

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2016 – 2017

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Bohumil Vrtal

Optimalizace přímého dohledu Policie ČR na BESIP

Praha 2017

Vedoucí bakalářské práce: PaedDr. Ing. Jan Zelinka

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR FULL-TIME STUDIES

2016 – 2017

BACHELOR THESIS

Bohumil Vrtal

Optimizing direct oversight Czech Police of BESIP

Prague 2017

The Bachelor Thesis Work Supervisor: PaedDr. Ing. Jan Zelinka

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nich jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 11. 02. 2017

Bohumil Vrtal

Poděkování

Chtěl bych poděkovat vedoucímu práce PaedDr. Ing. Janu Zelinkovi za cenné poznatky a odborné vedení při vypracování této bakalářské práce.

Anotace

Bakalářská práce se ve své teoretické části zabývá problematikou dohledu na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jsou zde vysvětleny základní pojmy, procesy a nastíněny teoretické možnosti optimalizace současného stavu. V praktické části je zhodnocen současný stav v okrese Liberec. Provedeno bylo dotazníkové šetření mezi laickou a odbornou veřejností, provedena odborná diskuze s vybranými policisty a vybranými manažery bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Následně je uvedený praktický návrh na zavedení optimalizačních realizovatelných procesů činnosti Policie ČR v okrese Liberec.

Klíčová slova

Nehody, BESIP, Police ČR, městská policie, dohled na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, bezpečnost silničního provozu,

Annotation

In the theoretical part, the Bachelor thesis is dealing with problems of supervising safety of traffic and traffic efficiency. There are basic concepts and theoretical options of supervising traffic explained and also theoretical options of optimization of current status discussed. In its practical part, current status of safety and traffic efficiency in district Liberec is evaluated. Questionnaire research among public and professional discussion with chosen policemen and managers of safety and traffic efficiency has been done. Afterwards practical proposal of implementation of police activity in this topic is listed.

Key Words

accident, BESIP, Czech Police, municipal police, oversight of safety and traffic flow, traffic safety.

OBSAH

Úvod.....	9
1 Vysvětlení základních a legislativních pojmy	10
2 Teoretické aspekty dohledu na BESIP.....	11
2.1 Služba dopravní policie	11
2.2 Evidence dopravních nehod.....	12
2.3 Dopravní nehodovost v ČR.....	13
2.4 Úkoly pro Policii ČR	14
2.5 Sumarizace cílů.....	15
3 Možnosti optimalizace současného dohledu na BESIP	15
3.1 Teoretický přístup k dohledu na BESIP	15
4 Analýza současného stavu BESIP v okr. Liberec.....	16
4.1 Policie ČR.....	16
4.1.1 Dopravní policie	16
4.1.2 Úkoly dopravní policie	18
4.1.3 Pořádková a cizinecká policie.....	20
4.1.4 Úkoly pořádkové a cizinecké policie.....	21
4.2 Městská policie	21
4.3 Celní správa	22
4.4 Výkon dohledu na BESIP v okrese Liberec	22
5 Vyhodnocení dotazníkového šetření mezi laickou veřejností a odborníky na BESIP	23
5.1 Šetření mezi laickou veřejností.....	23
5.2 Dotazníkové šetření mezi odborníky na BESIP	44
6 Provedení a vyhodnocení řízených rozhovorů s vybranými manažery BESIP	56

6.1 Odborná diskuze	56
6.1.1 Dopravní policie	56
6.1.2 Pořádková policie	57
6.2 Dotazníkové šetření	58
7 Návrh na zavedení optimalizačních procesů do činnosti Policie ČR v okr. Liberec...	62
7.1 Koncepční opatření	62
7.1.1 Policejní prezídium a ředitelství služby dopravní policie.....	62
7.1.2 Krajské ředitelství Policie ČR Liberec	63
7.1.3 Dopravní inspektorát.....	65
7.2 Optimalizace kontrolních úseků a bodů.....	66
Závěr	67
Seznam použitých zdrojů.....	68
Seznam zkratk	70
Seznam obrázků a tabulek	71
Seznam příloh	74

Úvod

Individuální automobilová doprava se stává jedním z nejdůležitějších a nejrozšířenějších druhů dopravy. Automobil poskytoval v době svého rozšíření na začátku 20. století volnost, exkluzivitu a nezávislost. V dnešní době jsou s tímto druhem dopravy spojeny také negativní aspekty, jako je znečišťování životního prostředí, dopravní kongesce nebo dopravní nehody. Jednou z možností snížení negativních následků dopravní nehodovosti a kongescí je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu zejm. ze strany Policie České republiky a obecní či městské policie.

V této práci bude pojednáno o základních právních dokumentech, základních teoretických poznatcích v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praktická část této práce bude zaměřena na vyhodnocení současného stavu dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, získání relevantních údajů z dotazníkového šetření a nastínění možností ke zlepšení úrovně dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Práce je zaměřena na činnost služby dopravní policie, ačkoliv tyto poznatky jsou aplikovatelné i pro městskou nebo obecní policii.

Už ze svých osobních zkušeností a praxi v oblasti dohledu nad bezpečností silničního provozu a následně z šetření a zpracování nehod vím, že kvantita a kvalita činnosti Policie ČR v okrese Liberec při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu prudce stagnuje. Osobně předpokládám, že důvodem stagnace dohledu je nekompetentní vedení Policie ČR zejm. na krajské úrovni řízení, které svým způsobem zásahů do řízení a stanovení vlastních priorit v dohledu na bezpečnost silničního provozu, příkladem masivním nasazováním dopravních policistů na vytvářené bezpečnostní akce sportovního, kulturního či obdobného charakteru, soustavně decimuje činnost dopravní policie a tím tak schází prostor pro dohled na bezpečnost silničního provozu za účelem snižování následků dopravních nehod.

1 Vysvětlení základních a legislativních pojmy

Používané pojmy jsou definované v jednotlivých právních předpisech^{1,2} a dále v závazných normách př. ČSN 73 6100³. Tyto pojmy jako př. řidič, chodec, provozovatel, dopravní nehoda, pozemní komunikace aj. zde nejsou rozebrány, neboť by se jednalo o pouhou citaci z těchto právních předpisů.

K činnosti dopravní služby se vztahují další používané výrazy, jako je **bezpečnost silničního provozu**, čímž se rozumí optimální fungující systém silniční dopravy bez konfliktních situací při zaručené plynulosti a organizaci dopravního provozu na pozemních komunikacích. Dopravou se rozumí úmyslný a účelný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Bezpečný provoz je tedy takový, kdy nedochází ke škodě na majetku nebo na zdraví, ale dochází ke zlepšení životního prostředí. Souvisejícím termínem k bezpečnosti silničního provozu je **plynulost silničního provozu**, tedy souhrnné opatření směřující k zajištění plynulého pohybu vozidel a chodců na pozemních komunikacích. Stupně provozu jsou postupně volný, zvýšený, nasycený, kolony, přesycený⁴.

Základním podkladem pro vypracování je závazný vládní dokument **Strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020**⁵ včetně příloh a zpráv a poslední vyhodnocení za rok 2013. Bezpečnost silničního provozu lze zvýšit několika prostředky a to zejm. bezpečnou komunikací, bezpečnými vozidly, ukázněnými a informovanými účastníky silničního provozu.

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: ASPI

³ ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikacích

⁴ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-864-7724-X. Národní strategie

⁵ *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, jehož úkolem je sloužit veřejnosti, chránit bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek, dále pak předcházet trestné činnosti a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí příslušnými závaznými předpisy⁶.

Obecní (městská) policie je orgánem obce, který zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku v obci a plní další úkony dle zvláštních právních předpisů⁷.

2 Teoretické aspekty dohledu na BESIP

V této kapitole je pojednáno o významu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu „dále jen BESIP“, dále pak je pojednáno o současném stavu nehodovosti a zapříčiněných následků.

2.1 Služba dopravní policie

Základním úkolem služby dopravní policie je zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu⁸. Dohled na BESIP zajišťuje primárně Policie České republiky a sekundárně jednotlivé obecní nebo městské policie. Částečně se podílí i Celní správa.

