

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2024

STANISLAV POSPÍŠIL

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Efektivita činnosti Dálničního oddělení
Svojkovice**

Diplomová práce

Effectiveness of the activities of the Svojkovice highway police

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. Mgr. Komárek Jindřich Ph. D.

AUTOR PRÁCE

Bc. Stanislav Pospíšil

PRAHA

2024

Čestné prohlášení

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

V Praze dne 26. února 2024

.....
Bc. Stanislav Pospíšil

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl upřímně poděkovat panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi Ph.D. za vedení mé diplomové práce a především za mimořádnou ochotu a vstřícnost při poskytování cenných rad.

ANOTACE

Cílem diplomové práce je komplexní analýza problematiky efektivity činnosti Dálničního oddělení Svojkovice a následná komparace s dálničními odděleními soustředěnými na dálnici D5. V diplomové práci je uveden rozbor činnosti dálničních oddělení. Rovněž jsou v této práci uvedeny priority stanovené pro službu dopravní policie Policejním prezidiem České republiky a jednotlivými Krajskými ředitelstvími police. Jedná se především o priority určené k předcházení nehodovosti, kdy součástí diplomové práce je i jejich zhodnocení. Ve své diplomové práci bych rád na základě empirického šetření posoudil současný stav na dálničních odděleních, ale především navrhl změny, které by uvítali samotní policisté. To vše za primárním účelem zefektivnění činnosti dálničních oddělení České republiky a s tím spojené bezpečnosti silničního provozu na českých dálnicích.

KLÍČOVÉ POJMY

Policie, dálnice, doprava, bezpečnost, priorita, efektivita, opatření, oprávnění, výslednost

ANNOTATION

The aim of the diploma thesis is a comprehensive analysis of the effectiveness of the activity of the Svojkovice Highway Department and subsequent comparison with highway departments concentrated on the D5 highway. The thesis presents an analysis of the activities of highway departments. This work also lists the priorities set for the traffic police service by the Police Presidium of the Czech Republic and individual Regional Police Directorates. These are primarily priorities designed to prevent accidents, where their evaluation is part of the diploma thesis. In my diploma thesis, I would like to assess the current state of highway departments based on an empirical investigation, but above all to propose changes that the police officers themselves would welcome. All this for the primary purpose of streamlining the activities of the highway departments of the Czech Republic and the associated road safety on Czech highways.

KEY WORDS

Police, highway, transport, safety, priority, efficiency, measures, authorization, outcomes

Obsah

1	Úvod	7
2	Dálniční policie České republiky a její úkoly	11
3	Priority dálničních oddělení	15
3.1	Priority Policejního prezidia	17
3.2	Priority Krajských ředitelství Policie ČR	18
3.3	Hodnocení výslednosti policistů dálničních oddělení	19
4	Komparace dálničních oddělení Svojkovice, Ostrov u Stříbra a Rudná	22
4.1	Porovnání přestupků na úseku překročení povolené rychlosti.....	25
4.2	Porovnání přestupků na úseku nevěnování se řízení	27
4.3	Porovnání přestupků na úseku nesprávného způsobu jízdy.....	31
4.4	Porovnání přestupků na úseku jízdy bez uhrazení časového poplatku	37
4.5	Porovnání celkového počtu uložených přestupků.....	41
4.6	Porovnání v počtu šetřených dopravních nehod.....	42
4.7	Porovnání v počtu šetřených trestných činů	45
5	Dotazníkové šetření	47
6	Závěr	62
7	Seznam použité literatury	67
9	Seznam příloh	69
10	Přílohy	70

1 Úvod

Silniční doprava je zcela jistě nejběžnější formou přepravy pro každého z nás. Lidé denně využívají motorová vozidla k přepravě do zaměstnání, na nákupy, na výlety, k lékaři a podobně, kdy se stávají účastníky silničního provozu. Nejedná se pouze o motorová vozidla a jejich řidiče. Účastníkem silničního provozu je každý, kdo se nachází v provozu na pozemních komunikacích. Z tohoto hlediska je tato forma dopravy právě tou, která se nás dotýká nejvíce a nejčastěji. Jistě, existuje i železniční, letecká a lodní doprava, ty ovšem lidé nevyužívají tak často. Pokud ano, tak zpravidla na letiště musíme dojet, nebo na nádraží alespoň dojít pěšky, kdy i při těchto cestách se z nás stávají účastníci silničního provozu. S tím jak se vyvíjí celé odvětví dopravy, především silniční dopravy, je dána vyšší potřeba kvalitních pozemních komunikací, které budou schopny pojmout stále větší počet silničních vozidel. To vše samozřejmě s důrazem na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Z tohoto hlediska by se tedy v silniční dopravě mělo objevovat stále více modernějších vozidel na bezpečnějších pozemních komunikacích. V souvislosti s tím, by však v budoucnu mělo ubývat dopravních nehod a jejich následků, které jsou největším úskalím tohoto druhu dopravy. Vzhledem k tomu, že Policie ČR vede podrobné statistiky o nehodovosti za každý uplynulý měsíc, je snadné zjistit, do jaké míry se daří zvyšovat bezpečnost na pozemních komunikacích. V první polovině roku 2022 Policie České republiky šetřila celkem 48 152 dopravních nehod, při kterých přišlo o život 224 osob, 793 osob bylo zraněno těžce a 10 390 osob utrpělo lehké zranění. Celková hmotná škoda, vyčíslena policisty na místě dopravních nehod dosáhla částky 3 405,3 milionů Kč.¹ Následně v první polovině roku 2023 Policie České republiky šetřila celkem 44 350 dopravních nehod, při kterých přišlo o život 222 osob, 767 osob bylo zraněno těžce a 10 523 osob utrpělo lehké zranění. Celková hmotná škoda, vyčíslena policisty na místě dopravních nehod dosáhla částky 3 546,5 milionů Kč.² Uvedená škoda

¹ Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za období leden - červen 2022*. Dostupné z: <https://www.policie.cz/informace-o-nehodovosti-cerven-2022-pdf.aspx>

² Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za období leden -*

ovšem není konečná. Pomineme-li skutečnost, že se jedná pouze o odhad vyčíslení škody ze strany policistů na místě dopravní nehody, nikoliv o skutečnou škodu, musíme dále k této škodě přičíst další výdaje. Těmi jsou náklady složek integrovaného záchranného systému, které se zabývají danou dopravní nehodou, léčebné výdaje, nemocenské a sociální dávky, škoda na životním prostředí, náklady soudů a správních orgánů. V neposlední řadě se však jedná i o ztráty spojené s usmrcením, nebo zraněním osoby, která je vyloučena z pracovního procesu. Srovnáním první poloviny roku 2022 a roku 2023 v oblasti nehodovosti na pozemních komunikacích je zřejmé, že došlo k poklesu u ukazatelů počtu dopravních nehod, usmrcených osob a těžce zraněných osob. Naopak přibýlo lehce zraněných osob a vzrostla i hmotná škoda. I když bylo v první polovině roku 2023 usmrceno méně osob než ve stejném období roku 2022, tak výsledek o dvě usmrcené osoby méně určitě není uspokojivý. Na druhou stranu se i tak daří plnit stanovený model Vize nula, respektive Strategii BESIP 2021-2030 v oblasti usmrcených osob do 24 hodin po dopravní nehodě. Tato strategie navazuje na zmíněný model Vize nula, kdy se jedná o švédský dopravní systém z roku 1995, který má za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích na nulu. Podle této vize nesou největší odpovědnost za dopravní nehody ti, kteří navrhují dopravně bezpečnostní systém a jeho prvky. Jedná se tedy o zákonodárce, politiky, policii, příslušné zaměstnance veřejného sektoru, správce komunikací, výrobce vozidel a dopravce. Účastníci silničního provozu pak nesou odpovědnost za dodržování příslušných stanovených pravidel. Není to tedy tak, že by vinu za dopravní nehodu nesl pouze její viník, ale na vině je selhání celého systému.³ Strategie BESIP 2021-2030 z této Vize nula vychází a je upravena pro využití v České republice. Hlavním cílem této strategie, je snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v souvislosti s dopravními nehodami na území České republiky na polovinu ve srovnání mezi rokem 2020 a rokem 2030. V roce 2020 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 460 osob a těžce zraněno 1 807 osob. Je tedy zřejmé, že se prozatím nedaří splnit

červen 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/informace-o-nehodovosti-cerven-2023-pdf.aspx>

³ Vize nula. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

cíl této strategie. Bezpečnost na pozemních komunikacích České republiky ovšem neřeší pouze Strategie BESIP 2021-2030. Zmínit můžeme například Strategii rozvoje inteligentních dopravních systémů od roku 2021 do roku 2027 s výhledem do roku 2050, Dopravní politiku České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, Konceptce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030, Konceptce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030, Konceptce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030 a další. Každá z těchto strategií, nebo koncepcí samozřejmě musí být pravidelně vyhodnocována, kdy musí být porovnáván skutečný stav se stavem plánovaným. K tomu vždy slouží dílčí ukazatele, které nám pomáhají sledovat více hodnotících kritérií. Strategii BESIP 2021-2030 tvoří čtyři strategické pilíře, kterými jsou účastníci provozu, infrastruktura, vozidla a systémová opatření. Samotná Strategie BESIP je vždy rozdělena do dvouletých akčních plánů. Ten současný se nazývá Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na období 2023-2024. Hlavní priority tohoto plánu jsou opatření týkající se rychlostního chování řidičů, mladí řidiči, zranitelní účastníci (chodci, cyklisté, motocyklisté), nehodové lokality a účinný dohled ze strany Policie ČR. Tato prioritní opatření jsou ještě doplněna o nedokončená či nesplněná opatření z Akčního plánu na období 2021-2022. Podle vyhodnocení současného resortního akčního plánu, došlo v roce 2022 při dopravních nehodách v České republice k celkovému usmrcení 454 osob do 24 hodin po dopravní nehodě, což je historicky nejnižší počet od roku 1961, tedy od roku, kdy se data o dopravní nehodovosti v České republice systematicky evidují. Meziroční pokles byl nižší o 16 usmrcených osob. Nejvíce osob zemřelo při dopravních nehodách ve Středočeském kraji (76) a nejméně v kraji Karlovarském, Olomouckém a Libereckém, kde přišlo o život shodně 12 osob. I přes to, že se jedná stále o vysoké číslo usmrcených osob, tak strategický předpoklad resortního akčního plánu, který sterý stanovil hranici 469 usmrcených osob, byl splněn. Pokud se zaměříme na těžce zraněné osoby při dopravních nehodách, tak v roce 2022 utrpělo těžké zranění celkem 1734 osob, kde byl tedy zaznamenán meziroční nárůst o 110 osob. Nejvíce osob bylo při dopravních nehodách těžce zraněno ve Středočeském kraji (280) a nejméně v Libereckém kraji (50). Strategický

předpoklad resortního akčního plánu pro rok 2022 v této oblasti stanovil hranici 2007 těžce zraněných osob a i zde se jej podařilo splnit, kdy se zároveň jedná o druhý nejnižší počet těžce zraněných osob při dopravních nehodách od roku 1961. V porovnání se státy Evropské unie se Česká republika řadí na 17. místo z 27 zemí EU, a to s 50-ti usmrcenými osobami při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel. Tento výsledek je přibližně o 9 % nad průměrem zemí EU, který je 46 usmrcených osob při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel. Hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2022 byl nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě. Tyto tři příčiny měly za následek 98,4 % všech nehod řidičů motorových vozidel a bylo při nich usmrceno 402 osob. Na základě tohoto vyhodnocení byly pak v resortním akčním plánu stanoveny problémové oblasti za rok 2021-2022, kterým je zapotřebí se věnovat přednostně. Těmi jsou rychlost, alkohol, cyklisté, senioři, motocyklisté, zádržné systémy a srážky se stromem. Například nepřiměřená rychlost byla na vině u 15,4 % dopravních nehod a tento prohřešek má na svědomí 43,8 % usmrcených osob. Nelichotivé srovnání je pak u viníků dopravní nehody pod vlivem alkoholu, kdy v roce 2022 bylo způsobeno těmito řidiči o 302 nehod více, než v roce 2021. Zarážející je i to, že u 77 % viníků dopravních nehod pod vlivem alkoholu, byla zjištěna hladina alkoholu nad 1 promile. Vyhodnocením tohoto resortního akčního plánu byla celkem logicky stanovena jako hlavní priorita zaměření se na rychlostní chování řidičů. Dohledová činnost dopravní policie má pak priority pro rok 2023 stanovené především v oblasti takzvaného viditelného dohledu nad dodržováním rychlostních limitů v rizikových místech a dále v oblasti nejzávažnějších příčin dopravních nehod s usmrcením a těžkým zraněním.⁴ Jedná se o dlouhodobě stanovené priority, které se týkají i provozu na dálnicích. Ze své vlastní zkušenosti mohu říct, že jde o přestupky, se kterými se denně setkávám i já při výkonu dohledu nad BESIP. Otázkou pak zůstává, zdali je vhodnější užít takzvaný viditelný, nebo skrytý dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu. Na Dálničním oddělení Svojkovice, kde jsem služebně

⁴ Vyhodnocení resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2022. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/resortni-akcni-plan-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-2023-2024.aspx>

zařazen, máme několik označených vozidel Policie ČR a jedno služební vozidlo v civilním provedení. V poslední době je u Policie ČR dáván stále větší důraz na to, aby byli policisté na silnicích, ale i mimo ně, vidět. S tímto samozřejmě souhlasím, ale důležitost skrytého dohledu bych v žádném případě nepodceňoval a rozhodně bych od něho neupouštěl. Nejde o to, aby Policie ČR vybrala co nejvíce na pokutách, jak je to často ze strany veřejnosti prezentováno, ale opět to souvisí s bezpečností na silnicích. Pokud bude neukázněný řidič vědět, že mu hrozí trest pouze z takzvaně pomalovaných vozidel Policie ČR, snadno si dá na taková vozidla pozor. Pokud bude v nejistotě, že v jakémkoliv okolním vozidle může být hlídka Policie ČR a tedy pro něho hrozící trest, jistě bude mít větší tendenci k dodržování silničních pravidel. Sám to vidím, když mám službu v označeném a neoznačeném vozidle Policie ČR. Zejména pak v období, kdy Policie ČR zařadí do služby nová neoznačená vozidla.

Efektivita činnosti Dálničního oddělení Svojkovice mi je velice blízká, jelikož jsem od 1. ledna 2016 služebně zařazený na zmíněném dálničním oddělení. V současné době zastávám pozici „vrchní inspektor“. Náplní mé práce je dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, přijímání a následné řešení přijatých oznámení, řešení dopravních nehod, ale i zpracování trestných činů, které spadají do místní a věcné příslušnosti našeho dálničního oddělení. To vše bylo rozhodující pro výběr mé diplomové práce. Ve své práci jsem se zaměřil na analýzu problematiky samotné činnosti dálničních oddělení, na ukazatele, podle kterých se hodnotí efektivita činnosti a výslednost. Stejně tak i na komparaci činností všech tří dálničních oddělení na dálnici D5. Zajímavá je jistě i motivace a spokojenost policistů sloužících na dálničních odděleních a s tím spojená jejich výslednost. To vše, primárně za účelem snížení nehodovosti na pozemních komunikacích, především se zaměřením na provoz na dálnicích ČR.

2 Dálniční policie České republiky a její úkoly

Veškerá dálniční oddělení v České republice spadají pod službu dopravní policie, ale v mnoha ohledech se jedná o velice specializovaná oddělení. I přesto, že

hovoříme o dopravní policii, není výjimkou, že policisté dálničních oddělení řeší přestupky, nebo trestné činy, které běžně spadají do věcné příslušnosti obvodních oddělení Policie ČR. Velmi zjednodušeně může říct, že cokoliv, co se stane v prostoru dálnice, řeší dálniční policisté. Jedná se tedy nejen o přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, šetření dopravních nehod, ale tito policisté se zabývají i přestupky proti majetku, přestupky na úseku veřejného pořádku, nebo například přestupky proti občanskému soužití. Nejedná se však pouze o přestupky, policisté dálničního oddělení si musí umět poradit i s veškerými trestnými činy, u nichž horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje tři roky. Mimo to, dálniční policisté ještě využívají oprávnění plynoucí z ustanovení § 15 zákona číslo 273/2008 Sb. O Policii České republiky, především ve vztahu s orgány veřejné správy, kdy hlavním účelem této spolupráce je zajistit bezpečnost na dálnicích ať už z hlediska dopravy, nebo veřejného pořádku.⁵ Pokud se bavíme o působnosti dálniční policie, tak si většina z nás vybaví dálnici jako takovou a celkem logicky se nabízí otázka, jak často zde může dojít ke krádeži, nebo narušení veřejného pořádku. Je třeba zmínit, že dálniční oddělení mají ve své působnosti i veškeré čerpací stanice, parkoviště, obchody a restaurace, které se na dálnicích nacházejí. Zejména v příhraničních oblastech je takovýchto míst na dálnicích celá řada a zatížení těchto dálničních policistů v této problematice je opravdu vysoké. Policisté dálničních oddělení ovšem nemusejí nutně vykonávat svou činnost pouze na dálnicích. Jejich činnost je upravena interním aktem řízení krajského ředitelství policie ČR a to převážně rozhodnutím vedoucího odboru dopravní policie příslušného krajského ředitelství. Například Dálničnímu oddělení Svojkovice spadá úsek dálnice D5 v rozmezí od 41,8 km do 87,2 km. Činnost tohoto dálničního oddělení je však vykonávána i na takzvaných přivaděčích k dálnici od města Plzeň, tedy na silnici I/26 a I/27. Činnost na těchto přivaděčích je však pouze takovou „výpomocí“. Pokud by zde došlo například k dopravní nehodě, tak ji budou vyšetřovat policisté z místně příslušného dopravního inspektorátu. Jako další příklad mohu uvést Územní odbor Tachov, kde je nyní již personální situace dopravních policistů stabilizována, ale do

⁵ Zákon č.273/2008 Sb. § 15, o Policii České republiky

nedávné doby sem byli vysíláni dopravní policisté z celého Plzeňského kraje, kteří zde vykonávali jednodenní službu ve svých služebních automobilech a se svým vlastním vybavením. Personální situace zde byla natolik vážná, že místní dopravní policisté byli schopni sloužit pouze takzvaný výjezd k dopravním nehodám, ale policisté na dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu zde chyběli. Z tohoto důvodu, se zde často střídali dopravní policisté ze všech možných útvarů z celého Plzeňského kraje a to včetně dálničních oddělení. Jak jsem již ale uvedl, personální situace se zde stabilizovala a navíc, pokud by k obdobné situaci došlo i dnes, tak má dopravní policie České republiky k dispozici ještě dvě takzvaná Speciální oddělení dohledu, kdy jedno z těchto oddělení působí po celých Čechách a to druhé pokrývá zbytek České republiky.

Je zřejmé, že vlivem stále se zvyšujícího provozu na dálnicích, především vlivem kamionové dopravy, je plnění služebních úkolů, policistů dálničních oddělení náročnější. Z vyprávění starších kolegů znám příběhy, kdy se během noční služby rozhodli zastavit všechna vozidla, která pojedou ve svěřeném úseku dálnice D5, a skutečně se jim to povedlo. Podle jejich slov se jednalo o nižší desítky vozidel, která jezdila po dálnici osamoceně. Jedná se ovšem o dobu krátce po roce 1993, tedy o dobu, kdy vzniklo Dálniční oddělení Svojkovice. Dnes je situace samozřejmě zcela jiná a je to i jeden z důvodů, proč je spolupráce mezi dálničními odděleními tak důležitá. Dálniční oddělení Svojkovice má svou působnost vymezenou řekněme, ve středním úseku dálnice D5. Směrem k Praze navazuje na Dálniční oddělení Rudná a směrem ke státní hranici s Německem navazuje na Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra. Téměř během každé své služby se dostávám do situací, kdy jsem požádán o spolupráci okolních dálničních oddělení, nebo sám o tuto spolupráci žádám. Převážně se jedná o pomoc při zastavení vozidla, jehož řidič ujel od dopravní nehody, ujel od benzinové čerpací stanice bez zaplacení natankovaných pohonných hmot, nebo zkrátka „jen“ jede po dálnici agresivně, nebo nebezpečně a je předpoklad, že překročí hranici působnosti daného dálničního oddělení dříve, než jej dostihne příslušná policejní hlídka. Poslední dobou se rovněž pomyslně roztrhl pytel s vozidly, která projedou stanovištěm automatizované kontroly, kterých je na dálnici D5 hned několik v obou směrech, a nacházejí se buď tato vozidla, nebo jejich registrační značky, v pátrání.

V těchto případech pak není snadné proplétat se hustým provozem a to ani za využití výstražného a zvukového zařízení, tedy takzvaných „majáků“. Spolupráce mezi dálničními odděleními pochopitelně probíhá i na úseku trestné činnosti, kdy jednotlivá dálniční oddělení mezi sebou sdílí poznatky k pachatelům trestných činů, nebo obecně k trestným činům, které evidují.

Pokud to shrneme, a vybereme pouze průřez základních norem, tak by každý dálniční policista měl ovládat Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zákon č. 273/2008 Sb. O Policii České republiky, zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a s ním spojený zákon o změně tohoto zákona č. 193/2018 Sb., zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (trestní řád) a zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník. Jak jsem uvedl, jedná se pouze o ty nejzákladnější normy. Na každém dálničním oddělení jsou dále různé týmy, které jsou tvořeny z policistů, kteří mají kromě těchto základních znalostí, ještě další specializace. Například tým sestavený ke kontrole nákladních vozidel, kde se jedná především o kontrolu dodržování sociálních předpisů, kontrola technického stavu, kontrola ADR (dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí) apod. Dále takzvaný auto-team, kdy policisté z tohoto týmu využívají ke své činnosti převážně služební vozidla v civilním provedení, moto-team, kdy se jedná o výkon služby na služebních motocyklech a další.

Při výkonu služby dálničních policistů nesmíme opomíjet ani náročnost obsluhy nejrůznějších technických prostředků, které jsou k výkonu této služby nezbytné. Mám tím na mysli jak hardwarové vybavení, tak softwarové znalosti. Jeden příklad za všechny. Každý jistě viděl, ať už na živo, nebo z fotografií, jak probíhá ohledání dopravní nehody a jako první si vybaví policistu s fotoaparátem kolem krku, deskami v ruce, vedle kterého je postavený mechanický trasoměr, tedy takzvané „kolečko“ určené k měření vzdálenosti. Do nedávna jediný způsob dokumentování místa dopravní nehody. Od roku 2020 však většina dopravních inspektorátů a dálničních oddělení disponují totálními stanicemi, které slouží k zaměřování stop

po dopravní nehodě. Z mého pohledu se jedná o přístroje, které jsou náročné jak na obsluhu na místě dopravní nehody, tak i na následné zpracování získaných dat. Policie ČR tyto přístroje nakoupila za účelem zrychlení a zefektivnění dokumentace dopravních nehod, což dle mého názoru nesplňují. Chtěl jsem však pouze poukázat na to, že znalosti policistů dálničních oddělení nejsou zaměřeny pouze na zákonné normy a softwarové programy, ale i obsluhu nejrůznějších zařízení, které se pochopitelně i u Policie ČR neustále obnovují a modernizují. Samozřejmě, že téměř každý policista bude tvrdit, že právě jeho práce u policie je ta nejdůležitější a nejnáročnější ať už z toho, nebo onoho důvodu. Sám bych se nad žádným útvarem policie nepovyšoval, ale pokud si uvědomíme, že dálniční oddělení spadají mezi základní útvary policie a že se jedná o spojení obvodního oddělení a dopravního inspektorátu, je jistě taková služba, především pro nově nastupující policisty, velice náročná. Na druhou stranu každý policista, který se s tímto vypořádá, je připraven pro svůj kariérní růst u policie nejen po linii dopravní služby, ale i té pořádkové.

