS ČR.

Vyhodnocení nehod bude probíhat analýzou dat o nehodovosti služebních vozidel v daném časovém období a lokalitě, což by mělo přinést konkrétní informace o dané problematice, s cílem získání komplexního přehledu nutného k vyhodnocení závěrů.

Dopravní nehodovost je společensky velmi sledované téma, přičemž člověk, jako řidič vozidel je statisticky označován za významný prvek, působící na výskyt dopravních nehod. Velmi tedy záleží na řidiči, jeho odbornosti a zodpovědnosti k řízení jakéhokoliv dopravního prostředku.

3.1 DOPRAVNÍ NEHODA – POJEM A CHARAKTERISTIKA

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. [20]

Pojem dopravní nehoda je dále odborně popisován různými definicemi. V knize s názvem DOPRAVNÍ NEHODY od doc. JUDr. Chmelíka a kolektivu, je dopravní nehoda popisována následovně: „Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví, nebo majetku, či jiný, zvláště závažný následek.“ [46]

- Předvídatelnost – s problematikou silničního provozu a možných dopravních nehod souvisí tento pojem velmi významně. Každý řidič by k řízení vozidla měl přistupovat zodpovědně. Tedy tzv. čist silniční provoz (vozovku, její stav, okolí a vytížení dalšími vozidly, sledovat ostatní účastníky silničního provozu a v těchto podmínkách se dobře orientovat), tedy předvídat možnost rizika nehody, která může podle jmenovaných okolností nastat. Řidič, který k řízení přistupuje nezodpovědně, či nedbale a nepřipouští si možnost vzniku dopravní nehody, svým lhostejným jednáním přispívá k jejímu reálnému způsobení.
- Pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě – rovněž velmi významný prvek související s dopravou po dopravních cestách. Jinými slovy se jedná o pojem „provoz“. Tedy pohyb všech účastníků silničního, nebo jiného provozu, v daném čase a místě.

- Následek – tímto pojmem je označena způsobená škoda na životě, zdraví a majetku, nebo způsobení jiného, zvláště závažného následku. Za škodu se označuje jak reálně způsobená újma, tak i újma hrozící. Tedy taková, která souvisí jen se vznikem obecného nebezpečí, aniž by shodou šťastných okolností nakonec k reálné újmě došlo (odvrácení hrozící nehody). [46]

Jedním ze základních pojmů, který souvisí s problematikou dopravních nehod, je tzv. riziková situace. Je jí jakákoliv událost v silničním provozu, při které dochází k ohrožení některého z účastníků provozu (chyba řidiče, nepozornost, náhlá změna kvality vozovky – led, výtluk, znečištění a ztráta adheze, technická závada vozidla, nebo jakákoliv nenadálá událost, která souvisí s řízením vozu). Tyto situace jsou též nazývány jako nebezpečné, krizové, nebo nehodové. Události, při kterých se hrozící nehody podaří odvrátit, se nazývají „skoronehody“, jejich výskyt je také velmi vysoký. I z tohoto důvodu je třeba být při řízení vozidla vždy náležitě ostražitý a bezesbýtku sledovat dění v silničním provozu. [47]

3.11 Příčiny vzniku dopravní nehody

Příčinou vzniku dopravní nehody na pozemní komunikaci je každý jev, bez kterého by k dopravní nehodě (následku) nedošlo. [46]

Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou obecně vzato výsledkem působení tří základních činitelů, tedy:

- Člověka, jako účastníka silničního provozu.
- Vozidla.
- Dopravního provozu. [46]

Statistické rozbory dopravních nehod ukazují, že právě lidský faktor stojí za vznikem největšího počtu dopravních nehod, přičemž právě člověk, jako účastník silničního provozu má podstatný vliv na jeho bezpečnost.

Dle statistického sledování dopravní nehodovosti v České republice lze konstatovat, že v roce 2020, z celkového počtu 94 794 dopravních nehod zavinili řidiči všech druhů vozidel, nebo jiní účastníci (chodci a další účastníci provozu) 84,3% všech dopravních nehod, zatímco technická závada vozidla byla příčinou pouze u 0,4% uvedených nehod a závada komunikace pak 0,2% všech nehod. [48]

Výše uvedené tedy potvrzuje stále se opakující zjištění, že řidič, coby lidský prvek v silničním provozu je nejvíce selhávajícím činitelem.

Mezi nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod, které jsou způsobeny řidiči motorových vozidel, patří:

1. Nevěnování se řízení vozidla
2. Nedodržení bezpečné vzdálenosti
3. Nesprávné otáčení, nebo couvání
4. Nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky
5. Nedání přednosti v jízdě podle dopravního značení
6. Nevládnutí řízení vozidla
7. Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
8. Vjetí do protisměru
9. Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
10. Nedání přednosti v jízdě při odbočování [46]

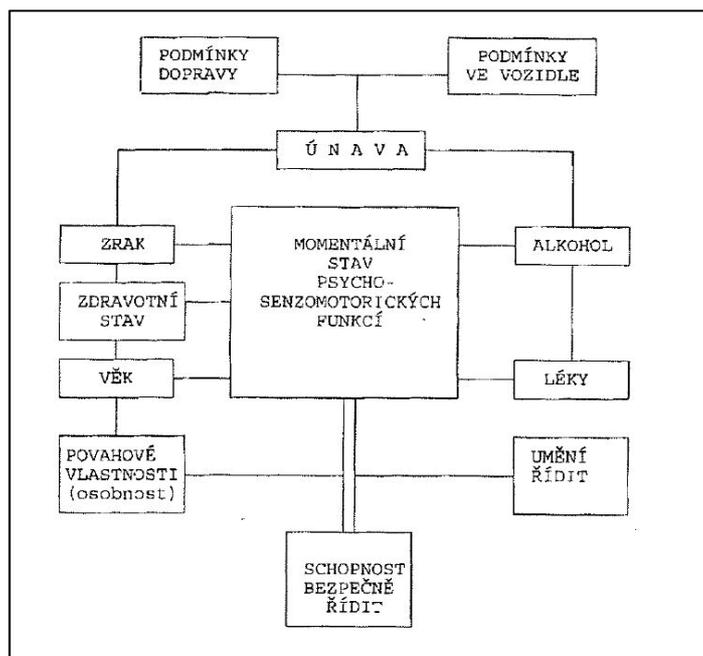
3.1.2 Okolnosti ovlivňující nehodovost a taktika při řízení vozidla s právem přednostní jízdy

Řízení služebního vozidla složek IZS, případně dalších bezpečnostních složek vyžaduje zvýšené požadavky na dovednosti řidičů, než které poskytuje základní výuka v autoškolách. [47] Tento názor můžu sám potvrdit, neboť jsem se o něm za svojí dosavadní službu u policie mnohokrát osobně přesvědčil.

Požadavky na řidiče vozidel s právem přednostní jízdy:

Policejní řidič musí při řízení vozidla být schopen snášet zvýšené psychické i fyzické nároky. Hrozba účasti na dopravní nehodě je zejména při jízdě k zákrokům, s použitím zvláštního výstražného zařízení vysoká. Je třeba si uvědomit, že policista tráví za volantem velkou část svojí pracovní doby. Při řízení služebního vozidla by měl být vzorem ostatním řidičům, neboť je tzv. „na očích veřejnosti“. Policejní vozidla se užívají za každého počasí, v každou denní, či noční dobu nejen k dopravě, ale také jako významný technický prostředek, který je takticky využíván v průběhu služebních zákroků – pronásledování, krytí, blokování, nebo jen pouhé rychlé a taktické zastavení, či odstavení vozidla na vhodném místě, přičemž je třeba vyrovnat se s únavou a stresem. Dokonalé ovládání vozidla by mělo být jednou z priorit vycvičenosti každého policejního sboru. [47]

Způsobnost k řízení a aktuální kondice řidiče patří mezi hlavní schopnosti pro řízení vozidla. Na **obrázku č. 24** jsou znázorněny nejvýznamnější aspekty mající vliv na řízení dopravního prostředku.



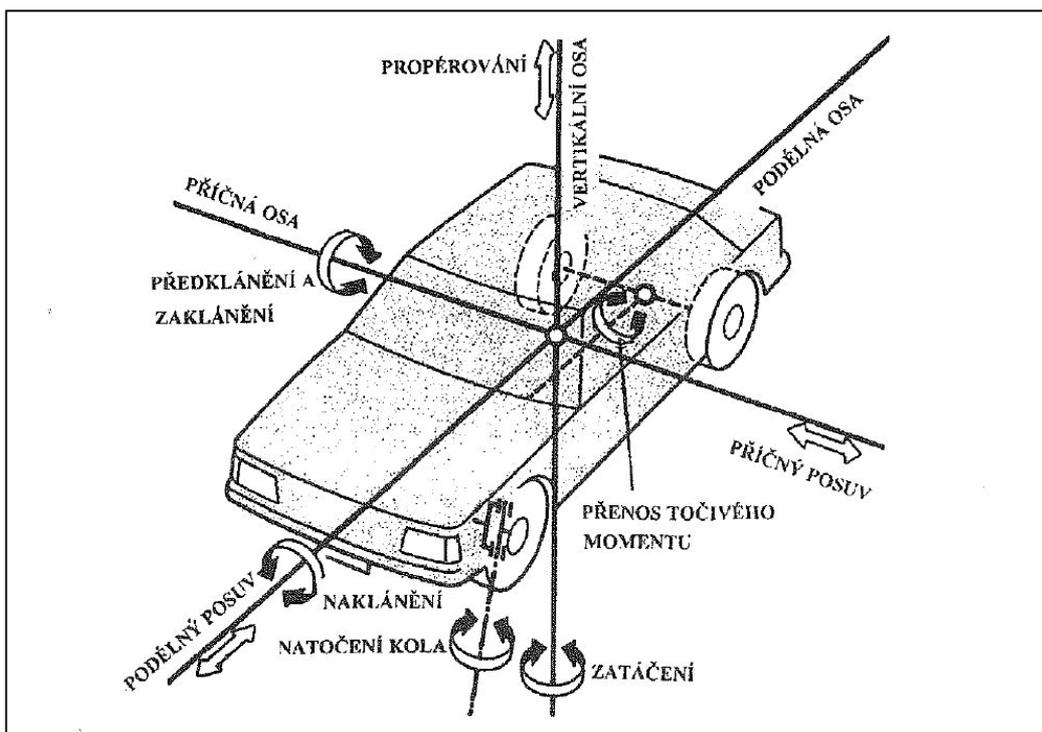
Obr. č. 24 – Schéma psychosenzomotorických funkcí majících vliv na řízení vozidla [47]

Mezi významné prvky ovlivňující řízení motorového vozidla patří rovněž schopnost řádně a včas reagovat na nastalé situace v silničním provozu. Reakční doba řidiče závisí na jeho věku, aktuálním stavu a na míře soustředění.

Tab. č. 8 – Hodnoty reakčních časů v závislosti na pozornosti/únavě [47]

Stupeň pozornosti řidiče (v km/h)	Reakční čas	Dráha ujetá při rychlosti		
	(s)	50	60	80
Velmi pozorný	0,6	8 m	10 m	13 m
Průměrně pozorný	1	14 m	17 m	22 m
Rozptýlený	2	28 m	28 m	44 m

Při řízení vozidla je také nutné znát a uvědomovat si fyzikální zákonitosti pohybu automobilu. Síly, které při jízdě na vozidlo působí, významně ovlivňují jeho chování na vozovce. Na **obrázku č. 25** jsou znázorněny osy a síly působící na vozidlo při jízdě.



Obr. č. 25 - Pohyby, které vozidlo v závislosti na působících silách může vykonávat při jízdě [47]

Taktika jízdy při použití VRZ:

„Řízení vozu s právem přednostní jízdy vyžaduje zkušenosti, postřeh a pozornost.“ [47]

Z hlediska problematiky dopravních nehod je řízení služebního vozidla s použitím výstražného a zvukového zařízení vysoce rizikové. Ze strany odborníků byla stanovena následující základní pravidla, jejichž dodržování pomáhá při nehodové prevenci.

- Výborná znalost pravidel silničního provozu.
- Vhodně zvolit trasu jízdy s ohledem na dopravní špičku, uzavírky, výskyt pěších, dětí, cyklistů.
- Při jízdě počítat i s chybami, či nezkušeností ostatních řidičů a být na ně připraven
- Brát v potaz, že naše vozidlo nemusí být registrováno ostatními účastníky silničního provozu.
- Do křižovatky vjíždět vždy opatrně, s citem a předvídavostí.
- Být stále připravený okamžitě řešit kolizní situace.
- Jet pokud možno co nejzřetelněji, čitelně pro ostatní řidiče.
- Myslet na zásadu nutného dojezdu na místo události – MUSÍM VŽDY DOJET! [47]

3.2 DOPRAVNÍ NEHODY SLUŽEBNÍCH VOZIDEL PČR, JEJICH EVIDENCE A ŘEŠENÍ

Dopravní nehody s účastí SDP Policie České republiky a události s nimi související, jako jejich hlášení, evidence a likvidace, jsou upraveny vnitřními předpisy PČR.



Obr. č. 26 – Dopravní nehoda policejního vozidla a tramvaje [PČR]

- **Dopravní nehoda** - je podle NAŘÍZENÍ MV č. 33/2011 událost v provozu na pozemních komunikacích, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. [22]

Za nehodu se podle cit. nařízení nepovažují případy, kdy dojde k usmrcení nebo újmě na zdraví osoby nebo škodě na majetku při živelných a nahodilých událostech, při manipulaci s nákladem, opravách, bez přímé souvislosti s provozem dopravního prostředku. Takové události jsou evidovány jako tzv. škodní události v souvislosti s provozem SDP.

Při vzniku dopravní nehody její účastníci postupují podle § 47 zák. č. 361/2000 Sb. a dále neprodleně dopravní nehodu oznámí svému nadřízenému. Bezprostředně nadřízený účastníka nehody je povinen zajistit, aby o vzniku nehody byl neprodleně informován útvar, který má v držení dopravní prostředek (držitel). [20]

Každá nehoda, u které je jako příčina uplatňována účastníkem nehody technická závada na dopravním prostředku, musí být v této věci posouzena soudním znalcem formou znaleckého posudku. Zpracování znaleckého posudku zajistí

orgán provádějící šetření nehody, případně útvar, který je držitelem dopravního prostředku.

- **Evidence a hlášení nehod** – všechny nehody a události s účastí SDP se hlásí na příslušné Operační středisko krajského ředitelství, odkud se dále hlášení okamžitě předávají příslušnému výjezdu služby dopravních nehod a evidují se u držitele vozidla.

Evidence se provádí chronologicky v časovém sledu jejich oznámení.

Ke každé evidované nehodě se zakládá svazek nehody.

Při nehodě SDP zapůjčenému jinému útvaru vede evidenci a provádí likvidaci nehody držitel.

- **Likvidace nehod** – nehodu, při které vzniká nárok na náhradu škody z pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem dopravního prostředku, oznámí držitel na předepsaném tiskopise ve lhůtě příslušné pojišťovně.

Při opravě SDP po nehodě zajistí držitel nebo jim pověřený zaměstnanec, aby oprava poškození v důsledku nehody byla účtována odděleně od případných ostatních prací.