Činnost Policie ČR upravují jak zákony, vyhlášky a jiné závazné předpisy, tak i vnitřní předpisy tzv. Pokyny policejního prezidenta nebo pokyn služby ředitele dopravní policie⁹. Tyto předpisy dále stanovují závazným způsobem postup a navazují již na nadřazené legislativní dokumenty. Dohled je možné vykonávat několika způsoby a to kontrolou základní, specializovanou, dlouhodobou průběžnou, anebo dopravně bezpečnostní akcí či opatřením.

⁶ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: ASPI

⁷ Zákon č 553/1991 Sb., o obecní policii. In: ASPI

⁸ PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-864-7724-X. Národní strategie

⁹ Interní pokyny Ředitelství služby dopravní policie

Základní kontrola spočívá v přímém dohledu nad BESIP, dodržování pravidel všemi účastníky, kontrola dokladů předepsaných k provozu a řízení motorového vozidla (tj. řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, tzv. Zelená karta, popř. doklad o zdravotní způsobilosti u seniorů), vyloučení ovlivnění řidiče alkoholem nebo popř. jinou návykovou látkou, zjištění stavu pozemní komunikace (př. zimní údržba), vyhledávání trestné činnosti, pátrání (osoby, věci, vozidla aj.), zjišťování pohybu zájmových osob a přiměřený dohled na veřejný pořádek.

Speciální kontrola předchází základní kontrole a člení se na kontrolu k vyloučení ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou, kontrolu dodržování stanovené rychlosti jízdy, skrytý dohled, kontrolu technického stavu vozidla, kontrolu dodržování sociálních předpisů v dopravě a spolupráce s jinými orgány státní správy (př. Česká inspekce životního prostředí, veterinární správa, Celní správa, městský úřad nebo magistrát).

Průběžná dlouhodobá kontrola, se na určitém úseku nebo v určitém místě, komunikace provádí pomocí stacionárních zařízení například rychlost nebo jízda na červenou. Obvykle se jedná o činnost strážníků městské nebo obecní policie.

Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření slouží k pozitivnímu ovlivnění co největšího počtu účastníků silničního provozu na určitém území. Zařazeni jsou zde policisté dopravní a pořádkové policie, v případě opatření kulturní nebo sportovní akce je do opatření přibrán i určitý počet strážníků městské nebo obecní policie.

V případě Policie ČR pokyny upravují i řízení provozu na křižovatce, popř. usměrnění provozu strážníky městské nebo obecní policie.

2.2 Evidence dopravních nehod

Téma dopravní nehodovosti, statistiky, prognostiky aj. je z dopravní politiky extrémně obsáhlé a náročné. Statistická data o dopravní nehodovosti pořizuje a prvotně zpracovává Policie ČR, která je k tomu vázána vyhláškou č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, v platném znění¹⁰. Tyto údaje jsou veřejně dostupné¹¹ a na podkladě

¹⁰ vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In: ASPI

těchto dat jsou dále vypracovávány další studie nebo Přehledy nehodovosti¹². Velkou nevýhodou této databáze je částečná nepřesnost údajů, které se zadávají na místě nehody a ne až podle dalšího postupu policejního orgánu. Dále databáze neobsahuje všechny důležité informace, př. u usmrcených osob není vždy zjišťováno jeho ovlivnění alkoholem nebo návykovou látkou. Dále v této databázi nejsou uvedeny dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti¹³ a nejsou zde uvedeny např. všechny střety se zvěří, domácím zvířetem, střet vozidel bez přítomnosti policisty, nebo je dopravní nehoda vyřešena tzv. na euroformulářem (záznamem o dopravní nehodě), kdy si tento dokument účastníci sepíší sami a policista na místě pouze záznam potvrdí a uloží přestupci pokutu v blokovém řízení¹⁴. Odhadem jen v evidenci uvedeno 25 % všech skutečných dopravních nehod, ale jsou zde evidovány i dopravní nehody se zraněním, které jsou pro další rozbor nehodovosti podstatné.

2.3 Dopravní nehodovost v ČR

Dopravní nehodovost vyhodnocuje jak Policie ČR, tak i Ministerstvo dopravy ČR, Centrum služeb pro silniční dopravu nebo Centrum dopravního výzkumu. Jednotlivé informace jsou následně různě využívány mezi uvedenými, nebo dále mezi akademickými, nebo výzkumnými pracovišti. Stručná analýza dopravní nehodovosti je uvedena v příloze A.

¹¹ Statistika dopravních nehod v mapě. *Jednotná vektorová dopravní mapa* [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi> přehled nehod 2015

¹² STRAKA, Jan a TESARŮ, Josef. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

¹³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

¹⁴ Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: ASPI

2.4 Úkoly pro Policii ČR

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu stanovuje úkoly pro jednotlivé subjekty, které mohou přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, jednotlivé krajské správy silnic, města a obce, vzdělávací instituce aj. Jedním ze subjektu je i Policie ČR, která se primárně podílí na zvyšování bezpečnosti silničního provozu¹⁵.

Z hlediska kázně účastníků silničního provozu je třeba zajistit:

- používání zádržného systému,
- používání reflexních prvků chodci a cyklisty,
- používání bezpečnostních helem u cyklistů (dětí) a motocyklistů,
- respektování rychlostního limitu (85 % řidičů nepřekročí rychlost o více jak 10 km/h),
- používání denního svícení,
- dodržování bezpečnostní vzdálenosti,
- vyloučit ovlivnění řidičů alkoholem.

Pro Policii ČR jsou stanoveny prioritní úkoly¹⁷ při dohledu na BESIP zejm. v dodržování rychlostního limitu, odhalování řidičů ovlivněných alkoholem nebo jinou návykovou látkou, používání zádržných systémů, odhalování agresivního chování a zajištění ukázněnosti chodců a cyklistů. Zavedení kamerového dohledu a zajištění kontroly rychlosti a dodržování bezpečnostní vzdálenosti. Pro městskou nebo obecní policii jsou stanoveny úkoly v kontrole rychlosti vozidel, kontroly parkování v blízkosti škol a přechodu pro chodce a zajištění tak bezpečného přecházení chodců (zejm. školní mládež, děti nepodléhající školní docházce, hendikepovaní, senioři). V poslední větě není logické, aby děti nepodléhající školní docházce samy přecházely komunikace.

¹⁵ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

2.5 Sumarizace cílů

Cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu¹⁷ sledují prosazení ochrany životů a zdraví občanů, vytvoření funkční a efektivní struktury řízení BESIP včetně koordinace jednotlivých orgánů státní správy. S tím souvisí i další cíle ve snižování následků dopravních nehod zejm. v počtu usmrčených osob, zraněných osob a dalších následků na majetku a na životním prostředí.

3 Možnosti optimalizace současného dohledu na BESIP

Jedním z hlavních cílů dohledu na BESIP je působit na účastníky silničního provozu s cílem jejich ochrany života, zdraví a majetku a dále snižování jiných negativních následků dopravní nehodovosti a vlivu na životní prostředí. V této kapitole je uvedena zevrubná analýza dopravní nehodovosti a možnosti optimalizovat současný stav BESIP na podkladě těchto dat. Zaměření dohledu na BESIP bude v teoretické rovině směřováno dle příčin usmrcení osob při dopravních nehodách jak v kontextu ČR, tak přímo sledovaného území okr. Liberec¹⁶ (viz přílohy A a B).

3.1 Teoretický přístup k dohledu na BESIP

U každé dopravní nehody popř. jiné negativní události vlivu na životní prostředí je možné vyhodnotit, jakým způsobem mohlo být nehodě zabráněno anebo jak mohly být sníženy následky události. Z tohoto pohledu lze poté nastavit opatření, jak na úseku komunikace, technické konstrukce vozidel, vzdělanosti účastníků, tak i chování a ukázněnosti účastníků anebo vzdělání účastníků silničního provozu. Tato práce je zaměřena na dohled na BESIP a tedy na vliv jednání, chování a ukázněnosti jednotlivých účastníků dopravní nehody. Dále proto bude v příloze C proveden rozbor jednotlivých ustanovení zákona o silničním provozu¹⁷, jak se jeho porušení může

¹⁶ okr. Liberec vyjma obce Jablonné v Podještědí

¹⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

negativně projevit na bezpečnosti silničního provozu a jak lze dané porušení sankcionovat.