3 Priority dálničních oddělení

Pokud se bavíme o hlavních prioritách dálničních oddělení, tak je zřejmě, že hlavní prioritou je zachování bezproblémové průjezdnosti dálniční sítě. Tedy za ideálních podmínek ničím nerušený a hlavně plynulý průjezd všech vozidel na dálnici s maximální mírou bezpečnosti silničního provozu. S tímto je spjatý i počet vozidel a obecně počet všech účastníků silničního provozu, kteří se pohybují na dálnicích. Každým rokem se stále zvyšuje intenzita a hustota silničního provozu, s čímž jsou bohužel spjaty i nejrůznější obtíže, kterým se nejen Policie ČR snaží předcházet, anebo je alespoň co nejvíce eliminovat. V současné době spatřuji největší problémy v podobě uzavírek a dopravních omezení, které jsou spjaty s častější opravou stávající dopravní sítě. Na druhou stranu se však není čemu divit a je zřejmé, že tyto práce jsou v některých úsecích českých dálnic více než potřebné. Například výstavba dálnice D5, byla zahájena v roce 1983 a dokončení této dálnice se datuje k roku 1997. Nejen, že hustota provozu je od otevření této dálnice několikanásobně vyšší, ale i provozně technický stav dálnice již nemusí

vyhovovat. Druhým nejvýraznějším problémem, který narušuje plynulost, ale zároveň i bezpečnost provozu, vnímám v počtu nákladních automobilů a zcela nedostatečným kapacitám parkovacích míst právě pro tato vozidla. Téměř při každé své službě se setkávám s tím, že řidiči nákladních vozidel parkují mimo vyhrazená parkovací místa. Na jednu stranu zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu a o změnách některých zákonů v této problematice hovoří jasně, na stranu druhou, řekněme z lidského pohledu, je současná kapacita těchto parkovacích míst jednoznačně nevyhovující.

Ať už se na současnou situaci podíváme z jednoho, nebo z druhého pohledu, je zřejmé, že zachování plynulého a bezpečného provozu na dálnicích není v současné době snadným úkolem. Dle mého názoru se bohužel tato situace vzhledem ke stáří dálniční sítě a ke stále vyšší hustotě provozu bude v budoucnu jen stěží zlepšovat. I přesto všechno však policisté na dálničních odděleních nesmějí zapomínat na tento svůj hlavní úkol a snažit se se současnou situací vypořádat co možná nejlépe. V tomto směru je zapotřebí se věnovat především prevenci vůči řidičům. Osobně to vidím tak, že pokud dojde k dopravní nehodě, tak téměř vždy je za tímto lidská chyba. Samozřejmě se občas stanou i dopravní nehody, kdy je na vině technická závada, závada komunikace, nebo lesní zvěř, případně domácí zvíře. V roce 2022 byla vina na straně řidiče celkem u 79,6 % všech dopravních nehod na veškerých pozemních komunikacích v ČR. Oproti tomu technická závada vozidla 0,3 %, závada komunikace 0,2 % a vina na straně lesní zvěře, či domácího zvířete 15,0 % všech dopravních nehod, opět na veškerých pozemních komunikacích v ČR.⁶ Pokud bychom se zaměřili pouze na dálniční úseky v ČR, tak ve stejném období, tedy v roce 2022, zde došlo celkem ke 2723 dopravním nehodám. V 8 případech se jednalo o srážku s chodcem, 199 dopravních nehod zavinila zvěř a technická závada, jako příčina dopravní nehody, byla stanovena u 66 dopravních nehod. Zbylých 2450 dopravních nehod způsobili samotní řidiči.⁷ Je tedy zřejmé, že vina na straně řidiče, u dopravních nehod za rok 2022 na dálničních úsecích v celé ČR, je na vině v 90 % všech případů. Každý

⁶ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2022. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

⁷ Viz. Příloha č. 1 – Přehled nehod na dálniční sítí za rok 2022

by měl tedy začít sám u sebe, uvědomit si, jestli se za volantem chová tak, aby dopravní nehodě předcházel, nebo naopak. V tom druhém případě je zde Policie ČR, aby řidiče upozornila na nevhodné chování a případně uplatnila svou pravomoc.

3.1 Priority Policejního prezidia

Každé dva roky, respektive vždy na období dvou let, vydává ministerstvo vnitra České republiky takzvaný Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Je to nástroj, který slouží ke snížení nehodovosti, tedy zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích a především má za úkol minimalizovat počet obětí dopravních nehod a osob, které při těchto nehodách utrpí těžké zranění. Tento akční plán úzce souvisí se Strategií BESIP, která vychází ze Švédského modelu Vize 0. Ministerstvo vnitra vždy po dvou letech vyhodnotí současnou situaci a stanoví priority na následující období. Za poslední ucelené období (do doby sepsání této diplomové práce), tedy rok 2021-2022 byly vyhodnoceny jako nejrizikovější oblasti právě tyto: 1. Rychlost, 2. Alkohol, 3. Cyklisté, 4. Senioři, 5. Motocyklisté, 6. Zádržné systémy a 7. Srážky se stromem. Na základě tohoto vyhodnocení byly pro roky 2023 – 2024 stanoveny následující priority a to: 1. Rychlostní chování řidičů, 2. Zaměření na mladé řidiče, 3. Zaměření na zranitelné účastníky silničního provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté), 4. Zaměření na lokality, kde často dochází k dopravním nehodám a v neposlední řadě 5. Účinný dohled ze strany Policie ČR. Z předchozího období byly tyto priority ještě doplněny o nedokončená, či nesplněná opatření, kterými jsou: měření rychlosti v rizikových úsecích (např. v uzavírkách a omezení na dálnicích), výuka dopravní výchovy na školách, rozšíření dopravního značení Bezpečný odstup, rozšíření instalace kooperativních dopravních systémů, předávání dat pro účely výzkumu a reportingu do EU, vybudování více parkovacích a kontrolních míst na dálničních odpočívkách pro nákladní automobily. Z tohoto výčtu je zřejmé, že oblast bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nestojí pouze na ministerstvu vnitra, potažmo policii ČR a odpovědnost za vážné dopravní nehody nenesou pouze samotní řidiči. V této oblasti dochází už i v České republice ke změně

pohledu po vzoru Vize 0, kdy se touto problematikou zabývá například i Ministerstvo školství, Ministerstvo zdravotnictví a další organizace.⁸ Především se v poslední době více angažuje Ministerstvo dopravy a to například projektem „START DRIVING“, který se zaměřuje na začínající mladé řidiče.

Na základě vyhodnocení všech těchto nástrojů, byla pro rok 2023 ze strany Policejního prezidia v oblasti dopravy stanovena hlavní priorita pro policii ČR, kterou je zaměření se na dodržování rychlostních limitů u všech řidičů.

3.2 Priority Krajských ředitelství Policie ČR

Obdobně jako stanovuje své priority Policejní prezidium, stanovují si své priority i jednotlivá krajská ředitelství policie. Jediný rozdíl je v tom, že ze strany Policejního prezidia, mohou být některé priority pro krajská ředitelství povinné. Pro rok 2023 byla jediná povinná a zároveň společná priorita všem krajským ředitelstvím a to Rychlost. Z tohoto je tedy zřejmé, že Policie České republiky vnímá tento prohřešek, který je mimochodem nejčastější příčinou usmrcení osob na pozemních komunikacích, velice vážně. Další dvě priority jsou takzvaně volitelné a poslední dvě priority jsou označené jako doplňkové. Každé krajské ředitelství má tedy stanoveno až pět jednotlivých priorit a to podle závažnosti od povinné po doplňkové. Samozřejmě je řeč o krajských prioritách pouze v oblasti dopravní policie. V roce 2023 byla mezi volitelnými a doplňkovými prioritami nejčastěji stanovena v devíti případech priorita zaměřena na Alkohol a jiné návykové látky u řidičů a to v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Karlovarském, Královéhradeckém, Olomouckém, Plzeňském, Středočeském, Vysočina a Zlínském. V sedmi případech se jednalo o prioritu zaměřenou na zranitelné účastníky silničního provozu (chodce, cyklisty, motocyklisty) v kraji Hlavní město Praha, Jihomoravským, Libereckým, Moravskoslezským, Pardubickým, Plzeňským, Středočeským, Ústeckým a Zlínským. Mezi ostatními prioritami byly stanoveny jednotlivými kraji Plynulý provoz (Jihomoravský kraj), Viditelný dohled (Ústecký

⁸ Vyhodnocení resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2022. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/resortni-akcni-plan-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-2023-2024.aspx>

kraj) a Zádržné systémy, Nákladní doprava a Stromy v kraji Vysočina. Kraj Vysočina zároveň jako jediný kraj využil všech pět možných priorit, které si mohl pro rok 2023 stanovit. Ostatní kraje si zpravidla stanovily dvě až tři priority.⁹ Dle mého názoru by bylo vhodné snížit maximální počet priorit na 3. I tak si myslím, že by pro policii nebylo snadné, plně se věnovat všem třem prioritám. Z mého pohledu, pokud si stanovím prioritu, tak se jí věnuji s co možná největším úsilím a především očekávám její naplnění. V případě Policie ČR tedy výrazné zlepšení v dané oblasti. Pochopitelně čím více priorit je stanoveno, tím obtížnější bude jejich realizace. To, že si krajská ředitelství stanoví některé priority, neznamená, že by se ostatními problémovými oblastmi nezabývaly. Pro Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, kam spadá Dálniční oddělení Svojkovice, byly v roce 2023 stanoveny priority Rychlost, Nevěnování se řízení a Alkohol a jiné návykové látky.

3.3 Hodnocení výslednosti policistů dálničních oddělení

Ve své práci se zabývám efektivitou činnosti, se kterou nedílně souvisí i výslednost. Ukazatelů, podle kterých se hodnotí výslednost a s tím spojená efektivita činnosti dálničních oddělení je celá řada. Jednoduchým nástrojem, který eviduje veškerou činnost základních útvarů policie, je takzvaná kniha evidence práce. Jedná se o jednoduchý program, takový elektronický zápisník, ve kterém se eviduje veškerá činnost každého policisty. V praxi to vypadá tak, že po ukončení služby každý policista do tohoto programu zapíše vše, co během své služby vykonával. Následně není problém pro nadřízené policisty z tohoto systému čerpat uložená data, například pro statistiky, zlepšení výkonu služby, ale i k hodnocení jednotlivých policistů. Těchto programů má Policie ČR k dispozici samozřejmě více, ale tato kniha evidence práce zahrnuje komplexně veškerou činnost. Z ostatních programů bych zmínil například Evidenci trestního řízení, nebo Evidenci dopravních nehod. Jedná se o programy, kde se na rozdíl od knihy

⁹ Vyhodnocení resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2022. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/resortni-akcni-plan-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicneho-provozu-2023-2024.aspx>

evidence práce, činnost policistů zaznamenává automaticky na základě jedinečného přihlášení každého policisty.

Je zřejmé, že ne každý policista má stejnou náplň práce a proto není možné všechny policisty hodnotit podle stejných kritérií. A to dokonce ani v rámci dálničního oddělení. Například na Dálničním oddělení Svojkovice jsou vyjma dvou vedoucích policistů, respektive vedoucího dálničního oddělení a jeho zástupce, ještě takzvaní dozorčí policisté, někdy též označování jako „stálisti“. Jedná se o policisty, kteří neslouží v přímém výkonu služby, tedy nejezdí venku. Jejich hlavním úkolem je přijímat oznámení na útvaru a koordinovat činnost hlídek, které jsou v přímém výkonu služby. V době, kdy není na oddělení přítomen vedoucí, ani jeho zástupce, též zastávají jejich úlohu. Pochopitelně v omezené míře. Bylo by tedy chybou tyto policisty hodnotit například podle toho, kolik vyřešili přestupků řidičů v silničním provozu, když se do silničního provozu, během své služby, ani nedostanou. Na druhou stranu na Dálničním oddělení Svojkovice tito policisté mimo jiné během své služby monitorují provoz na dálnici pomocí přehledových kamer. Dále pak monitorují a pomocí dálkově ovládaného dopravního značení mohou i řídit provoz v dálničním tunelu pod vrchem Valík u Plzně.

Pokud se zaměříme na policisty v přímém výkonu služby, tak i zde mohou být v rámci jednotlivých oddělení výrazné rozdíly v hodnocení jednotlivých policistů. Jak jsem uvedl v úvodu své diplomové práce, policisté dálničních oddělení mohou být zařazeni do nejrůznější pracovních týmů. Jedná se o jednotlivé speciální zaměření těchto policistů. Například policistům z kamion-teamu nemůže být vytýkáno, že neměří maximální povolenou rychlost osobních automobilů anebo, že policisté z auto-teamu nekontrolují dodržování sociálních předpisů řidičů nákladních vozidel. I zde ale narážíme na personální problémy, kdy následně není možné, aby bylo v jeden den v přímém výkonu služby více hlídek najednou. Respektive do nedávna. Od roku 2022 se úspěšně daří naplňovat volná služební místa a přijímat nové policisty. Tím mám na mysli především situaci na Dálničním oddělení Svojkovice. Když jsem začal na tomto oddělení sloužit v roce 2016, bylo vzácné, aby během denní služby, jezdila v přímém výkonu služby více než jedna policejní hlídka. Postupem času se personální situace pouze nepatrně zhoršila. Je proto dobrou zprávou, že od roku 2022 na toto dálniční oddělení přišlo celkem 13

nových policistů. Někteří z těchto policistů ještě absolvují základní policejní kurzy, takže prozatím nejsou v přímém výkonu služby, ale personální rozdíl je to obrovský. Zmiňuji to zejména z toho důvodu, že pokud je policista zařazen například v kamion-teamu, tak je samozřejmě skvělé, že i na dálničních odděleních působí tito specialisté. Pokud ovšem nemají prostor pro svou práci, tak jejich znalosti a zkušenosti vycházejí naprázdno. Již v současné době je na našem dálničním oddělení téměř pravidlem, že jsou během denních služeb veleny minimálně dvě hlídky a nezřídka se stává, že slouží zároveň i tři dvoučlenné hlídky. Nejen, že je tímto posílen přímý výkon služby, ale více prostoru dostávají i policisté z jednotlivých pracovních týmů. Následně v případě „mimořádné události“ jakou může být dopravní nehoda, krádež, oznámení o nebezpečné jízdě, potyčka osob, či podobně, je pak z této běžné činnosti vyřazena zpravidla jen jedna hlídka, kdy ostatní hlídky mohou pokračovat beze změny ve své práci.

Každý vedoucí určitě zná své přímé podřízené a podle toho, jak vykonávají svou službu je i hodnotí. Dle mého názoru by byla chyba, hodnotit každou jednotlivou službu policisty zvlášť, ať už pozitivně, či negativně. Ze své praxe vím, že jsou dny, kdy policista dosáhne vyšších a lepších výsledků, ale jsou i dny, kdy výslednost nemusí být taková, jak by si vedoucí oddělení představoval. Důležité však je, aby si toto uvědomovali i samotní policisté a byli natolik zodpovědní a profesionální, aby v dlouhodobějším horizontu dokázali své povinnosti svědomitě plnit. Pokud se ovšem stane řekněme zásadnější událost, opět pozitivní, ale i negativní, je určitě na místě, ze strany vedoucího oddělení adekvátně zareagovat. Příjemnou motivací pro každého policistu pak může být pochvala, uznání od kolegů, pracovní odměna, ale i osobní ohodnocení. Ze své zkušenosti bych ještě do této kategorie zařadil i pocit z dobře odvedené práce. Pokud se vám podaří v přímém výkonu zastavit a provést kontrolu například u řidiče, který je silně pod vlivem alkoholu, následně si zpracujete celé přípravné řízení, spis předáte státnímu zástupci, který bez jakékoliv výtky rovnou na základě vaší práce sepíše návrh na potrestání, pak si myslím, že tato práce má skutečně význam. Jestli dojde k následnému odsouzení, případně jaký trest za tento skutek pachatel dostane, mi už následně nepřísluší hodnotit a pokud vím, že jsem svou práci odvedl v maximální možné míře, tak mám vždy dobrý pocit.

Mimo to vše, je povinností každého vedoucího policisty, napsat každý rok takzvané průběžné hodnocení a jednou během tří let zpracovat služební hodnocení všech svých podřízených. U policistů, kteří ještě nevykonali služební zkoušku, tedy u policistů do tří let jejich služby, se služební hodnocení píše každý rok. Ve služebním hodnocení je opravdu široká škála jednotlivých činností, ale například i hodnocení upravenosti, kultivovanosti projevu, komunikace, reprezentace policie a spoustu jiných, které se hodnotí na stupnici od jedné do pěti, stejně jako na základní škole. Výsledkem tohoto hodnocení je jedna celková známka. Pro řadu policistů toto hodnocení nemá zdánlivě žádný význam, ovšem pokud se chce policista přihlásit do výběrového řízení, je podmínkou, aby měl ze svého služebního hodnocení jedničku, nebo dvojku. Pokud by byl ohodnocen trojkou, anebo horší výslednou známkou, nemůže se do výběrového řízení přihlásit. Bohužel jsem se u Policie ČR setkal s tím, že někteří vedoucí záměrně udělovali svým podřízeným na tomto služebního hodnocení právě známku tři a to pouze a jen z toho důvodu, aby jim zabránili v odchodu z jejich oddělení. Bylo to především z důvodu špatné personální situace na těchto odděleních, a pokud by jakýkoliv policista odešel, bylo by pro vedoucího oddělení složité jej nahradit. I já jsem na svém předchozím působišti u Policie ČR pracoval s řadou šikovných a velice profesionálních kolegů, kteří byli za svou práci „odměňováni“ právě tímto způsobem. Samozřejmě motivace těchto policistů a jejich pracovní nasazení bylo následně bohužel adekvátní této situaci.

Jak jsem však již zmínil, věřím, že se personální situace v poslední době zlepšuje napříč všemi útvary Policie ČR a že si vedoucí pracovníci váží svých podřízených. Namísto toho, aby své podřízené drželi na odděleních silou a podobnými praktikami, raději je motivují pozitivně.

4 Komparace dálničních oddělení Svojkovice, Ostrov u Stříbra a Rudná

Pro účely své diplomové práce jsem oslovil vedoucího dálničního oddělení Svojkovice npor. Mgr. Jana Štěpánka, kterému bych tímto rád poděkoval za poskytnuté materiály, ze kterých jsem čerpal.

Rozhodl jsem se ve své diplomové práci porovnat celkem tři podobná dálniční oddělení, kdy se jedná o všechna dálniční oddělení, které se nacházejí na dálnici D5. Dálniční oddělení Rudná má vymezený úsek dálnice D5 od 0 km až na 41,8 km, následuje Dálniční oddělení Svojkovice 41,8 km – 87,2 km a jako třetí působí na dálnici D5 Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra v prostoru 87,2 km – 151 km na státní hranici s Německem.

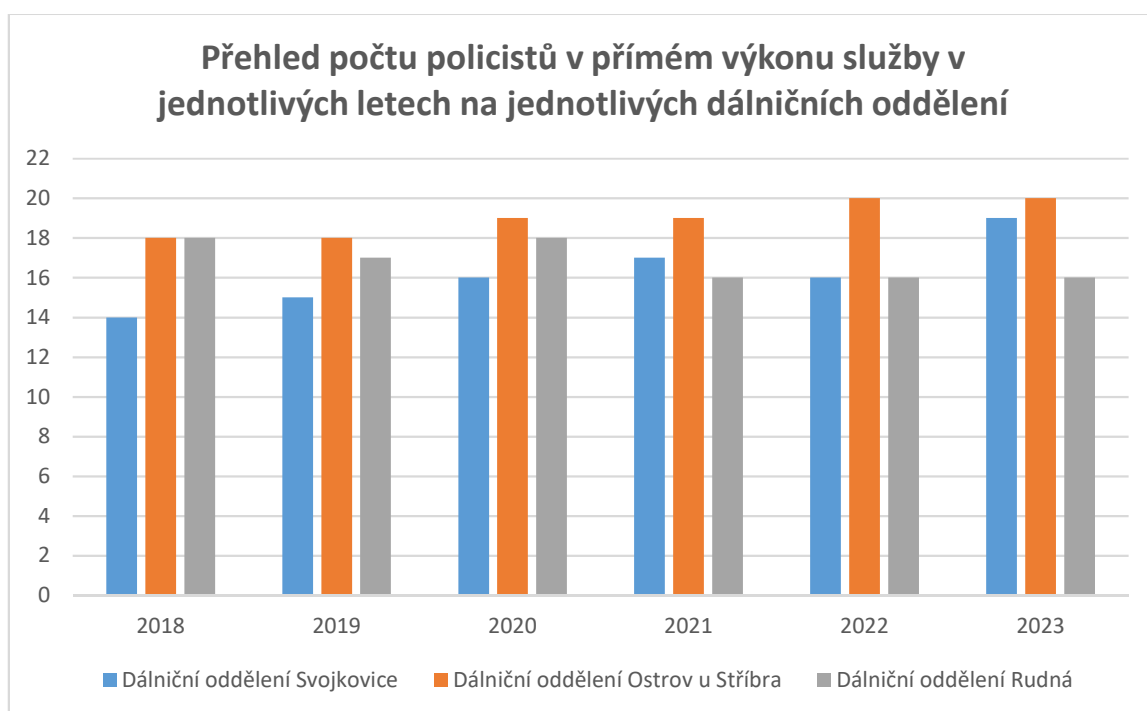
Všetchna tři uvedená dálniční oddělení jsou velice podobná. Mám tím na mysli technické a materiální vybavení. Jen pro představu, na Dálničním oddělení Svojkovice jsou v současné době dvě služební vozidla Volkswagen Transporter, s kompletním vybavením pro kontrolu nákladních vozidel a jejich řidičů. Dvě služební vozidla Škoda Superb, jedno vybavené systémem Argos, určeným především ke kontrole uhrazení dálničních poplatků, ale je možné tento systém využít i ke kontrole zdali má vozidlo platnou technickou prohlídku, sjednané povinné pojištění odpovídající za škody způsobené s provozem vozidla, nebo pátrání po odcizených či zájmových vozidlech a druhé vybavené měřičem rychlosti Ramer 10C. Dále služební vozidlo v civilním provedení BMW 540i s měřičem rychlosti mSpeed DetV a služební vozidlo Škoda Octavia. Na tomto dálničním oddělení jsou rovněž dva služební motocykly BMW R1200 RT a BMW R1250 RT. Každá hlídka pak ke své činnosti může využít ruční měřič rychlosti Trucam II případně přenosné zařízení využívající uvedený systém Argos. Každá hlídka v přímém výkonu služby dále běžně a standardně využívá mobilní bezpečné platformy, analyzátory alkoholu v dechu zn. Dräger, orientační testy na detekci návykových látek ze slin zn. Drugwipe, platební terminál, osobní kamery, neprůstřelné vesty, zastavovací pás a vybavení k řádnému zadokumentování dopravní nehody. Mezi to patří zejména měřící kolečko, čísla stop, fotoaparát, přístroj GPS a ve zvláštních případech i totální stanice. K veškerému tomuto vybavení dále patří ještě celá řada tiskopisů, formulářů a osobního vybavení každého člena hlídky.