Ve sporných případech o výši vzniklé škody rozhodne držitel o vyžádání znaleckého posudku. [22]

3.2.1 Příčiny dopravních nehod vozidel PČR

Hlavní příčiny dopravních nehod SDP, které se interně statisticky zaznamenávají při zpracování dopravních nehod vozidel PČR:

- A. Alkohol
- B. Oslnění
- C. Nedání přednosti v jízdě
- D. Nepřiměřená rychlost
- E. Nesprávné předjíždění
- F. Nesprávné vyhýbání
- G. Nesprávné odbočování
- H. Opomenutí dáti včas zřetelné znamení ke změně směru
- CH. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem
- I. Neopatrné couvání
- J. Jiné příčiny:
 - 1. Jedná se o porušení ust. § 4 písm. a), nebo § 5 odst. 1, písm. b) zákona č. 361/2000 Sb.
 - 2. Odloženo podle § 74 odst. 3, písm. b) zák. č. 250/2016 Sb.

3.2.2 Postup při řešení dopravních nehod s účastí SDP policie

Při řešení zaviněných dopravních nehod příslušníky policie je postupováno podle platné právní legislativy České republiky a interních policejních pokynů. Pokud se nejedná o trestný čin, je přestupek policisty tzv. předán příslušnému nadřízenému orgánu ke kázeňskému řízení podle zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. Pokud prověřování nehody konstatuje podezření ze spáchání trestného činu, věc prověřují orgány Generální inspekce bezpečnostních sborů (GIBS) ve spolupráci s příslušným Státním zastupitelstvím.

4 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD SLUŽEBNÍCH VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 - 2020

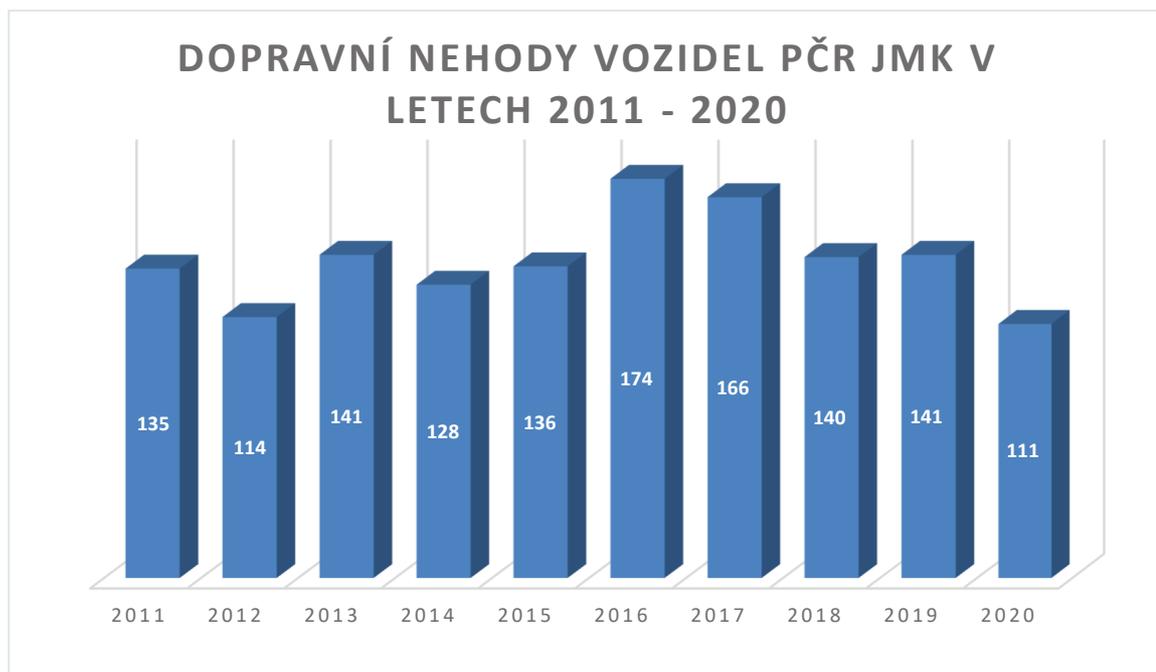
Tato část diplomové práce je zaměřena na konkrétní vyhodnocení nehod služebních vozidel Policie ČR v Jihomoravském kraji v zadaném časovém rozmezí od roku 2011 do roku 2020. Hlavním informačním zdrojem pro detailní analýzu byly vnitřní rezortní elektronické systémy PČR.

Dopravní nehody policejních vozidel v Jihomoravském kraji jsou zde postupně vyhodnocovány podle kritérií v souladu se zadáním práce.

Prvotním ukazatelem je vývoj policejní nehodovosti v zadané lokalitě v mezních obdobích výzkumu, a následné porovnání s vývojem nehodovosti řidičů ostatních vozidel v pojetí celé České republiky a také samostatného Jihomoravského kraje. Následně jsou tedy vyhodnoceny celkové počty nehod SDP za jednotlivá léta podle jednotlivých útvarů a zavinění. Další rozdělení je členěno podle místa spáchání nehody, zda se jednalo o intravilán/extravilán obce, zatáčku, křižovatku, či přímý úsek. Dále přehled ukazuje policejní nehody podle příčiny a technické příčiny. Následuje členění podle způsobené škody a vzniklých zranění. Policejní nehody jsou vyhodnoceny také podle účelu jízdy, zda se jednalo o jízdu se zapnutým výstražným zvukovým a světelným zařízením (VRZ), či jízdu jinou a dále podle počtu let praxe v řízení policejních vozů.

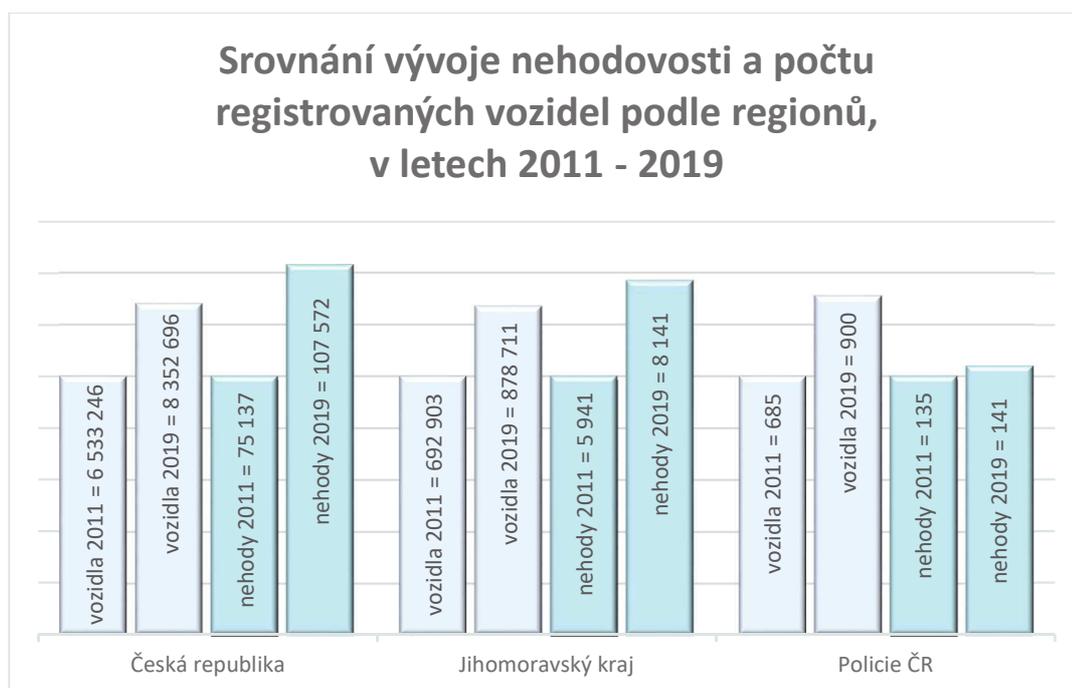
4.1 VÝVOJ NEHODOVOSTI POLICEJNÍCH VOZŮ JMK V LETECH 2011 – 2019

Na počátku vyhodnocení je pro celkovou orientaci znázorněn vývoj nehodovosti SDP PČR v JmK, po celé zkoumané období za jednotlivá léta. Z tohoto přehledu je patrna víceméně stabilní úroveň nehodovosti. Výjimkou jsou pouze roky 2016 a 2017, ve kterých byla nehodovost vyšší. Naopak v roce 2020 byl počet nehod na minimální úrovni. Roční průměr dopravních nehod je roven 139.



Graf č. 1 – Celkový přehled počtů dopravních nehod SDP PČR v letech 2011 – 2020 [PČR]

Pro další zorientování v problematice, je v obrázku č. 27 vyhodnoceno porovnání vývoje nehodovosti na počátku a konci zkoumaného období podle regionů (celá ČR, samostatný JmK, PČR v JmK). Zde bylo v souvislosti s onemocněním COVID-19 vynecháno období roku 2020, které podle statistik přineslo významný pokles nehodovosti (dopad vládních opatření měl znatelný vliv na mobilitu po silničních komunikacích) a srovnání by tak bylo zkreslené. Dále je rok 2020 již vyhodnocován.



Obr. č. 27 – Porovnání vývoje nehodovosti v regionech v letech 2011 a 2019 [PČR] [49] [50]

Z tohoto přehledu je zřejmé, že ve všech porovnávaných lokalitách došlo v mezidobí k téměř totožnému procentuálnímu nárůstu počtu registrovaných vozidel. Hlášené dopravní nehody mají rovněž vzestupnou tendenci, krom nehodovosti policejních vozidel v JmK jejichž nárůst je pouhých 4,5% jak je uvedeno v tabulce níže.

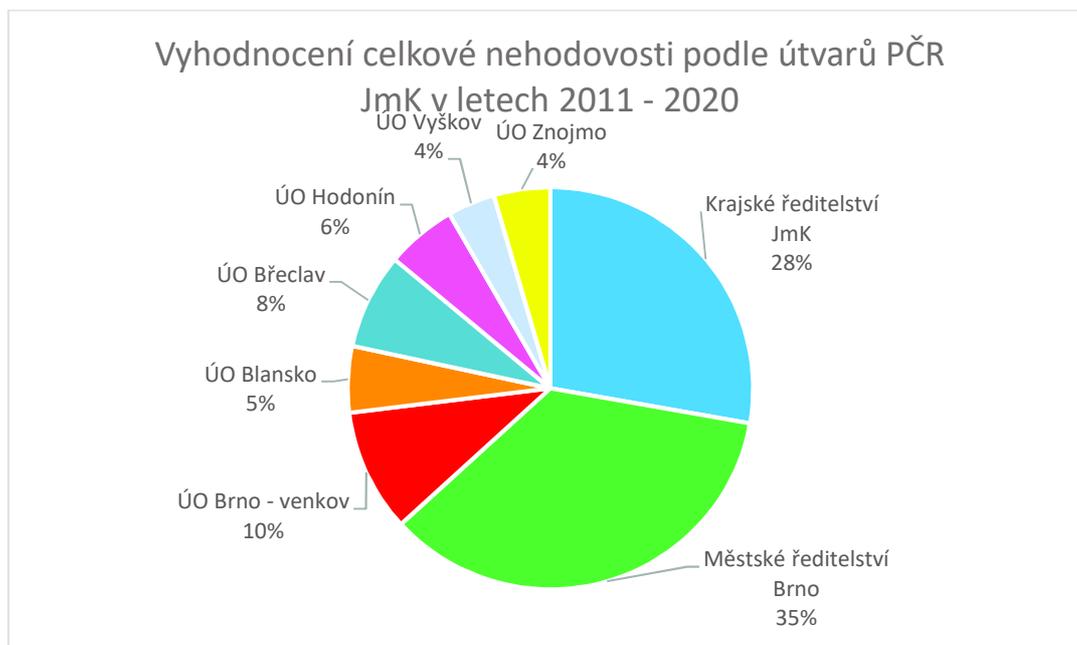
Tab. č. 9 – Detailní porovnání vývoje nehodovosti SDP v regionech v letech 2011 – 2019 [PČR] [49] [50]

Porovnání vývoje nehodovosti v letech 2011 a 2019 podle regionů						
	Počet registrovaných vozidel		Hlášené dopravní nehody		Nárůst registrovaných vozidel %	Nárůst nehodovosti %
	2011	2019	2011	2019		
Česká republika	6 533 246	8 352 696	75 137	107 572	27,84%	43,16%
Jihomoravský kraj	692 903	878 711	5 941	8 141	26,81%	37,03%
Policie ČR JmK	685	900	135	141	31,38%	4,44%

Z uvedeného vyhodnocení je tedy zřejmé, že policejní vozidla se na nehodovosti v regionu významnou měrou nepodílejí. Toto potvrzují i další části vyhodnocení, které nabídnou další přehledy nehodovosti.

4.2 VYHODNOCENÍ POČTŮ DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 – 2020 PODLE ÚTVARŮ A ZAVINĚNÍ

Policie České republiky je v jihomoravském kraji členěna do osmi hlavních organizačních článků, které čítají další podřízené útvary. Následující vyhodnocení se týká podílu těchto útvarů na celkové nehodovosti SDP v zadaném období.



Graf č. 2 – Přehled nehodovosti SDP podle útvarů PČR JmK [PČR]

Z výše uvedeného je patrné, že největší podíl na nehodovosti nesou největší útvary s výkonem služby na území krajského města a jeho nejbližšího okolí. Přesné početní zobrazení přináší tabulka č. 10, která nabízí také pohled na podíl zavinění nehod.

Tab. č. 10 – Vyhodnocení nehod SDP z hlediska počtů a zavinění [PČR]

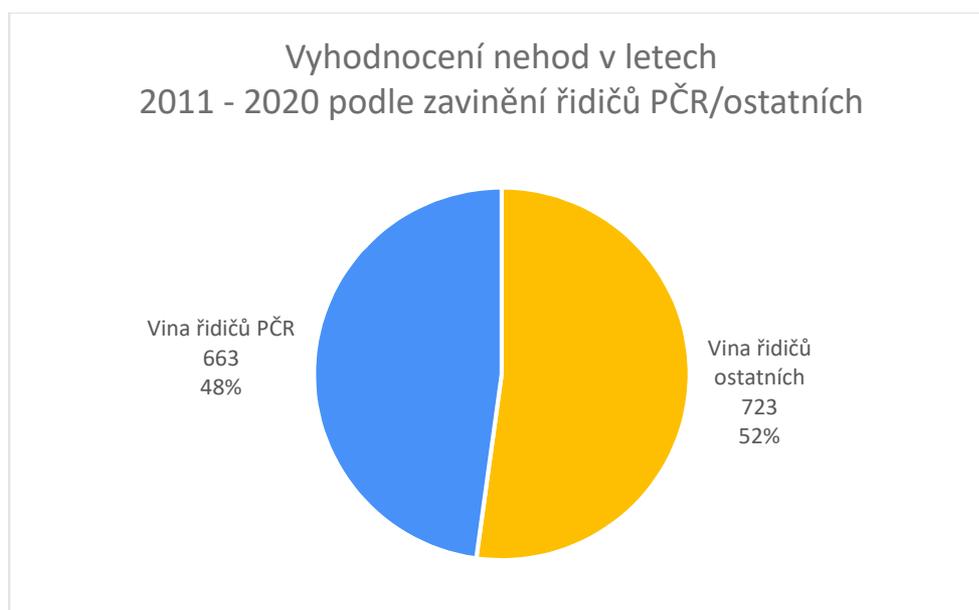
Nehody SDP PČR JmK v letech 2011 - 2020			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	395	182	213
Městské ředitelství Brno	503	234	226
ÚO Brno - venkov	140	71	69
ÚO Blansko	76	31	45
ÚO Břeclav	109	55	54
ÚO Hodonín	80	31	53
ÚO Vyškov	54	27	27
ÚO Znojmo	64	32	36
Celkem	1386	663	723

Objektivnější zhodnocení nehodovosti jednotlivých útvarů je v grafu č. 3, který znázorňuje přepočtené nehody v závislosti na počtu přidělených vozidel.