4 Analýza současného stavu BESIP v okr. Liberec

V této kapitole bude popsán a vyhodnocen současný stav dohledu tj. v roce 2016 na BESIP v okrese Liberec. Dále bude uvažován jako okres Liberec bez města Jablonné v Podještědí, které z hlediska soudní moci náleží k okresu Česká Lípa. Po úpravě okresního uspořádání nedošlo k úpravě působnosti Policie ČR a Okresního státního zastupitelství a Okresního soudu.

4.1 Policie ČR

Dohled na BESIP zajišťuje dopravní, pořádková a cizinecká policie. Z dopravní policie je to Dopravní inspektorát (DI) v Liberci a Oddělení silničního dohledu (OSD). Z pořádkové policie to jsou jednotlivá obvodní oddělení (OOP), Pohotovostní a eskortní oddělení (PEO) a Oddělení hlídkové služby Liberec (OHS).

4.1.1 Dopravní policie

Z dopravního inspektorátu Liberec (dále jen DI Liberec) se dohledu na BESIP podílí přibližně šest policistů. Z Oddělení silničního dohledu (dále jen OSD) přibližně 14 policistů, jejichž působnost je pro celý Liberecký kraj a na území okr. Liberec působí přibližně z 30 - 50 % celkové činnosti.

Pracovní den policisty začíná tak, že se dostaví na útvar podle již vyhotoveného služebního plánu. Převlékne se do uniformy, připraví si vybavení dle tzv. Instruktaže. Jedná se o elektronický a papírový dokument, ve kterém jsou uvedeny všechny důležité skutečnosti pro výkon služby: kdo, kde, kdy, jak, co, proč, čím. Kdo je zařazen ve hlídce, která má svého odpovědného formálního velitele, kde má působit, v jakém časovém rozpětí, jakou činnost a jakým způsobem má konat a z jakého důvodu a jaké má mít vybavení. Pro příklad je uveden obsah dvou instruktaží v příloze D.

Jak je v příkladech uvedeno, jedná se o základní informace pro danou hlídku, neboť se jedná o praktický způsob instruování jednotlivých hlídek a výjezdů skupin dopravních nehod. Po návratu na útvar členové hlídky zaevidují blokové pokuty nebo zjištěné protiprávní jednání do Informačního systému. Stejně tak vyplní i přehled o činnosti, který je následným podkladem pro statistiku činnosti dopravní služby. V případě evidence vybraných dopravních nehod je užíván ještě paralelní systém, který je policistům k dispozici i ve výjezdových vozidlech.

Policisté, kteří se primárně věnují dohledu na BESIP, jsou zařazeni do 3. - 4. tarifní třídy s hodnostním označením nadstrážmistr (nstržm.) - podpraporčík (pprap.). Většina je zařazena ve 4. tarifní třídě, kdy policisté mají navíc dohlížet i na dodržování sociálních předpisů v dopravě včetně kontroly nebezpečných nákladů. Podmínky pro výkon služby upravuje služební zákon¹⁸, odměňování policistů je stanoveno nařízením vlády⁴⁸. Příkladem je měsíční hrubá mzda policisty zařazeném na dohled na BESIP 26 tis. Kč - 29 tis. Kč, v závislosti na počtu odsloužených let ve služebním poměru, v tomto případě přibližně 2 - 15 let včetně započtení dalších příplatků. Obvykle na dohledu jednotlivých inspektorátů neslouží policisté s praxí déle jak 15 let. Z hlediska nepsaného kariérního řádu se z policistů zařazených na dohled na BESIP vybírají policisté pro výjezd skupiny dopravních nehod. Ti jsou zařazeni v 5. tarifní třídě s hodnostním označením praporčík (prap.) a jejich hrubá mzda je přibližně o 2 tis. Kč vyšší než na dohledu ve 4. tarifní třídě. Mzdové ohodnocení nelze subjektivně hodnotit jako špatné, jedná se ovšem o službu včetně nocí, svátků, ve ztíženém pracovním prostředí bez dalších obvyklých zaměstnaneckých benefitů jako př. služební telefon, notebook, vozidlo, stravenky apod. Příjem nově přijímaných policistů činí přibližně 17,5 tis. Kč hrubého, po dokončení základního kurzu přibližně 22,5 tis. Kč hrubého¹⁹.

Dopravní policista zařazený na dohled na BESIP má i dnes možnosti ke zvyšování své kvalifikace. Jedná se o odborné kurzy zaměřené na kontrolu sociálních předpisů²⁰ včetně kontroly přepravy nebezpečného nákladu (dohoda ADR), kurzy na

¹⁸ Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: ASPI

¹⁹ Nařízení vlády č. 227/2014 Sb., kterým se stanoví stupnice základních tarifů pro příslušníky bezpečnostních sborů. In: ASPI

²⁰ Interní materiály autora ze školení a činnosti

kontrolu technického stavu vozidel (tzv. technické silniční kontroly), upevňování nákladu, kontrola přepravy odpadů, kontrola přepravy biologického materiálu (živá zvířata, zvířecí odpad, potraviny), užívání speciálního software (Tagra, Tachoscan, Adrem, atd.).

Hlídky dopravní policie jsou z naprosté většiny motorizované, zejm. ve služebních vozidlech, zřídka na motocyklu (pouze OSD). Pěší hlídky postrádají mimo výjimečných událostí, jako jsou významné kulturní nebo sportovní akce smysl, protože pěší hlídka je velmi omezena ve svých možnostech př. splnit úkol od Operačního střediska nebo dokonce provést úkon, zákrok anebo např. zadržet a eskortovat pachatele. Ačkoliv veřejnost vnímá pěší hlídky pozitivně, je přínos této hlídky prakticky nulový. Je obtížné si představit, že hlídka omezí na osobní svobodě pachatele, kterého nemá jak z očí veřejnosti dostat na služebnu a vznikají tak posměšná videa na veřejných sítích, protože z taktického hlediska zákroku je nutné postupovat rychle a úderně. Uvedené platí i pro pořádkovou policii.

4.1.2 Úkoly dopravní policie

Úkoly dopravní policie jsou dány velmi obecně a prakticky kopírují úkoly Národní strategie bezpečnosti silničního provozu²¹. Obecně se jedná o kontrolu rychlosti, dodržování zákazu užívání alkoholu a návykových látek řidiči motorových a nemotorových vozidel, postih agresivního chování v silničním provozu, kontrola dodržování signálů zabezpečovacích zařízení na železničních přejezdech aj.

Dalšími konkrétními úkoly jsou dopravně bezpečnostní akce a méně rozšířené dopravně bezpečnostní opatření. Při dopravně bezpečnostní akci policisté zaujímají zejm. pevné kontrolní stanoviště (tj. stojí na místě - př. Liberec, ulice Chrastavská u čerpací stanice Benzina; Liberec, ulice Hejnická u garáží; Mníšek, ulice Frýdlantská; Husa, sjezd ze silnice č. 35; Hrádek nad Nisou, silnice č. 35 hraniční přechod aj.). Dopravně bezpečnostní akce jsou vyhlašovány často jinou osobou, než je vedoucí oddělení DI př. vedoucím Územního odboru Liberec nebo vedoucím odboru dopravy Krajského

²¹ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

ředitelství policie Libereckého kraje. Akce mají určité zaměření jako např. na kontrolu ovlivnění řidičů alkoholem nebo jinou návykovou látkou a jsou vyhledávány v určitý domnívaný kritický čas př. začátek/konec letních prázdnin, sv. Mikuláš, Vánoce, Velikonoce atd.