Pro svou diplomovou práci jsem si vybral porovnání všech tří dálničních oddělení za posledních šest let, tedy od roku 2018 do roku 2023. Jednak proto, aby porovnávaná data byla objektivnější, ale i z toho důvodu, že se jedná o období

před pandemií Covid-19, během ní, ale i v období po této pandemii, která se jistě projevila i ve výslednosti jednotlivých dálničních oddělení.

Pokud se podíváme na personální stavy uvedených dálničních oddělení, tak zjistíme, že na Dálničním oddělení Svojkovice bylo v přímém výkonu služby v roce 2018 14 policistů, v roce 2019 15 policistů, v roce 2020 16 policistů, v roce 2021 17 policistů, v roce 2022 16 policistů a v roce 2023 19 policistů. Na Dálničním oddělení Ostrov u Stříbra bylo v přímém výkonu služby v roce 2018 18 policistů, v roce 2019 18 policistů, v roce 2020 19 policistů, v roce 2021 19 policistů, v roce 2022 20 policistů a v roce 2023 20 policistů. A konečně personální stavy policistů v přímém výkonu služby na Dálničním oddělení Rudná byly v roce 2018 18 policistů, v roce 2019 17 policistů, v roce 2020 18 policistů, v roce 2021 16 policistů, v roce 2022 16 policistů a v roce 2023 16 policistů.

Pro lepší představu jsem vytvořil následující graf.



Graf č. 1 – Přehled počtu policistů v přímém výkonu služby na Dálničních odděleních Svojkovice, Ostrov u Stříbra a Rudná za jednotlivé roky 2018 - 2023. Zdroj: autor

Z této statistiky jednoznačně vyplývá, že nejvíce policistů, kteří se podílejí na přímém výkonu služby, bylo ve sledovaném období na Dálničním oddělení Ostrov u Stříbra, poté na Dálničním oddělení Rudná a na pomyslném třetím místě je Dálniční oddělení Svojkovice. Rozdíly mezi jednotlivými odděleními však nejsou propastné, ale při následném vyhodnocení výslednosti, se jistě do jednotlivých statistik mohly propsat. Pro svou diplomovou práci jsem vybral několik přestupků, které považuji za nejčastější, jichž se řidiči dopouštějí. Zároveň se jedná o přestupky, které jsou velice často příčinou dopravních nehod. Mezi tyto přestupky patří porušování maximální povolené, či dovolené rychlosti jízdy, nevěnování se řízení a nesprávný způsob jízdy. Dále jsem se rozhodl porovnat počty přestupků udělených za jízdu po zpoplatněném úseku dálnice, bez uhrazení dálničního poplatku. To zejména z toho důvodu, že od roku 2021 platí takzvané elektronické dálniční známky, kdy mě zajímalo, zdali tento nový systém pomohl odhalit více přestupců, kteří jeli po dálnice, aniž by měli tento poplatek uhrazený. Následně je jistě zajímavé i srovnání počtu dopravních nehod na jednotlivých úsecích dálnice D5.

4.1 Porovnání přestupků na úseku překročení povolené rychlosti

Jak jsem již uvedl v úvodu své práce v období 2021 – 2022 byla nepřiměřená rychlost na vině u 15,4 % dopravních nehod na všech pozemních komunikacích v ČR, a tento prohřešek má na svědomí 43,8 % usmrčených osob. Bohužel se jedná o dlouhodobý problém a neukázněnost řidičů právě v této oblasti vede každoročně k největšímu počtu usmrčených osob. Bohužel i na dálnicích se jedná o jeden z nejčastějších prohřešků řidičů motorových vozidel. Jen za rok 2022 byla nepřiměřená rychlost příčinou celkem 875 dopravních nehod na českých dálnicích.¹⁰ I když je nepřizpůsobení rychlosti častým důvodem dopravních nehod na dálnicích, alespoň ze své zkušenosti mohu říct, že zřídka kdy vede k vážným dopravním nehodám. Je to především díky stavebně technickému řešení dálnic. V okolí dálnic nejsou žádné překážky, jako budovy, stromy, reklamní poutače a

¹⁰ Viz. Příloha č. 1 – Přehled nehod na dálniční síti za rok 2022

podobné pevné překážky, do kterých by vozidla mohla narazit. Rovněž je zde díky středovým svodidlům minimální šance, že vozidlo přejeđe do protisměru, kde by se mohlo střetnout s jiným vozidlem. Bohužel to vše, společně s vysokou rychlostí jízdy, vede na ostatních pozemních komunikacích k fatálním dopravním nehodám. I když je tedy provoz na dálnicích rychlejší, než na ostatních komunikacích, díky těmto faktorům zde paradoxně nedochází k tak častým vážným nehodám, právě v souvislosti s vysokou rychlostí jízdy. To, že však řidiči na dálnicích velice často překračují nejvyšší povolenou rychlost, je jednoznačné a o tomto vypovídají i data všech tří dálničních oddělení na dálnici D5. Ze získaných materiálů jsem vytvořil následující tabulku, ve které jsem se u každého dálničního oddělení zaměřil na počet zjištěných přestupků, celkovou částku uloženou za zjištěné přestupky a počet přestupků, které nebyly vyřešené s přestupci na místě a následně byly oznámeny do správního řízení. To vše, za uplynulé období šesti posledních let, tedy od roku 2018 do roku 2023.

Překročení povolené rychlosti (počet uložených pokut / celková částka v Kč / počet oznámených přestupků)						
rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dálniční oddělení Svojkovice	836 445.700 15	1046 624.700 17	594 307.200 23	575 284.700 12	658 364.500 8	1176 729.500 34
Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra	499 484.900 18	626 682.000 11	380 422.600 20	673 696.500 26	822 954.500 31	793 757.200 44
Dálniční oddělení Rudná	438 423.400 24	588 532.500 27	838 787.200 41	592 488.900 37	575 559.500 23	615 558.800 30

Tabulka č. 1 – Srovnání Dálničního oddělení Svojkovice, Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a Dálničního oddělení Rudná na úseku překročení povolené rychlosti jízdy za období 2018 - 2023. Zdroj: autor

Z tohoto srovnání jednoznačně vyplývá, že nejvíce přestupků na tomto úseku bylo ve sledovaném období vyřešeno ze strany policistů Dálničního oddělení Svojkovice, následně policisty Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a na konec policisty Dálničního oddělení Rudná. Zajímavé je jistě i srovnání výše uložených pokut. Zatímco průměrná pokuta ve sledovaném období v této oblasti činila u policistů Dálničního oddělení Svojkovice 564,- Kč, u policistů Dálničního oddělení Rudná to bylo 919,- Kč a u policistů Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra 1.054,- Kč. Nemyslím si však, že by výše uložených pokut měla nějak zásadní vliv na snížení počtu přestupků v této oblasti. Zásadním srovnáním však bude rok 2024 a následující, kdy se dle mého názoru razantně změnila zákonné podmínky pro ukládání pokut za porušení nejvyšší povolené rychlosti. Tím mám samozřejmě na mysli srovnání výše ukládání pokut do roku 2024 a od roku 2024. Zatímco, podle staré úpravy bylo možné ukládat pokuty na místě v rozmezí 100,- Kč až 1.000,- Kč, respektive 100,- Kč až 2.500,- Kč, podle nové právní úpravy to je 1.500,- Kč až 2.000,- Kč, respektive 2.500,- Kč až 3.500,- Kč za vyšší překročení rychlosti. S tím ještě souvisí ukládání trestných bodů, vyšší pokuty ve správním řízení, ale i následná možnost uložení trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Nemám v úmyslu zde porovnávat starou a novou právní úpravu, pouze jsem chtěl poukázat na razantní navýšení pokut, které je možné na místě za tyto přestupky udělit. Dle mého názoru se jedná o správný krok, který by mohl přinutit řidiče více dodržovat maximální povolenou rychlost.

4.2 Porovnání přestupků na úseku nevěnování se řízení

Z vlastní zkušenosti bych nevěnování se řízení zařadil mezi další velice častý přestupek, kterého se řidič na dálnicích dopouští. Do této kategorie spadá více jednotlivých činností, kterým se řidiči během řízení věnují. To samozřejmě vede k tomu, že se následně nejsou schopni plně věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, tak jak jim to ukládá zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých

zákonů, konkrétně § 5 odst. 1 písm. b).¹¹ Mezi nejčastější prohřešky, kterých se řidiči během řízení dopouštějí v rozporu s touto právní úpravou, patří držení telefonního přístroje, obsluha radiopřijímače, CD přehrávače apod., čtení písemností, hledání v mapě, či navigaci, konzumace potravin, kouření, ale i běžný hovor se spolujezdcí.¹² Osobně bych do tohoto výčtu zařadil i únavu řidiče, běžně označovanou jako mikrospánek. Ruku na srdce, kdo z nás, z řidičů, nikdy nic z uvedeného neporušil. Minimálně snad každý řidič během své jízdy hovoří se spolujedoucími, nebo občas přeladí rádio. V moderních vozidlech je dále možné za jízdy sledovat a nastavovat celou řadu jízdních asistentů a informací na dotykových displejích vozidla. To vše nejenže nutí řidiče sledovat něco jiného, než situaci v provozu, ale nutí jej i přemýšlet o jiných věcech, namísto toho, aby se plně soustředil na řízení vozidla. U překračování nejvyšší povolené rychlosti, jsem se zmínil o tom, že alespoň na dálnicích tento prohřešek nevede tak často k vážným dopravním nehodám. Bohužel pokud se řidič, tedy alespoň v provozu na dálnici, plně nevěnuje řízení vozidla, tak je zde zcela odlišná situace. Téměř u všech vážných nehod, u kterých jsem byl přítomen, mi řidiči na místě vypověděli, že si pamatují pouze to, že byli unaveni a následně přišel náraz. Pochopitelně se jedná o řidiče vozidel, kteří narazili zezadu do vozidla před sebou a kteří byli v takovém stavu, že byly schopni na místě popsat, co se stalo. V mnoha případech si po několika málo dnech ani nepamatovali, že na místě dopravní nehody se mnou mluvili. Jedná se skutečně zpravidla o velmi vážné nehody, jelikož řidič, který nesleduje provoz před sebou, neví o tom, že se blíží nebezpečí a nijak na vzniklou situaci nereaguje. Tedy nebrzdí, nesnaží se o úhybný manévr a podobně. K těmto vážným dopravním nehodám na dálnicích přispívá ještě „monotónní“ provoz. Zejména řidičům nákladních vozidel, jedoucích i několik stovek kilometrů zařazení v pravém jízdním pruhu, většinou za pomoci tempomatu, stačí o trochu zvýšená únava a už nejsou schopni adekvátně zareagovat například na tvořící se kolonu vozidel. I u takové nehody jsem již bohužel zasahoval. Ačkoliv se před tímto řidičem tvořila kolona, kdy ostatní řidiči užili výstražná světla svých vozidel

¹¹ Zákon č. 361/2000 Sb. § 5 odst. 1 písm. b), o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

¹² Nevěnování se řízení, je nejčastější příčinou dopravních nehod. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/preventivni-rady-ii.aspx?q=Y2hudW09Nw%3D%3D>

k upozornění řidičů vozidel jedoucích za nimi, tak řidič nákladního vozidla na místě dopravní nehody vypověděl, že si vůbec neuvědomil, že vozidla před ním na dálnici zastavují.

Pokud se podíváme na statistiku v dané problematice a porovnání všech tří zmíněných dálničních oddělení, tak nevěnování se řízení, jako takové, bohužel není možné porovnat. Je to z toho důvodu, že pokud policista uloží pokutu za některý z prohřešků, které spadají do této kategorie, tak zvláště může vykázat pouze držení hovorového, nebo záznamového zařízení za jízdy. Všechny ostatní zmíněné činnosti řidičů během řízení se pak mohou vykázat v kategorii nesprávného způsobu jízdy, nebo se zařadí do kategorie ostatních přestupků řidičů motorových vozidel. U kategorie ostatních přestupků je jednoznačné, že zde bude velké množství i jiných přestupků, než těch, které patří mezi nevěnování se řízení. Ovšem i do kategorie nesprávného způsobu jízdy spadají přestupky jako například nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, jízda v jízdnicích pruzích a další. Bylo by tedy chybou, všechny přestupky v této kategorii vyhodnotit, jako přestupky, při kterých se řidiči nedostatečně, nebo řekněme plně, nevěnovali řízení vozidla. Z tohoto důvodu jsem si pro účely diplomové práce vybral pro porovnání v tomto úseku pouze jeden přestupek, který je ovšem možné porovnat a z mého pohledu patří mezi nejčastější, nejzávažnější, ale i nejzbytečnější a to držení hovorového či záznamového zařízení za jízdy.

Držení hovorového zařízení za jízdy (počet uložených pokut / celková částka v Kč / počet oznámených přestupků)						
rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dálniční oddělení Svojkovice	424 118.400 4	304 116.900 4	161 53.000 0	163 53.600 1	378 126.500 1	496 209.200 1
Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra	368 185.000 2	366 185.300 2	185 96.400 1	163 95.900 2	163 87.500 0	260 136.700 1

Dálniční	244	123	295	234	328	266
oddělení Rudná	88.700	45.600	125.600	85.200	146.500	107.400
	5	1	4	2	4	0

Tabulka č. 2 – Srovnání Dálničního oddělení Svojkovice, Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a Dálničního oddělení Rudná na úseku držení hovorového zařízení za jízdy za období 2018 - 2023. Zdroj: autor

Z tohoto srovnání je zřejmé, že nejvíce přestupků na tomto úseku bylo ve sledovaném období vyřešeno ze strany policistů Dálničního oddělení Svojkovice, následně policisty Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a na konec policisty Dálničního oddělení Rudná. Pokud se však podíváme na ukládání výše pokut za tento přestupek, zjistíme, že průměrná výše uložené pokuty ve sledovaném období činila u policistů Dálničního oddělení Svojkovice 352,- Kč, u policistů Dálničního oddělení Rudná to bylo 523,- Kč a u policistů Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra 402,- Kč. I u tohoto přestupku však došlo od roku 2024 k razantnímu navýšení blokové pokuty. Zatímco do roku 2024 měl každý policista možnost tento přestupek vyřešit uložením blokové pokuty v rozmezí od 100,- Kč do 1.000,- Kč, od roku 2024 je možné za tento stejný přestupek uložit na místě blokovou pokutu v rozmezí od 2.500,- Kč do 3.500,- Kč. Zároveň se u tohoto přestupku zvýšil i počet udělených trestných bodů a to z původních 2 na současné 4 trestné body. Ve správním řízení pak řidiči hrozí pokuta ve výši 4.000,- Kč až 10.000,- Kč.

Pokud se podíváme do statistik, tak není divu, že se zákonodárci rozhodli v této oblasti takto výrazně navýšit sankce. Jen za rok 2022 bylo v České republice za tento přestupek pokutováno 62.154 řidičů. To znamená, že průměrně každý den v roce 2022 v České republice bylo ze strany policistů přistiženo 170 řidičů, kteří se dopustili tohoto přestupku. Po překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy se jedná o druhý nejčastější přestupek řidičů v České republice.¹³

¹³ Přestupky a trestné činy 2022 – informace o stavu bodového systému v České republice. Dostupné z: <https://www.mdcrcz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych->

4.3 Porovnání přestupků na úseku nesprávného způsobu jízdy

Jak jsem již uvedl, do této problematiky spadá mimo jiné i nevěnování se řízení ze strany řidičů motorových vozidel, avšak tuto problematiku jsem se snažil popsat v předchozí kapitole. Proto bych se pokusil na nesprávný způsob jízdy zaměřit především z pohledu problematiky jízdy v jízdnicích pruzích, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a předjíždění nákladních vozidel. To vše samozřejmě s ohledem na provoz na dálnicích. Jízda v jízdnicích pruzích. Právní úpravu k jízdě v jízdnicích pruzích najdeme celkem v osmi odstavcích § 12 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.¹⁴ Mimo jiné se zde píše, že se na pozemní komunikaci o dvou, nebo více jízdnicích pruzích jezdí v pravém jízdnicím pruhu. Ve skutečnosti to ovšem a dálnicích vypadá zcela odlišně. Typickým příkladem je řidič, jedoucí v levém jízdnicím pruhu, který překáží ostatním řidičům a navíc téměř nesleduje provoz za svým vozidlem. Na místo toho, aby užil levý jízdnicí pruh pouze k předjetí pomaleji jedoucího vozidla a zařadil se zpět do pravého jízdnicího pruhu, tak jak mu ukládá zmíněný zákon, zůstane v levém jízdnicím pruhu. Ať už řidiče k tomuto jednání vede cokoliv, vždy je to špatně. Žádný řidič v silničním provozu zde není od toho, aby například „vychoval“ rychleji jedoucí řidiče. Zbytečně to následně vede k agresivnímu jednání mezi jednotlivými řidiči a jejich agresivní jízdě. Navíc i řidiči motorových vozidel mohou být oprávněni porušit nejvyšší povolenou rychlost jízdy a to v případě, kdy jednájí v krajní nouzi. Tímto nechci omlouvat překračováním nejvyšší povolené rychlosti, ani agresivní chování řidičů. Dalším problémem těchto řidičů může být, že se milně domnívají, že pokud jedou řekněme nejvyšší povolenou rychlostí jízdy, tak přece nemusejí sledovat provoz za svým vozidlem, jelikož je nemá kdo předjíždět. V praxi se mi pak při výkonu služby velice často stává, že ačkoliv jedu služebním vozidlem, i v barevném provedení Policie ČR, a ačkoliv během své jízdy užívám zvláštní zvukové a výstražné zařízení, tak tito řidiči, jedoucí v levém jízdnicím pruhu, na policejní vůz nijak nereagují. Jsem

[cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](#)

¹⁴ Zákon č. 361/2000 Sb. § 12, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

přesvědčen, že takto nečiní nijak úmyslně vůči policejním vozidlům, spíše se jedná o jistou formu bezohlednosti a arogance vůči všem ostatním řidičům. Další častým jevem na dálnici je nesprávná jízda, především řidičů osobních automobilů, v úsecích, kde jsou tři jízdní pruhy. Často se zde stává, že řidiči těchto vozidel pravý jízdní pruh téměř vůbec nevyužívají. K tomu je zřejmě vede milná domněnka, že tento třetí, tedy pravý jízdní pruh, je určený pro nákladní automobily. Skutečně to tak může být, ovšem v takovém případě musí být tento úsek dálnice, nebo silnice pro motorová vozidla, ještě označen svislým dopravním značením IP18c - Jízdní pruh pro pomalá vozidla. V tomto úseku jsou řidiči všech vozidel, kteří nedokážou dosáhnout předepsané rychlosti 80 km/h, povinni jet právě v tomto jízdním pruhu. Pokud před třemi jízdními pruhy toto svislé dopravní značení není, platí obecná úprava provozu na dálnicích a to, že jsou řidiči povinni užít k jízdě pravý jízdní pruh a ostatní pruhy smí využívat pouze k předjíždění, nebo objíždění. To samozřejmě za splnění další povinností, jakými může být například zákaz omezení, či ohrožení jiných řidičů při přejíždění z pruhu do pruhu apod.

Nesprávné předjíždění ze strany řidičů nákladními automobily a jízdních souprav. V poslední době velice často diskutovaný problém, který dle mého názoru není v České republice stále jasně právně vymezen. Pokud se podíváme opět do zákona o silničním provozu, tak je zde uvedeno, že řidič nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním a dále pak řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.^{15 16} Pochopitelně je zde uvedena i povinnost řidičů předjížděných vozidel, na kterou se často vymlouvají řidiči, kteří předjíždění, a to že řidič předjížděného vozidla během předjíždění nesmí zvyšovat rychlost jízdy, ani jinak bránit v předjíždění.¹⁷

¹⁵ Zákon č.361/2000 Sb. § 18/2/b), o silničním provozu a o změnách některých zákonů

¹⁶ Zákon č.361/2000 Sb. § 36/4, o silničním provozu a o změnách některých zákonů

¹⁷ Zákon č.361/2000 Sb. § 17/4, o silničním provozu a o změnách některých zákonů

Pokud by se policie striktně zaměřila na dodržování této právní úpravy, pak by téměř každý řidič nákladního vozidla, nebo jízdní soupravy, převyšující hmotnost 3 500kg během předjíždění čelil pokutě, nebo jiné sankci. Současný provoz na dálnicích je totiž tak vysoký, že pokaždé, když se řidič takového vozidla rozhodne vybočit z pravého jízdního pruhu, tak téměř vždy omezí v jízdě jiného řidiče svou výrazně nižší rychlostí jízdy. Do konce roku 2023 hrozil řidičům za tento přestupek zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v délce 6 – 12 měsíců, byla zde možnost uložit takovému řidiči pokutu ve výši 5.000,- Kč až 10.000,- Kč a k tomu ještě udělení sedmi trestných bodů. To vše ve správním řízení. Vzhledem k tomu, že zde hrozil zákaz řízení, nebylo možné daný přestupek s přestupcem vyřešit na místě. Dle mého názoru velice přísná sankce a celkem nejasná právní úprava. Pokud se totiž policista rozhodne tento přestupek s řidičem vyřešit, připraví ho o jeho zaměstnání. Profesionální řidič, samozřejmě nemůže vykonávat svou činnost bez řidičského oprávnění. Nejasnou právní úpravou mám na mysli definici – svou výrazně nižší rychlostí jízdy. Jak jsem již uvedl, představme si situaci, kdy řidič nákladního vozidla omezil jiného řidiče. Ovšem těchto situací je celá řada a nedopouštějí se jich pouze řidiči nákladních vozidel. Pokud tedy dojde, řekněme k „běžnému, krátkodobému“ omezení, nepřijde mi spravedlivé připravit takového řidiče o jeho zaměstnání. A zde vyvstává otázka, která je doposud v České republice nezodpovězena, jaký je rozdíl mezi „běžným, krátkodobým“ omezením a omezením kvůli výrazně nižší rychlosti jízdy. V tomto případě by podle mě mělo být jasné určení například počtu omezených vozidel v jízdě, vymezena maximální časová doba předjíždění, případně maximální úsek, během kterého musí dojít k předjetí, nebo kombinace těchto podmínek. Inspiraci je možné hledat v zahraničí a nemusíme obrazně řečeno chodit ani nijak daleko. Ve Spolkové republice Německo, je tento jev označen jako takzvaný Elephant race a je upraven zákonem, který se nazývá Strassenverkehrs-Ordnung označován zkratkou StVO. Takzvaný Elephant race, tedy dlouhé předjíždění nákladních vozidel mezi sebou, je zde upraveno v § 5 odst. 2 věta 2. a doplňkovou směrnicí k tomuto ustanovení Ergänzende Weisung Nr. 6.3. Jedná se tedy o neúměrně dlouhé předjíždění nákladních vozidel mezi sebou, kvůli malému rozdílu rychlostí.