Graf č. 3 – Vyhodnocení nehodovosti SDP přepočtem počet nehod / počet vozidel v desetiletém období [PČR]

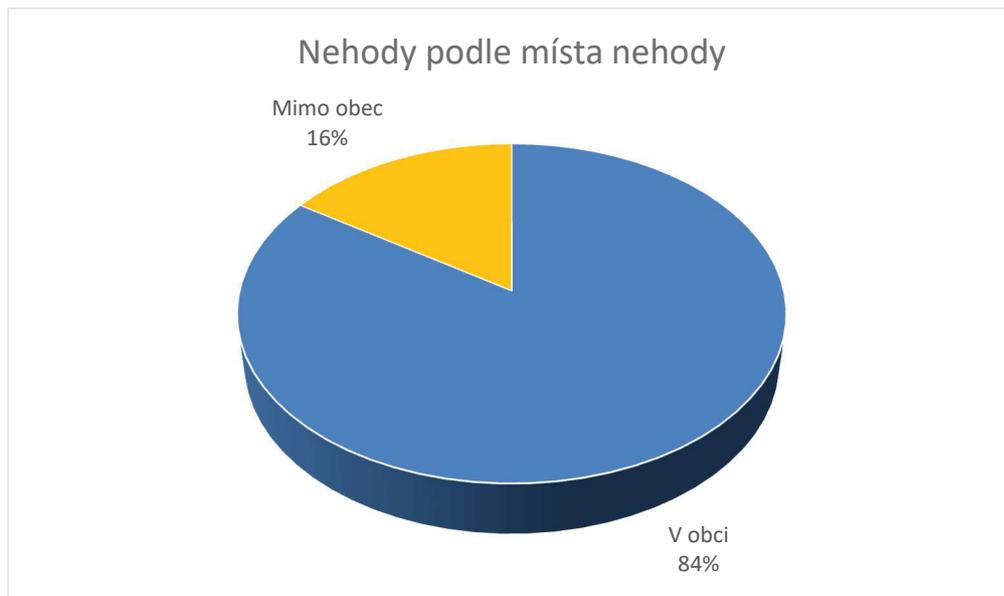
Dalším ukazatelem je vyhodnocení nehodovosti SDP z pohledu zavinění. Graf č. 4 znázorňuje, že zavinění dopravní nehody ze strany řidiče PČR je téměř rovno zavinění ostatními řidiči, kteří mají v této oblasti mírnou převahu.



Graf č. 4 – Podíl nehod SDP z hlediska zavinění [PČR]

4.3 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 – 2020 PODLE MÍSTA SPÁCHÁNÍ NEHODY

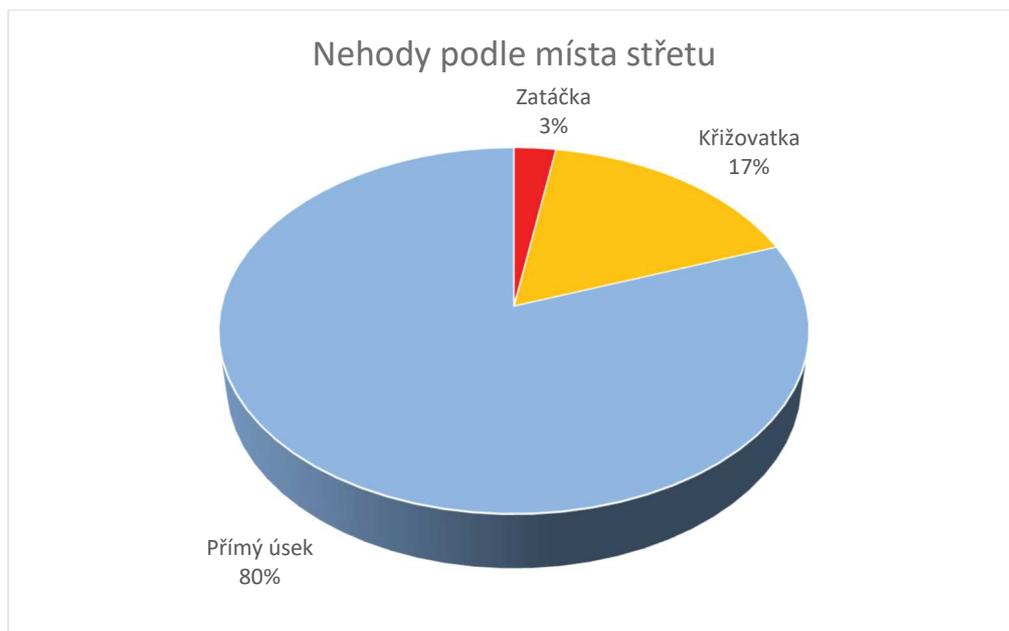
Nehody SDP jsou zde vyhodnoceny podle místa událostí v obecném znázornění, přičemž následuje pohled na bližší rozlišení nehod a jejich počtů podle úseků komunikací.



Graf č. 5 – Vyhodnocení nehodovosti SDP v letech 2011 – 2020 z hlediska místa nehody [PČR]

Tab. č. 11 – Detailní vyhodnocení nehodovosti SDP podle místa nehody [PČR]

Nehody SDP PČR JmK v letech 2011 - 2020					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	1168	218	37	233	1116



Graf č. 6 – Vyhodnocení nehodovosti SDP v letech 2011 – 2020 podle místa střetu [PČR]

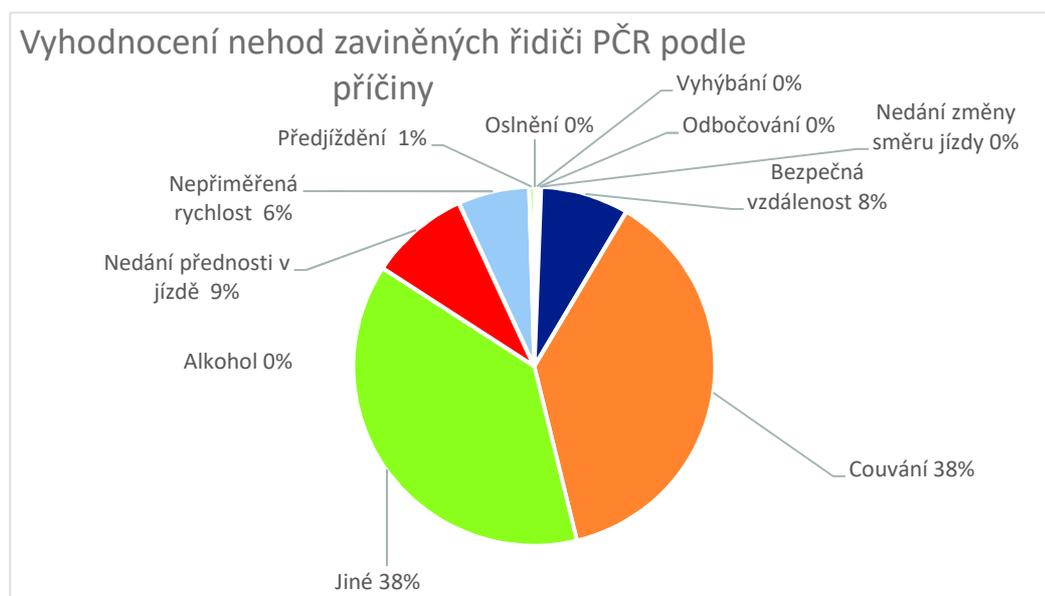
Je zřejmé, že k většině dopravních nehod vozidel policie dojde v zastavěných částech měst a obcí. Konkrétněji pak v přímých úsecích, z menší části v křižovatkách a nejméně ve směrových obloucích (zatáčkách).

4.4 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 – 2020 PODLE PŘÍČINY

V tomto přehledu jsou nehody SDP vyhodnoceny podle příčiny. Rozdělení poskytuje též náhled na porovnání příčin nehod spáchaných vinou řidičů policejních vozidel vs. řidičů vozidel ostatních.

Tab. č. 12 – Vyhodnocení nehod SDP podle příčiny [PČR]

Nehody SDP PČR JmK v letech 2011 - 2020		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	11
Oslnění	1	0
Nedání přednosti v jízdě	59	68
Nepřiměřená rychlost	42	20
Nesprávné předjíždění	3	10
Nesprávné vyhýbání	1	1
Nesprávné odbočování	2	6
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	2
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	52	120
Neopatrné couvání	248	156
Jiné příčiny	250	318
Celkem	663	723



Graf č. 7 – Vyhodnocení nehod SDP zaviněných PČR v období 2011 – 2020 podle příčiny [PČR]

Z výše uvedeného vyplývá, že mezi hlavní příčiny dopravních nehod vozidel PČR patří neopatrné couvání, nedání přednosti v jízdě a nedodržení vzdálenosti za jedoucím vozidlem.

Nepřiměřená rychlost vozidel PČR je rovněž poměrně významným faktorem ovlivňujícím nehodovost. Naproti tomu má PČR nulovou účast řidičů pod vlivem alkoholu a velmi nízkou nehodovost z důvodu nesprávného odbočování, předjíždění, či vyhýbání.

4.4.1 Problematika posouzení nehod podle technické příčiny a rozbor vybrané dopravní nehody

Posouzení příčiny u hlášené dopravní nehody je vždy na policistech, kteří jsou povoláni ke zpracování kolize. Příčina je tedy povětšinou stanovena subjektivně, ihned na místě, po obeznámení s podstatou nehody a v průběhu jejího bližšího ohledání.

Je však otázkou, zda jsou příčiny nehody vždy vyhodnoceny správně a přesně, s ohledem na další okolnosti, které v silničním provozu nehodě předcházely.

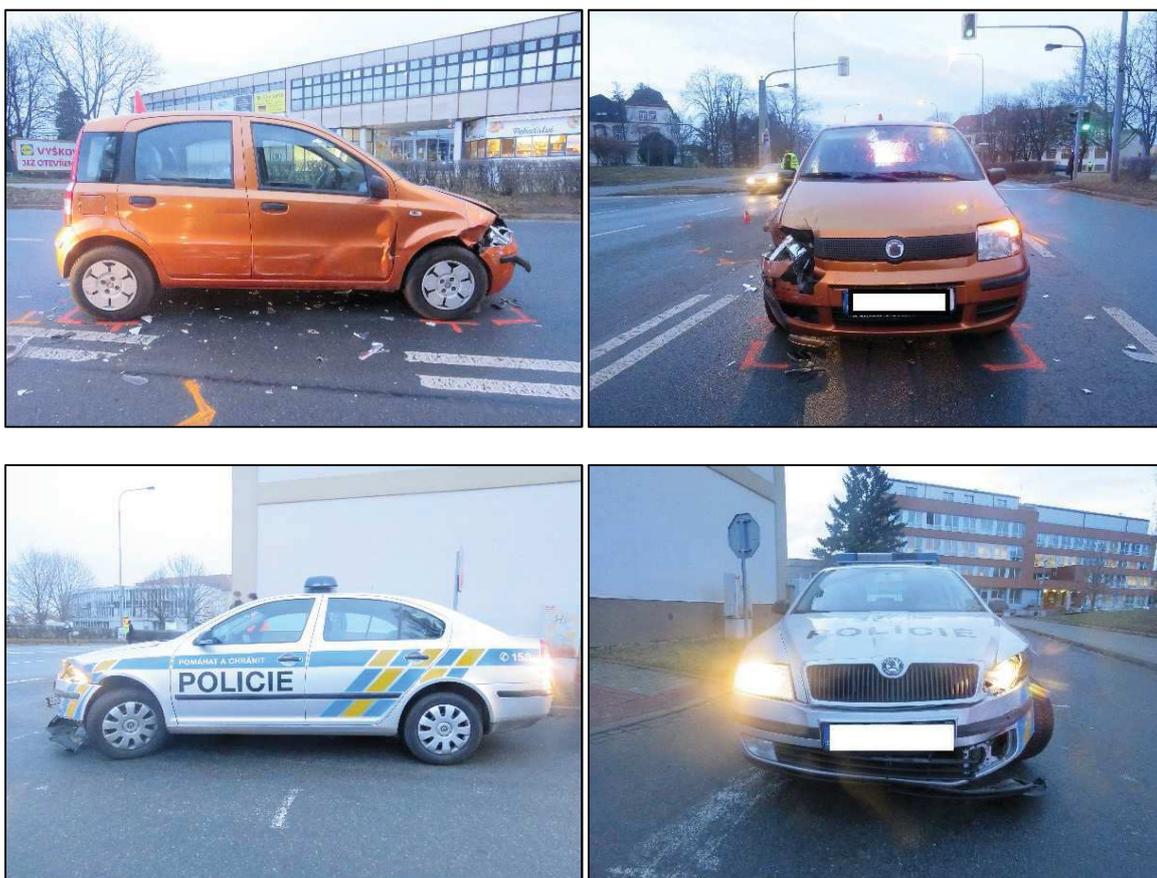
Veškeré dopravní nehody, které jsou v silničním provozu ze strany policie evidovány, jsou zpracovány podle ujednocené metodiky – pokynu č. 1/2021 Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod. Tento pokyn neukládá – a z časových, kapacitních, ani finančních možností není pravidlem, že se nehoda komplexně vyhodnocuje např. znaleckým posudkem, který by do věci vnesl jasné a přezkoumatelné informace o kompletním nehodovém ději, technických příčinách a možnosti odvrácení střetu ze strany zúčastněných vozidel.

Znalecké zkoumání pro posouzení dopravní nehody je žádáno jen při zpracování vážných dopravních nehod, pro jejichž prověřování a rozhodnutí je třeba znát názor znalce a mít k dispozici pro účely rozhodování detaily nehodového děje.

Níže je uveden příklad komplexního rozboru vybrané dopravní nehody s účastí vozidla PČR, ke které došlo v roce 2020 v centru města Vyškova.

Vylíčení události:

Dne 14. února 2020 v 06.35 hod. ve Vyškově na ul. Brněnské, řidič – policista ve službě, nrap. A.Z. řídil osobní motorové vozidlo Škoda Octavia, v barevném provedení PČR, reg. zn. XY. Řidič nrap. A.Z. z místní vedlejší pozemní komunikace vedoucí od ředitelství policie, vjížděl do křižovatky s hlavní pozemní komunikací sil. II/430 a přitom oproti DZ č. P6 (Stůj, dej přednost v jízdě) nedal přednost v jízdě osobnímu vozidlu Fiat Panda reg. zn. XY, které po silnici II/430 ve směru od ulice Purkyňova, po ulici Nádražní řídila řidička I. P., která jela v levém jízdním pruhu ze dvou možných pro její směr jízdy s max. povolenou rychlostí 40km/h. V křižovatce došlo ke srážce obou vozidel, při níž vznikly hmotné škody. Dechová zkouška byla u obou řidičů negativní, technická závada nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Na zúčastněných vozidlech zimní pneumatiky, hloubka dezénu v normě. Kamerový systém se v místě nehody a jejím okolí nenacházel.



Obr. č. 28 – Zdokumentování poškození zúčastněných vozidel [PČR]

Místo střetu, vzájemná poloha vozidel při střetu a další výpočty:

Na základě ohledání místa nehody, fotodokumentace a poškození je určena vzájemná poloha vozidel při střetu a následně jsou provedeny další propočty viz příloha č. 11.