Nově od roku 2016 jsou zaváděny po přibližně 30 letech tzv. VAS I, II - kontroly na vybrané automobilní síti. Myšlenka je taková, že je nutné být na silnici vidět a jedná se o období dopravně bezpečnostních akcí. Silnice VAS I vybírá policejní prezídium. V případě okresu Liberec je to tedy silnice č. 35 v úseku Turnov - Hrádek nad Nisou. Silnice VAS II vybírá Krajské ředitelství policie Liberec a jedná se o silnici č. 13 nyní v úseku Mníšek - Habartice. Hlídky na uvedeném pevném stanovišti provádí základní kontrolu, pokud se jedná o silnici dálničního typu, tak jde o mobilní viditelnou hlídku. Odslouženo musí být zvlášť pro VAS I a VAS II 60 + 60 hodin, max. 6 hodin denně na jedné VAS.

Dalším úkolem je účast na různých koncertech, závodech, fotbalových a hokejových zápasech. Úkoly stanovuje velitel opatření, který je pořádkovým policistou a dopravní policisté by měli zajistit BESIP v místě konání akce.

Posledním významným úkolem je kontrola užitkových vozidel tj. dodržování sociálních předpisů v dopravě, přeprava nebezpečného nákladu, upevnění nákladu, nízkorychlostní vážení, kontrola přepravy odpadů a živočišného biologického materiálu. V současné době pouze OSD tuto činnost až na kontrolní vážení provádí samo, DI Liberec je závislý na součinnosti s Centrem služeb pro silniční dopravu, neboť policisté mj. nedisponují znalostmi k samostatné kontrole vozidel. Nízkorychlostní váhy nemá nyní DI Liberec ani OSD anebo policie v Libereckém kraji vůbec k dispozici.

DI Liberec a policisté obvodních oddělení provádí v ranních hodinách během dnů se školním vyučováním dozor v blízkosti základních škol. Činnost má spočívat v tzv. preventivním působení a stání v blízkosti přechodu bez jiné činnosti, kterou ukládá zákon v podobě tzv. iniciativy²², prakticky policista stojí a jinou činnost nevyvíjí.

²² Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: ASPI

Policisté DI Liberec se podílí i na plnění úkolů v rámci mezinárodní spolupráce, kdy je sestavena smíšená hlídka policisty z Polska a z České republiky. Ta slouží jak v Polsku, tak i v České republice. Jedná se obvykle o 5 hodinový výkon služby v době přibližně 8 - 13 hodin v pracovní dny.

4.1.3 Pořádková a cizinecká policie

Pro pořádkovou policii není dohled na BESIP okrajovou záležitostí, ale je prakticky spíše primární. Policisté musejí v rámci hlídkové činnosti ukládat blokové pokuty a odhalovat řidiče ovlivněné alkoholem nebo jinou návykovou látkou či odhalovat trestnou činnost jako např. maření úředního rozhodnutí a vykázání. Pořádkoví policisté obvykle neměří rychlost a neprovádí kontrolu užitkových vozidel.

Policisté jednotlivých obvodních oddělení slouží obvykle pouze ve svých obvodech, na kterých působí. Sice mají dobré místní znalosti, ale o to je represivní činnost těžší, když se s řidiči znají. Další potíže představuje i případné správní řízení, ve kterém už může být policista teoreticky zaujatý. Obvodní policisté slouží ve 4. - 5. tarifní třídě. Nejsou pro ně určena školení jako pro dopravní policisty a proto jsou jejich znalosti dopravní legislativy velmi omezené.

Hlídkovou činnost vykonává Oddělení hlídkové služby (OHS) a Pohotovostní a eskortní oddělení (PEO). Výhoda těchto útvarů je dobrá znalost závadových osob a tím i odhalování závažných porušení zákona tj. řízení pod vlivem alkoholu, jiné návykové látky, maření úředního rozhodnutí a vykázání aj. Jejich znalosti v oblasti dopravní legislativy jsou stejně jako u ostatních pořádkových policistů velmi omezené. Policisté těchto útvarů slouží ve 3. - 4. tarifní třídě.

Specifickým útvarem je cizinecká policie. Ta provádí i dohled na BESIP ve formě základních kontrol. Zařazení jsou zde policisté ve 4. - 5. tarifní třídě, znalostí v oblasti dopravní legislativy jsou nejhorší ze všech útvarů. Obvykle nejsou schopni odhalovat řidiče pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo správně řešit případná další porušení. Výhodou útvaru je ale vybavení technikou pro rychlé ověření dokladů totožnosti, včetně ověření oprávnění k řízení motorových vozidel. Dále i prostředky pro odhalení padělaných nebo pozměněných dokladů.

4.1.4 Úkoly pořádkové a cizinecké policie

Na činnost pořádkové policie nejsou kladeny zvlášť specifické nároky. V rámci běžné hlídkové služby policisté zejm. ukládají blokové pokuty. Jiné aspekty, například delikty, jako je řízení pod vlivem alkoholu, návykové látky aj., nejsou zvlášť vyhodnocovány. Na závažnější protiprávní jednání se zaměřují policisté OHS a PEO. Pořádkoví policisté jsou zařazováni do dopravně bezpečnostních akcí (DBA), kde plní úkoly spočívající zejm. v základních kontrolách na stanovištích.

4.2 Městská policie

Městskou policii jako orgán obce zřizuje obecní zastupitelstvo závaznou vyhláškou. Její úkoly jsou stanoveny představiteli města tj. starostou nebo primátorem²³. Z hlediska dohledu na BESIP jsou úkoly stanoveny jednak Národní strategií bezpečnosti silničního provozu²⁴ ale i možností určité protiprávní jednání postihovat v blokovém řízení²⁵. Jedná se zejm. o nerespektování zákazu vjezdu včetně pěších zón, překročení rychlosti, protiprávní jednání chodců a cyklistů a nesprávné parkování. Ostatní delikty může strážník městské policie oznámit, neboť nemůže uložit blokovou pokutu²⁶. Při odhalení řidiče pod vlivem alkoholu nebo návykové látky se na místě předá policistovi. Strážníci též dohlíží nad zpoplatněním parkovacích míst, kontrolou rezidenčního parkování apod.

V okrese Liberec působí městská policie v Liberci, Chrastavě (včetně obce Stráž nad Nisou), Hrádku nad Nisou a ve Frýdlantu (Městská policie Liberec). Měření rychlosti městskou policií je prováděno v Liberci a výjimečně v Hrádku nad Nisou.

²³ Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii. In: ASPI

²⁴ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

²⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

²⁶ Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: ASPI

4.3 Celní správa

Z hlediska dohledu na BESIP se Celní správa zaměřuje na kontrolu sociálních předpisů v dopravě a na nízkorychlostní vážení. Jedná se o přibližně 50 % případů řešených dále správními orgány. Dále v rámci dohledu odhaluje řidiče ovlivněné jinou návykovou látkou, kteří převáží přes hraniční přechody návykové látky nebo prostředky pro jejich výrobu (př. léky).

S Celní správou probíhá sporadicky společná hlídka, která byla z důvodu nedostatku policistů a zvláště pak z nedostatku kvalifikovaných policistů výrazně omezena.

4.4 Výkon dohledu na BESIP v okrese Liberec

Služba dopravní policie v okrese Liberec (DI Liberec a OSD) řeší každý měsíc nyní přibližně uvedený počet přestupků blokově: 170 rychlost (50/50 obec/mimo obec), technický stav 42, zádržný systém 44, držení hovorového zařízení 15, železniční přejezdy 2, chodci 4, cyklisté 2, motocyklisté 2, ostatní 110. Každý měsíc dalších 12 subjektů oznámí nebo odevzdá do správního řízení, z toho nejvíce technický stav v počtu 7, rychlost 2, ostatní bodované přestupky 1. Dále řeší měsíčně 11 řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, 8 řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, 3 řízení bez řidičského oprávnění a 1 maření úředního rozhodnutí a vykázání.

Přibližně měsíčně dalších 400 blokových pokut uloží pořádková policie a na 100 z nich se vztahuje bodový systém. Jedná se zejména o nepoužívání zádržného systému nebo držení hovorového zařízení za jízdy v ruce.