Z rozhodnutí vrchního krajského soudu v Hammu ze dne 29. října 2008, č. rozhodnutí: 4Ss OWI 629/08 vyplývá, že rozdíl rychlostí během předjíždění by měl být nejméně 10 km/h a doba procesu předjíždění je omezena na 45 sekund. Tato úprava se vztahuje na dálnice a jiné více proudivé silnice, kde je nejvyšší povolená rychlost pro nákladní automobily 80 km/h. Doba předjíždění je započata přejetím vozidla do levého jízdního pruhu, kdy k tomuto dochází v takové chvíli, kdy už by byl porušen bezpečný odstup od vozidla jedoucího před ním. Obecně ve Spolkové republice Německo platí, že je každý řidič povinen udržovat takový odstup za vozidlem před sebou, aby bylo možné za tímto vozidlem bezpečně zastavit. Pro nákladní automobily nad 3 500 kg, nebo autobusy platí, že musejí na dálnici udržovat při rychlosti nad 50 km/h min. odstup 50 m (§ 4 odst. 3 StVO).¹⁸ Pokud se podíváme na sankce, tak za takzvaný Elephant race hrozí ve Spolkové republice Německo pokuta ve výši 80 euro a 1 bod do bodového hodnocení řidiče. Při nasbírání 8 bodů je řidiči udělena blokáce řidičského oprávnění na dobu minimálně 6 měsíců. Při opakovaném porušení může být pokuta vyšší a řidiči může být udělen zákaz řízení obvykle v délce trvání 1 až 3 měsíce. K této problematice je samozřejmě ve Spolkové republice Německo vypracována metodika, která popisuje, jaké mají policisté možnosti a způsoby zadokumentování tohoto předjíždění. Z mého pohledu je zde naprosto jasně uvedeno, jakým jednáním se řidič tohoto přestupku dopustí a mohlo by to být inspirací i pro Českou republiku.

V současné době, tedy od 1.1.2024, hrozí v České republice řidiči za tento přestupek bloková pokuta na místě ve výši 4.500,- Kč až 5.500,- Kč a 6 trestných bodů. Ovšem i nyní záleží vždy na subjektivním posouzení celé situace ze strany policisty.

Kromě zmíněné právní úpravy, je od roku 2020 na některých úsecích dálnice D1, D5, D8 a D11 umístěno svislé dopravní značení B22a – Zákaz předjíždění pro nákladní automobily s dodatkovou tabulkou v době 6-22 hod. Na dálnici D1 bylo rovněž v roce 2020 instalováno toto dopravní značení ještě ve světelné variantě a je používáno dle potřeby s ohledem na povětrnostní podmínky a aktuální situaci

¹⁸ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 4 odst. 3 (Německá právní úprava, pravidel silničního provozu)

na dálnici. Toto řešení situace rovněž vnímám s rozpaky. Dle mého názoru by bylo vhodnější zavést jednoznačnou úpravu předjíždění, jak je uvedeno výše, než situaci řešit úsekově dopravním značením. Omezit předjíždění nákladních vozidel zákazovou dopravní značkou například na pětikilometrovém úseku ve stoupání, tento problém nemůže vyřešit. Řidiči, vědomi si tohoto zákazu, budou předjíždět o to více před a za omezením a celkovému provozu to určitě neuleví.

Pokud zde uvádím nesprávnou jízdu v jízdních pruzích, tak nesmím opomenout ani pravidla jízdy v úsecích dálnice, kde probíhají stavební práce a je zde omezený provoz. Toto se netýká pouze řidičů nákladních vozidel, kteří vzhledem k dopravnímu značení mají jízdu v levém jízdním pruhu zakázanou a i přes to tento zákaz často porušují. Tento zákaz se může týkat i řidičů větších osobních vozidel. Běžný jízdní pruh na dálnici má šířku zpravidla 3,6 m. V omezeném úseku je pak nejčastěji šířka pravého jízdního pruhu 3,15 m a levého 2,5 m. Téměř vždy je v takovém úseku instalováno dopravní značení B15 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž šířka přesahuje vymezenou mez.

Nesprávný způsob jízdy obecně zahrnuje i nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. I zde je v České republice platná právní úprava, kde se píše, že řidič si musí ponechat bezpečnou vzdálenost, aby mohl zastavit vozidlo v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.¹⁹ Opět se i v tomto případě jedná o definici, která je sice zřejmá, ale pokud by se policie chtěla zaměřit na řidiče, kteří toto pravidlo porušují, tak by nastala problematická situace. Dokud totiž nedojde k dopravní nehodě z této příčiny, tedy zcela zřejmému porušení daného ustanovení, tak neexistuje žádná metodika, která by definovala pojem bezpečné vzdálenosti. Bylo by na místě jasně stanovit bezpečný odstup ať už ve vzdálenosti, nebo časovém odstupu. Samozřejmě existují nejrůznější doporučení, jako je pravidlo dvou vteřin, nebo vzdálenost, která se rovná polovině tachometrové rychlosti. Problémem je, dokud tato pravidla budou pouze doporučením a nebudou mít zákonnou oporu, není možné vyžadovat jejich dodržování. A opět by se stačilo podívat na právní úpravu Spolkové republiky Německo, kde tyto pravidla již platí, jsou vymahatelná a policisté mají

¹⁹ Zákon č.361/2000 Sb. § 19/1, *o silničním provozu a o změnách některých zákonů*

prostředky, jak bezpečný odstup zadokumentovat. U nákladních vozidel zde pak platí, že nákladní automobily nad 3 500kg, nebo autobusy, musejí na dálnici udržovat při rychlosti nad 50 km/h min. odstup 50m (§ 4 odst. 3 StVO).²⁰ Pro zajímavost a lepší představu jsem mezi přílohy mé diplomové práce vložil dvě tabulky, ze kterých je patrné, jaké sankce v Německu hrozí za porušení bezpečného odstupů za vozidlem.^{21 22} Ke kontrole dodržování tohoto pravidla pak slouží automatizované systémy, umístěné ve vozovce, případně zařízení ve vozidlech německých policistů.

Vzhledem k tomu, že se Česká republika nachází v samotném středu Evropy, je jednoznačně takzvanou tranzitní zemí. Denně zde projedou desetitisíce nákladních vozidel a výhledově se situace určitě nezlepší. To znamená, že se jedná o celou řadu problémů, které vnímáme již dnes, a které se musí vyřešit. Mezi tyto problémy jednoznačně patří i úprava stávajících předpisů. Pevně proto věřím, že nevyjasněné problémy, mimo jiné i v oblasti nesprávného způsobu jízdy, budou vyřešeny.

Z popsaného výčtu je tedy zřejmé, že se jedná o velice rozsáhlou problematiku, která je zahrnuta pod jednou kolonkou statistiky. Výčet přestupků, které jsem zde uvedl, zcela jistě není taxativní. Uvedl jsem zde pouze pro představu ty nejčastější přestupky, se kterými se policisté dálničních oddělení setkávají nejčastěji.

I v tomto případě jsem pro účely své diplomové práce vytvořil následující tabulku, která porovnává výslednost všech tří dálničních oddělení dálnice D5 v této oblasti.

²⁰ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 4 odst. 3 (Německá právní úprava, pravidel silničního provozu)

²¹ Příloha č. 2 – grafické znázornění nedodržení vzdálenosti za vozidlem s uvedením hrozících sankcí

²² Příloha č. 3 – tabulka uvedených přestupků za nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem s uvedením výše pokut a trestných bodů

Nesprávný způsob jízdy (počet uložených pokut / celková částka v Kč / počet oznámených přestupků)						
rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dálniční oddělení Svojkovice	333 146.100 4	227 112.600 0	212 110.900 3	182 77.400 4	171 87.100 0	137 79.300 2
Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra	544 361.400 1	415 295.400 0	209 144.300 1	233 196.100 0	180 177.300 0	202 169.800 2
Dálniční oddělení Rudná	431 340.500 5	392 323.700 3	342 247.800 8	433 274.400 15	514 393.500 7	611 447.300 8

Tabulka č. 3 – Srovnání Dálničního oddělení Svojkovice, Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a Dálničního oddělení Rudná na úseku nesprávného způsobu jízdy za období 2018 - 2023. Zdroj: autor

Ze srovnání je patrné, že jednoznačně nejvíce pokut bylo ve sledovaném období za nesprávný způsob jízdy uděleno ze strany policistů Dálničního oddělení Rudná, následně policisty Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a nakonec policisty Dálničního oddělení Svojkovice. Pokud se podíváme na výši průměrné pokuty, tak ze strany Dálničního oddělení Rudná vychází průměrně na každou pokutu 744,- Kč, u policistů Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra 754,- Kč a u policistů Dálničního oddělení Svojkovice 486,- Kč.

4.4 Porovnání přestupků na úseku jízdy bez uhrazení časového poplatku

Jízda po zpoplatněné pozemní komunikaci, v tomto případě po zpoplatněném úseku dálnice, bez uhrazení časového poplatku. Oproti předchozím uvedeným přestupkům se samozřejmě jedná o přestupek, který je řekněme nejméně závažný. Mám tím na mysli, že na rozdíl od předchozích přestupků, není možné

porušením této povinnosti způsobit dopravní nehodu. Argumentem může být to, že řidič vozidla, které nemá uhrazený dálniční poplatek, nemá po dálnici vůbec jet a pokud by toto dodržel, tak by na dálnici nemohl způsobit dopravní nehodu. To je sice pravda, ale vždy v kombinaci s porušením další povinnosti. Nicméně ve své diplomové práci srovnávám činnost dálničních oddělení a proto je na místě porovnat výslednost i v této oblasti. Druhým aspektem, který mi vedl k zařazení této problematiky do své diplomové práce je fakt, že od roku 2021 byla v České republice zavedena takzvaná elektronická dálniční známka. Jedná se o softwarový systém, který nahradil klasické vylepovací známky, které se umísťovali na čelní sklo vozidla. Díky této změně, je nyní kontrola řidičů na tomto úseku ze strany Policie České republiky a Celní správy České republiky, alespoň dle mého názoru, mnohem rychlejší, snadnější a zejména efektivnější. Zajímalo mě tedy, jak se změnila výslednost jednotlivých dálničních oddělení v této oblasti. I zde jsem vytvořil tabulku, která porovnává uvedená dálniční oddělení a jejich výslednost na úseku ukládání blokových pokut řidičům, kteří jedou po dálnici bez uhrazení časového poplatku.

Jízda po dálnici bez uhrazení časového poplatku (počet uložených pokut / celková částka v Kč / počet oznámených přestupků)						
rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dálniční oddělení Svojkovice	153 97.600 0	142 91.500 0	54 37.200 2	788 403.400 4	1.003 538.000 1	808 557.400 1
Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra	682 787.400 0	644 723.400 0	243 284.200 2	587 987.100 2	997 1.312.700 2	743 583.700 4
Dálniční oddělení Rudná	288 225.100 4	144 121.200 1	378 238.500 3	739 380.100 3	1.143 761.500 3	1.441 848.000 2

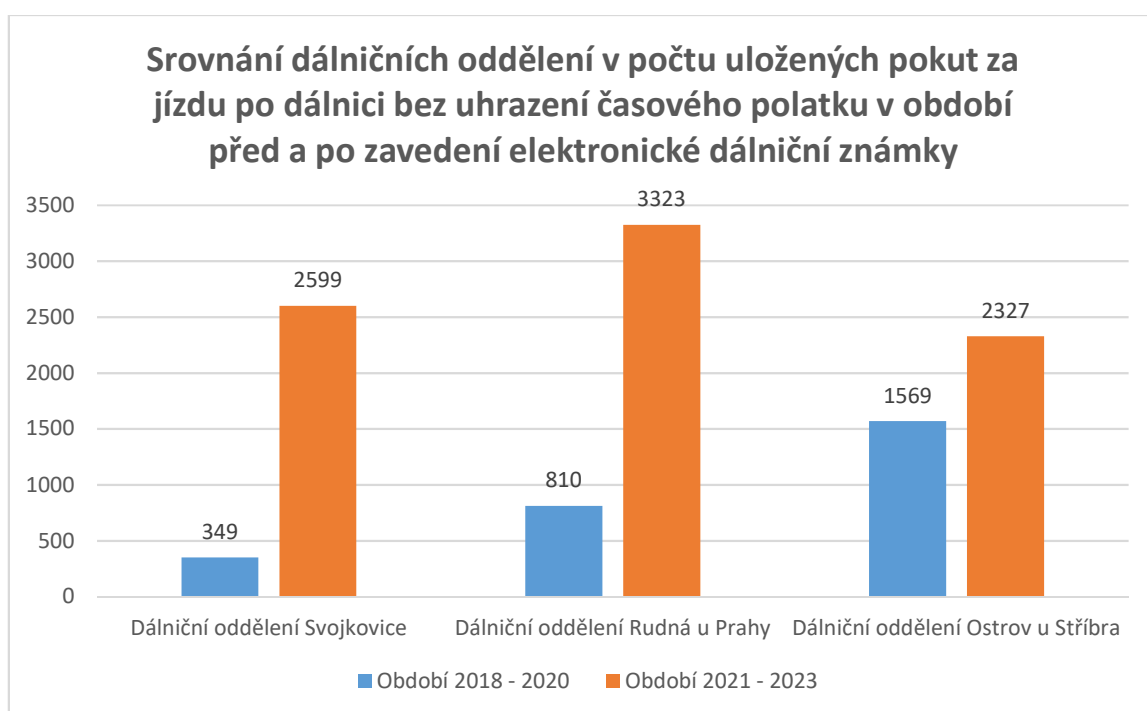
Tabulka č. 4 – Srovnání Dálničního oddělení Svojkovice, Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a Dálničního oddělení Rudná na úseku přestupků uložených za jízdu po dálnici bez uhrazení časového poplatku za období 2018 - 2023. Zdroj: autor

Pokud se zaměříme na jednotlivá dálniční oddělení, tak jednoznačně nejvyšší progres (procentuálně) zaznamenalo Dálniční oddělení Svojkovice, následně Dálniční oddělení Rudná a z těchto tří oddělení nejnižší, ale i přes to výrazný, Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra. To vše při porovnání období 2018 – 2020 s obdobími 2021 – 2023. Tedy období před a po zavedení elektronické dálniční známky. I když Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra zaznamenalo nejnižší nárůst mezi sledovanými obdobími, tak zcela jednoznačně mělo nejlepší výslednost v období před zavedením elektronické dálniční známky. V tomto období evidovalo celkem 1569 přestupků, vyřešených uložením blokové pokuty, kdy Dálniční oddělení Rudná zaznamenalo 810 přestupků a Dálniční oddělení Svojkovice pouze 349 přestupků. Rovněž policisté Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra, jako jediní z porovnávaných, zaznamenali mezi sledovanými obdobími nárůst výše ukládaných blokových pokut. Policisté Dálničního oddělení Rudná v období 2018 – 2020 měli průměrnou pokutu na tento přestupek ve výši 722,- Kč a následně v období 2021 – 2023 ve výši 599,- Kč. Policisté Dálničního oddělení Svojkovice v období 2018 – 2020 uložili průměrnou pokutu ve výši 648,- Kč a v období 2021 – 2023 ve výši 577,- Kč. A konečně policisté Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra uložili v období 2018 – 2020 průměrnou pokutu ve výši 1.144,- Kč a v období 2021 – 2023 ve výši 1.239,- Kč. Všechny uvedené pokuty se samozřejmě vztahují pouze k tomuto přestupku.

Je tedy jednoznačné, že elektronická dálniční známka, spolu se softwarem a zařízeními, které umožňují efektivnější kontrolu tohoto přestupkového jednání, vedla ke zvýšení výslednosti v této oblasti. Na místo toho, aby policisté museli kontrolovat každé vozidlo pohledem na čelní sklo, zdali zde má vylepenou příslušnou, platnou dálniční známku, stačí v současné době, aby se přes systém Argos připojili na kontrolní mýtnou bránu, a následně vidí v reálném čase kontrolu všech projíždějících vozidel na tabletu. Tuto kontrolu je rovněž možné provádět za

pomoci speciální kamery umístěné ve služebním vozidle. S vyšším počtem pokutovaných řidičů došlo pochopitelně i k navýšení celkové částky, kterou policisté vybrali na pokutách za uvedené jednání. U Dálničního oddělení Svojkovice byl mezi sledovanými obdobími, tedy 2018 – 2020 a 2021- 2023, nárůst z 226.300,- Kč na 1.498.800,- Kč, u Dálničního oddělení Rudná z 584.800,- Kč na 1.989.600,- Kč a u Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra z 1.795.000,- Kč na 2.883.500,- Kč.

Pro lepší představu jsem ještě vypracoval následující graf, který porovnává nárůst uložených přestupků v této oblasti u jednotlivých dálničních oddělení právě v období před a po zavedení elektronické dálniční známky.



Graf č. 2 – Srovnání dálničních oddělení v počtu uložených pokut za jízdu po dálnici bez uhrazení časového poplatku v období před a po zavedení elektronické dálniční známky.

Zdroj: autor

4.5 Porovnání celkového počtu uložených přestupků

Vzhledem k tomu, že ve své diplomové práci porovnávám tři dálniční oddělení, bylo by jistě chybou, zaměřit se pouze na určitou část činností, které vykonávají. Každé dálniční oddělení bude určitě mít v některých oblastech vyšší výslednost, než jiná dálniční oddělení a obráceně. Výčet přestupků, které jsem v této kapitole uvedl je složen pouze z těch, kterých se řidiči na dálnicích dopouštějí nejčastěji. Pro ucelenou představu o činnosti jednotlivých dálničních oddělení v oblasti ukládání blokových pokut jsem ještě vytvořil následující tabulku. V tomto srovnání jsem se zaměřil na všechny přestupky, které byly ve sledovaném období řešeny ze strany jednotlivých dálničních oddělení.

Celkový počet řešených přestupků (počet uložených pokut / celková částka v Kč / počet oznámených přestupků)						
rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dálniční oddělení Svojkovic	3188 1.357.700 57	2759 1.388.100 54	1709 835.900 48	2345 1.090.500 41	3189 1.550.900 49	3523 2.116.700 96
Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra	3466 2.745.400 34	2939 2.663.600 24	1497 1.397.700 38	1976 2.356.800 37	2451 2.819.500 40	2636 2.146.700 80
Dálniční oddělení Rudná	2396 1.796.900 140	1857 1.412.700 86	2938 1.890.800 144	2883 1.570.300 83	3762 2.421.500 102	4539 2.694.000 73

Tabulka č. 5 – Srovnání Dálničního oddělení Svojkovice, Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a Dálničního oddělení Rudná v celkovém počtu řešených přestupků za období 2018 - 2023. Zdroj: autor

Z tohoto srovnání je patrné, že nejvíce blokových pokut bylo ve sledovaném období uloženo ze strany Dálničního oddělení Rudná, celkem 18 375, následně

ze strany Dálničního oddělení Svojkovice, celkem 16 713 a na konec Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra, celkem 14 965. I když ze strany policistů Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra bylo ve sledovaném období uloženo nejméně blokových pokut, tak na druhou stranu uložili pokuty v celkově nejvyšší částce. Na tomto oddělení byly uloženy blokové pokuty v celkové částce 14.129.700,- Kč, na Dálničním oddělení Rudná byly uloženy pokuty v celkové částce 11.786.200,- Kč a na Dálničním oddělení Svojkovice v celkové částce 8.339.800,- Kč.

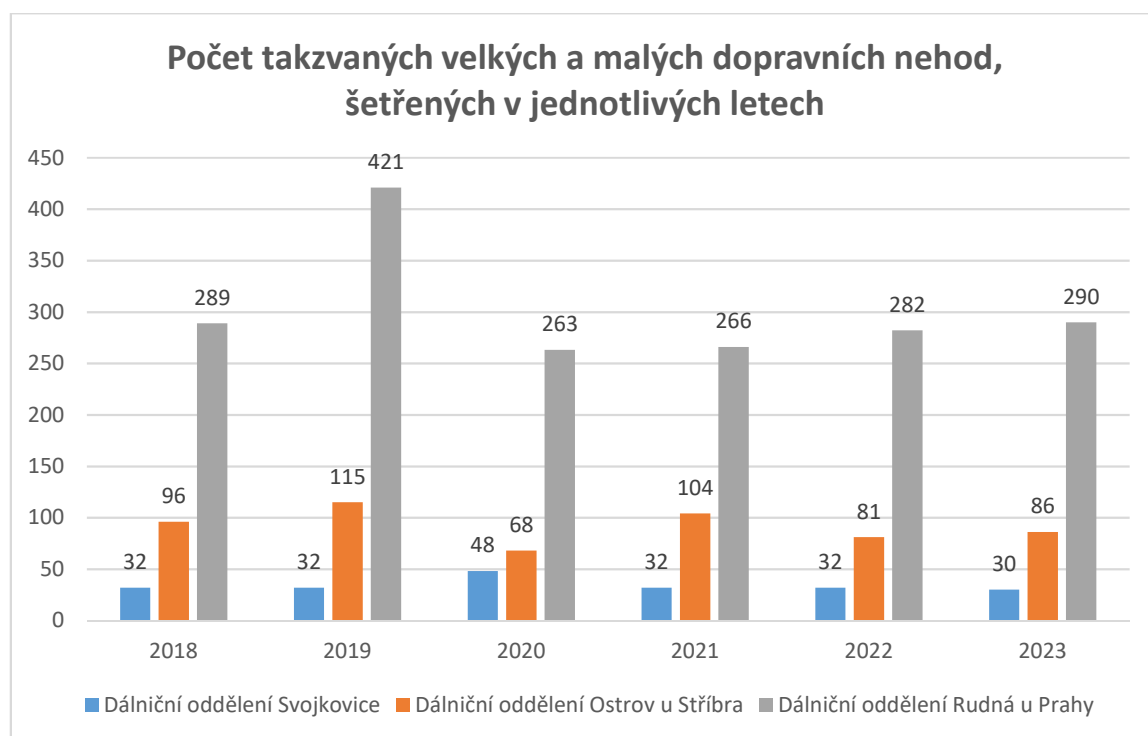
4.6 Porovnání v počtu šetřených dopravních nehod

Jak jsem psal již v úvodu své diplomové práce, dálniční oddělení jsou velice specifické základní útvary Policie ČR, které se zabývají veškerými skutky, ke kterým může dojít na dálnici a které spadají do věcné příslušnosti základních útvarů. Z toho je tedy zřejmé, že se nejedná pouze o ukládání blokových pokut. Tato činnost souvisí s dohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu na dálnicích a policisté ji vykonávají, řekněme ve chvíli, kdy nemají na práci žádnou důležitější činnost. Tímto mám na mysli především šetření dopravních nehod, šetření krádeží, pátrání po řidičích, kteří svou jízdou bezprostředně ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, a podobně. Srovnání dálničních oddělení pouze na úseku uložených blokových pokut by tedy mohlo být, co se jejich činnosti týká, zavádějící. Zkrátka při některých službách mají policisté čas zaměřit se na dopravní přestupky, ale jindy se musí věnovat jiné činnosti.