Obr. č. 29 – Plánek místa nehody [PČR]

Shrnutí komplexní analýzy nehodového děje a stanovení technických příčin nehody:

Na základě uvedených výpočtů komplexní analýzy z přílohy č. 11 této práce vyplývá, že vozidlo Fiat Panda jelo po hlavní komunikaci s nejvyšší povolenou rychlostí 40km/h, kterou řidička nepřekročila a plánovala pokračovat v přímém směru po hlavní komunikaci dále. Vozidlo Škoda Octavia vyjíždělo z vedlejší komunikace na hlavní komunikaci, přičemž křížilo jízdní pruhy hlavní silnice zde jdoucímu vozidlu Fiat Panda. V čase 2,5 s od místa střetu se vozidlo Fiat Panda nacházelo 26 m a jelo rychlostí 38 km/h. Vozidlo Škoda Octavia 6,8 m a rozjíždělo se ze stání na střetových 15 km/h. Řidička vozidla Fiat Panda neměla možnost reagovat na vozidlo Škoda Octavia. Vozidlo Fiat Panda najíždělo do místa střetu rychlostí 38 km/h a řidič vozidla Škoda Octavia rychlostí uvedených 15 km/h. Po nárazu ztratila předmětná vozidla svou rychlost. Postřetová rychlost vozidla Škoda Octavia byla 14,3 km/h a postřetová rychlost vozidla Fiat Panda byla 15,5 km/h. Konečná poloha vozidla Fiat Panda byla 8,45 m za MS. Konečná poloha vozidla Škoda Octavia byla 3,94 m za MS.

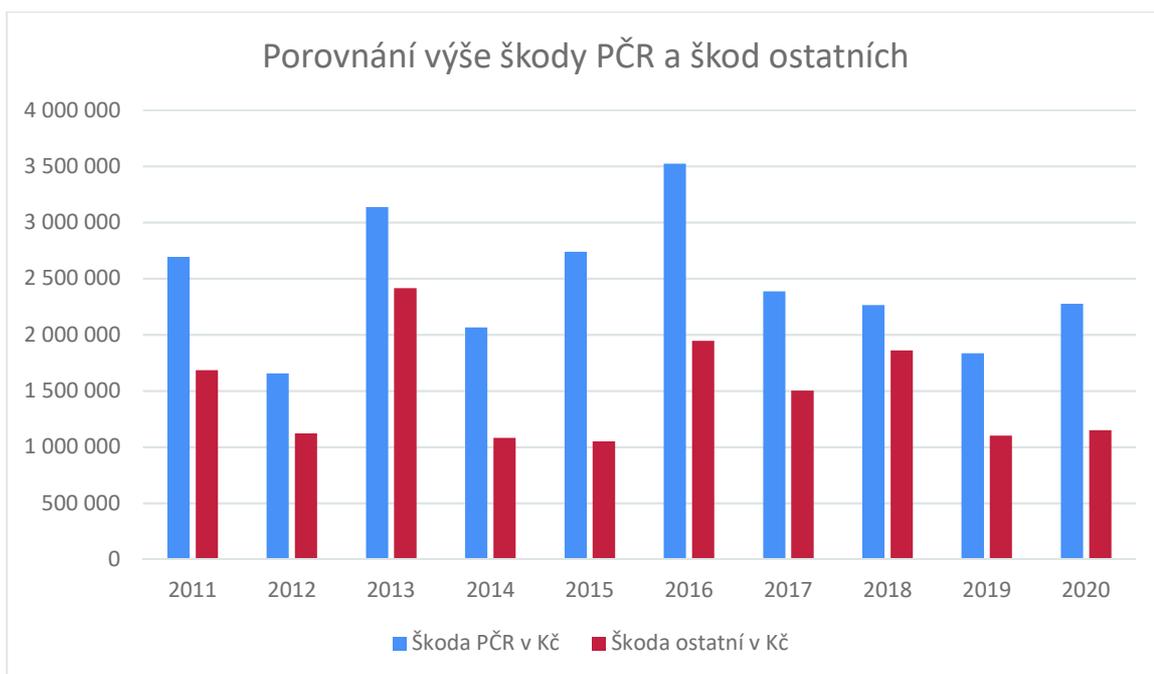
Z takto zjištěného komplexního rozboru nehodového děje pak lze určit přesnou technickou příčinu uvedené dopravní nehody názorně:

Jako technická příčina nehody se jeví technika jízdy řidiče vozidla Škoda Octavia, který vjel na hlavní silnici i přesto, že situace neumožňovala dostatečný výhled do levého pruhu komunikace, po kterém přijíždělo vozidlo Fiat.

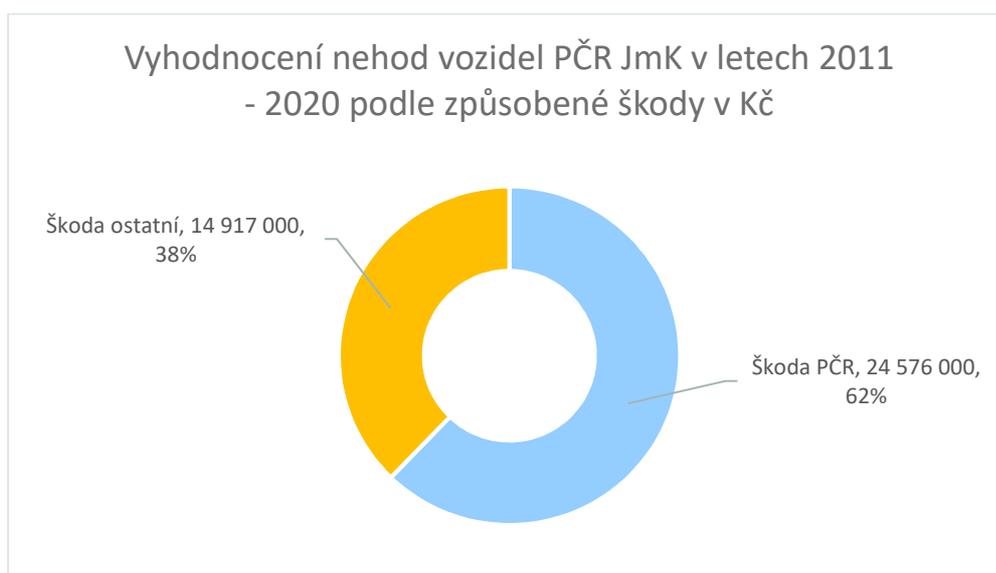
Řidička vozidla Fiat Panda způsobem svojí jízdy nemohla odvrátit střet. Řidič vozidla Škoda Octavia střet odvrátit mohl v případě, že by rozjížděcí manévr započal až za situace, která by umožňovala bezpečný průjezd – tedy měl dostatečný výhled z místa svého stání na hlavní komunikaci.

4.5 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 – 2020 PODLE ZPŮSOBENÉ ŠKODY A ZRANĚNÍ

Nehody jsou statisticky sledovány i z hlediska způsobené škody na zdraví a majetku. Komplexní přehled o jejich výši zobrazují níže uvedené grafy a tabulka, ve kterých jsou zahrnuty i počty lehkých a těžkých zranění z pohledu příslušníků PČR a ostatních účastníků, rovněž s možností pozorovat tato data podle zavinění obou stran.



Graf č. 8 – Celkové vyhodnocení nehod SDP z hlediska výše škody v Kč [PČR]



Graf č. 9 – Podíl způsobených škod v období 2011 – 2020 [PČR]

Výše škody na vozidlech PČR tedy za desetileté období převyšuje částku 24 milionů korun. Škoda na ostatních vozidlech pak dosahuje téměř 15 milionů korun. K nejvyšším škodám na vozidlech PČR došlo v letech 2013 a 2016.

Tab. č. 13 – Vyhodnocení nehod SDP podle výše škody – detailní [PČR]

Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	24 576 000	18/17	2/1	0/0
Ostatní	14 917 000	37/16	3/4	0/1
Celkem Kč/osob	39 493 000	88	10	1

Z pohledu vyhodnocení zraněných osob je zřejmé, že při nehodách s účastí SDP PČR došlo za sledované období pouze k jedné nehodě se smrtelným poraněním, přičemž tato nehoda nebyla zaviněna řidičem PČR. Lehce zraněno bylo celkem 88 osob, z toho 53 osob nikoliv vinou PČR. Těžce zraněno bylo celkem 10 osob, z toho 7 osob nikoliv vinou PČR.

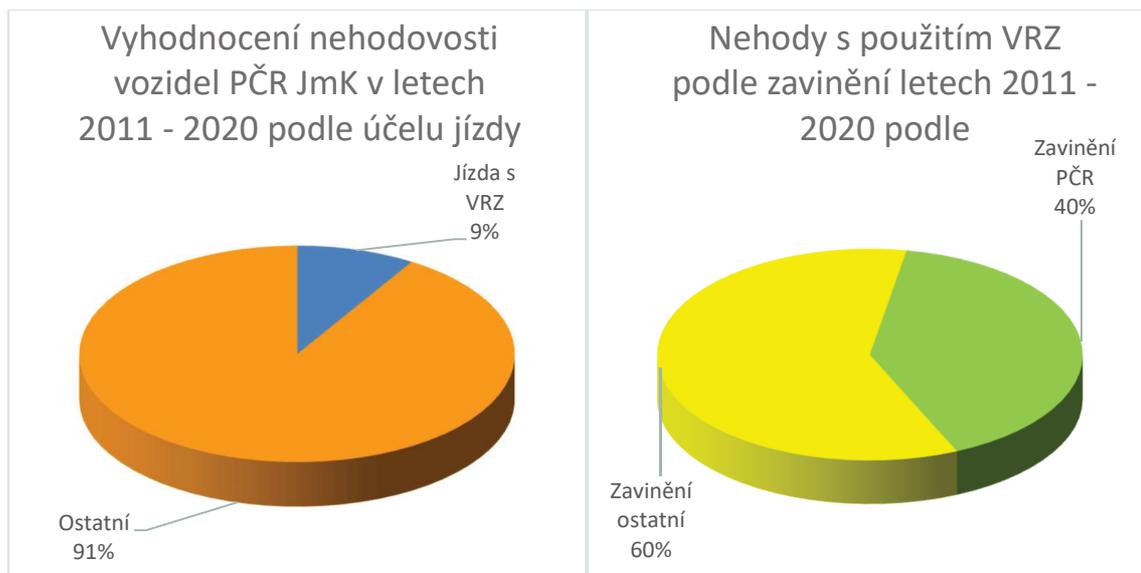
4.6 VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD VOZIDEL PČR JMK V LETECH 2011 – 2020 PODLE ÚČELU JÍZDY A DÉLKY PRAXE

V této části jsou vyhodnoceny nehody SDP PČR z hlediska účelu jízdy. Jak je uvedeno v předešlých částech práce, vozidla jsou v rámci výkonu služby používána takřka neustále, podle druhu vykonávané činnosti. Nejčastěji se jedná o jízdy bez použití výstražných a zvukových zařízení (VRZ). Tyto jízdy jsou v klidném, hlídkovém režimu, při přesunech na místa určení. Opačným druhem jízdy je jízda s použitím VRZ, která s sebou přináší výrazně rizikové situace. K těmto jízdám dochází poměrně často, avšak nepravidelně - podle situace. Za uplynulé období je nelze přesně početně dohledat. Z toho důvodu byly vyhodnoceny alespoň dopravní nehody, za předmětné desetileté období, při kterých bylo VRZ použito.

Tab. č. 14 – Vyhodnocení nehod SDP podle účelu jízdy a délky řídičské praxe [PČR]

Nehody SDP PČR JmK v letech 2011 - 2020						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	121	1265	22	41	41	17
Vina PČR/ostatní	49/72					

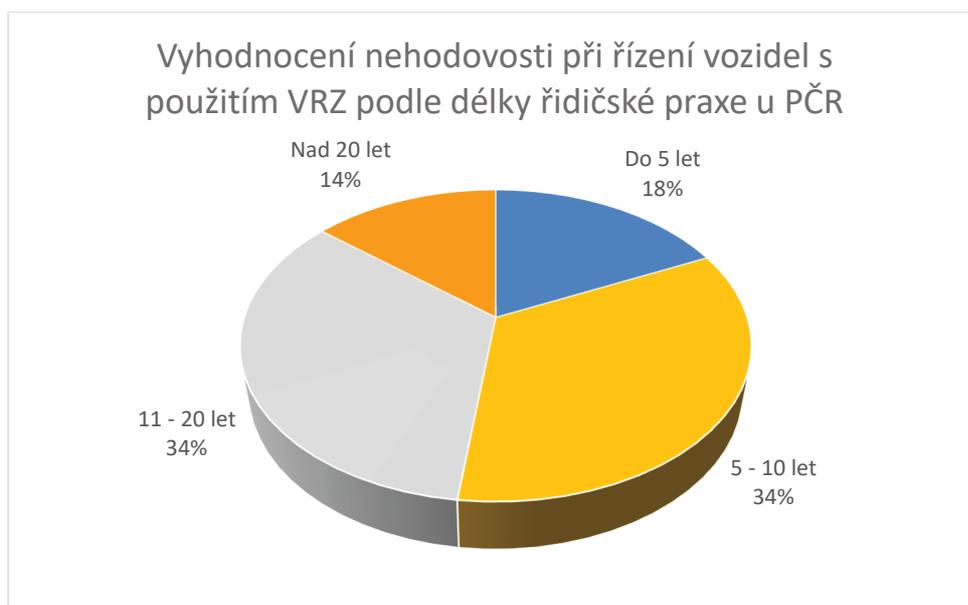
Z tabulky č. 14 vyplývá, že z celkového počtu 1386 nehod mezi roky 2011 – 2020, došlo k celkem 121 dopravním nehodám s použitím VRZ, což činí pouze 9% nehodový podíl. Vyhodnocení rovněž nabízí náhled na zaviněnost těchto nehod, které jsou opět ve prospěch nezaviněnosti řidičů PČR v poměru 49/72 nehodám.



Graf č. 10 – Podíl nehod SDP podle účelu jízdy [PČR]

Graf č. 11 – Podíl nehod SDP při použití VRZ podle zavinění [PČR]

Podle délky řídičské praxe vyhodnocení nehod s použitím VRZ ukázalo, že nehodovost napříč věkovým rozlišením není výrazně odlišná. Největší a zároveň stejný podíl na této nehodovosti mají policisté s délkou praxe od 5 do 10 let a dále od 11 do 20 let. Nováčci, které lze služebně řadit do kategorie do 5 let délky praxe, bourají při rizikové jízdě o něco více, než policisté velmi zkušené – s délkou praxe nad 20 let viz grafy č. 10 a 11. Tento trend je zřejmě přímo úměrný personálnímu stavu u PČR podle délky praxe. Toto vyhodnocení tedy ukazuje, že délka praxe nemá významný vliv na nehodovost SDP PČR v JmK.



Graf č. 12 – Vyhodnocení nehodovosti SDP s použitím VRZ podle délky řídičské praxe [PČR]

4.7 SHRUTÍ ZJIŠTĚNÝCH VÝSLEDKŮ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI SDP

Na základě vyhodnocení všech aspektů způsobujících nehodovost služebních vozidel PČR, které byly uváděny v této kapitole je zřejmé, že Policie ČR v JmK nepatří mezi významné účastníky dopravních nehod, což potvrzuje i vývoj nárůstu nehodovosti v zadaném období.