5 Vyhodnocení dotazníkového šetření mezi laickou veřejností a odborníky na BESIP

V této kapitole bude vyhodnoceno šetření, jak dotazníky mezi laickou veřejností v okrese Liberec, tak i mezi ostatními odborníky na BESIP zejm. z řad policistů. Dotazníková akce byla provedena za pomocí online systému Survio²⁷.

5.1 Šetření mezi laickou veřejností

Vzhledem ke skutečnosti, že k vyhodnocení je třeba určitý počet respondentů, byl pro laickou veřejnost určen anonymní dotazník. Ten byl zaslán osobám, které jsou účastníky silničního provozu na území okr. Liberec. Jedná se o dotazník s uzavřenými otázkami. Respondentům (celkem 74) byly položeny následující otázky, které byly následně vyhodnoceny.

²⁷ Dotazníkové šetření. SURVIO [online]. Praha: Survio, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: www.survio.com

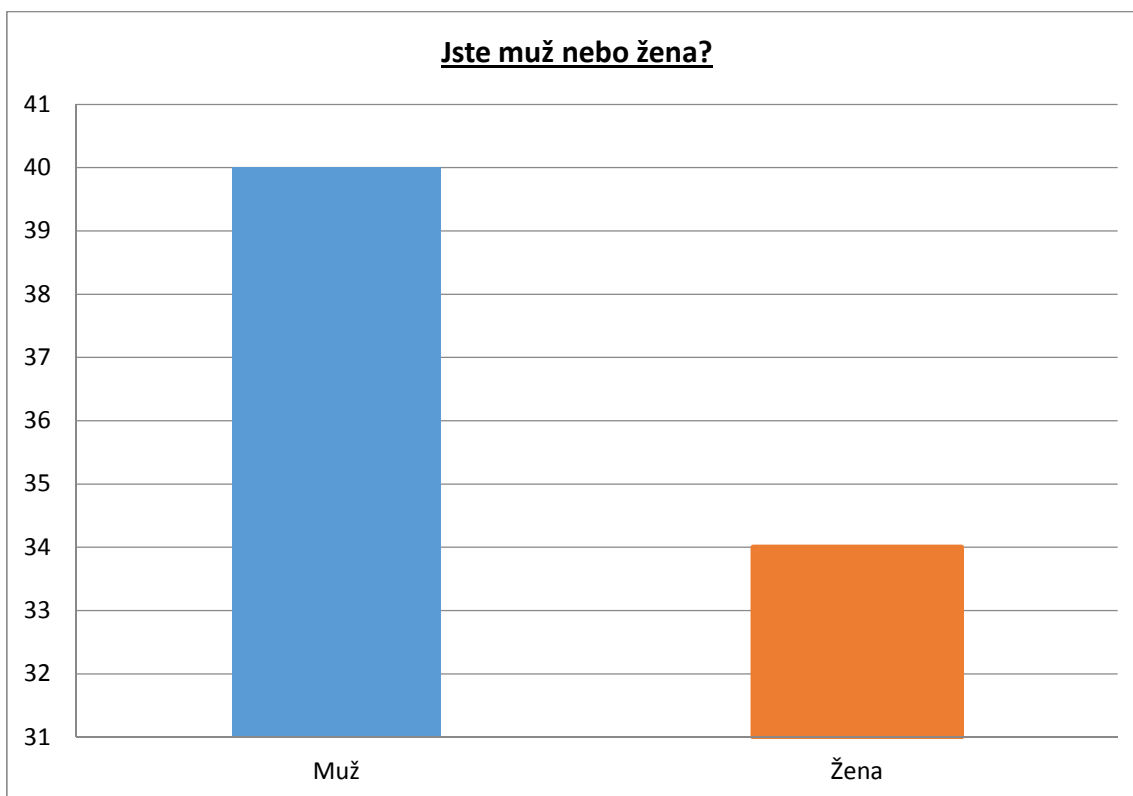
Otázka č. 1: Jste muž nebo žena?

Tabulka č. 1 - odpověď respondentů na otázku č. 1

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Muž	40	54,1 %
Žena	34	45,9 %

Zdroj: autor

Graf č. 1 - pohlaví respondentů



Zdroj: autor

První otázkou bylo zjištěno, že dotazníkového průzkumu se zúčastnilo 54,1 % mužů a 45,9 % žen. Vzorek respondentů odpovídá stavu ve společnosti. Což nám dává velmi vyrovnaný vzorek respondentů.

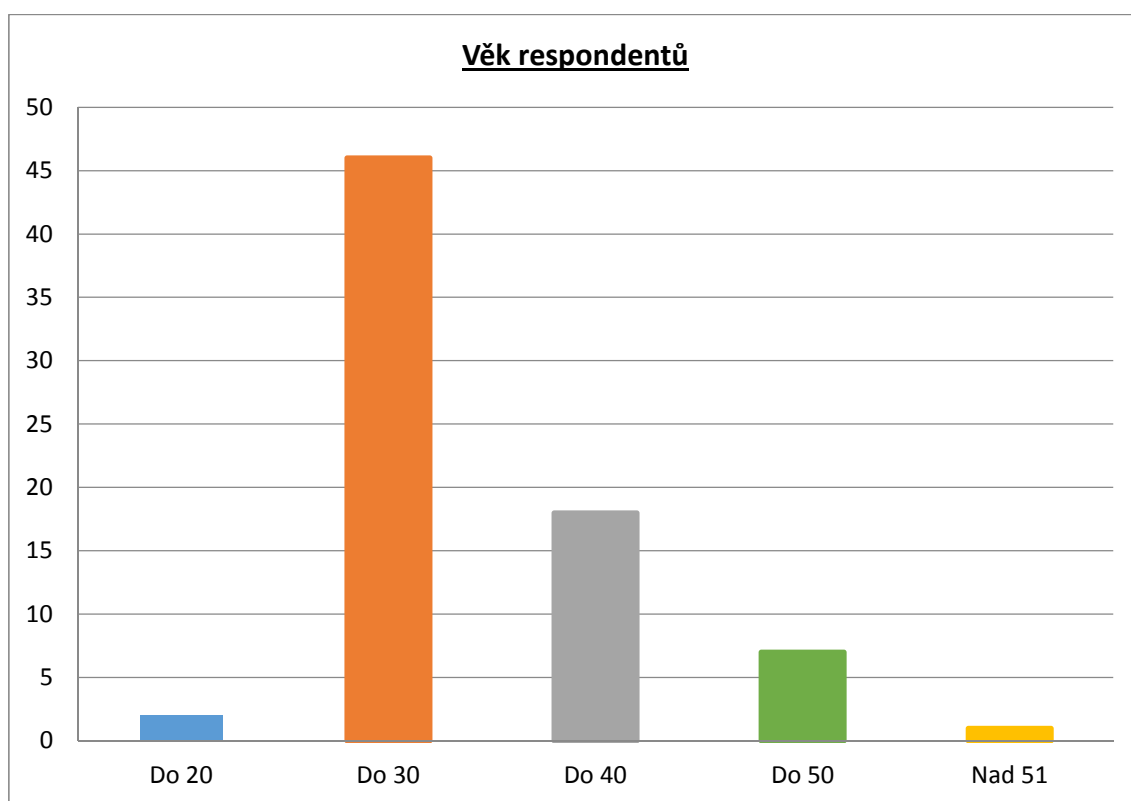
Otázka č. 2: Věk respondentů.

Tabulka č. 2 - odpověď respondentů na otázku č. 2

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Do 20	2	2,7 %
Do 30	46	62,2 %
Do 40	18	24,3 %
Do 50	7	9,5 %
Nad 51	1	1,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 2 - věk respondentů



Zdroj: autor

Z hlediska věku je 64 % respondentů ve věku 18 – 29 let, 24 % ve věku 30 – 39, 10 % ve věku 40 – 49 let, 2 % starší 50 let. Dotazník zodpověděli spíše mladší respondenti, který jim byl zaslán elektronickou cestou.