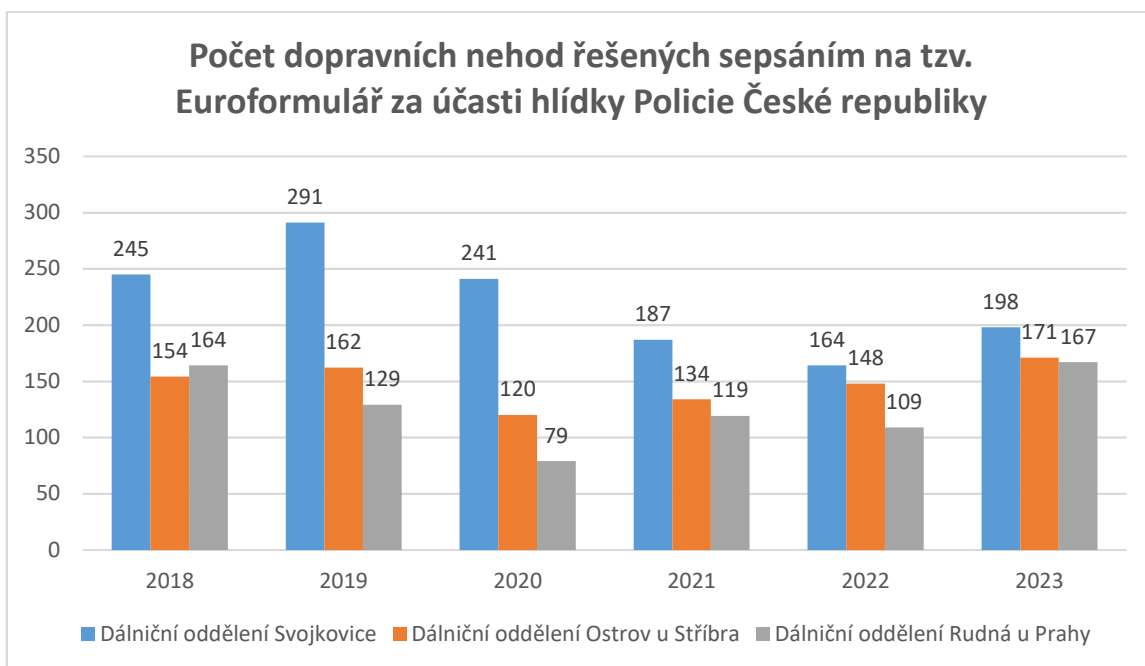
Další nejvýraznější činností dálničních oddělení je tedy vyšetřování dopravních nehod. Podle závažnosti dopravní nehody se dopravní nehody rozdělují do několika kategorií. Jedná se o velké dopravní nehody, dopravní nehody s projednáním, policisty označovány jako „malé“ dopravní nehody, a dopravní nehody, které jsou vyřešené na místě sepsáním takzvaného Záznamu o dopravní nehodě, který je někdy označován jako Euroformulář. Velké dopravní nehody a dopravní nehody s projednáním se do roku 2022 evidovaly v programu Lotus Notes. Od roku 2023 se evidují v programu Evidence dopravních nehod. Zásadní rozdíl je v tom, že oproti dopravním nehodám sepsaným na místě Záznamem o dopravní nehodě, je evidence těchto dopravních nehod mnohem náročnější. A to

jak činností na místě dopravní nehody, tak následnou administrativou a vůbec následným postupem šetření takové dopravní nehody. Aby však bylo možné sepsat dopravní nehodu na místě, musí být splněny následující podmínky. Při dopravní nehodě nesmí dojít ke zranění osob, nesmí dojít ke zřejmé škodě na zúčastněném vozidle více než 100.000,- Kč, nesmí dojít ke škodě třetí osoby, nesmí dojít k poškození příslušenství pozemní komunikace (například svodidel) a účastníci se dohodnou na zavinění dopravní nehody. Jsou však případy, kdy jsou splněny uvedené podmínky, ale přesto se alespoň jeden z účastníků dopravní nehody rozhodne přivolat na místo hlídku Policie ČR. V takovém případě se již policie musí uvedenou dopravní nehodou zabývat, ale nic nebrání tomu, aby byla tato dopravní nehoda sepsána na Záznam o dopravní nehodě, který jednoduše řečeno policisté na místě potvrdí a viníkovi dopravní nehody udělí blokovou pokutu.

I v této problematice jsem zpracoval přehledné grafy, které porovnávají počty šetřených dopravních nehod, ze strany jednotlivých dálničních oddělení.



Graf č. 3 – Počet takzvaných velkých a malých dopravních nehod, šetřených v jednotlivých letech. Zdroj: autor



Graf č. 4 – Počet dopravních nehod řešených sepsáním na tzv. Euroformulář za účasti hlídky PČR v jednotlivých letech. Zdroj: autor

Z těchto grafů jednoznačně vyplývá, že nejvyšší zatíženost na úseku šetření dopravních nehod je na Dálničním oddělení Rudná. Toto je zřejmě dáno tím, že dálniční oddělení Rudná má svůj úsek dálnice D5 situován mimo jiné v těsné blízkosti hlavního města, kde je logicky nejvyšší provoz. Rovněž zde dochází k častému omezení provozu z důvodu stavebních úprav. To vše samozřejmě zvyšuje riziko dopravních nehod. Zároveň z těchto grafů vyplývá, nejenže policisté tohoto dálničního oddělení šetřili nejvíce dopravních nehod, ale ve většině případů se jednalo o vážné dopravní nehody, které nebylo možné sepsat na místě. Oproti tomu nejméně dopravních nehod bylo evidováno ze strany Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra, ale v horizontu posledních šesti let, je celkový rozdíl pouze o 93 dopravních nehod nižší v porovnání s Dálničním oddělením Svojkovice. Nejméně vážných dopravních nehod se stalo, a tedy nejbezpečnějším úsekem dálnice D5, je podle této statistiky řekněme střední část této dálnice spadající do působnosti Dálničního oddělení Svojkovice. Na druhou stranu v tomto úseku dálnice dochází k nejvyššímu počtu nejméně závažných dopravních nehod.

4.7 Porovnání v počtu šetřených trestných činů

I když šetření trestných činů není hlavní pracovní náplní dálničních oddělení, tedy tím, co by nejvíce zaměstnávalo policisty dálničních oddělení, jedná se o činnost, která rovněž spadá do jejich věcné příslušnosti. Jak jsem již uvedl, žádný jiný útvar služby dopravní policie nevyšetřuje trestné činy, vyjma těch, které jsou spojené s dopravními nehodami a žádné obvodní oddělení se nezabývá dopravními nehodami, opět s výjimkou sepsání Záznamu o dopravní nehodě na místě dopravní nehody. V tomto ohledu jsou skutečně dálniční oddělení unikátní.

Nejčastějšími trestnými činy, které šetří policisté dálničních oddělení a které si takzvaně sami vyhledávají jsou Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337 z. č. 40/2009 Sb. a Ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 z. č. 40/2009 Sb.^{23 24} To, že si je policisté sami vyhledávají, znamená, že na tyto trestné činy přijdou zpravidla v rámci silniční kontroly. Tedy bez toho aniž by policisty kdokoliv upozornil na konkrétního řidiče, který se tohoto přestupku dopouští. Výjimkou pak mohou být řidiči pod vlivem návykové látky, ať už alkoholu, či jiné omamné, či psychotropní látky, kteří svou nebezpečnou jízdou na sebe sami upozorní buď hlídku policie, nebo ostatní řidiče.

Druhou skupinou trestných činů jsou ty, na které policii upozorní takzvaní oznamovatelé, anebo je policisté vyšetřují společně s vyšetřováním dopravních nehod. Mezi takové trestné činy patří nejčastěji Krádež § 205 z. č. 40/2009 Sb., Poškození cizí věci § 228 z. č. 40/2009 Sb. a Ublížení na zdraví z nedbalosti § 148 z. č. 40/2009 Sb.^{25 26 27} Samozřejmě se policisté dálničních oddělení občas setkávají i s jinými trestnými činy, které následně vyšetřují, ovšem tyto jsou nejčastější.

Rovněž jako u předchozích srovnání jsem i zde vytvořil následující tabulku, která znázorňuje počty šetřených trestných činů jednotlivými dálničními odděleními v jednotlivých letech.

²³ Zákon č. 40/2009 Sb. § 337, *trestní zákoník*

²⁴ Zákon č. 40/2009 Sb. § 274, *trestní zákoník*

²⁵ Zákon č. 40/2009 Sb. § 205, *trestní zákoník*

²⁶ Zákon č. 40/2009 Sb. § 228, *trestní zákoník*

²⁷ Zákon č. 40/2009 Sb. § 148, *trestní zákoník*

Srovnání šetření trestných činů jednotlivými dálničními odděleními v jednotlivých letech									
	Dálniční oddělení Svojkovice			Dálniční oddělení Ostrov			Dálniční oddělení Rudná		
	Maření	Ohrožení	ostatní	Maření	Ohrožení	ostatní	Maření	Ohrožení	ostatní
2018	1	3	9	1	1	25	10	6	33
2019	5	3	8	2	1	24	9	10	29
2020	5	0	1	12	2	12	11	8	21
2021	3	2	8	2	0	14	5	0	15
2022	6	2	7	3	2	17	9	7	18
2023	7	4	3	9	5	12	14	7	13

Tabulka č. 6 – Srovnání Dálničního oddělení Svojkovice, Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a Dálničního oddělení Rudná v celkovém počtu šetřených trestných činů za období 2018 - 2023. Zdroj: autor

Ze srovnání vyplývá, že nejvíce trestných činů bylo ve sledovaném období šetřeno ze strany policistů Dálničního oddělení Rudná, následně ze strany policistů Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra a nejméně trestných činů šetřili policisté Dálničního oddělení Svojkovice. Osobně si nedokážu vysvětlit tak rozdílné výsledky v této oblasti mezi jednotlivými dálničními odděleními. Jistý podíl na tom má zcela jistě i počet šetřených dopravních nehod, při kterých mohou policisté odhalit trestné činy, jichž se dopustili účastníci těchto nehod. Z jakého důvodu je však o tolik vyšší počet oznámených trestných činů, kam jsem zařadil především krádeže, mezi Dálničním oddělením Svojkovice a Dálničním oddělením Rudná u Prahy? Vyšší počet těchto skutků v příhraniční oblasti v úseku, jež spadá do místní působnosti Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra, by se nechal vysvětlit snadným vycestováním pachatelů do Spolkové republiky Německo. V případě Dálničního oddělení Rudná snad jen vyšší kriminalitou v blízkosti hlavního města Prahy. Pravdou také je, že se pachatelé dopouštějí této trestné činnosti výhradně na benzinových čerpacích stanicích, nebo na parkovištích, ať už pro osobní, nebo nákladní vozidla, která se u těchto čerpacích stanic nacházejí. Pokud porovnáme jednotlivé úseky dálnice D5 tak zjistíme, že Dálniční oddělení Svojkovice má ve své místní působnosti celkem čtyři takové benzinové, čerpací stanice. Dálniční

oddělení Rudná má pět těchto benzinových, čerpacích stanic a dálniční oddělení Ostrov u Stříbra celkem jedenáct.

5 Dotazníkové šetření

Pro účel své diplomové práce jsem vypracoval dotazník, který jsem zaměřil na policisty dálničních oddělení. Tento dotazník jsem poskládal z celkem z osmnácti jednotlivých otázek a hlavním cílem dotazníku bylo získat informace o tom, jakým způsobem by bylo možné tyto policisty motivovat k jejich větší spokojenosti.²⁸ To vše za účelem zvýšení efektivity jejich práce. Pouze spokojený a pozitivně motivovaný policista bude svou práci vykonávat svědomitě, řádně s maximálním nasazením a ještě ho práce bude těšit. Zvýšení efektivity lze samozřejmě docílit i silou, nebo autoritativním způsobem vedení ze strany nadřízených policistů, ale v takovém případě podřízení policisté svou práci určitě nevykonávají s nadšením. Abych lépe pochopil, řekněme přání policistů, položil jsem jim ve svém dotazníku celkem 18 otázek, přičemž prvních šest otázek mi dává představu o policistech, kteří dotazníky vyplnili a zbylé otázky se již zaměřují přímo na jejich názor v jednotlivých oblastech. Při koncipování jednotlivých otázek jsem vycházel ze své vlastní zkušenosti a snažil jsem se klást otázky z takových oblastí, ve kterých i já vidím určitý prostor ke zlepšení. Tím mám na mysli oblasti, kde by se dle mého názoru mohlo vyjít policistům vstříc. Ne, že by současné situace byla nevyhovující, ale možný prostor ke zlepšení tu určitě je.

Cestou svých nadřízených jsem tento dotazník rozeslal k rukám dálničních policistů do všech krajů České republiky. Následně jsem ještě oslovil všechny vedoucí policisty všech dálničních oddělení v České republice s prosbou o vyplnění dotazníku a jeho předání i mezi řadové policisty. Tímto způsobem jsem získal celkem 116 odpovědí, které jsem následně vyhodnotil. V současné době se v České republice nachází celkem 32 dálničních oddělení. Respektive Policie ČR již nyní eviduje 35 dálničních oddělení, ale Dálniční oddělení Lety, Rohatec a Sokolov jsou již zařazeny v rámci systemizace Policie ČR, ale ještě nejsou

²⁸ Příloha č. 4 – Výsledky dotazníkového šetření

otevřena. Na všech 32 dálničních oddělení je v současné době zařazeno celkem 752 policistů. Z toho tedy vyplývá, že se mi dotazníkovým šetřením podařilo oslovit 15,43 % všech dálničních policistů v ČR.

Dotazník vyplnilo celkem 94 policistů a 22 policistek. Celkem 42 respondentů bylo ve věku do 30-ti let, 33 respondentů bylo ve věku 34 – 40 let, stejně ve věku 41 – 50 let, 7 respondentů bylo ve věku 51 – 60 let a jeden respondent uvedl, že je mu 61 let a více. Na otázku jak dlouho pracujete u Policie ČR, odpovědělo 43 respondentů do 5-ti let, 13 respondentů odpovědělo 6 – 10 let, 17 respondentů 11 – 15 let, 18 respondentů 16 – 20 let a 25 respondentů pracuje u Policie ČR 21 let a více. Následně jsem se zajímal o délku praxe na dálničním oddělení, kdy 71 respondentů odpovědělo, že zde pracují do 5-ti let, 9 respondentů odpovědělo 6 – 10 let, 12 respondentů odpovědělo 11 – 15 let, 14 respondentů odpovědělo 16 – 20 let a 10 respondentů uvedlo, že na dálničním oddělení slouží 21 let a více. Zajímal jsem se rovněž i o kraj, ve kterém respondent slouží, kdy nejvíce respondentů, celkem 42, uvedlo Plzeňský kraj, 17 respondentů uvedl Středočeský kraj stejně jako Jihomoravský kraj a 10 respondentů uvedlo kraj Jihočeský. Z ostatních krajů bylo 8 a méně responzí, kdy se mi z hlavního města Prahy a Ústeckého kraje nepodařilo získat zpětnou vazbu od žádného policisty. Poslední z úvodních otázek byla zaměřena na hlavní pracovní náplň, kdy 83 respondentů uvedlo, že vykonávají takzvaný přímý výkon služby, 13 respondentů uvedlo, že jejich hlavní činností je zpracovávání trestných činů a přestupků na útvaru a ve 20 případech dotazník vyplnili vedoucí dálničních oddělení a jejich zástupci.

Z tohoto výčtu je tedy zřejmé, že nejvíce dotazníků vyplnili muži, policisté. Až na 8 respondentů se jedná o policisty a policistky ve věku do 50-ti let. U otázky jak dlouho pracujete u Policie ČR, není jednoznačná odpověď, avšak zajímavostí je, že nejvíce respondentů, tedy 43, odpovědělo do 5-ti let a na druhém nejčastějším místě, 25 respondentů, odpovědělo 21 let a více. Nejvíce respondentů je pak na dálničních odděleních řekněme nováčky, kteří zde mají odslouženo do 5-ti let, celkem 71 z celkových 116 odpovědí a jak jsem již uvedl, nejvíce respondentů slouží v Plzeňském, Středočeském a Jihomoravském kraji.

Co se týká samotných otázek ohledně efektivity činnosti, tak ve své následující otázce jsem se zaměřil na administrativní zatíženost. Dle mého názoru je

administrativní zatíženost u Policie ČR, respektive na úrovni dálničních oddělení, v některých případech nadbytečná a zbytečně složitá. Následně jakákoliv chyba, které se policista při své administrativní činnosti dopustí, může znamenat zmaření celé práce. Samozřejmě jsem si vědom toho, že každý skutek je zapotřebí řádně zadokumentovat a popsat, ale připadá mi, že současný stav dává zbytečně prostor pro pachatele. Navíc mi přijde absurdní, aby policista musel dokazovat to, co tvrdí. Například pokud během výkonu služby vidím řidiče, který v ruce drží hovorové zařízení, nerozumím tomu, že své tvrzení musím ještě dokládat nejlépe kamerovým záznamem. Dle mého názoru by slovo policisty mělo mít určitě větší váhu, než kohokoliv jiného, právě proto, že se jedná o policistu. Jako další problém v oblasti administrativy vnímám v podstatě téměř každou změnu. Málo kdy totiž novou změnou v administrativní činnosti dojde k jejímu zjednodušení. Ba naopak takzvaně jeden papír nahradí dva nové, případně se mění zavedené věci, které fungují a nahrazují je nové, kde policista nemá takovou jistotu. Například obyčejné skenování formulářů ke spisu, kdy policista musí nejprve zaevidovat nový dokument v jednacím protokolu, následně dopsat na formulář tzv. „JID“ tedy označení dokumentu a následně jej může naskenovat a přiřadit pod zaevidovaný dokument. Vytvoření tzv. „e-spisu“ opět dle mého názoru naprosto zbytečné, zdouhavé a nepřehledné oproti dřívějšímu vytvoření obsahu spisu ve formulářích evidovaného skutku. IS Maják a kniha fonogramů. Kniha fonogramů svůj význam má, ale proč je zapotřebí v dnešní době do této knihy prepisovat veškeré události z IS Maják, které jsou evidovány elektronicky v tomto systému? Pokud policista oznamuje přestupek, tak musí ještě napsat Úřední záznam hlídky. Opět dle mého názoru zbytečné. Veškeré údaje a okolnosti oznámení přestupku, jsou již sepsány v Oznámení o přestupku s přestupcem na místě. Stejně tak protokol o trestním oznámení a Úřední záznam o podaném vysvětlení podle § 158/6 tr. řádu. S oznamovatelem by jistě stačilo sepsat pouze jeden z těchto formulářů, nikoliv oba, jak je tomu nyní. Nehledě na to, že tyto výsledky následně nemají u soudu žádnou procesní váhu. Nejsem odpůrce změn a nových možností, ale skutečně mi v této oblasti přijde, že je zde veliký prostor ke zlepšení a hlavně zjednodušení práce pro řadové policisty. Proto pro mě bylo překvapením, při vyhodnocování dotazníku, že celkem 17 z dotázaných policistů je se současnou administrativou

spokojeno a dalších 33 policistů je vnímá administrativní zatíženost jako vysokou, ale opodstatněnou. 39 z dotázaných policistů pak se současnou administrativní zatížeností spokojeno není, uvádí, že administrativní činnost by mohla být v menší míře a snazší a 23 policistů má stejný názor jako já, tedy že současná administrativa je zbytečně vysoká a složitá. Čtyři z dotázaných policistů, pak u této otázky odpověděli, že neví. V této otázce tedy 53,5 % všech dotázaných policistů vidí potenciální prostor ke zlepšení.

Zajímavé je, že v následující otázce jsem se respondentů ptal na to, jestli si myslí, že by snížení administrativní zatíženosti vedlo k celkovému zvýšení výsledků a efektivity dálničního oddělení, kdy na tuto otázku celkem 95 policistů odpovědělo ano a 15 policistů odpovědělo ne. Opět se i zde našlo 6 policistů, kteří odpověděli, že neví. Ačkoliv je tedy 46,5 % dotázaných policistů spokojeno se současnou administrativou, tak 81,9 % dotázaných policistů se domnívá, že snížení administrativy by vedlo ke zvýšení výsledků a efektivity dálničního oddělení.

Nejde však jen pouze o administrativu. Dalším faktorem, který může policistům zpříjemnit službu, nebo jim naopak sebrat nadšení, je samotné rozplánování služby. Dle mého názoru málo kdo z nás bude pozitivně hodnotit striktní rozplánování služby. Nutno v tomto případě říct, že plánování služby, takzvanou instruktáž, provádí vedoucí oddělení, nebo případně jeho zástupce. Jedná se o rozplánování činnosti hlídky a její seznámení s okolnostmi, které vedoucí oddělení považuje za nezbytné pro výkon služby. Každý vedoucí by měl tedy dobře znát své podřízené a vědět, komu může dát ve službě volnost pro plnění svých služebních povinností a komu ne. V případě dálničních oddělení se zpravidla jedná o určení takzvaných kontrolních bodů, nebo pevných stanovišť, kdy se hlídka musí v určitý čas nacházet na určitém místě a zde zpravidla vykonávat určitou činnost. Já osobně upřednostňuji variantu instruktáže s minimem kontrolních bodů a stanovišť, kdy si vážím důvěry ze strany svého vedoucího a o to více se snažím plnit své povinnosti. Samozřejmě jsem si vědom toho, že i zde platí pravidlo - důvěřuj, ale prověřuj. Zdánlivě se může jednat o drobnost, ale pokud vedoucí policista vkládá důvěru do svých podřízených a ti jej nezklamou, může se i tento fakt projevit na celkově dobré náladě na oddělení a s tím spojené vyšší efektivitě a výslednosti. Za pravdu mi v této otázce dali i dotázaní policisté,

jelikož celkem 79 dotázaných policistů, tedy 68,1 % všech dotázaných, odpovědělo, že se nedomnívají, že by striktně rozplánovaná instruktáž vedla ke zlepšení výsledků. Tito policisté se zároveň shodli na tom, že si své služební povinnosti raději plní podle sebe. Oproti tomu 31 dotázaných policistů, tedy 26,8 % všech dotázaných, odpovědělo, že jim rozplánovaná instruktáž vyhovuje. Zbýlých 6 policistů k této otázce odpověděli, že nevědí.