Vyhodnocení nehodovosti z pohledu lidských priorit, tedy primární ochrany života a zdraví osob ukazuje rovněž poměrně příznivá zjištění. Vinou PČR za sledované období nedošlo při dopravní nehodě k žádnému smrtelnému zranění, pouze 3 těžká a 35 lehkých zranění, což je významně méně, než polovina všech zranění způsobených ostatními řidiči.

To jsou jistě uspokojivá zjištění, nicméně je třeba si povšimnout i dalších aspektů této analýzy, která řidiče PČR ne vždy vyhodnocují právě příznivě. Na mysli mám zejména vyhodnocení příčin dopravních nehod. Velmi znepokojivé je zjištění velkého množství dopravních nehod způsobených při neopatrném couvání. Z celkového počtu 663 nehod zaviněných řidiči PČR v desetiletém období, bylo 248 nehod způsobeno z důvodu této příčiny, což je celých 38%. Podle mého názoru se jedná o velmi vysoký podíl, kdy navíc jistě naprostá většina nehod při couvání vzniká zcela zbytečně, při manipulaci s vozidlem, bez působení stresové složky. Jedná se pouze o neopatrnost řidiče, což je věc, se kterou by si profesionál měl hravě poradit. Další významnější příčiny policií zaviněných nehod jsou např. nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nebo nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem, které jsou však oproti nehodám při couvání spojeny s aktivním provozem služebního automobilu.

V dalších částech práce se této problematice, a možnostem předcházení takovým nehodám věnuji detailněji.

5 OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI SLUŽEBNÍCH VOZIDEL

5.1 PŘEHLED AKTUÁLNÍCH OPATŘENÍ VEDOUCÍCH KE SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI

Obecnou snahou policie je nehodovost s účastí SDP co nejvíce eliminovat. Kromě toho, že s sebou přináší materiální, případně zdravotní škody, je spojena též s poměrně obsáhlou a zatěžující administrativou. Havarované policejní vozidlo navíc budí přirozený zájem a zvědavost okolí, což úzce souvisí i s pohledem veřejnosti na míru profesionality a oblíbenosti této bezpečnostní složky, zvláště pak v případě zavinění střetu.

I když na základě výsledků tohoto výzkumu je zřejmé, že dopravní nehody služebních vozidel PČR v JmK jsou z dlouhodobého hlediska na průměrné roční výši, kolem 139 událostí, bylo z výše uvedených důvodů přistoupeno k přijetí vhodných opatření, a nehodovost vozidel PČR je také ze strany bezpečnostního sboru pravidelně vyhodnocována.

Mezi nejvýznamnější aspekty prevence nehodovosti patří stránka odborné přípravy. Policisté, kteří ke svojí práci každodenně využívají služební vozidlo pro výkon svého zaměstnání, jsou každoročně školeni a přezkušováni ze strany rezortní autoškoly Školního policejního střediska KŘP JmK. Pravidelně se prokazuje nejen zdravotní, ale i odborná způsobilost k řízení SDP.

Dalším významným prvkem jsou kurzy praktické odborné přípravy v řízení služebních vozidel na polygonech, a jiných vhodných plochách pro vybrané příslušníky. Odbornost při řízení vozidel má stále se rozvíjející tendenci. Ze strany Policejního prezidia, jsou stejně jako v minulých letech např. plánovány tzv. kurzy bezpečné jízdy pro řidiče PČR a HZS, kterých se policisté JmK účastní. V roce 2021 je důraz kladen i na výcvik nově nastupujících policistů a nově jsou také zahajovány rozšiřující kurzy s výcvikem za snížené viditelnosti (noční kurzy), kterých se mohou účastnit policisté, kteří již na polygonu absolvovali kurz základní.

Pro prevenci nehodovosti je také důležitá dobrá místní znalost území, ve kterém je služba vykonávána. Policista řídící služební vozidlo k zákroku musí mít přehled nejen o silničních komunikacích v daném teritoriu, ale také o aktuální situaci v silničním provozu. V této oblasti jsou současné služební pomůcky nedokonalé. Do části vozidel bylo od roku 2015 instalováno tzv. lokalizační záznamové zařízení (LZZ), které má navigační systém, jako jednu ze svých funkcí. Toto zařízení se však od počátku v praxi jevílo jako nedokonalé a v současné době, s obměnou služebních vozidel navíc celý systém LZZ ustupuje a není prozatím nahrazován jiným vhodným zařízením, které by policistům bylo nápomocno zejména při zrychlených přesunech na místa událostí.



Obr. č. 30 – Monitor lokalizačního záznamového zařízení + umístění přední kamery vozidla

Dalším zařízením, které slouží pro monitoring situace kolem vozidla a následné vyhodnocení dopravní nehody jsou instalované vnitřní kamery snímající prostor před, a za vozidlem. Vzhledem k tomu, že se jedná o doplňkovou výbavu systému LZZ, je třeba i zde uvést, že kamerami nebyly vybaveny veškeré vozy a s obměnou vozového parku se počet vozidel s tímto zařízením dále snižuje.

Policisté tak pro navigaci výjezdů do odloučených míst často používají svých soukromých mobilních telefonů, což se nejvíce jako ideální řešení.

Důležitým prvkem v prevenci nehodovosti nesmí být opomenut fakt dobré viditelnosti v silničním provozu. Dle mého názoru jsou v tomto směru ze strany PČR aktuálně nastavená opatření na poměrně dobré úrovni. Všechna služební vozidla ve verzích se zvláštním barevným provedením jsou od roku 2015 opatřena inovovanými reflexními pruhy a dalšími prvky, které jsou výborně viditelné na velkou vzdálenost, jak znázorňuje obrázek číslo 31. S viditelností souvisí i světelná výstražná zařízení (majáky), která jsou od roku 2019 nově osazována v červeno-modrém provedení, a podle názoru odborníků je tato varianta výrazně lépe viditelná zejména za snížené viditelnosti, jako je mlha, sněžení, či déšť.



Obr. č. 31 – Odraz reflexních prvků při osvětlení služebního vozidla při snížené viditelnosti

5.2 NÁVRH DALŠÍCH OPATŘENÍ PRO SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI

S ohledem na aktuálně nastavená opatření prevence nehodovosti SDP, a na základě vyhodnocení této práce, došlo k návrhu dalších opatření, která by mohla přispět k eliminaci nehod SDP PČR.

Mezi základní návrhy opatření v prevenci nehodovosti bych podle poznatků z praxe zařadil zejména ve větší míře odborně prakticky školit všechny příslušníky PČR, kteří aktivně užívají služebních vozidel. Dále dovybavit služební vozidla potřebnou technikou jako jsou kamery, navigační zařízení a případně asistenční zařízení pro couvání vozidel. Uvedené návrhy pak zdůvodňuji v následujícím textu.

Kromě pravidelného odborného školení, které je prováděno ze strany vnitropodnikové autoškoly je na místě také myslet zejména na skutečnou, praktickou výuku týkající se přímého ovládání služebních vozidel. I když policisté v rámci služebního výkonu vozidla pravidelně užívají, bylo by velmi vhodné myslet na zdokonalování jejich praxe v konkrétních krizových situacích. Touto problematikou se zabývají např. zmíněné kurzy bezpečné jízdy, případně další, do kterých však nejsou zařazováni všichni policisté bez rozdílu délky praxe, či služebního zařazení.

Tento prvek by byl vhodný i z důvodu současné obměny vozového parku. Služební vozy jsou rozličných typů a značek, nicméně hlavním rozdílem jsou v poslední době hojně dodávaná vozidla s automatickými převodovkami. I tuto oblast dovedností je dle mého názoru také nutno školit, což se v praxi neděje. Trend v posledních letech je zlepšující se, a věřím, že případné zvýšené časové i finanční náklady na uskutečnění těchto kurzů by přinesly snížení nehodovosti SDP.

Dalším vhodným prvkem by bylo dovybavení služebních vozidel potřebnou telekomunikační technikou. Pro suverénnost jízdy, včasnost dojezdu i bezpečnost, by služební vozidla měla být vybavena funkčním navigačním systémem, který by mohl být propojen s Integrovaným operačním střediskem (IOS), odkud jsou hlídky vysílány k zákrokům. Možnost přímého vzdáleného vložení cílového místa zákroku ze strany IOS do navigačního modulu ve vozidle by ušetřilo nejen čas dojezdu do neznámého místa, ale i zvýšilo bezpečnost jízdy, neboť hlídka by s jistotou věděla předem a přesně, kam a kudy se přesunout.

Dalším vhodným opatřením, nejen z důvodu bezpečnosti policistů, ale i jejich ochrany, a také pro celkovou objektivnost při vyhodnocování služebních jízd a možných dopravních nehod by bylo namísto policejní vozy dovybavit předními a zadními kamerami s možností záznamu, což v minulosti přinášel systém LZZ (lokalizační a záznamové zařízení), kterým ale nebyla vybavena všechna vozidla a navíc v současné době, s obměnou vozového parku není LZZ prozatím nijak alternativně nahrazováno. V době tvorby této diplomové práce se údajně pracuje na systému LZZ 2, který by měl být dokonalejší, nežli ten předchozí. Inspiraci by policie mohla čerpat např. ze systému GINA, který je již mnoho let využíván ze strany HZS ČR. Tento systém umožňuje

dokonce sdílet informace o pohybu dalších záchranných složek na místa událostí včetně letecké služby, což značí, že je opravdu propracovaný.

Viníkem dopravní nehody SDP ale není pokaždé nedokonalost systému nebo techniky. Mnohdy je na vině prostá chyba člověka. Řidič, který je neopatrný a k řízení přistupuje bez nutného respektu, často způsobí zbytečnou nehodu, která není vyvolána extrémní situací. Jak vyšlo překvapivě najevo ze sledovaných ukazatelů této práce, k významnému výskytu zaviněných dopravních nehod SDP, dochází při neopatrném couvání, což je z hlediska zavinění a způsobených následků mnohdy dopravní nehoda bagatelní, nicméně je statisticky zaznamenána a ze strany veřejnosti viditelná. Policejní vozidlo, které zbytečnou chybou řidiče nacouvá do jiného vozidla, sloupu, zdi, či jiné překážky, nepřináší bezpečnostnímu sboru, který sám dohlíží na bezpečnost silničního provozu žádná pozitiva. Z tohoto důvodu bych navrhoval zamyslet se nad vhodným opatřením, která nehodám při couvání ještě více zabrání. Řešení je několik. Zavedení couvacích kamer do vozidel, montáž couvacích asistentů do všech vozidel, zvuková zařízení při zařazení zpětného chodu, která zaktivují řidiče i okolí vozu, nebo nejlépe propojení palubního monitoru vozidla s vnitřní zadní kamerou. Jsem toho názoru, že v případě vyřešení problematiky couvání by došlo k významnému poklesu počtu nehod způsobených touto příčinou.

Jsem přesvědčen, že takto nastavená opatření, ve spojení s dosud aplikovanými opatřeními v prevenci nehodovosti, by mohla být dostačující pro další eliminaci nehod vozidel IZS celkově.

6 ZÁVĚR

Podle zadání této diplomové práce, bylo jejím cílem komplexně vyhodnotit dopravní nehody služebních vozidel PČR v JmK v období let 2011 – 2020, a na základě výsledků této analýzy navrhnout nová opatření, která by přispěla ke snížení aktuální nehodovosti.

Výzkum a jeho vyhodnocení byl založen zejména na datech, která jsou při administrativě nehod SDP zakládána do interních policejních systémů a také na poznacích z nejen mojí dosavadní praxe u PČR.

Dopravní nehody SDP v JmK, v celkových součtech za jednotlivá léta jsou na stabilní úrovni s každoročním průměrem 139 nehod.

Vývoj dopravní nehodovosti SDP PČR v JmK je za uplynulých 10 let zanedbatelný. Bylo provedeno srovnání s vývoji nehodovosti v celé České republice, či v Jihomoravském regionu, kdy z uvedeného je zřejmé, že řidiči SDP PČR v JmK se na vývoji nehodovosti nijak významně nepodílejí, i když neustále je co zlepšovat.

Vyhodnoceno bylo i porovnání zavinění nehod ze strany řidičů PČR oproti řidičům ostatním. Tento podíl je téměř srovnatelný, mírnou převahu v zavinění mají řidiči ostatních vozidel, a je roven hodnotě 52%.

Většina nehod (84%) za zkoumané desetileté období se udála v intravilánových lokalitách, tedy ve vnitřních částech měst a obcí. Z pohledu přesnějšího místa střetu, došlo v 80% k nehodám v přímých úsecích, 17% nehod bylo na křižovatkách a pouze 3% nehod ve směrových obloucích.

Zajímavé je vyhodnocení nehod podle příčiny. Velmi překvapivé bylo zjištění, kdy z celkového počtu 663 nehod zaviněných řidiči PČR bylo celých 248 zaviněno neopatrným couváním. Následují nehody z tzv. jiných příčin, nedání přednosti v jízdě nebo nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem, jejichž hodnoty jsou ale z pohledu desetiletého období nevýznamné.

Způsobená škoda za uplynulá léta dosáhla částky 24 576 000,- Kč na majetku PČR, a částky 14 917 000,- Kč na majetku ostatním. Při nehodách ve sledovaném období bylo zraněno 98 osob, a 1 osoba byla při nehodě usmrcena. Z hlediska zavinění, bylo vinou PČR zraněno 38 osob, vinou ostatních řidičů 60 osob a uvedené jedno úmrtí.

Vyhodnocením nehodovosti podle účelu jízdy bylo zjištěno, že k nejčastějším nehodám dochází při hlídkových, či jiných jízdách služebních vozidel. Naopak rychlé jízdy s použitím VRZ se na nehodovosti podílejí jen nevýznamně, přibližně 9%.

Vliv délky praxe v řízení SDP po vyhodnocení značí, že tento aspekt není významným ukazatelem. Bylo zjištěno, že z hlediska účasti na dopravních nehodách služebních vozidel mají

výraznější převahu příslušníci s praxí od 5 do 10 a od 11 do 20 let, kteří však principiálně, i s odkazem na personální obsazení sboru v JmK, služební vozidla řídí v největším rozsahu.

Pro zlepšení současného stavu jsem pak navrhnul opatření týkající se zejména dalšího zdokonalování odborné přípravy v řízení služebních vozidel, dovybavení SDP vhodnou technikou, jako je kvalitní navigační systém, vnitřní vozidlové kamery ale také opatření zaměřené na eliminaci nehod při couvání, neboť zejména tyto nehody a škodní události se po většinou jeví, jako zbytečné.