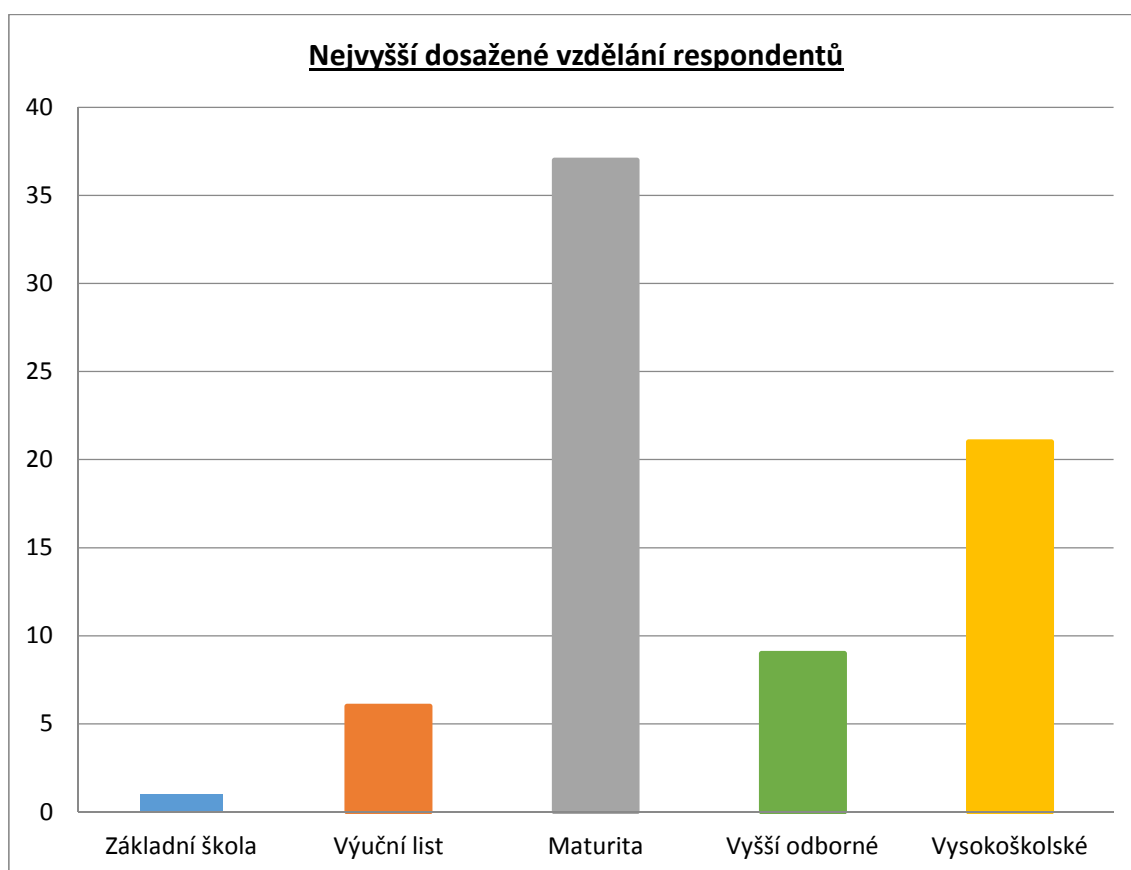
Otázka č. 3: Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů.

Tabulka č. 3 - odpověď respondentů na otázku č. 3

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Základní škola	1	1,4 %
Výuční list	6	8,1 %
Maturita	37	50 %
Vyšší odborné	9	12,2 %
Vysokoškolské	21	28,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 3 - nejvyšší dosažené vzdělání



Zdroj: autor

Polovina respondentů dosáhla na úplně středoškolské vzdělání, 12 % na vyšší odborné a 28 % dokončilo vysokoškolské vzdělání, 8 % je vyučeno a ostatní dosáhli doposud základního vzdělání (jedná se zpravidla o studenty).

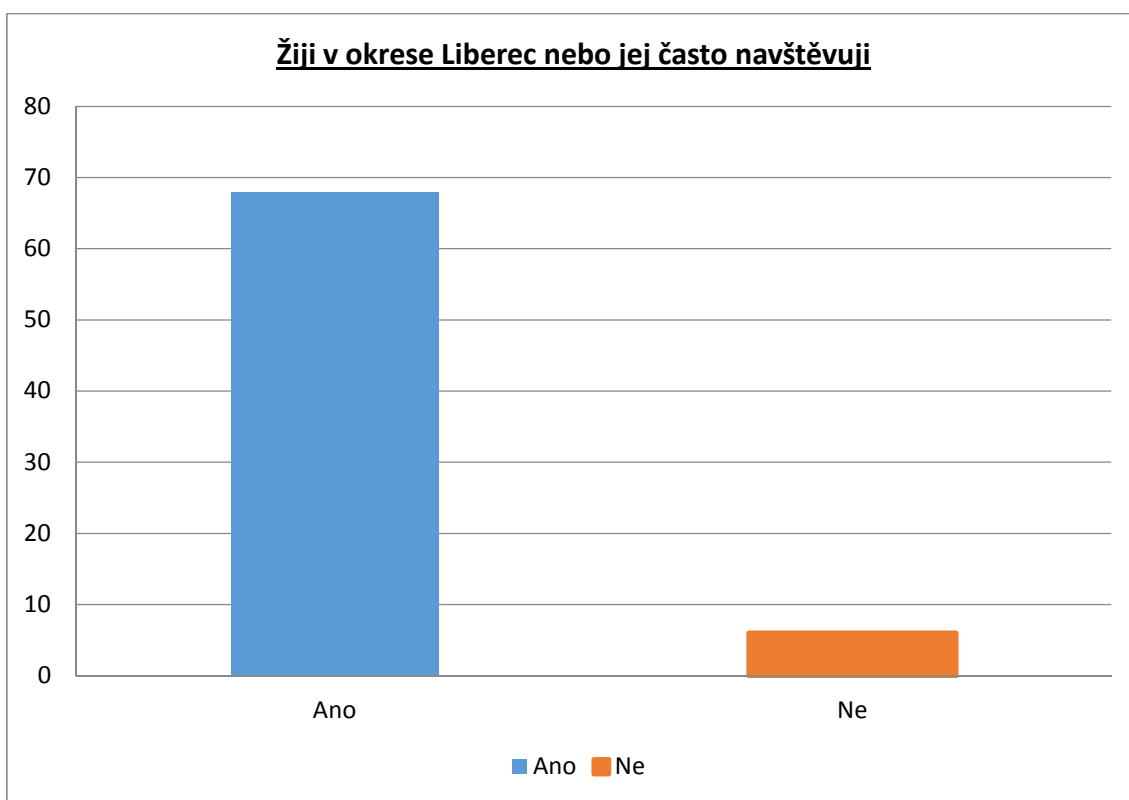
Otázka č. 4: Žiji v okrese Liberec nebo jej často navštěvuji.

Tabulka č. 4 - odpověď respondentů na otázku č. 4

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Ano	68	91,9 %
Ne	6	8,1 %

Zdroj: autor

Graf č. 4 - žiji v okrese Liberec, nebo jej často navštěvuji?



Zdroj: autor

Ze vzorku respondentů bydlí nebo navštěvuje okres Liberec 92 % osob. Primárně byl dotazník určen právě pro osoby žijící v Libereckém okrese, takže většinový výsledek odpovídá předpokladu zadání.