Ve své následující otázce jsem se zabýval myšlenkou pozice vyšetřovatele dopravních nehod na dálničních odděleních. Jak jsem již uváděl i dálniční oddělení mají své vyšetřovatele, ovšem je to stejné jako na obvodních odděleních. To znamená, že se tito vyšetřovatelé zabývají pouze trestnými činy, které spadají do věcné působnosti základních útvarů Policie ČR. V praxi to tedy vypadá tak, že pokud při dopravní nehodě, nebo jejím následném vyšetřování, dojde k úmrtí, nebo těžkému zranění osoby, je věc nadále šetřena ze strany kriminální policie. V takovém případě zpravidla původní vyšetřovatel ztrácí přehled o šetření této dopravní nehody. To mi vedlo k otázce, jestli by policisté dálničních oddělení uvítali možnost, sami na svém útvaru vyšetřovat veškeré dopravní nehody, tedy i ty nejvážnější, kdy dochází k těžkému ublížení na zdraví, či dokonce k úmrtí osoby. Věcná příslušnost policejních orgánů je v současné době upravena Pokynem policejního prezidenta č. 103/2013 a to konkrétně ve čtvrtém článku.²⁹ Pochopitelně se jedná o závažné trestné činy, kde je zapotřebí, aby tito policisté měli potřebnou praxi a zkušenost. Proto jsem rovnou navrhl i lepší finanční ohodnocení těchto policistů, které by bylo srovnatelné s vyšetřovateli kriminální policie. To by zaručovala mimo jiné i vyšší hodnost. V současné chvíli jsou zpracovatelé dálničních oddělení, stejně jako zpracovatelé obvodních oddělení, zpravidla zařazeni v 6. platové třídě s hodností nadpraporčík. Většina vyšetřovatelů služby kriminální policie a vyšetřování je zařazena v 7. platové třídě s hodností poručík. Myslím si, že i 7. platová třída s hodností poručík, by mohla být motivací pro policisty dálničních oddělení. Samozřejmě si uvědomuji, že by takové služební místo muselo najít podporu mimo jiné i u policejního prezidia a musela by být vypracována metodika pro takové služební místo, příslušný

²⁹ Pokyn policejního prezidenta č. 103/2013, část druhá, Hlava I, článek 4

závazný pokyn a podobně. Nicméně chtěl jsem pouze znát názor policistů, jestli by o takové služební místo měli zájem. A to nemluvím o tom, že by policisté měli daleko větší přehled o šetření těchto dopravních nehod a o každé takové nehodě zvlášť. Dle mého názoru by to určitě bylo přínosem pro dálniční oddělení a pro řadu policistů by pozice vyšetřovatele dopravních nehod na dálničním oddělení znamenala příležitost zajímavějšího služebního místa.

Na tuto otázku odpovědělo kladně, tedy určitě ano, nebo spíše ano, celkem 61 policistů, tedy 52,6 % všech respondentů. Určitě ne, nebo spíše ne odpovědělo celkem 42 policistů, tedy 36,2 % všech respondentů. Zbýlých 13 policistů se vyjádřilo, že neví. Na základě tohoto výsledku je zřejmé, že většina dotázaných policistů by o takové služební místo měla zájem, nebo by jej minimálně uvítala na svém dálničním oddělení. Jistě by se jednalo o změnu, kterou by se podařilo udržet schopné policisty na dálničních odděleních. Pro ty, by taková změna znamenala zajímavou příležitost. Minimálně pro část policistů dálničních oddělení, by bylo motivací dosáhnout tohoto služebního místa.

V této věci se mi podařilo kontaktovat pana Andreama Wienera vedoucího dopravní policie v Deggendorfu, který mi k tomuto uvedl, že v Německu veškeré dopravní nehody šetří policisté dálničních oddělení, případně jak sám uvádí běžní uniformovaní policisté, tedy policisté základních útvarů. A to i ty nejzávažnější dopravní nehody, kdy dojde například k usmrcení osoby. Kriminální policisté jsou zde přivoláni k dopravní nehodě pouze v případě, že existují jasné známky toho, že řidič vozidla spáchal sebevraždu. Pokud si tedy řidič vozidla vědomě vzal život zaviněním dopravní nehody, dalším vyšetřováním se zabývá kriminální policie. Z toho je tedy zřejmé, že v Německu je podobný postup již zaveden.

V následující otázce, jsem se policistů dotazoval, jestli je na jejich dálničním oddělení dostatečný počet policistů na všech pracovních pozicích. Velmi často totiž slyším, že je policistů na základních útvarech Policie ČR nedostatek. Jsem proto rád, že dlouhodobý personální stav na Dálničním oddělení Svojkovice je dobrý a v současné době, jsou na tomto dálničním oddělení volná pouze dvě tabulková místa. To vše s přihlédnutím i k policistům, kteří zatím absolvují základní odbornou přípravu, ovšem pevně věřím, že ji úspěšně dokončí a následně se z této přípravy vrátí zpět na Dálniční oddělení Svojkovice. Osobně však

vzpomínám na své působení na obvodním oddělení Radnice, kde byla personální situace zcela odlišná. Poté, co jsem absolvoval základní odbornou přípravu, jsem na tento úvar nastoupil na jaře roku 2010. Po třech měsících, stále ještě v hodnosti strážmistra, jsem zde sloužil stále služby a to částečně zcela sám. Nejen, že jsem zde neměl místní, ani osobní znalost, ale pochopitelně i policejní práce, z praktického hlediska, pro mě byla touto dobou velice náročná. Obzvláště pak ve chvílích, kdy jsem sloužil sám a mohl jsem se spolehnout pouze na telefonickou pomoc od svého vedoucího. V těchto chvílích mě napadlo, zdali to mám zapotřebí. Jako začínající policista, nevíte, kam máte jet a ani co tam vlastně máte dělat. Navíc není nikdo, kdo by vám na místě poradil. Spoléháte se tedy pouze na znalosti ze základní odborné přípravy. Pokud si k tomu přidáme ještě stres, kterému jsou zejména začínající policisté vystaveni, vysoké nároky, které jsou na policisty kladeny ze strany svých nadřízených, znalosti nejrůznějších předpisů a zákonů, které jsou pro každého policistu nezbytné a celkovou náročnost služby jako takovou, nedivím se, že zejména v období špatné personální situace u policie ČR, tedy kolem roku 2009, byla fluktuace u policie velmi vysoká. To vše samozřejmě i s přihlédnutím k platovému ohodnocení zejména začínajícího policisty. Věřím, že tyto časy má Policie ČR za sebou a že je nyní na všech základních útvarech Policie ČR alespoň takový počet policistů, aby byli ve dvoučlenné hlídce vždy dva policisté. S předáváním zkušeností od starších zkušených policistů, je to pak věc druhá. Aby zkušenější policisté mohli předávat znalosti mladším kolegům, je primárním předpokladem udržení těchto zkušených policistů na základních útvarech. V době, kdy jsem nastupoval, bylo běžné, že na základních útvarech sloužili policisté, kteří měli odslouženo 15 a více let. Takový policista, zpravidla zpracovatel, má pochopitelně řadu zkušeností, místní a osobní znalost a to vše může předávat začínajícím policistům, kteří by se od svých starších kolegů měli přirozeně učit. Bohužel poslední dobou stále častěji slyším, že zkušení policisté odcházejí ze základních útvarů na jiné služební místo, nebo odcházejí od Policie ČR úplně. Sám jsem to zažil, když jsem v roce 2016 přecházel na Dálniční oddělení Svojkovice a na obvodním oddělení Radnice jsem touto dobou zůstal poslední z kolektivu, do kterého jsem v roce 2010 nastupoval.

Jen pro zajímavost, v současné době je na Dálničním oddělení Svojkovice celkem 15 policistů, kteří mají odslouženo 15 a více let u Policie ČR.

To vše mi tedy vedlo k této personální otázce. Dle mého názoru dostatečný počet policistů na oddělení přímo souvisí se spokojeností všech. Rozdělení práce, možnost požadavků při plánování služeb, možnost záměny služeb a podobně. To už samozřejmě nemluvím ani o neplacených, nenahrazených přesčasech, takzvaných 150 hodin do zelených, které jsou snad již minulostí. Na otázku, zdali je na Vašem dálničním oddělení dostatečný počet policistů, celkem 70 policistů odpovědělo kladně, tedy ano, nebo spíše ano, což je 60,3 % dotázaných. Naopak záporně odpovědělo celkem 39 policistů, tedy 33,6 % respondentů. 7 respondentů na tuto otázku odpovědělo, že neví. To, že téměř dvě třetiny policistů hodnotí pozitivně současnou personální situaci na svých dálničních odděleních, mi přijde uspokojivé. Pochopitelně, by tato situace mohla a měla být lepší. Je ovšem zapotřebí mít na paměti, že drtivá většina policistů, nastupuje na základní útvary Policie ČR, kde získají potřebnou praxi pro policejní činnost a po absolvování služební zkoušky, tedy po třech letech své služby, se mohou posunout na specializované útvary. Z tohoto důvodu je zapotřebí základní útvary tak trochu vnímat jako startovní, výchozí pozici pro začínající policisty a tak trochu počítat s tím, že se v budoucnu budou chtít posunout na, z jejich pohledu, zajímavější místo u Policie ČR. Pokud si k tomu ještě přidáme policisty, kteří odcházejí od policie ještě před naplnění tří let služby, je téměř nemožné, naplnit všechna tabulková místa všech základních útvarů. Nemluvě o konkurenci schopnosti Policie ČR na trhu práce. Ne každý nezaměstnaný muž, či žena, touží po tom stát se policistou, či policistkou a ne každý je schopen akceptovat nástupní podmínky, závazky a náročnost služby samotné.

Ve své již už 12. otázce dotazníkového šetření jsem se policistů zeptal, zdali mají ke své činnosti dostatečné technické prostředky. Jak jsem již uváděl výše, policisté dálničních oddělení využívají celou řadu měřících, detekčních a informačních prostředků a zařízení. Některé z nich jsou pro výkon služby nezbytné a nenahraditelné, ale jsou i zařízení a prostředky, která policisté mohou využívat dle svého vlastního uvážení. Jedná se právě o tyto zařízení a prostředky, které následně mohou výrazně usnadnit a zpříjemnit samotný výkon služby. To

především tím, že policistům usnadní jejich práci. Je samozřejmě velice kontraproduktivní pokud máte zaměstnance, kteří mají chuť a zápal do práce, ale nemají k tomu potřebné prostředky. Velice mi tedy potěšilo, že celkem 107 policistů na tuto otázku odpovědělo kladně a pouze 7 policistů odpovědělo, že spíše ne. Vysloveně záporně, tedy odpověď určitě ne, neodpověděl žádný respondent. I zde se našli 2 policisté, kteří odpověděli, že neví. Je tedy vidět, že Policie ČR investuje nemalé finanční prostředky do pořízení těchto zařízení, čímž usnadňuje a zpříjemňuje službu policistů. Minimálně tedy těch, kteří jsou zařazeni na dálničních odděleních. Já sám vnímám současnou situaci v této oblasti velmi pozitivně. A to napříč celým spektrem věcí určených k výkonu služby od detekčních prostředků, jako je například Drugwipe 5S, přes osobní výstroj policistů, až po služební vozidla.

Jednou věcí je však pořízení těchto zařízení a prostředků a druhou věcí je proškolení policistů k jejich správnému použití. Pochopitelně mít nejnovější zařízení a prostředky a nemít policisty, kteří je umějí správně využívat, by bylo k ničemu. Sám jsem přesvědčený, že pokud policisté chtějí, tak se s těmito prostředky mají možnost seznámit a naučit se je správně využívat. Jsem rád, že i v této oblasti mi dala naprostá většina policistů za pravdu, kdy celkem 93 dotázaných policistů odpovědělo, že jsou dostatečně seznámeni a proškoleni, oproti celkem 20-ti policistům, kteří odpověděli záporně na tuto otázku. Tři policisté odpověděli, že neví. Z výsledků tedy vyplývá, že 80,2 % dotázaných policistů je dostatečně proškolen a seznámeno k využívání technických prostředků a softwarových programů. Osobně jsem přesvědčen, že mezi policisty, kteří na tuto otázku odpověděli záporně, mohou být pouze mladí policisté, kteří ještě neměli dostatečnou příležitost se náležitě seznámit a proškolit, případně policisté, kteří o toto nemají zájem. Nedokážu si představit, že by se na jakémkoliv dálničním oddělení našel vedoucí policista, který by měl tyto prostředky a nezajistil by svým podřízeným školení, jak je mají správně využívat.

Tato myšlenka mi vedla k mé další otázce, která mi mou teorii potvrdila. A sice to, že chyba není na straně Policie ČR jako takové, ale je na straně samotných, jednotlivých policistů. Jedná se o otázku, ve které jsem se policistů zeptal na to, jak vnímají nové technické prostředky, dopravní prostředky a softwarové programy

určené k výkonu jejich povolání. Na tuto otázku odpovědělo celkem 101 dotázaných policistů, tedy 87 % všech dotázaných, kladně a to tedy odpovědi určitě, nebo spíše pozitivně. Oproti tomu 13 policistů, tedy 11,2 % dotázaných, odpovědělo spíše, nebo určitě negativně s tím, že se mimo jiné neradi učí nové věci. Jak se říká, kdo chce, hledá cestu, kdo nechce, hledá výmluvy. Bohužel i takoví policisté jsou u Policie ČR a pak je snad jen na jejich nadřízených, případně na jejich kolezích, aby se dozvěděli proč tomu tak je a přesvědčili je o opaku. Nicméně je více než uspokojivé, že naprostá většina dotázaných policistů odpověděla na tyto otázky, týkající se technických prostředků, zařízení a softwarových programů k výkonu jejich činnosti, pozitivně.

V následující otázce jsem se policistů zeptal na to, zdali by uvítali rozdělení do pracovních týmů a s tím spojený výkon služby pouze dle pracovní náplně konkrétní pracovní skupiny. Jak jsem již uváděl výše, činnost policistů dálničních oddělení je velice pestrá a tím pádem i velice náročná. Z tohoto důvodu jsem policistům dálničních oddělení navrhl myšlenku těchto pracovních týmů, kdy by se následně věnovali pouze své vybrané činnosti. V praxi by to vypadalo tak, že by pod jedním dálničním oddělením byl například tým policistů, kteří by řešili a vyšetřovali pouze dopravní nehody. Nebo by byl tým policistů, kteří by měli pouze na starost nákladní dopravu. Další tým policistů by řešil pouze řidiče osobních automobilů a tak podobně. Zkrátka policisté by měli možnost zaměřit se a vykonávat pouze tu činnost, která je nejvíce naplňuje. Osobně musím říct, že jsem u této otázky očekával pouze kladné odpovědi. Překvapilo mi tedy, že 26 policistů odpovědělo spíše ne a 5 policistů odpovědělo určitě ne. Celkem je to 26,7 % záporných odpovědí od všech dotázaných policistů. Čtyři policisté na tuto otázku odpověděli, že nevědí a zbylých 81 policistů, tedy 69,8 % všech dotázaných policistů, odpovědělo kladně. Na základě těchto výsledků, jsem se snažil na danou otázku podívat z nejrůznějších úhlů pohledu. Následně jsem nakonec i já dospěl k závěru, že by to asi nebylo nejvhodnější. Podle mě, by zde byl největší problém se zatížeností a hodnocením práce jednotlivých pracovních týmů mezi sebou. Nejvýraznější rozdíl by byl u skupiny dopravních nehod. Když si vezmeme, kolik dopravních nehod denně řeší například policisté Dálničního oddělení Svojkovice, tak zjistíme, že se za posledních 6 let jedná v průměru o 0,61 dopravní nehody

denně. U Dálničního oddělení Rudná, která má ze všech tří dálničních oddělení jednoznačně evidováno nejvyšší počet dopravních nehod, pak tato statistika vychází na 1,10 dopravní nehody denně. V praxi by to tedy znamenalo, že by tým dopravních nehod Dálničního oddělení Svojkovice čekal na svou dopravní nehodu dva dny a stejný tým Dálničního oddělení Rudná by řešil jednu dopravní nehodu denně. Jaká by byla jejich pracovní náplň ve zbylém čase? Zcela jistě by to znamenalo rozepře mezi policisty jednotlivých pracovních týmů. Typické proč oni dělají, nebo nedělají to či ono a proč my musíme dělat to či ono. Nicméně myšlenka je to jistě správná, určitě by vedla k motivaci jednotlivých policistů, ale nebylo by snadné nastavit pracovní náplň jednotlivých pracovních skupin tak, aby všichni policisté měli pocit, že je toto nastavení spravedlivé. Mohlo by se snadno stát, že by policisté chtěli sloužit pouze v rámci jedné pracovní skupiny a ostatní pracovní skupiny by byly spíše za trest. Nejen dle výsledků této otázky, zde však zcela jistě určitý potenciál je.

Ve své další otázce jsem se policistů zeptal na možnost stálého parťáka ve službě. Tedy v praxi by to znamenalo, že by spolu sloužili pouze stále dvojice policistů. Jsem přesvědčený, že je v současné době na základních útvarech pravidlem, že každý slouží s každým. Respektive podle toho, jak vedoucí policista naplánuje služby. Víím ovšem i o případech z minulosti, kdy spolu skutečně sloužili pouze dva policisté – parťáci. Dokonce na některých útvarech byla taková situace, že tito policisté měli své služební vozidlo, které využívali ke službě pouze oni. Samozřejmě je zde spousta pro i proti. Výhody jsou jasné a to především vidina toho, že budu sloužit pouze s tím kolegou, se kterým si nejvíce rozumíme. Na druhou stranu může nastat situace, že dostanu parťáka, se kterým si ne zcela rozumím. Dalším problémem je jednoznačně předávání zkušeností začínajícím policistům a další. Pokud by se však podařilo na oddělení najít shoda a přiřadit k sobě jednotlivé policisty tak, aby byli všichni spokojeni, zcela jistě by to ve výsledku prospělo celému oddělení. Z tohoto důvodu mi zajímalo, jak k této otázce přistoupí samotní policisté a jak ji budou hodnotit. Z celkového počtu odpovědělo 77 policistů pozitivně, tedy 64,4 % všech dotázaných a 30 policistů odpovědělo negativně, tedy 25,8 % dotázaných. Devět policistů, tedy necelých 8 % dotázaných, odpovědělo, že neví. Z tohoto výčtu je tedy zřejmé, že celkem téměř

dvě třetiny dotázaných policistů by stálé pracovní dvojice uvítalo. Pochopitelně až praxe by ukázala, zdali by tato změna mohla přinést větší efektivitu činnosti pro celé dálniční oddělení. Ovšem zájem ze strany většiny policistů, minimálně těch, které se mi podařilo oslovit, je i v této oblasti.

Ve své předposlední otázce jsem se zajímal o samotnou motivaci jednotlivých policistů. Zajímalo mě, jestli existuje motivace, která by byla nejzajímavější pro většinu policistů. Na základě toho by pak bylo snadnější policisty motivovat. Vyhodnocením této otázky však vyšlo najevo, že každého policistu motivuje něco jiného. Jedná se vlastně dle mého názoru o sympatický výsledek. Je vidět, že každý policista je jiný a je pouze na jeho nadřízeném, aby jej motivoval správným způsobem. Dotázaným policistům jsem dal na výběr z celkem pěti možností, kdy měli možnost vybrat pouze jednu odpověď. Kariérní postup a finanční odměnu vnímá nejlépe shodně vždy 29 z dotázaných policistů, což je 25 % všech respondentů. Uznání od kolegů vybralo celkem 28 dotázaných policistů, tedy 24,1 % dotázaných. Výsluha za odsloužená léta je největší motivace pro 19 dotázaných policistů, tedy 16,4 % všech dotázaných, a pochvala od nadřízených nejvíce motivuje celkem 11 dotázaných policistů, tedy 9,5 % ze všech dotázaných. Jednotný způsob motivace většiny policistů, tedy alespoň dle výsledků tohoto dotazníkového šetření, není.