Jako autor diplomové práce, i jako policista po 22 letech výkonu služby u PČR, při kterém jsem 15 roků strávil v terénu, kladně vnímám, že v poslední době dochází k výrazné obměně techniky, a také se rozvíjí pořádání kurzů pro zdokonalení dovedností v řízení vozidel. Probíhající materiální změny, které souvisí s danou problematikou, jsou policisty v posledních letech velmi kladně vnímány. Evidentní, a obecně viditelné jsou zejména nová výkonná vozidla s nízkým kilometrovým nájezdem, nové majáky, reflexní označení, nebo doplňkové výbavy jako ochranný vytlačovací rám. Pro další pozitivní vývoj je však namístě vozidla dovybavit zejména výše uvedenými pomůckami, které budou dále policistům nápomocny v jejich profesionální činnosti.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 273/2008 Sb. ze dne 11. 8. 2008 o policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2008, částka 91/2008.
- [2] JIHMORAVSKÝ KRAJ: *Výroční zpráva Jihomoravského kraje za rok 2019* [online]. Brno: GRAFEX - AGENCY s. r. o., 2020 [cit. 2021-02-07]. Dostupné z: <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=10529&TypeID=1>
- [3] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: *Obyvatelstvo, veřejná databáze, pohyb obyvatelstva* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/>
- [4] PLK. MGR. JENKOVÁ, Lenka: *Strategie personální politiky Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje v letech 2019 - 2024*. Brno: KŘP JMK, 2019.
- [5] KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHMORAVSKÉHO KRAJE: *Organizační struktura KŘP JmK* [Intranet PČR]. Brno, 2020 [cit. 2020-10-07]. Dostupné z: vnitřní intranetová síť PČR a webové stránky Ministerstva vnitra České republiky
- [6] PČR - Krajské ředitelství Jihomoravského kraje: *96. ROZKAZ ředitele krajského ředitelství Policie České republiky ze dne 20. listopadu 2013, kterým se upravuje organizační řád Krajského ředitelství PČR JmK*. In: částka 96/2013. Brno, 2013.
- [7] MV - Policejní prezidium České republiky: *130 ROZKAZ policejního prezidenta Policie České republiky, ze dne 21. června 2018, kterým se zřizuje pracovní tým profesionalizace řidičů složek Integrovaného záchranného systému*. Částka 130/2018. Praha, 2018. Dostupné také z: vnitřní intranetová síť PČR
- [8] MV - Ministerstvo vnitra ČR: *NAŘÍZENÍ č. 16 Ministerstva vnitra ze dne 15 února 2000, kterým se upravují zásady výkonu práva hospodaření se služebními dopravními prostředky a materiálem souvisejícím se zabezpečením jejich provozu*. IN: částka 16/2000. Praha, 2000.

- [9] ČESKÁ REPUBLIKA, 2014. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2014, částka 134/2014.
- [10] *POLICEJNÍ NOVINY.CZ: Motocykly u Policie České republiky – rychle a soběstačně* [online]. [cit. 2020-11-28]. Dostupné z: <http://www.policejinoviny.cz/motocykly-u-pcr-rychle-a-sobestacne.html>
- [11] *OBCASNIK.EU: Nová policejní auta umí nabourat piráty silnic!* [online]. [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: <https://www.obcasnik.eu/foto-nova-policejni-auta-umi-nabourat-piraty-silnic/>
- [12] *GARAZ.CZ: Policisté převzali nové Octavie v civilním provedení* [online]. [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/policiste-prevzali-nove-octavie-v-civilnim-provedeni-21003278>
- [13] *TYDENIKPOLICIE.CZ: Policii ČR pomáhají také nové autobusy Iveco se skrytým VRZ* [online]. [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/policii-cr-pomahaji-take-nove-autobusy-iveco-se-skrytym-vrz/>
- [14] *TATRA.CZ: Nová TATRA FORCE pro Pyrotechnickou službu Policie ČR* [online]. [cit. 2021-01-15]. Dostupné z: <https://www.tatra.cz/o-spolecnosti/tisk-a-media/novinky-a-clanky/nova-tatra-force-pro-pyrotechnickou-sluzbu-policie-cr/?section=forestry>
- [15] *TYDENIKPOLICIE.CZ: SPJ Moravskoslezského kraje si slavnostně převzala nové technické vozidlo* [online]. [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/spj-moravskoslezskeho-kraje-si-slavnostne-prevzala-nove-technicke-vozidlo/>
- [16] *POLICEJNÍNOVINY.CZ: OKV-P, ultimativní obrněné kolové vozidlo u Služby pořádkové policie PČR slaví 50 let* [online]. [cit. 2021-02-03]. Dostupné z: <http://www.policejinoviny.cz/okv-p-obrnene-kolove-vozidlo-u-policie-ceske-republiky.html>
- [17] WIKIPEDIA.ORG: Policejní Liaz na přepravu koní. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2021-02-08]. Dostupné z:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Policejn%C3%AD_Liaz_na_p%C5%99pravu_ko n%C3%AD.jpg

- [18] ČESKÁ REPUBLIKA, 2015. Vyhláška č. 122/2015 Sb.: o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (o policejním označení). In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2015, částka 52/2015.
- [19] PČR - Policejní prezidium ČR: 50. POKYN policejního prezidenta ze dne 8. března 2019, kterým se stanoví zásady používání zvláštního výstražného zařízení a rozhlasového zařízení. IN: částka 50/2019. Praha, 2019.
- [20] ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 19.10.2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2000, částka 98/2000.
- [21] ČESKÁ REPUBLIKA, Ministerstvo vnitra: *Rámcová dohoda na „Dodávky osobních automobilů v policejním provedení s pohonem 4x4* [online]. Praha, 2019 [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://www.bing.com>
- [22] MV - Ministerstvo vnitra ČR: NAŘÍZENÍ č. 33 Ministerstva vnitra ze dne 15 července 2011, kterým se upravují zásady výkonu příslušnosti hospodaření a nakládání s automobilním majetkem a způsoby užívání služebních dopravních prostředků pro služební a pracovní účely. IN: částka 33/2011. Praha, 2011.
- [23] KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHMORAVSKÉHO KRAJE: *Automobilní oddělení Krajského ředitelství* [Intranet PČR]. Brno, 2020 [cit. 2020-10-09]. Dostupné z: vnitřní intranetová síť PČR
- [24] MV - Ministerstvo vnitra ČR: *SBÍRKA interních aktů řízení ředitele odboru správy majetku ministerstva vnitra ze dne 26. dubna 2004, kterým se stanoví kontrolní normy provozu pro služební dopravní prostředky*. IN: částka 2/2004. Praha, 2004.
- [25] MV - *Systém AUTOEVIDENCE* [Intranet PČR]. 2020 [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: vnitřní intranetová síť PČR
- [26] MV - Ministerstvo vnitra ČR: NAŘÍZENÍ č. 16 Ministerstva vnitra ze dne 15. února 2000, kterým se upravují zásady výkonu práva hospodaření se služebními dopravními

prostředky a materiálem souvisejícím se zabezpečením jejich provozu. In: částka 16/2000. Praha, 2000.

- [27] ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2000, částka 98/2000.
- [28] Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2006, částka 84/2006.
- [29] *MV - Policejní prezidium ČR: 68. POKYN policejního prezidenta ze dne 13. března 2008, k ujednacení postupu při získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů SDP.* IN: částka 68/2008. Praha, 2008. Dostupné také z: vnitřní intranetová síť PČR
- [30] *PČR - Krajské ředitelství Jihomoravského kraje: 9. ROZKAZ ředitele krajského ředitelství Policie České republiky ze dne 10. února 2010 o provádění školení řidičů.* IN: částka 9/2010. Brno, 2010. Dostupné také z: vnitřní intranetová síť PČR
- [31] ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška č. 277/2004 Sb.: o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2004, částka 89/2004.
- [32] *MV - Policie České republiky: Řízení služebních motorových vozidel [online].* Praha [cit. 2021-01-08]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/rizeni-sluzebnich-motorovych-vozidel.aspx>
- [33] *PČR - Krajské ředitelství Jihomoravského kraje: 13. POKYN ředitele Krajského ředitelství Policie České republiky ze dne 8.2.2013, kterým se upravují pravidla pro činnost dopravního dispečinku Krajského ředitelství Policie Jihomoravského kraje.* IN: částka 13/2012. Brno, 2012. Dostupné také z: vnitřní intranetová síť PČR
- [34] ČESKÁ REPUBLIKA. Nařízení vlády č. 168/2002 Sb.: kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Praha, 2002, částka 71/2002.

- [35] PČR - Krajské ředitelství Jihomoravského kraje: 1. ROZKAZ ředitele krajského ředitelství Policie České republiky ze dne 2. ledna 2017 k organizaci a zajištění služební přípravy, proškolení a prověrek příslušníků Policie České republiky Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje zařazených do výcviku Školního policejního střediska. Částka 1/2017. Brno, 2017. Dostupné také z: vnitřní intranetová síť PČR
- [36] MV - Policejní prezidium České republiky: SYSTEMIZACE služebních dopravních prostředků Policie České republiky ze dne 28. listopadu 2018. Praha, 2018.
- [37] Ministerstvo vnútra SR: Policajti aj hasiči hľadajú kvalitnejší dopravný výcvik [online]. [cit. 2021-01-15]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?tlacove-spravy-2&sprava=policajti-aj-hasici-hladaju-kvalitnejši-dopravny-vycvik>
- [38] PL: KWP - SZKOLENIE DLA POLICYJNYCH KIEROWCÓW [online]. [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://policja.pl/pol/aktualnosci/155361,KWP-Szkolenie-dla-policyjnych-kierowcow.html>
- [39] PULSHR.PL: Policjanci szkolili się z techniki jazdy [online]. [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://www.pulshr.pl/kadry-w-administracji/policjanci-szkolili-sie-z-techniki-jazdy,77174.html>
- [40] AUTO-MANIA.CZ: Policisté a hasiči nacvičí bezpečnou jízdu na mosteckém polygonu [online]. [cit. 2021-02-06]. Dostupné z: <https://auto-mania.cz/policiste-a-hasici-nacvici-bezpecnou-jizdu-na-mosteckem-polygonu/>
- [41] MV - Policejní prezidium ČR - Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy: Profesionalizace řidičů složek Integrovaného záchranného systému. Jihlava, 2020. Dostupné také z: vnitřní intranetová síť PČR
- [42] IDNES.CZ: Záchranáři z kraje trénovali ostrou jízdu na brněnském autodromu [online]. [cit. 2021-01-10]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ostava/zpravy/autodrom-trenink-zachranari-policie-hasici-brno-moravskoslezsky-kraj-vycvik.A181114_439517_ostava-zpravy_jaga
- [43] IDNES.CZ: Tisíce policistů a hasičů pilují na polygonu jízdu služebním autem. : Tisíce policistů a hasičů pilují na polygonu jízdu služebním autem [online]. 2016 [cit. 2021-01-06]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/na-jihlavskem-polygonu-trenuji-jihlavsti-policiste-a-hasici.A161005_141137_jihlava-zpravy_ev

- [44] *AUTOBIBLE.CZ: Vytlačovací rám policejních Octavií vyvolal pozdvižení. Předpisům ale vyhovuje* [online]. [cit. 2021-02-01]. Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/vytlacovaci-ram-policejnich-octavii-vyvolal-pozdvizeni-predpisum-ale-vyhovuje/>
- [45] The limitations of the PIT maneuver in police pursuits: Omezení PIT manévru při policejních pronásledování. *Pursuit Response* [online]. USA [cit. 2021-04-25]. Dostupné z: <https://pursuitresponse.org/limitations-pit-maneuver-police-pursuits/>
- [46] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [47] SADECKÝ, Zdeněk mjr. Ing. Bc. *Zásady bezpečné jízdy služebním vozidlem: Studijní materiál pro další výcvik řidičů*. Brno: Reprografická služba mat. odd. SPŠ MV, 2000. ISBN SP-179/RS-2000.
- [48] *MV - Policejní prezidium České republiky: Statistika nehodovosti na pozemních komunikacích v roce 2020* [online]. Praha: kudlička, 2020, [cit. 2021-03-16]. Statistika nehodovosti 2020.
- [49] *MV - Policejní prezidium České republiky: Statistika nehodovosti 2011. Policejní prezidium České republiky* [online]. Praha [cit. 2021-05-15]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>
- [50] *Ministerstvo dopravy ČR: Ročenky dopravy* [online]. Praha, [cit. 2021-05-15]. ISSN 1801-3090. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

SEZNAM TABULEK

Tab. č. 1 – Názvy a sídla krajských ředitelství PČR [vlastní]	14
Tab. č. 2 – Normy proběhu kilometrů a limity životnosti SDP [15] (úprava autor)	30
Tab. č. 3 – Celkové počty SDP v KŘP JmK podle druhů – 2020 [25]	32
Tab. č. 4 – Celkové počty SDP v KŘP JmK podle útvarů - 2020 [25].....	32
Tab. č. 5 – Rozdělení automobilní techniky KŘP JmK podle stáří – 2020 [25]	33
Tab. č. 6 – Rozdělení automobilní techniky KŘP JmK podle ujetých kilometrů - 2020 [25].....	33
Tab. č. 7 – Počty řidičů KŘP JmK - 2020 [23]	37
Tab. č. 8 – Hodnoty reakčních časů v závislosti na pozornosti/únavě [47].....	47
Tab. č. 9 – Detailní porovnání vývoje nehodovosti SDP v regionech v letech 2011 – 2019 [PČR] [48] [49].....	54
Tab. č. 10 – Vyhodnocení nehod SDP z hlediska počtů a zavinění [PČR]	55
Tab. č. 11 – Detailní vyhodnocení nehodovosti SDP podle místa nehody [PČR]	57
Tab. č. 12 – Vyhodnocení nehod SDP podle příčiny [PČR]	59
Tab. č. 13 – Vyhodnocení nehod SDP podle výše škody – detailní [PČR]	64
Tab. č. 14 – Vyhodnocení nehod SDP podle účelu jízdy a délky řidičské praxe [PČR]	64

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 – Celkový přehled počtů dopravních nehod SDP PČR v letech 2011 – 2020 [PČR]	53
Graf č. 2 – Přehled nehodovosti SDP podle útvarů PČR JmK [PČR]	55
Graf č. 3 – Vyhodnocení nehodovosti SDP přepočtem počet nehod / počet vozidel v desetiletém období [PČR]	56
Graf č. 4 – Podíl nehod SDP z hlediska zavinění [PČR]	56
Graf č. 5 – Vyhodnocení nehodovosti SDP v letech 2011 – 2020 z hlediska místa nehody [PČR]	57
Graf č. 6 – Vyhodnocení nehodovosti SDP v letech 2011 – 2020 podle místa střetu [PČR]	58
Graf č. 7 – Vyhodnocení nehod SDP zaviněných PČR v období 2011 – 2020 podle příčiny [PČR]	59
Graf č. 8 – Celkové vyhodnocení nehod SDP z hlediska výše škody v Kč [PČR]	63
Graf č. 9 – Podíl způsobených škod v období 2011 – 2020 [PČR]	63
Graf č. 10 – Podíl nehod SDP podle účelu jízdy [PČR]	65
Graf č. 11 – Podíl nehod SDP při použití VRZ podle zavinění [PČR]	65
Graf č. 12 – Vyhodnocení nehodovosti SDP s použitím VRZ podle délky řidičské praxe [PČR] ..	65