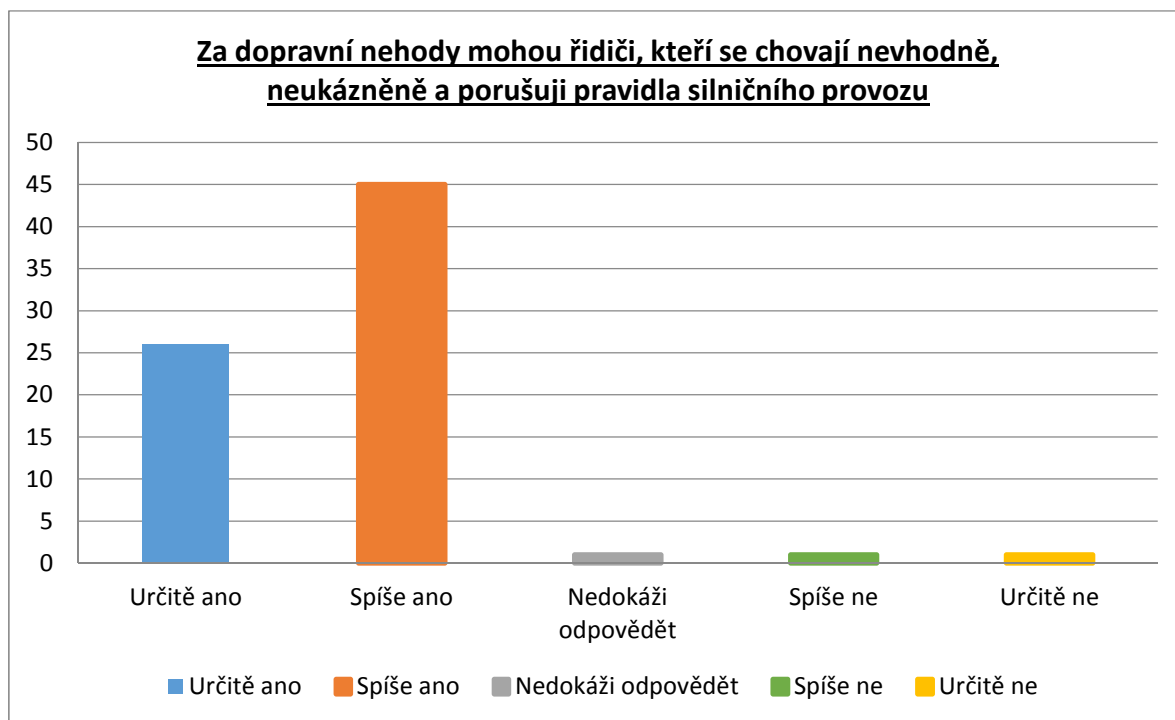
Otázka č. 5: Za dopravní nehody mohou řidiči, kteří se chovají nevhodně, neukázněně a porušují pravidla silničního provozu.

Tabulka č. 5 - odpověď respondentů na otázku č. 5

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	26	35,1 %
Spíše ano	45	60,8 %
Nedokáží odpovědět	1	1,4 %
Spíše ne	1	1,4 %
Určitě ne	1	1,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 5 - ukázněnost řidičů jako příčina dopravní nehody



Zdroj: autor

Na otázku: Za dopravní nehodu mohou řidiči, kteří se chovají nevhodně, neukázněně a porušují pravidla silničního provozu, odpovědělo 35 % respondentů určitě ano a 61 % spíše ano. Názor respondentů tak odpovídá představě, že je nehodovost zapříčiněna nezodpovědným chováním řidičů, porušující pravidla silničního provozu.

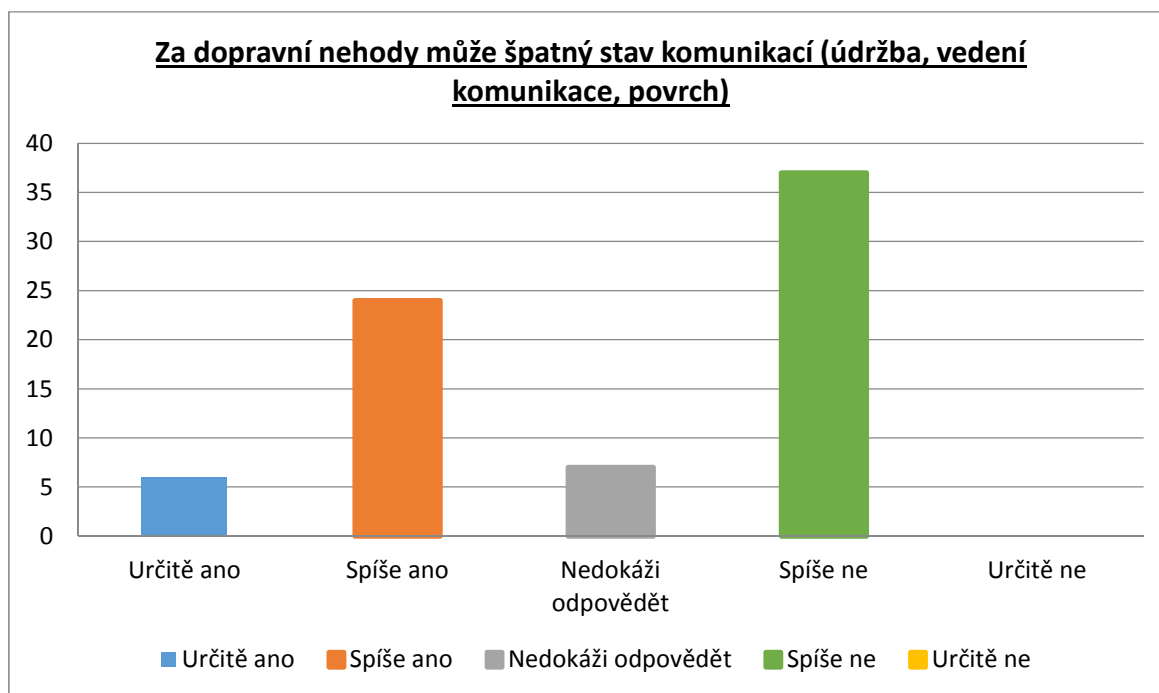
Otázka č. 6: Za dopravní nehody může špatný stav komunikací (údržba, vedení komunikace, povrch).

Tabulka č. 6 - odpověď respondentů na otázku č. 6

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	6	8,1 %
Spíše ano	24	32,4 %
Nedokáží odpovědět	7	9,5 %
Spíše ne	37	50 %
Určitě ne	0	0 %

Zdroj: autor

Graf č. 6 - stav komunikace jako příčina dopravní nehody



Zdroj: autor

U otázky, zdali za dopravní nehody může špatný stav komunikace (tj. údržba, vedení, povrch aj.) zodpovědělo 8 % určitě ano, 32 % spíše ano, 10 % nedokázalo odpovědět, 50 % spíše ne a 8 % určitě ne. Zajímavý je tedy pohled respondentů, kdy většina nepřisuzuje váhu komunikaci, ačkoliv v praxi je faktor komunikace velmi významný. I samotná zimní údržba je podstatná pro předcházení nehodovosti, natož pak směrové nebo rozhledové poměry komunikace.

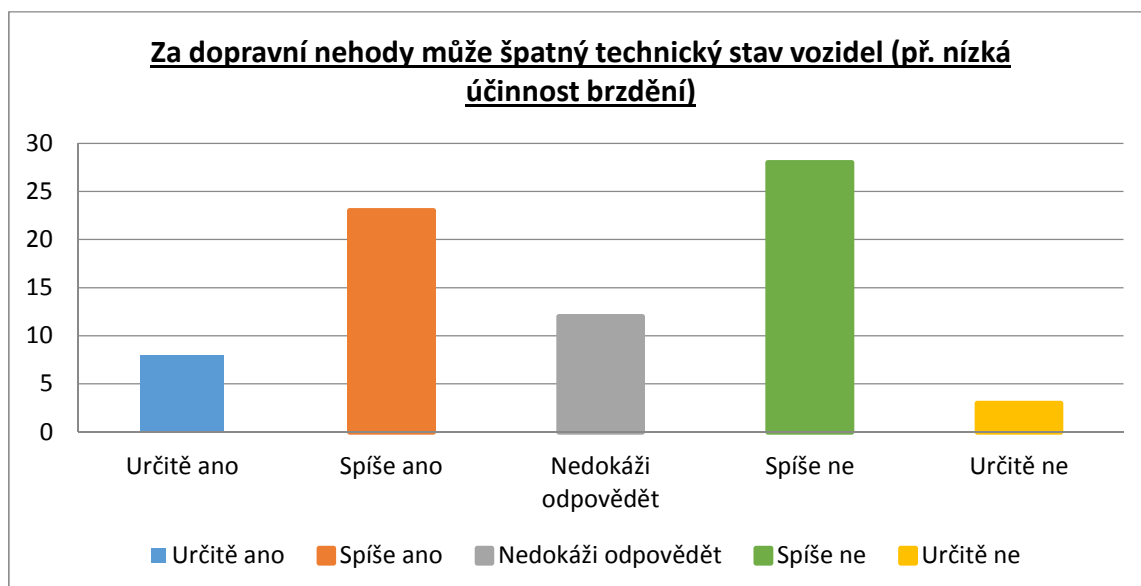
Otázka č. 7: Za dopravní nehody může špatný technický stav vozidel (př. nízká účinnost brzdění)