Ve své poslední otázce jsem nechal dotázaným policistům prostor pro jejich vlastní návrh na zlepšení efektivitu činnosti jejich dálničního oddělení. Z celkového počtu 116 respondentů se jich 42 k této otázce nevyjádřilo. Respektive se vyjádřili tím způsobem, že je nic dalšího nepadá. Ostatní k této otázce napsali své vlastní návrhy, případně vyzdvihli to, co již bylo uvedeno v dotazníku. Někteří uvedli více věcí, tedy více návrhů a byly zde i velmi rozsáhlé odpovědi. Z tohoto důvodu jsem se po analýze všech odpovědí rozhodl zde uvést pouze ty návrhy, které zde zmínilo pět a více policistů. Nejčastější návrh, který uvedlo celkem 23 policistů, je snížení administrativy. Překvapilo mi, že jeden z policistů zde uvedl i dle jeho názoru vysokou náročnost manažerské administrativy. Tou měl na mysli především evidenci činnosti, plánování služeb, administrativa spojená s DBA (dopravně bezpečnostními akcemi), chodem oddělení, personáliemi, apod. Já jako člen přímého výkonu služby tuto administrativu neznám, ale je vidět, že i na

manažerské úrovni by zřejmě mohla být příležitost ke zjednodušení této činnosti. Následně celkem 13 policistů zmínilo lepší školení. Uvedli zde, že nejde pouze o provádění lepšího školení jako takového, ale zlepšit celý systém v této oblasti. Například začít u nových policistů pouze základními školeními, které bezprostředně potřebují ke své činnosti. Následně postupně přidávat další, podle jejich karierního růstu. Tedy systematicky a postupně tyto policisty školit. V současné době totiž může docházet k tomu, že je začínající policista proškolen v co nejkratším čase na veškerou činnost, kterou může vykonávat. Nejen, že není v silách nikoho z nás si vše zapamatovat, ale pokud tu danou činnost nevykonáváte, tak je školení bez tíženého efektu. Z tohoto důvodu se zde někteří policisté vyjádřili v tom smyslu, že by bylo dobré, aby si mohli některá školení zopakovat dle své vlastní potřeby. Následně se mezi odpověďmi vícekrát policisté zmiňují o stálých pracovních týmech a dvojicích, o navýšení počtu policistů na dálničních odděleních, o pořízení modernějšího zařízení a vozidel a o častějších a vyšších finančních odměnách. Rovněž zde zmiňují i osobní ohodnocení. Jeden policista zde uvedl návrh možnosti změny osobního ohodnocení a to pololetně, či čtvrtletně podle dosažených výsledků. Představoval si to jako soutěživost policistů jednotlivých oddělení za účelem získání vyššího osobního ohodnocení. Osobně si nemyslím, že by taková soutěživost mezi policisty byla vhodná. Našlo se však i několik policistů, kteří uvedli, že by jim stačila pouze pochvala, uznání, nebo obecně pozitivní motivace od jejich nadřízených. Co se týká samotného výkonu služby, tak se i zde objevily návrhy na zavedení 24 hodinových služeb, dále návrh na zrušení kontrolních bodů a pevných stanovišť, to zejména s přihlédnutím k tomu, že jsou ve všech služebních vozidlech GPS lokátory a opakovaně se zde objevil i návrh na řekněme zpříjemnění nočních služeb. To zejména tím způsobem, že by se policisté od určité hodiny, například po 23. hodině věnovali administrativní činnosti na oddělení. Samozřejmě v případě oznámení by hlídka takzvaně vyjela ven. Policisté toto zdůvodňují především tím, že vykonávat službu v přímém výkonu na dálnici po celou noční dobu je velice náročné. Je vidět, že již teď si tu odporují dva návrhy. Těmi mám na mysli 24. hodinové služby a náročnost nočních služeb. Je podstatné uvést, že v současné době policisté dálničních oddělení v přímém výkonu služby slouží 12. hodinové služby. Vykonávat službu

12 hodin na dálnici, v zimním období převážně v noci, není nic snadného, na druhou stranu dohled na dálnici ze strany hlídky Policie ČR je dle mého názoru zapotřebí i v této době. Pochopitelně pokud by policisté nebyli vyčerpaní jejich přímým výkonem služby, zřejmě by případný nápad během noci zpracovali kvalitněji. Což je i jeden z nejčastějších argumentů. Druhým častým argumentem je i to, že posádky hasičského záchranného sboru, nebo rychlé záchranné služby, také v noci nejezdí venku a nevyhledávají si práci. To už je ale pochopitelně argument zcela zcestný. Navíc si většinou policisté, kteří se ohánějí tímto argumentem, neuvědomují, že například hasiči mají v této době takzvanou pohotovost. Tedy poměr odpracovaných hodin, respektive hodin strávených na pracovišti a jejich platem je zcela odlišný od počtu odpracovaných hodiny a platu policistů. Následně policisté uvedli, že by na svých odděleních uvítali více počítačů. S navýšením počtu nově přichozích policistů se může stát, že ne každý policista může na konci své služby ihned po příjezdu na oddělení zadat své výsledky do PC. Osobně bych to však nevnímal jako zásadní problém. I u nás na Dálničním oddělení Svojkovice, se vždy dokážeme mezi sebou dohodnout a vyhovět si. Policisté zde také uvedli, že by rádi měli zpětnou vazbu jak od správních orgánů, kterým oznamují přestupce, tak i o trestných činech, které postupují službě kriminální policie a vyšetřování. Zdůvodňují to tím, že by rádi věděli, zdali má jejich práce smysl. Osobně tuto myšlenku podporuji a jistě souvisí s motivací většiny policistů, avšak formulace „abych věděl, že má moje práce smysl“ mi přijde nešťastná a nemístná. Policista má v určitých případech povinnost konat. Zdůrazňuji, že zde není možnost, ale povinnost. Během své praxe u Policie ČR jsem se již setkal s přístupem některých kolegů, kteří uvedli, že například oznamovat správnímu orgánu řidiče, který držel hovorové zařízení je zbytečné. Především tedy ve chvíli, kdy nemají žádný kamerový záznam tohoto jednání. A to z toho důvodu, že se jim již v minulosti stalo, že správní orgán toto podezření z přestupku odložil. Rozumím tomu, že je to pro policisty frustrující, ovšem jak jsem uvedl, policista má v takovém případě povinnost oznámení o přestupku s řidičem sepsat. Osobně si vždy říkám, zdali jsem udělal vše tak, jak jsem udělat měl a pokud správní orgán rozhodne tím způsobem, že policistům v dané věci „nevěří“, tedy že přestupek není dostatečně prokázán, tak to již není

má chyba. Komunikace s kolegy služby kriminální policie a vyšetřování je již na osobní znalosti policistů a důvěře, ovšem i zde platí povinnost mlčenlivosti. Tudíž rozumím tomu, že se policisté základních útvarů nemusejí dozvědět, jak bylo v postoupeném spise rozhodnuto. Kdyby v takovém případě měli pozitivní zpětnou vazbu od svých kolegů, jistě by je to motivovalo k jejich další činnosti. Policisté dále uvedli, že by je potěšila možnost zpracování dopravních nehod ve všech služebních vozidlech, rovnou na místě dopravní nehody. Tudíž by odpadla následná administrativa na oddělení. Jeden policista k dopravním nehodám také zmínil to, že by uvítal, kdyby se policie nemusela zabývat dopravními nehodami, které nepodléhají oznamovací povinnosti. V současné době je situace taková, že je policista povinen konat v případě oznámení jakékoliv dopravní nehody, což upravuje Zákon o policii České republiky.³⁰ Samotný postup policistů na místě dopravní nehody pak upravuje Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, konkrétně část třetí.³¹ Tudíž i když účastníci dopravní nehody nemají v konkrétním daném případě dopravní nehody oznamovací povinnost, ale rozhodnout se nehodu oznámit, policisté ji musejí prošetřit. Pro představu, v působnosti dálničních oddělení se jedná většinou o skutečně drobné poškození automobilů, v souvislosti s parkováním u benzinových čerpacích stanic. Pokud by tato povinnost odpadla, jistě by to policistům ušetřilo spoustu práce a jejich času. Zajímavá myšlenka jednoho z dotázaných policistů je i návrh více 6. platových tříd na dálničních odděleních. Jistě by bylo pro policisty, nejen finančně, zajímavé a motivující této platové třídy dosáhnout. Určitě by to pomohlo udržet zkušenější policisty na dálničních odděleních. I vzhledem k náročnosti služby na těchto odděleních se domnívám, že by si to policisté dálničních oddělení zasloužili. Jeden policista také uvedl, že by uvítal dálniční známku zdarma. To by jistě uvítal každý, ale s motivací dálničních policistů, jako takovou, mi to úplně nesouvisí. Spíš mi přijde zvláštní, že policisté nemají automaticky zbrojní průkaz. Během své služby samozřejmě zbraň nosí, jsou pravidelně školeni a přezkušováni o možnosti jejího použití a pravidelně absolvují výcvik na střelnici. Z tohoto pohledu se jedná skutečně o profesionály. Ovšem policista ukončí svou službu, zbraň uloží do

³⁰ Zákon č. 273/2008 Sb. § 10, *Zákon o Policii České republiky*

³¹ Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, třetí část

trezoru, a pokud není držitelem zbrojního průkazu, tak pochopitelně zbraň držet nemůže. Je to věc, která mi přijde naprosto nepochopitelná a zvláštní.

Z provedeného dotazníkového šetření tedy vyplývá, že nejvíce dotázaných policistů by uvítalo změnu v administrativě. Stejně tak by bylo možné vyhovět policistům při plánování jejich služeb. Ať už se to týká rozdělení do pracovních týmů, vytvoření stálých pracovních dvojic, nebo samotného plánování služeb. Myslím si, že řadu zajímavých nápadů na zlepšení a tím zefektivnění služby uvedli policisté i v poslední otázce dotazníkového šetření, jak je uvedeno výše. Prostor pro změnu ve všech těchto oblastech určitě je. Pochopitelně jeden pohled na věc je očima policistů v přímém výkonu služby a pohled druhý ze strany nadřízených policistů. Pokud by ovšem byla chuť a vůle docílit kompromisů ve zmíněných oblastech a k uvedeným návrhům, jistě by to bylo přínosné pro obě strany. Policisté v přímém výkonu služby by svou činnost vykonávali s větším nadšením, pokud by viděli, že jim vedení vychází vstříc a vedoucí pracovníci by se mohli prezentovat lepšími výsledky. Osobně si myslím, že je to především o komunikaci obou stran a osobní zodpovědnosti podřízených policistů.

6 Závěr

Na základě analýzy uvedené problematiky a na základě provedeného šetření jsem dospěl k následujícím závěrům.

Co se týká priorit dálničních oddělení, tak je zde zcela jednoznačnou prioritou bezproblémová průjezdnost dálnice, bez jakýchkoliv překážek. Pochopitelně s nárůstem jak nákladní, tak i osobní dopravy bude udržení tohoto stavu na dálnicích čím dál, tím více složité. To vše souvisí i s technickým stavem dálnic a jejich plánovou kapacitou průjezdu silničních vozidel v době, kdy byly budovány. Další prioritou, která je snad ještě důležitější, než plynulý provoz je samozřejmě bezpečnost všech účastníků silničního provozu, kteří se na dálnicích pohybují. Je tedy zřejmé, že se jedná o dlouhodobý problém, který je zapotřebí řešit a kterým se již v současné době kompetentní orgány zabývají. Jako řidiči to můžeme vidět

stále častějšími uzavírkami na dálnicích z důvodu jejich oprav a modernizace. To, zdali tato modernizace dálniční sítě drží krok s narůstající dopravou, již nechám na posouzení každého z vás. Osobně jsem přesvědčen, že se nejedná o snadný úkol, nicméně minimálně počet parkovacích míst pro nákladní automobily na dálnicích je zcela jistě nedostatečný.

Vyhodnocením priorit Policejního prezidia České republiky v oblasti dopravy jsem dospěl k závěru, že hlavním cílem je dosažení stavu, kdy při dopravních nehodách nebude docházet k úmrtí osob, ani k jejich těžkému zranění. Za tímto účelem Policejní prezidium využívá takzvaný Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento akční plán vydává ministerstvo vnitra, vždy na období dvou let, kdy jej aktualizuje dle současného stavu. Dlouhodobým problémem je dle tohoto akčního plánu porušování rychlostních limitů ze strany řidičů. Logicky je tedy zejména do této oblasti soustředěna nejvyšší pozornost a to nejen ze strany Police ČR.

Tak jako Policejní prezidium stanovuje priority pro celé území ČR, mohou i jednotlivá krajská ředitelství stanovit priority v rámci svého území. Zaměření se na dodržování rychlostních limitů je pochopitelně prioritou všech krajských ředitelství, ovšem další priority si krajská ředitelství již mohou volit samostatně, aby bylo možné flexibilně reagovat na největší problémy v této oblasti napříč celou Českou republikou. Je bezesporu, že problémy, které tíží Karlovarský kraj mohou být odlišné od těch, se kterými se potýkají policisté na Olomoucku. Vyhodnocením současných statistik jsem však dospěl k závěru, že druhým nejčastějším problémem a zároveň volitelnou prioritou krajských ředitelství policie ČR je alkohol u řidičů.

Následně jsem se ve své diplomové práci zabýval hodnocením výslednosti policistů dálničních oddělení. Jak jsem již uvedl, dle mého názoru je důležitý individuální přístup ze strany vedoucích policistů dálničních oddělení ke svým podřízeným. Vzhledem k rozmanitosti činností dálničních policistů a vzhledem k tomu, že každý den ve službě je jiný, není možné stanovit jednotlivé tabulky,

kteří by měli policisté splňovat. Vedoucí policisté mají nepochybně přehled o svých podřízených a je tedy v pořádku, že jsou to právě oni, kdo svým podřízeným píše služební hodnocení. Myslím si, že by právě v této oblasti mělo platit pravidlo trestat v soukromí, chválit veřejně. Jsem přesvědčený, že se jedná o profesionální přístup, kterým je možné podřízené motivovat a získat si jejich přirozený respekt. Každý z nás je určitě rád, když je pochválen od svých nadřízených, natož pak veřejně, a pochopitelně se nikomu nelíbí, když z něho někdo jiný dělá hlupáka, nebo mu vytýká jeho chyby. Obojí je samozřejmě zapotřebí řešit, ale vždy vhodně a s rozumem.

Podstatnou částí své diplomové práce jsem se zabýval komparací všech tří dálničních oddělení, které působí na dálnici D5. To jak z pohledu dálničních oddělení jako takových, tak především jejich činností a výslednosti za dobu posledních šesti let. Tedy v období od roku 2018 do roku 2023. Jedná se o Dálniční oddělení Rudná, Dálniční oddělení Svojkovice a Dálniční oddělení Ostrov u Stříbra. Všechna tři dálniční oddělení jsou si podobná, co se týká místní působnosti na dálnici D5 (délka úseku), počtu policistů, kteří zde slouží, ale i technického a materiálního vybavení, nebo počtu služebních vozidel. Přesto se však výslednost policistů, nebo počty dopravních nehod, řešené jednotlivými dálničními odděleními, liší. Osobně se domnívám, že je to dáno především hustotou provozu na daném úseku dálnice, jejím geografickým umístěním a stavebně technickým řešením. Geografickým umístěním mám na mysli například nadmořskou výšku, která může znamenat, zejména v zimních měsících, více problémů spojených s povětrnostními podmínkami. Stejně tak ale i umístění dálnice v blízkosti hlavního města Prahy, nebo státní hranice. Jedná se totiž o místa, kde je vyšší hustota provozu a tím pádem je zde vyšší pravděpodobnost dopravních nehod. Z tohoto důvodu je tedy dán předpoklad, že se výslednost a zatíženost jednotlivých oddělení, ačkoliv se jedná o podobná dálniční oddělení, bude lišit. Toto se potvrdilo porovnáním všech tří oddělení, které jsem provedl v této práci, kdy jednotlivé výsledky tohoto srovnání jsou uvedeny ve čtvrté kapitole. Nicméně na základě tohoto srovnání odvádějí policisté všech tří dálničních oddělení skvělou práci.

Při přípravě podkladů pro svou diplomovou práci jsem byl asi nejvíce zvědavý na názor samotných policistů. Nicméně, jak jsem již několikrát zmínil, ve své práci jsem se zabýval efektivitou činnosti, kterou samozřejmě tvoří zejména samotní policisté. To byl také hlavní důvod pro sestavení dotazníkového šetření, kterým jsem se snažil zodpovědět hlavní otázku, jak by bylo možné policistům zpříjemnit a ulehčit výkon jejich služby. Osobně jsem přesvědčený, že pouze spokojený a motivovaný policista dokáže pracovat takzvaně na sto procent. Pokud bych měl shrnout výsledky tohoto šetření, tak se policisté jednoznačně shodli v otázce administrativy. Z jejich pohledu, stejně tak i z mého, je současná administrativa u Policie ČR složitá a nadbytečná. Pochopitelně si uvědomuji, že se nejedná o snadný úkol, ale pokud by se to podařilo, tak by se zcela jistě zvýšila efektivita činnosti nejen jednotlivým policistů, ale i jejich oddělením. Z výsledků dotazníkového šetření dále vyplývá, že by policisty motivoval, nový systém plánování služeb. Převážně v tom smyslu, že by policisté sloužili ve stálých dvojicích a v pracovních týmech zaměřených pouze na určitou činnost. Rovněž by policisté uvítali více důvěry a volnosti při samotném plánování služby ze strany svých nadřízených. Tedy rozplánování služby bez kontrolních bodů a pevných stanovišť. V dotazníku jsem policistům rovněž nechal prostor pro jejich vlastní návrhy na zlepšení efektivity činnosti, kdy mě zaujaly především tyto dva. První z nich se týká případné možnosti, kdy by se policisté nemuseli zabývat dopravními nehodami, které nepodléhají oznamovací povinnosti. Za mě se jedná o skvělý nápad, který by policistům ušetřil spoustu práce a času. Za posledních šest let policisté Dálničního oddělení Svojkovice šetřili průměrně ročně 221 takových nehod, policisté Dálničního oddělení Ostrov u Stříbra 148 nehod a policisté Dálničního oddělení Rudná 128 nehod. Ve všech těchto případech se jedná o nehody, které si mohli sepsat účastníci sami na místě bez účasti policie na Záznam o dopravní nehodě. Druhý návrh, který mě zaujal, bylo navýšení 6. platových tříd v hodnosti nadpraporčík na dálničních odděleních. Opět dle mého názoru skvělý nápad, který by jistě motivoval policisty dosáhnout tohoto služebního zařazení a zároveň by pomohl udržet zkušené policisty na dálničních

odděleních. Nemluvě o tom, že by si to policisté těchto oddělení za svou práci jistě zasloužili.

Na základě komparace s ostatními dálničními odděleními, dále na základě empirického šetření, dopravně bezpečnostní situace a ve srovnání se zahraničím jsem dospěl k závěru, že činnost Dálničního oddělení Svojkovice je efektivní. To i přes to, že by bylo možné provést změny ke zlepšení efektivity, jak je uvedeno výše.

7 Seznam použité literatury

JUDr. Kopecký Zdeněk, PhDr. Pavlíček Kamil, CSc., *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*, 2004, ISBN 8086477-24-X

JUDr. Kopecký Zdeněk, doc. PhDr. Pavlíček Kamil, CSc., *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*, 2006, ISBN 8086477-32-0

KOMÁREK, Jindřich, *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, ISBN 978-80-7251-529-5

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

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) - Německá právní úprava pravidel silničního provozu

Pokyn policejního prezidenta č. 103 ze dne 28. května 2013, o plnění některých úkonů policejních orgánů Policie České republiky v trestním řízení

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za období leden - červen 2022. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/informace-o-nehodovosti-cerven-2022-pdf.aspx>

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za období leden - červen 2023. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/informace-o-nehodovosti-cerven-2023-pdf.aspx>

Vize nula. Dostupné na: <https://www.cdv.cz/vizenula>

Vyhodnocení resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2022. Dostupné na:

<https://www.mvcr.cz/soubor/resortni-akcni-plan-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-2023-2024.aspx>

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

Vyhodnocení resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2022. Dostupné na: <https://www.mvcr.cz/soubor/resortni-akcni-plan-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-2023-2024.aspx>

Nevěnování se řízení, je nejčastější příčinou dopravních nehod. Dostupné na:

<https://www.policie.cz/clanek/preventivni-rady-ii.aspx?q=Y2hudW09Nw%3D%3D>

Přestupky a trestné činy 2022 – informace o stavu bodového systému v České republice. Dostupné na: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

9 Seznam příloh

- Příloha č. 1 Přehled nehod na dálniční síti za rok 2022
- Příloha č. 2 Grafické znázornění nedodržení vzdálenosti za vozidlem s uvedením hrozících sankcí
- Příloha č. 3 Tabulka uvedených přestupků za nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem s uvedením výše pokut a trestných bodů
- Příloha č. 4 Výsledky dotazníkové šetření

10 Přílohy

Příloha č. 1

Přehled nehod na dálniční síti za rok 2022

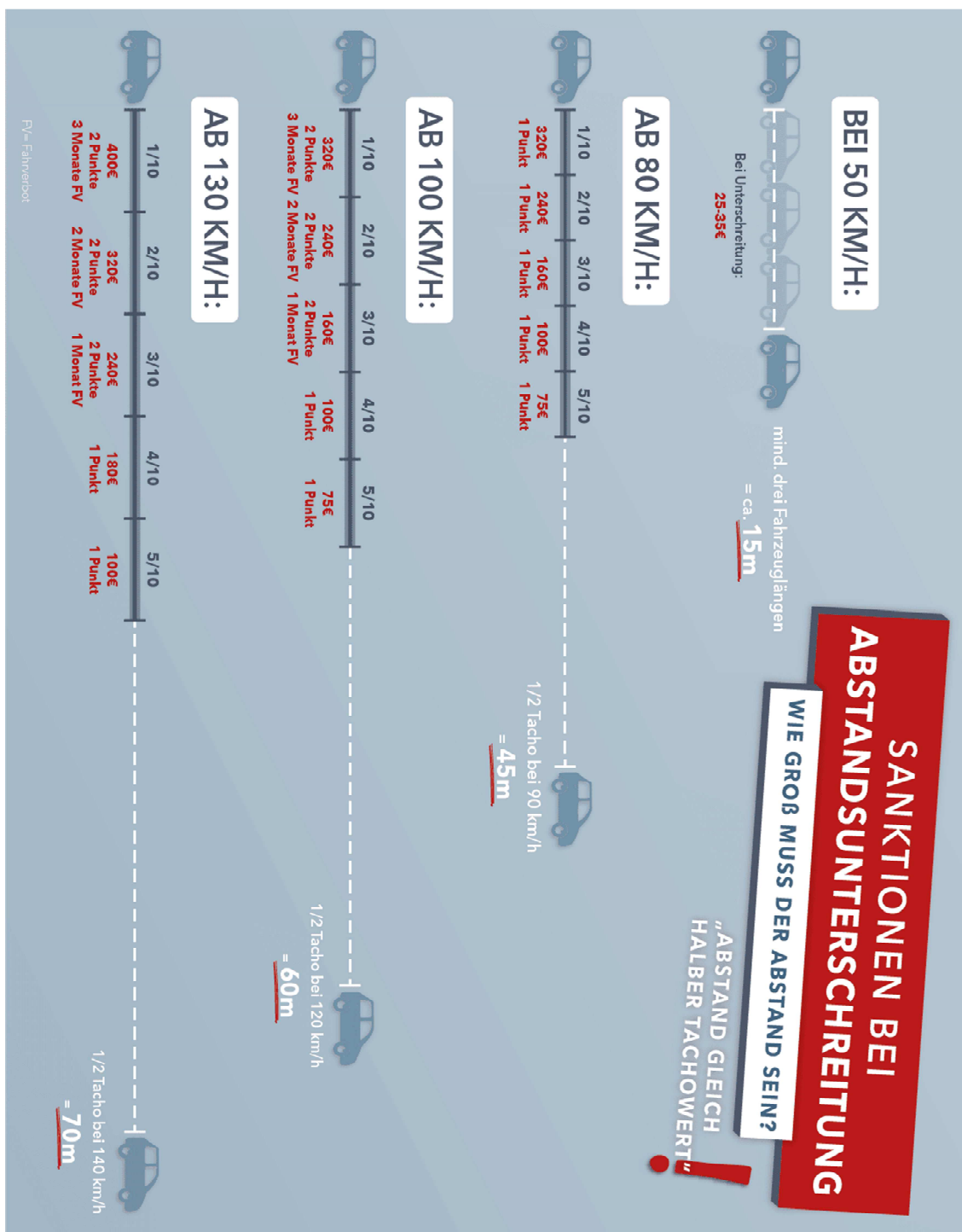
Zdroj: Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Odbor služby dopravní policie

Přehled nehod na dálniční síti v ČR za rok: 2022													
č. dálnice	Dálniční odd.	km od	km do	Počet nehod	Odst. voz.	Szážka s chod.	Szážka se zvěří	Příčina rychlost	Příčina předjíždění	Příčina přednost	Příčina způsob jízdy	Tech. závada	
1	MIROŠOVICE	0	3440	472	4	3	18	215	2	24	198	11	
1	BERNARTICE	3440	7370	211	7	1	15	84	1	4	97	9	
1	VELKÝ BERANOV	7370	16651	348	15	1	30	120	1	29	159	9	
1	DOMAŠOV	16651	19422	102	6	0	0	5	1	6	85	3	
1	CHRLICE	19422	21884	97	7	0	1	27	0	11	54	1	
1	IVANOVICE	21884	27250	71	4	1	3	19	1	3	42	3	
1	KOCOUROVEC	29600	31120	58	0	0	9	21	1	2	21	3	
1	MANKOVICE	31000	34250	74	3	0	8	22	4	1	38	1	
1	OSTRAVA	34250	37060	66	1	0	5	11	0	2	45	0	
1	CELKEM			1499	47	6	89	524	11	82	739	40	
2	CHRLICE	0	280	12	3	0	0	1	0	4	7	0	
2	PODIVÍN	280	6050	108	18	0	4	19	1	1	79	4	
2	CELKEM			120	21	0	4	20	1	5	86	4	
3	CHOTOVINY	6100	10500	38	2	1	1	16	0	2	19	0	
3	CELKEM			38	2	1	1	16	0	2	19	0	
5	SRUDNÁ	0	4181	282	12	0	25	74	2	12	163	4	
5	SVOJKOVICE	4181	8720	32	1	0	0	11	0	0	21	0	
5	OSTROV	8720	15100	81	8	1	1	33	0	2	41	1	
5	CELKEM			395	21	1	26	118	2	14	225	5	
8	NOVÁ VES	0	4854	308	15	0	25	87	14	7	166	4	
8	ŘEHLOVICE	6200	9990	68	9	0	12	21	1	1	29	4	
8	CELKEM			376	24	0	37	108	15	8	195	8	
11	POŘICANY	0	4900	194	4	0	38	50	1	13	84	6	
11	PRAVY	4900	8600	101	1	0	4	39	0	5	48	3	
11	CELKEM			295	5	0	42	89	1	18	132	9	
	VŠECHNY DÁLNIČNICE			2723	120	8	199	875	30	129	1396	66	

Příloha č. 2

Grafické znázornění nedodržení vzdálenosti za vozidlem s uvedením hrozících sankcí v Německu

Zdroj: pplk. Mgr. Komárek Jindřich Ph. D.