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. č. 1 – Mapa Jihomoravského kraje [2]	16
Obr. č. 2 – Různé značky policejních motocyklů [10]	20
Obr. č. 3 – Čtyřkolka CF Moto Gladiator X8 [vlastní]	20
Obr. č. 4 – Terénní vozidlo Hyundai IX 35 [vlastní]	21
Obr. č. 5 – Policejní speciál Škoda Octavia [11].....	21
Obr. č. 6 – Policejní vozidlo Škoda Octavia bez zvláštního barevného provedení [12]	22
Obr. č. 7 – Technické vozidlo Iveco Daily [13].....	22
Obr. č. 8 – Tatra FORCE 8x8 pro pyrotechnickou službu [14]	23
Obr. č. 9 – Policejní autobus Iveco Crossway Line 12 se skrytým VRZ [15]	23
Obr. č. 10 – Obrněné kolové vozidlo Policie (OKV-P) [16]	24
Obr. č. 11 – <i>Návěsový tahač Liaz pro přepravu koní</i> [17].....	24
Obr. č. 12 – Vnější označení služebního vozidla PČR ve zvláštním barevném provedení [18] ..	25
Obr. č. 13 – Vnější označení služebního vozidla PČR bez zvláštního barevného označení [18].	26
Obr. č. 14 – Vnější označení služebního vozidla PČR bez zvláštního barevného označení [18].	26
Obr. č. 15 – Umístění výstražného světelného zařízení (VRZ) na služebním vozidle PČR [21] .	27
Obr. č. 16 – Povolení k řízení služebních dopravních prostředků (SDP) PČR [vlastní]	31
Obr. č. 17 – Ukázka výcviku řidičů polských a rakouských záchranářů [38; 39].....	39
Obr. č. 18 – Ukázka výcviku policejních řidičů na polygonu v Jihlavě [42].....	40
Obr. č. 19 - Ukázka výcviku policejních řidičů na Masarykově okruhu v Brně [43].....	40
Obr. č. 20 – Ukázka výcviku policejních řidičů na letišti ve Vyškově [vlastní].....	41
Obr. č. 21 – Znázornění provedení PIT manévru [21].....	42
Obr. č. 22 – Vytlačovací rám policejních vozidel [11]	42
Obr. č. 23 – Výcvik PIT manévru na letišti ve Vyškově [vlastní].....	43
Obr. č. 24 – Schéma psychosenzomotorických funkcí majících vliv na řízení vozidla [47]	47
Obr. č. 25 - Pohyby, které vozidlo v závislosti na působících silách může vykonávat při jízdě [47].....	48
Obr. č. 26 – Dopravní nehoda policejního vozidla a tramvaje [PČR]	49
Obr. č. 27 – Porovnání vývoje nehodovosti v regionech v letech 2011 a 2019 [PČR] [49] [50].....	54
Obr. č. 28 – Zdokumentování poškození zúčastněných vozidel [PČR]	61
Obr. č. 29 – Plánek místa nehody [PČR]	61
Obr. č. 30 – Monitor lokalizačního záznamového zařízení + umístění přední kamery vozidla...68	
Obr. č. 31 – Odraz reflexních prvků při osvětlení služebního vozidla při snížené viditelnosti.....	68

SEZNAM ZKRATEK

CBJ.....	Centrum bezpečné jízdy
Covid-19I	Infekční onemocnění
ČR.....	Česká republika
GIBS.....	Generální inspekce bezpečnostních sborů
HZS.....	Hasičský záchranný sbor České republiky
IMZ	Instrukčně metodické zaměstnání
IOS.....	Integrované operační středisko Policie ČR
IZS.....	Integrovaný záchranný systém
JmK.....	Jihomoravský kraj
Km/h	Kilometr za hodinu
LZZ	Lokalizační a záznamové zařízení
MV.....	Ministerstvo vnitra
PČR	Policie České republiky
PIT	Pursuit intervention technique
PP	Policejní prezidium České republiky
ŘP	Řidičský průkaz
SDP	Služební dopravní prostředek
STK	Stanice technické kontroly
USA.....	Spojené státy americké
VRZ	Výstražné zařízení
ZOP	Základní odborná příprava

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2011

Příloha č. 2: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2012

Příloha č. 3: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2013

Příloha č. 4: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2014

Příloha č. 5: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2015

Příloha č. 6: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2016

Příloha č. 7: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2017

Příloha č. 8: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2018

Příloha č. 9: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2019

Příloha č. 10: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2020

Příloha č. 11: Komplexní analýza nehodového děje vybrané nehody

Příloha č. 1: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2011

Nehody SDP PČR JmK v roce 2011			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	36	13	23
Městské ředitelství Brno	53	29	24
ÚO Brno - venkov	11	8	3
ÚO Blansko	11	3	8
ÚO Břeclav	8	5	3
ÚO Hodonín	9	5	4
ÚO Vyškov	1	1	0
ÚO Znojmo	6	3	3
Celkem	135	67	68

Nehody SDP PČR JmK v roce 2011					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	125	10	3	26	106

Nehody SDP PČR JmK v roce 2011		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	2
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	7	9
Nepřiměřená rychlost	5	2
Nesprávné předjíždění	1	4
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	1
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	9	10
Neopatrné couvání	23	12
Jiné příčiny	22	28
Celkem	67	68

Nehody SDP PČR JmK v roce 2011				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	2 693 000	4/2	0/0	0/0
Cizí	1 684 500	2/3	0/0	0/1

Nehody SDP PČR JmK v roce 2011						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	11	124	6	3	2	0
Vina PČR/ostatní	4/7					

Příloha č. 2: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2012

Nehody SDP PČR JmK v roce 2012			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	33	14	19
Městské ředitelství Brno	43	17	26
ÚO Brno - venkov	14	7	7
ÚO Blansko	5	2	3
ÚO Břeclav	8	5	3
ÚO Hodonín	5	2	3
ÚO Vyškov	4	2	2
ÚO Znojmo	2	2	0
Celkem	114	51	63

Nehody SDP PČR JmK v roce 2012					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	109	5	5	14	95

Nehody SDP PČR JmK v roce 2012		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	0
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	3	6
Nepřiměřená rychlost	7	4
Nesprávné předjíždění	0	0
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	0
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	1	11
Neopatrné couvání	23	21
Jiné příčiny	17	21
Celkem	51	63

Nehody SDP PČR JmK v roce 2012				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	1 655 000	0/0	0/0	0/0
Cizí	1 122 000	6/6	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2012						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	5	109	3	0	2	0
Vina PČR/ostatní	2/3					

Příloha č. 3: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2013

Nehody SDP PČR JmK v roce 2013			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	46	17	29
Městské ředitelství Brno	43	24	19
ÚO Brno - venkov	12	8	4
ÚO Blansko	5	2	3
ÚO Břeclav	13	5	8
ÚO Hodonín	7	2	5
ÚO Vyškov	8	3	5
ÚO Znojmo	7	3	4
Celkem	141	64	77

Nehody SDP PČR JmK v roce 2013					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	124	17	1	28	112

Nehody SDP PČR JmK v roce 2013		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	1
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	7	12
Nepřiměřená rychlost	7	2
Nesprávné předjíždění	1	1
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	1	1
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	1
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	3	10
Neopatrné couvání	24	15
Jiné příčiny	21	34
Celkem	64	77

Nehody SDP PČR JmK v roce 2013				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	3 138 000	2/3	0/0	0/0
Cizí	2 416 000	7/1	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2013						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	7	134	0	3	3	1
Vina PČR/ostatní	4/3					

Příloha č. 4: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2014

Nehody SDP PČR JmK v roce 2014			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	32	11	21
Městské ředitelství Brno	37	21	16
ÚO Brno - venkov	23	7	16
ÚO Blansko	7	3	4
ÚO Břeclav	7	4	3
ÚO Hodonín	12	3	9
ÚO Vyškov	1	1	0
ÚO Znojmo	9	4	5
Celkem	128	54	74

Nehody SDP PČR JmK v roce 2014					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	105	23	4	22	102

Nehody SDP PČR JmK v roce 2014		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	1
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	1	12
Nepřiměřená rychlost	8	2
Nesprávné předjíždění	0	1
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	1
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	1
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	5	11
Neopatrné couvání	22	15
Jiné příčiny	18	30
Celkem	54	74

Nehody SDP PČR JmK v roce 2014				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	2 065 000	2/1	1/0	0/0
Cizí	1 082 000	3/3	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2014						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	12	116	1	4	5	2
Vina PČR/ostatní	4/8					

Příloha č. 5: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2015

Nehody SDP PČR JmK v roce 2015			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	33	18	15
Městské ředitelství Brno	50	26	24
ÚO Brno - venkov	16	12	4
ÚO Blansko	7	2	5
ÚO Břeclav	5	3	2
ÚO Hodonín	9	6	3
ÚO Vyškov	11	7	4
ÚO Znojmo	5	4	1
Celkem	136	78	58

Nehody SDP PČR JmK v roce 2015					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	117	19	4	20	112

Nehody SDP PČR JmK v roce 2015		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	3
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	3	4
Nepřiměřená rychlost	3	2
Nesprávné předjíždění	0	0
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	0
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	5	14
Neopatrné couvání	26	11
Jiné příčiny	41	24
Celkem	78	58

Nehody SDP PČR JmK v roce 2015				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	2 740 000	0/0	0/0	0/0
Cizí	1 052 000	3/0	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2015						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	10	126	1	4	4	1
Vina PČR/ostatní	3/7					

Příloha č. 6: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2016

Nehody SDP PČR JmK v roce 2016			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	64	33	31
Městské ředitelství Brno	49	20	29
ÚO Brno - venkov	13	8	5
ÚO Blansko	7	5	2
ÚO Břeclav	13	6	7
ÚO Hodonín	7	2	5
ÚO Vyškov	8	4	4
ÚO Znojmo	13	6	7
Celkem	174	84	90

Nehody SDP PČR JmK v roce 2016					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	135	39	4	36	134

Nehody SDP PČR JmK v roce 2016		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	1
Oslnění	1	0
Nedání přednosti v jízdě	8	5
Nepřiměřená rychlost	6	2
Nesprávné předjíždění	0	0
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	1	2
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	6	17
Neopatrné couvání	32	22
Jiné příčiny	30	41
Celkem	84	90

Nehody SDP PČR JmK v roce 2016				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	3 525 000	2/0	0/0	0/0
Cizí	1 945 000	3/1	0/1	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2016						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	19	155	2	7	6	4
Vina PČR/ostatní	10/9					

Příloha č. 7: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2017

Nehody SDP PČR JmK v roce 2017			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	47	25	22
Městské ředitelství Brno	52	28	24
ÚO Brno - venkov	17	5	12
ÚO Blansko	15	6	9
ÚO Břeclav	8	5	3
ÚO Hodonín	11	4	7
ÚO Vyškov	7	5	2
ÚO Znojmo	9	3	6
Celkem	166	81	85

Nehody SDP PČR JmK v roce 2017					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	126	42	5	25	138

Nehody SDP PČR JmK v roce 2017		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	0
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	8	10
Nepřiměřená rychlost	1	1
Nesprávné předjíždění	1	3
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	0
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	4	14
Neopatrné couvání	35	12
Jiné příčiny	32	45
Celkem	81	85

Nehody SDP PČR JmK v roce 2017				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	2 386 000	2/0	0/0	0/0
Cizí	1 504 000	4/2	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2017						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	12	154	3	2	3	4
Vina PČR/ostatní	4/8					

Příloha č. 8: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2018

Nehody SDP PČR JmK v roce 2018			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	42	24	18
Městské ředitelství Brno	44	29	15
ÚO Brno - venkov	14	8	6
ÚO Blansko	5	3	2
ÚO Břeclav	16	8	8
ÚO Hodonín	10	3	7
ÚO Vyškov	4	1	3
ÚO Znojmo	5	3	2
Celkem	140	79	61

Nehody SDP PČR JmK v roce 2018					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	121	19	3	15	122

Nehody SDP PČR JmK v roce 2018		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	2
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	6	4
Nepřiměřená rychlost	3	1
Nesprávné předjíždění	0	1
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	1
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	11	11
Neopatrné couvání	27	20
Jiné příčiny	32	21
Celkem	79	61

Nehody SDP PČR JmK v roce 2018				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	2 264 000	1/3	0/1	0/0
Cizí	1 860 000	4/0	3/3	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2018						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	14	126	2	5	4	3
Vina PČR/ostatní	5/9					

Příloha č. 9: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2019

Nehody SDP PČR JmK v roce 2019			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	34	13	21
Městské ředitelství Brno	50	19	31
ÚO Brno - venkov	13	6	7
ÚO Blansko	9	3	6
ÚO Břeclav	14	7	7
ÚO Hodonín	8	1	7
ÚO Vyškov	9	2	7
ÚO Znojmo	4	2	2
Celkem	141	53	88

Nehody SDP PČR JmK v roce 2019					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	109	32	3	27	111

Nehody SDP PČR JmK v roce 2019		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	0
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	7	13
Nepřiměřená rychlost	1	3
Nesprávné předjíždění	0	0
Nesprávné vyhýbání	1	1
Nesprávné odbočování	0	0
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	5	12
Neopatrné couvání	20	13
Jiné příčiny	19	46
Celkem	53	88

Nehody SDP PČR JmK v roce 2019				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	1 834 000	2/2	0/0	0/0
Cizí	1 102 000	2/0	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2019						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	18	123	1	9	8	0
Vina PČR/ostatní	6/12					

Příloha č. 10: Přehled dopravních nehod vozidel PČR JmK za rok 2020

Nehody SDP PČR JmK v roce 2020			
Útvar	Počet nehod	Zavinění nehody	
		PČR	Ostatní
KŘ JmK Brno	28	14	14
Městské ředitelství Brno	39	21	18
ÚO Brno - venkov	7	2	5
ÚO Blansko	5	2	3
ÚO Břeclav	17	7	10
ÚO Hodonín	5	2	3
ÚO Vyškov	2	2	0
ÚO Znojmo	8	2	6
Celkem	111	52	59

Nehody SDP PČR JmK v roce 2020					
	Podle místa				
	V obci	Mimo obec	Zatáčka	Křižovatka	Přímý úsek
Počet nehod	97	14	5	20	86

Nehody SDP PČR JmK v roce 2020		
Příčina dopravní nehody	Zavinění	
	PČR	Ostatní
Alkohol	0	1
Oslnění	0	0
Nedání přednosti v jízdě	9	3
Nepřiměřená rychlost	6	1
Nesprávné předjíždění	0	0
Nesprávné vyhýbání	0	0
Nesprávné odbočování	0	0
Opomenutí dát včas znamení o změně směru jízdy	0	0
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím vozidlem	3	10
Neopatrné couvání	16	15
Jiné příčiny	18	29
Celkem	52	59

Nehody SDP PČR JmK v roce 2020				
Podle zavinění zranění	Výše škody Kč celkem	Zranění policisté/ostatní		
		Lehké	Těžké	Smrt
PČR	2 276 900	3/6	1/0	0/0
Cizí	1 150 100	3/0	0/0	0/0

Nehody SDP PČR JmK v roce 2020						
	Podle účelu jízdy		Podle délky praxe - roky			
	VRZ	Ostatní	0 - 5	6 - 10	11 - 20	21 a víc
Počet nehod	13	98	3	4	4	2
Vina PČR/ostatní	7/6					

Příloha č. 11: Komplexní analýza nehodového děje vybrané dopravní nehody

Stanovení ekvivalentní energetické rychlosti (EES)

Hodnoty EES byly stanoveny porovnáním s využitím EES katalogu (<http://ees.vcrash3.com/>) a následným přepočítáním podle vzorce níže.

$$EES_{\text{vozidla}} = EES_{\text{etalon}} * \sqrt{\frac{m_{\text{etalon}}}{m_{\text{vozidla}}}} = [\text{km/h}]$$

EES_{vozidla} – hledaná hodnota EES předmětného vozidla [km/h]

EES_{etalon} – známá hodnota EES etalonu [km/h]

m_{vozidla} – okamžitá hmotnost předmětného vozidla [kg]

m_{etalon} – okamžitá hmotnost předmětného vozidla [kg]



Obrázek: Porovnání poškození s vozidlem Fiat Panda

K porovnání poškození s vozidlem Fiat Panda bylo vybráno vozidlo Audi A3 Hatchback (hmotnost 1175 kg, EES = 22 km/h).

$$EES_F = 22 * \sqrt{\frac{1175}{950}} = 24 \text{ km/h} \approx 6,80 \text{ m/s}$$



Obrázek: Porovnání poškození s vozidlem Škoda Octavia

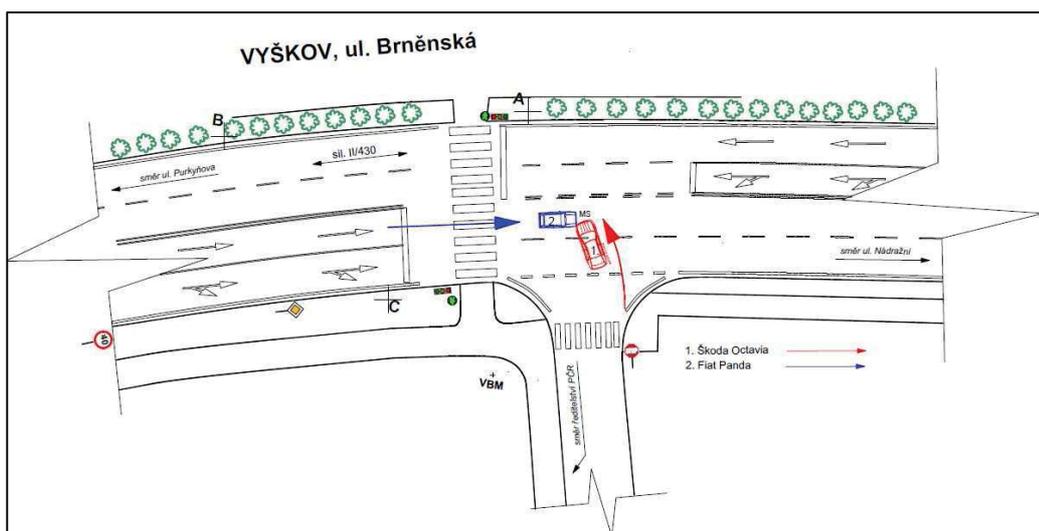
K porovnání poškození s vozidlem Škoda Octavia bylo vybráno vozidlo Škoda Octavia II (hmotnost 1245 kg, EES = 20 km/h).

$$EES_F = 20 * \sqrt{\frac{1245}{1390}} = 19 \text{ km/h} \approx 5,30 \text{ m/s}$$

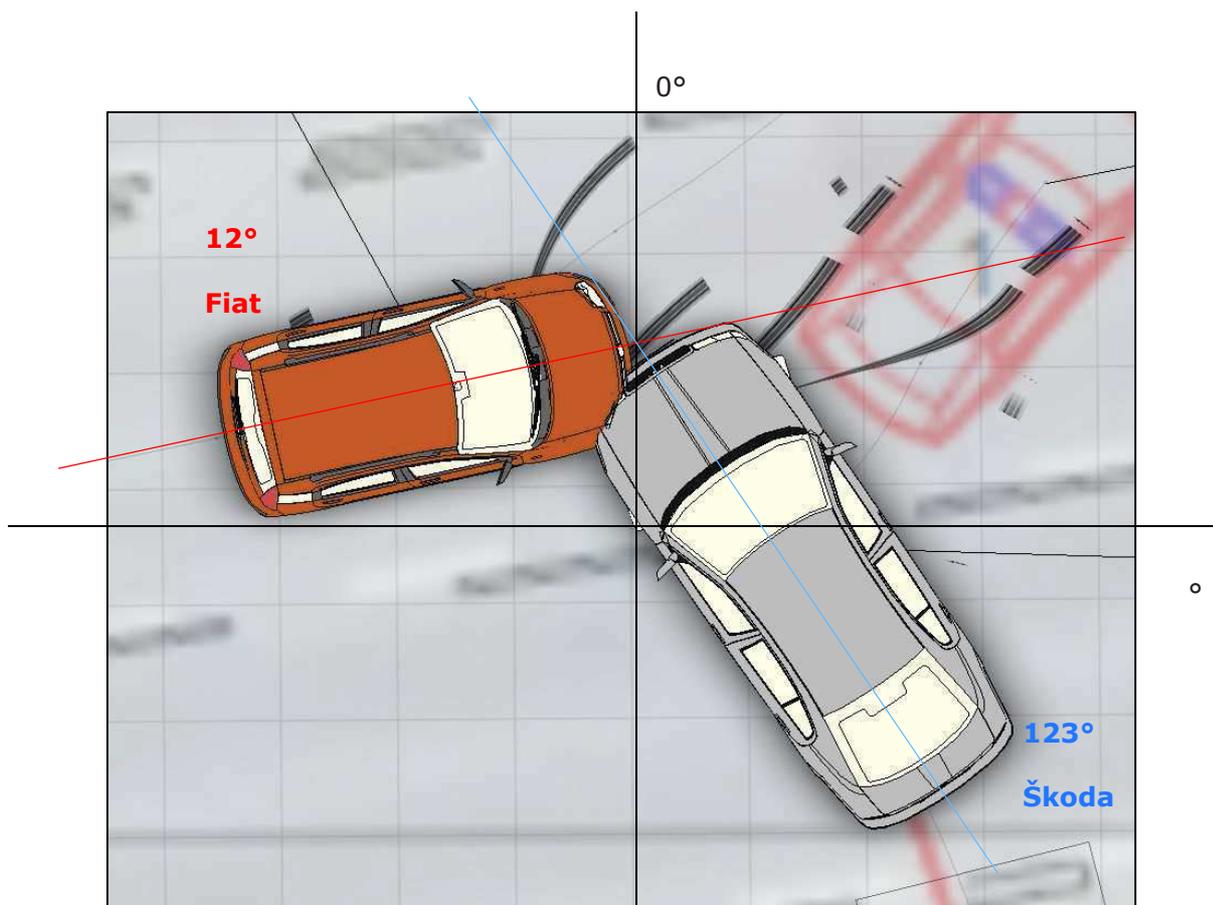
Místo střetu a vzájemná poloha vozidel při střetu

Na základě fotodokumentace a poškození byla určena vzájemná poloha vozidel při střetu. Místo střetu nebylo na plánu zobrazeno, ale podle jízdní situace obou vozidel bylo stanoveno, kde ke střetu vozidel došlo. Místo střetu od VBM je zobrazeno na obrázku níže.

Střet vozidel nastal asi pod úhlem 111°. Předstřetový úhel vozidla Fiat Panda je 12°. Předstřetový úhel vozidla Škoda Octavia je 123°.



Obrázek: Poloha místa střetu vozidel



Obrázek: Předstřetové úhly a korespondence poškození

Analýza střetu a postřetového pohybu vozidel

Nehodový děj zde byl řešen metodou DRHI. Pro konstrukci metody DRHI je potřeba znát poškození vozidel, natočení vozidel v okamžiku střetu a střetovou polohu, tzn. jejich předstřetový směr na základě pohybu do konečných poloh. Dále je nutné znát postřetovou rychlost, kterou lze vypočítat na základě vzdáleností a odpovídajících zpomalení.

Vozidlo	Škoda Octavia PČR	Fiat Panda
Hmotnost:	1390 kg	950 kg
Předstřetové úhly:	123°	12°
Postřetové úhly:	45°	47°
Vzdálenost od místa střetu do konečné polohy:	3,94 m	8,45 m
Postřetové zpomalení:	2 m/s ²	1,1 m/s ²

Postřetový pohyb vozidla Škoda Octavia

Vozidlo Škoda Octavia po nárazu do vozidla Fiat Panda ztratilo svou rychlost a do konečné polohy se přemístilo se zpomalením $a'_s = 2 \text{ m/s}^2$. Mezi místem střetu (pravděpodobná poloha místa střetu byla určena podle nájezdových úhlů a střeptů v místě činu) a konečnou polohou byla vzdálenost $s'_s = 3,9 \text{ m}$.

Postřetová rychlost Škody:

$$v'_s = \sqrt{2 \times a'_s \times s'_s}$$
$$v'_s = \sqrt{2 \times 2 \times 3,94} \cong 3,96 \frac{\text{m}}{\text{s}} \cong 14 \text{ km/h}$$

Postřetový čas Škody:

$$t'_s = \frac{v'_s}{a'_s}$$
$$t'_s = \frac{3,96}{2} \cong 2 \text{ s}$$

Postřetový pohyb vozidla Fiat Panda

Vozidlo Fiat Panda po nárazu do vozidla Škoda Octavia zpomalovalo do vzdálenosti $s'_F = 8,4 \text{ m}$ se zpomalením $a'_F = 1,1 \text{ m/s}^2$.

Postřetová rychlost Fiatu:

$$v'_F = \sqrt{2 \times a'_F \times s'_F}$$
$$v'_F = \sqrt{2 \times 1,1 \times 8,45} \cong 4,31 \frac{\text{m}}{\text{s}} \cong 16 \text{ km/h}$$

Postřetový čas Fiatu:

$$t'_F = \frac{v'_F}{a'_F}$$
$$t'_F = \frac{4,31}{1,1} \cong 3,9 \text{ s}$$

Střet vozidel Škoda Octavia a Fiat Panda, konstrukce DRHI diagramu

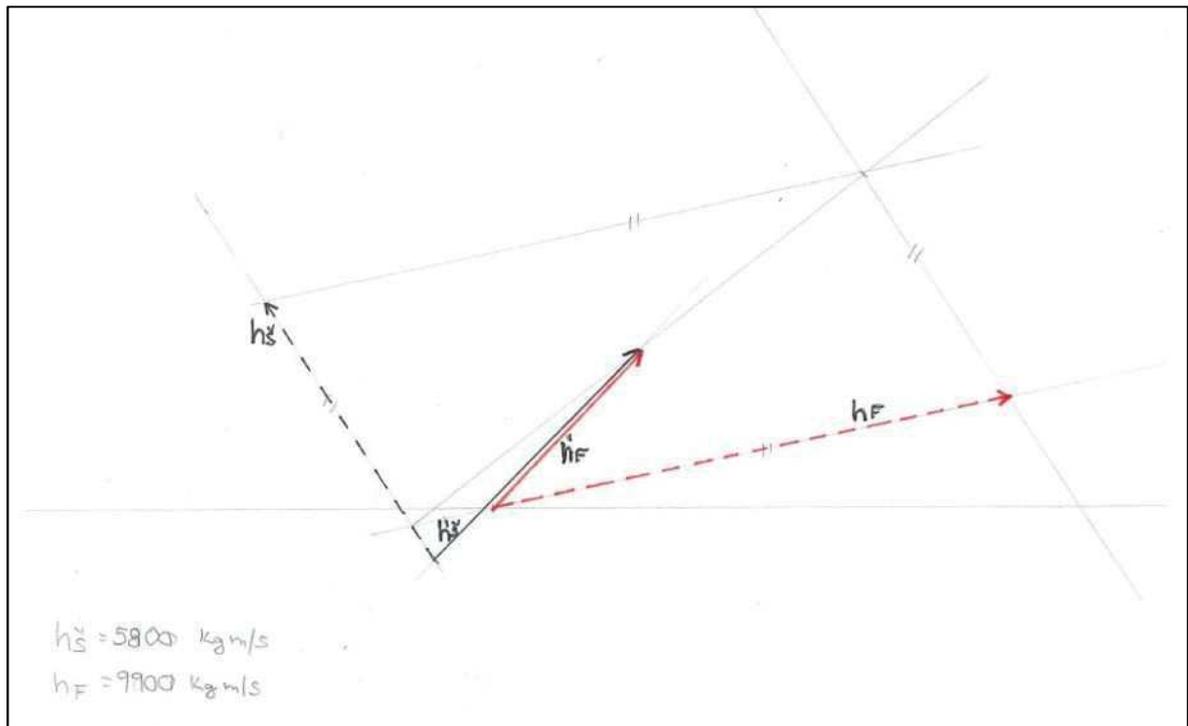
Z okamžitých hmotností vozidel byla určena postřetová hybnost. Okamžitá hmotnost Škody $m_s = 1390 \text{ kg}$ a okamžitá hmotnost Fiatu $m_F = 950 \text{ kg}$.

Postřetová hybnost Škoda:

$$h'_s = v'_s \times m_s$$
$$h'_s = 3,96 \times 1390 \cong 5\,504 \text{ kg.m/s}$$

Postřetová hybnost Fiatu:

$$h'_F = v'_F \times m_F$$
$$h'_F = 4,31 \times 950 \cong 4\,094 \text{ kg.m/s}$$



Obrázek: Diagram DRHI

Z diagramu DRHI byly změřeny předstřetové hybnosti:

$$h_S = 5\,800 \text{ kg.m/s}$$

$$h_F = 9\,900 \text{ kg.m/s}$$

Střetová rychlost vozidla Škoda Octavia

Střetová rychlost vozidla Škoda Octavia byla vypočítána na základě změřené předstřetové hybnosti $h_S = 5\,800 \text{ kg.m/s}$ a hmotnosti $m_S = 1390 \text{ kg}$.

Střetová (předstřetová) rychlost Škody:

$$v_S = \frac{h_S}{m_S}$$

$$v_S = \frac{5800}{1390} \cong 4,17 \text{ m/s} \cong 15 \text{ km/h}$$

Střetová rychlost vozidla Fiat Panda

Střetová rychlost vozidla Fiat byla vypočítána na základě změřené předstřetové hybnosti $h_F = 9\,900 \text{ kg.m/s}$ a hmotnosti $m_F = 950 \text{ kg}$.

Střetová (předstřetová) rychlost Fiatu:

$$v_F = \frac{h_F}{m_F}$$

$$v_F = \frac{9900}{950} \cong 10,42 \frac{\text{m}}{\text{s}} \cong 38 \text{ km/h}$$

Předstřetové pohyby vozidel

Předstřetový pohyb vozidla Fiat Panda

Předstřetová rychlost vozidla Fiat Panda

$$v_F = 10,42 \text{ m/s} \cong 38 \text{ km/h}$$

U předstřetového pohybu vozidla Fiat, na základě zjištěných skutečností nedošlo k žádné reakci řidičky a tedy žádné brzdné dráze. Vozidlo Fiat jelo po hlavní silnici rovnoměrnou rychlostí a nezpomalovalo.

Vzdálenost vozidla Fiat Panda od MS 2,5 s:

$$s_{F2,5} = s_{Fbrzd} + v_{Fbrzd} \times t_{1,8}$$

$$s_{F2,5} = 0 + 10,42 \times 2,5 \cong 26 \text{ m}$$

Řidička vozidla Fiat Panda se nacházela při rychlosti 38 km/h a v čase 2,5 s od místa střetu ve vzdálenosti 26 m.

Předstřetový pohyb vozidla Škoda Octavia

Předstřetová rychlost vozidla Škoda Octavia

$$v_S = 4,17 \text{ m/s} \cong 15 \text{ km/h}$$

U předstřetového pohybu vozidla Škoda je předpokládáno rozjíždění vozidla ze zastavení, tedy zrychlování vozidla po celou dobu odbočování vlevo ve směrovém oblouku až do střetu. Řidič nezvládl odbočovací manévr a došlo ke střetu s vozidlem Fiat.

Vzdálenost vozidla Škoda Octavia od MS 2,5 s (vozidlo se rozjíždělo z rychlosti 0 km/h):

$$s_{S2,5} = \frac{a \times t_S^2}{2}$$

$$s_{S2,5} = \frac{2,2 \times 2,5_S^2}{2}$$

$$s_{S2,5} \cong 6,8 \text{ m}$$

Řidič vozidla Škoda Octavia se nacházel v nulové rychlosti, v čase 2,5 s od místa střetu ve vzdálenosti 6,8 m, což odpovídá vzdálenosti od MS, kdy se nacházel na úrovni vjezdu do hlavní komunikace.