Příloha č. 3

Tabulka uvedených přestupků za nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem s uvedením výše pokut a trestných bodů v Německu

Zdroj: pplk. Mgr. Komárek Jindřich Ph. D.

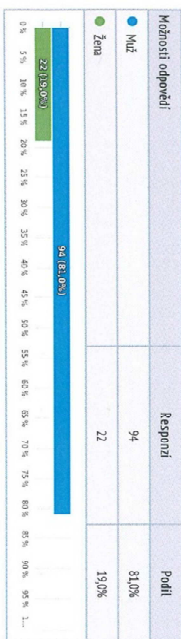
► VZDÁLENOST

porušení	pokuta	Bodový zákaz řízení
... což má za následek nehodu	35 €	
Překročení vzdálenosti při rychlosti více než 80 km/h		
... vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty tachometru	75 €	1
... vzdálenost menší než 4/10 poloviny hodnoty počítadla kilometrů	100 €	1
... vzdálenost menší než 3/10 poloviny hodnoty tachometru	160 €	1
... vzdálenost menší než 2/10 poloviny hodnoty tachometru	240 €	1
... vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty tachometru	320 €	1
Překročení vzdálenosti při rychlosti více než 100 km/h		
... vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty tachometru	75 €	1
... vzdálenost menší než 4/10 poloviny hodnoty počítadla kilometrů	100 €	1
... vzdálenost menší než 3/10 poloviny hodnoty tachometru	160 €	2 1 měsíc
... vzdálenost menší než 2/10 poloviny hodnoty tachometru	240 €	2 2 měsíce
... vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty tachometru	320 €	2 3 měsíce
Překročení vzdálenosti při rychlosti více než 130 km/h		
... vzdálenost menší než 5/10 poloviny hodnoty počítadla kilometrů	100 €	1
... vzdálenost menší než 4/10 poloviny hodnoty tachometru	180 €	1
... vzdálenost menší než 3/10 poloviny hodnoty tachometru	240 €	2 1 měsíc
... vzdálenost menší než 2/10 poloviny hodnoty tachometru	320 €	2 2 měsíce
... vzdálenost menší než 1/10 poloviny hodnoty rychloměru	400 €	2 3 měsíce
Příliš malá boční vůle při předjíždění	30 €	
... ohrožení dítěte, někoho, kdo potřebuje pomoc, nebo seniora	80 €	1
... s poškozením dítěte, někoho, kdo potřebuje pomoc nebo seniorů*	100 €	1
* ledaže se trestá jako ublížení na zdraví/smrt z nedbalosti		

Výsledky

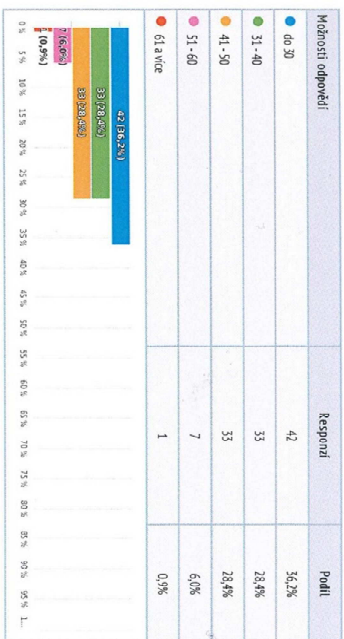
1 Jste muž, nebo žena?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



2 Kolik je Vám let?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



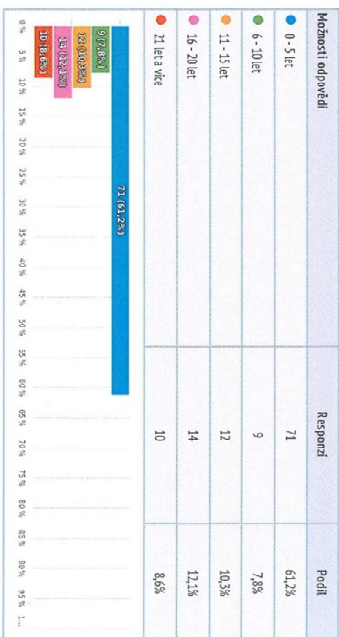
3 Jak dlouho pracujete u policie ČR?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



4 Jak dlouho sloužíte na dělníčním oddělení?

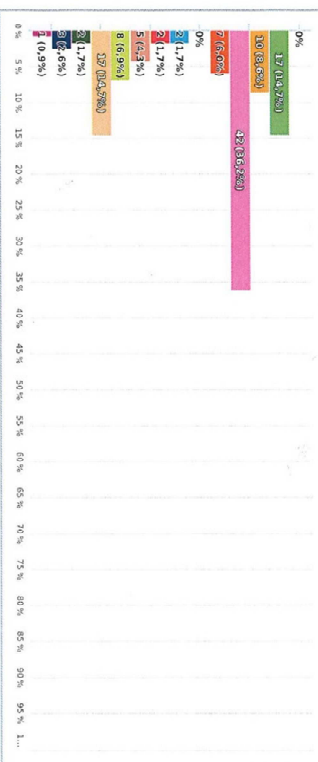
Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



5 Vyberte kraj, ve kterém sloužíte:

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nezapovězeno 0 x

Možnosti odpovědí	Respondi	Podíl
Hlavní město Praha	0	0,0%
Středočeský	17	14,7%
Jihočeský	10	8,6%
Pražský	42	36,3%
Karlovarský	7	6,0%
Ústecký	0	0,0%
Liberecký	2	1,7%
Karlovarský	2	1,7%
Parýžský	5	4,3%
Vysočina	8	6,9%
Jihomoravský	17	14,7%
Zlínský	2	1,7%
Olomoucký	3	2,6%
Moravskoslezský	1	0,9%



6

6 Vaši hlavní pracovní náplň je:

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nezapovězeno 0 x

Možnosti odpovědí	Respondi	Podíl
Průmysl výkon služby	83	71,6%
Zpracování na úhvaru (řezání člnů, přestupů a pod.)	13	11,2%
Nanášková činnost (vedoucí oddělení, zástupce vedoucího oddělení, apod.)	20	17,2%



7 Případě Vám současná administrativní zátěžnost policistů dálničných oddelení adekvátní?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nezapovězeno 0 x

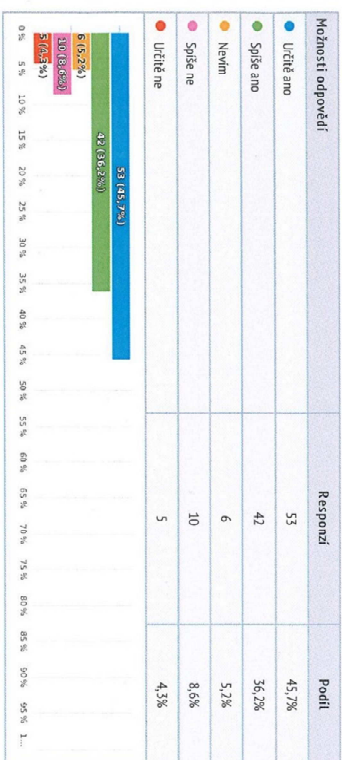
Možnosti odpovědí	Respondi	Podíl
Určitě ano (administrativní zátěžnost je adekvátní)	17	14,7%
Spatře ano (administrativní zátěžnost je vysoká, ale má na své opodstatnění)	33	28,4%
Nevim	4	3,4%
Spatře ne (administrativní zátěžnost by měla být menší a snazší)	39	33,6%
Určitě ne (administrativní zátěžnost dle většiny vysoká a složité)	23	19,8%



7

8 Myslíte si, že by snížení administrativní zátěženosti vedlo k celkovému zvýšení výsledků a efektivit daňového oddělení?

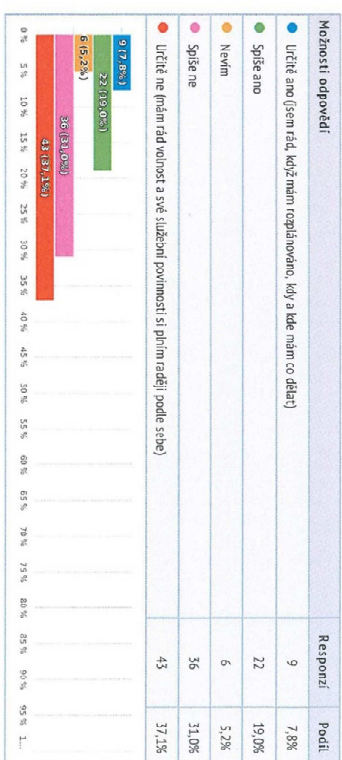
Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nezáodpovězeno 0 x



8

9 Myslíte si, že striktně rozplánovaná instruktaž vede ke zlepšení výsledků daňového oddělení?

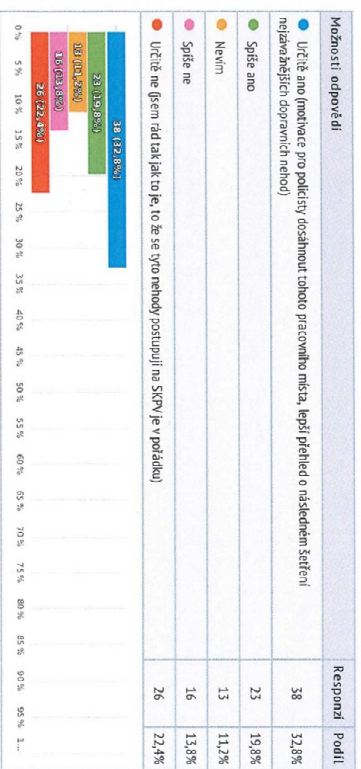
Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nezáodpovězeno 0 x



9

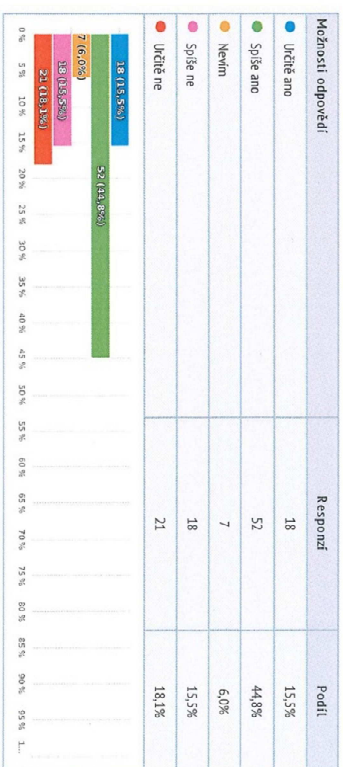
10. Uvítali byste na Vašem dálničním oddělení pozici vyšetřovatele dopravních nehod (obdoba SKPV) s tím, že by se veškeré dopravní nehody (i ty nejzávažnější) šetřili na dálničních odděleních?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nerezponováno 0 x



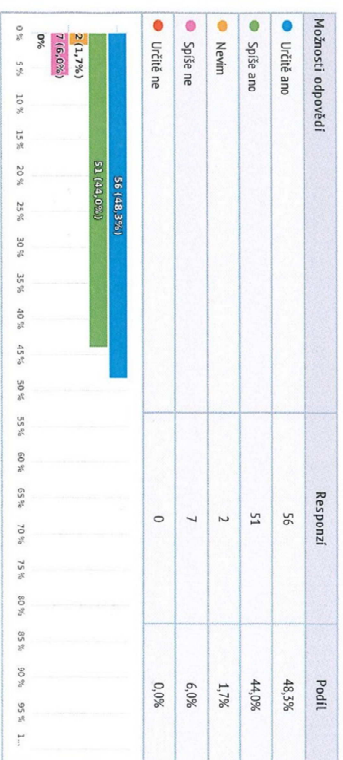
11. Je na Vašem dálničním oddělení dostatečný počet policistů na všech pracovních pozicích (naplnění tabulkových míst)?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x, nerezponováno 0 x



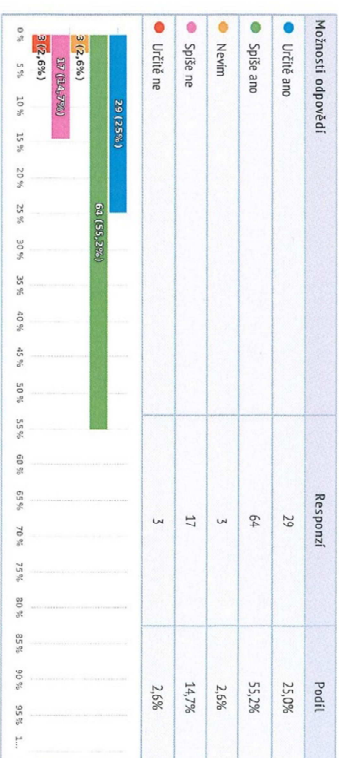
12 Máte ke své činnosti dostatečné technické prostředky (měřicí zařízení, zařízení ke kontrole dámních poplatků, prostředky k detekci alkoholu a drog, mobilní bezpečné platformy, prostředky k řešení dopravních nehod, apod.)

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



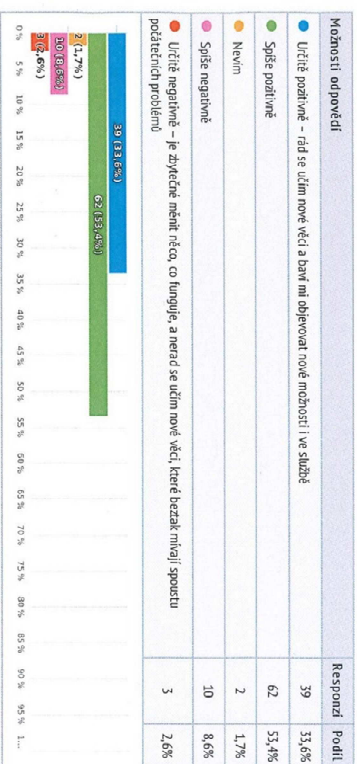
13 Jste dostatečně seznámen a proškolen k využívání technických prostředků a softwarových programů, které využíváte ke své práci?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



14 Nové technické prostředky, dopravní prostředky a softwarové programy určené k výkonu mého povolání vnímám:

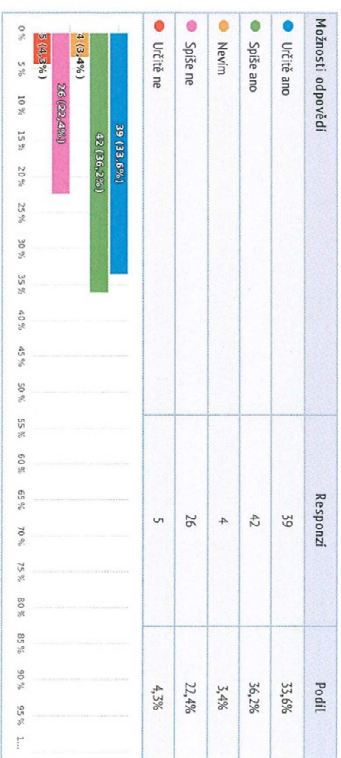
Výběr z možností, zodpovězeno 116 x reagovalo 0 x



14

15 Uvítal byste rozdělení policistů dálničných oddelení do pracovních týmů a s tím spojený výkon služby pouze dle pracovní náplně konkrétní pracovní skupiny (skupina dopravních nehod, skupina dohledu, kamion tým, auto tým, apod.)

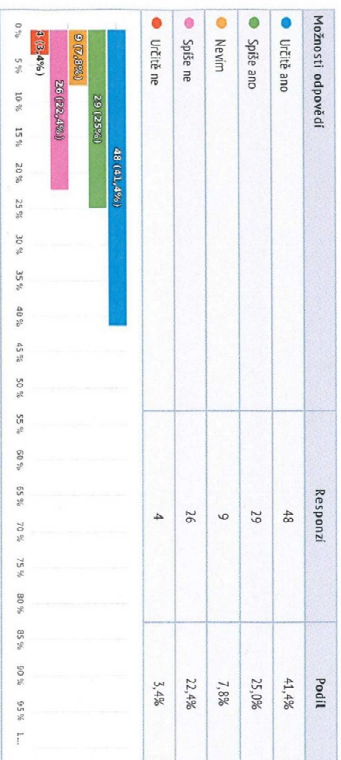
Výběr z možností, zodpovězeno 116 x reagovalo 0 x



15

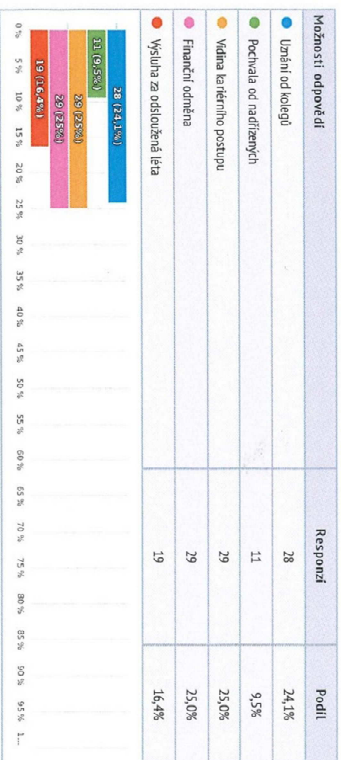
16 Vítal byste stálého partáka ve službě, tedy stále pracovní dvojice policistů?

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



17 Největší motivací pro mě je:

Výběr z možností, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x



18 V této poslední otázce prosím uveďte svůj vlastní návrh na zlepšení efektivity činnosti, tedy v jaké oblasti, případně v čem přesně, byste uvítal změnu či příležitost ke zlepšení efektivity.

Textová odpověď, zodpovězeno 116 x nezodpovězeno 0 x

- (2x)
- (5x)
- .
- (5x) -
- (5x) -
- (2x) -
- ...
- ?
- (5x) ...
- Aby se někdy věnovali určité činnosti, nikoli věnu a ne moc dobře
- Aby se zavědli úplně zavazeli 24 hod. Smetky...
- Během ZDP by měl být větší důraz na školení přístupků. A při nástupu na oddělení by bylo dobré kompletní seškolení na všechny použité postřehy.
- bez vlastních návrhů
- Dle mého názoru je velmi důležitá POZITIVNÍ motivace ze strany vedení. Mnohdy jen negativně působí na podřízové. Zároveň si myslím, že je důležité osobně (ne jen stříhané pracovní komunikace mezi nadřízeným a podřízeným). Velmi negativně vnímám rovněž dlouhodobé "tráhaní" (vnitřních) sdělic pod záminkou odměny a ušetření místních kolegi.
- Efektivitu práce by určité zvýšil počet policistů na celém oddělení. Dale větší prostor pro proškolení policistů v různých specializovaných problematicech se kterými se policisté setkávají v každodenním výkonu služby.
- Finanční motivace
- Finanční odměnenci
- Finanční odměnenci formou mimořádných odměn za výkon je motivující (2000 <- 5000 <- 10000). Nicméně to nemít být 500 Kč a 100 se neříká že jde o doručnou odměna (to je třeba demotivující - člověk se může přetnout a dostat se do práce s doručnou). V roce 2025 mi přijde zbytečné vyvíjet jakkoliv formuláře a dokumenty na míče událostí. Dochází pak ke zbytečnému ztvrdování - například Pracovník o DN s proškolením, systém EDN na zpracování DN přinejvíce škodí, než užitku, více než rok od uvedení tohoto systému do ostrého provozu je tento systém plný chyb a nedokonalostí, což má samozřejmě velký vliv na efektivitu zpracování dopravních nehod.
- Jednotlivě je potřeba srovnat pláty na takovou úroveň, aby spousta policistů nebyla nucena si hledat jiné příležitosti. Tímto by samozřejmě motivace a chuť do práce byla zcela na jiné úrovni.
- Jednotlivě téměř nulové praktické školení, které navíc probíhá "za pochodu". Uchval byš nějaké jednotné roční školení kurz dopravní policie např v jihlavě.
- Lepší podmínky pro práci. Menší administrativní zátěž. Více školení zaměřených na ovládání zařízení.
- Méně administrativy
- Méně administrativy.
- Méně administrativy, propuknutí přesčasových hodin
- Méně administrativy, větší prostor proškolení, hlavně ze strany správních orgánů
- Méně a méně administrativy (= větší chuť do práce a činnosti v rámci výkonu). Více sezení s technikou a pracovními prostředky.
- Méně papírování
- Materiálů školení

Efektivita činnosti dělníků oddělení PČR

- Zlepšit vzhled k vykonané práci, koef. TC, není zjevná vzhled k SQ, záleží činnost, která je vykonávána, má smysl. Objektivní předložení předpokladů. Financování pracovníků je bohužel ale např.: roční příspěvek dělníků známý by "technickou" povahou. @ Metodický a digitální je posun v práci, ale celkově nelze vše očekávat - viz technická činnost v roce 2017 a dříve (teprve se začalo s GPS a plány se začaly měnit v PČR, zejména pak na bo, kdy je nápad úzko oddělení (místní čas, opadající se cyklus)
- Zvýšení
- Zvýšení kontrolovaných bodů.
- Zvýšení kontrolovaných bodů, není to ale hodnota, zvýšení jednotky hlavy, aniho přehled, slavnostních příležitostí, zjednodušení noční služby v podobě hodin, od 23 vyjde pouze na nápad, zvýšení ceny a raději navýšení planů, políček by raději dále sloužili a neodcházeli po odsouzených letech.
- Zvýšení sadonárodních kontrolovaných bodů, roční služby od 21 hod. plynoucí
- Zvýšení počtu vozidel vnořených ke zpracování DN
- Zvýšení počtu hlídek na směnu
- 3) napojit tabulová miska, 2) zjednotit osobní ohodnocení, má možnost je čtvrtletně nebo pololetně měnit, ověřit tak součinnost na oddělení
- 1. mělo 2 zpracovávat při každém na ZU