Tabulka č. 7 - odpověď respondentů na otázku č. 7

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	8	10,8 %
Spíše ano	23	31,1 %
Nedokáží odpovědět	12	16,2 %
Spíše ne	28	37,8 %
Určitě ne	3	4,1 %

Zdroj: autor

Graf č. 7 - technická závada jako příčina dopravní nehody



Zdroj: autor

Technický stav vozidel je zodpovědný za dopravní nehodovost u 11 % respondentů, kteří odpověděli určitě ano, 31 % spíše ano, 16 % nedokázalo odpovědět, 38 % spíše ne a ostatní 4 % určitě ne. Zdali je technický stav vozidla pro nehodovost významný, se tak názor respondentů dělí na polovinu. Z odborného pohledu má technický stav vliv, ať se jedná př. o kvalitu konstrukce karoserie (př. koroze), kvalitu a stav pneumatik nebo i kvalita a účinnost brzděného účinku zejm. z pohledu souměrnosti.

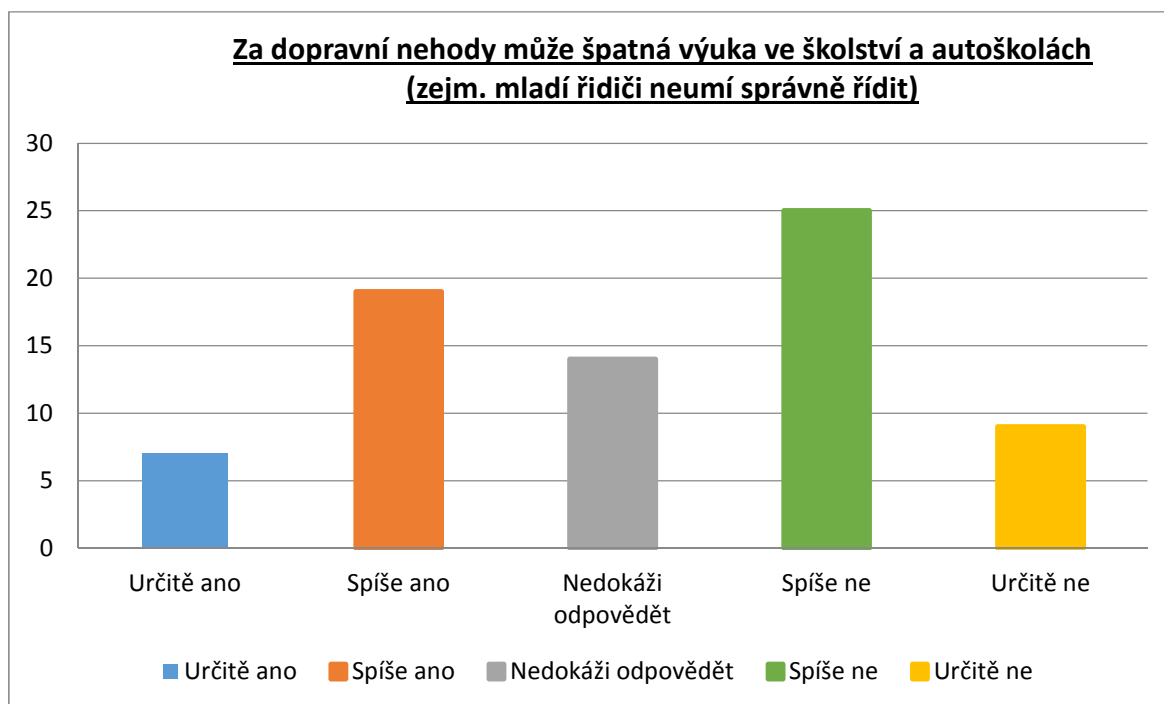
Otázka č. 8: Za dopravní nehody může špatná výuka ve školství a autoškolách (zejm. mladí řidiči neumí správně řídit).

Tabulka č. 8 - odpověď respondentů na otázku č. 8

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	7	9,5 %
Spíše ano	19	25,7 %
Nedokáží odpovědět	14	18,9 %
Spíše ne	25	33,8 %
Určitě ne	9	12,2 %

Zdroj: autor

Graf č. 8 - špatná výuka jako příčina dopravní nehody



Zdroj: autor

Respondentům byla položena velmi aktuální otázka kvality výuky v autoškolách, tj. že mladí řidiči neumí správně řídit. Z odborného pohledu je to nezpochybnitelný fakt. I zákonné pojištění pro řidiče ve věku zejm. 18 – 25 let je z ohledu na uvedená rizika nejvyšší, na rozdíl od starších řidičů. Určitě ano odpovědělo 10 %, spíše ano 26 %, 19 % nedokázalo uvést, 34 % spíše ne, 12 % určitě ne.

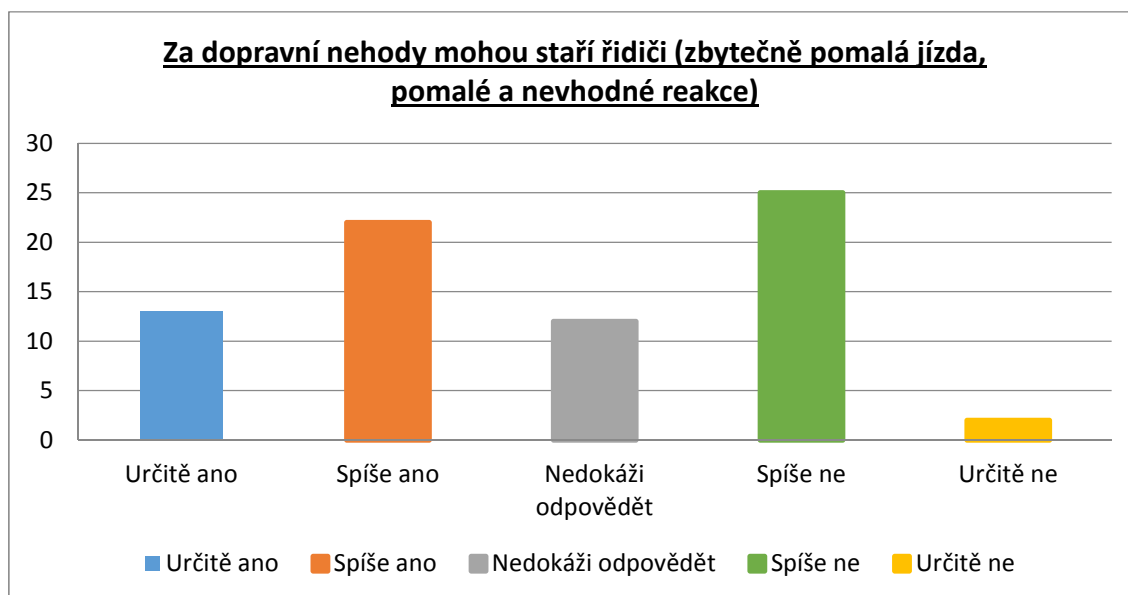
Otázka č. 9: Za dopravní nehody mohou staří řidiči (zbytečně pomalá jízda, pomalé a nevhodné reakce).

Tabulka č. 9 - odpověď respondentů na otázku č. 9

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	13	17,6 %
Spíše ano	22	29,7 %
Nedokáží odpovědět	12	16,2 %
Spíše ne	25	33,8 %
Určitě ne	2	2,7 %

Zdroj: autor

Graf č. 9 - staří řidiči a jejich vliv na dopravní nehodovost



Zdroj: autor

Z pohledu na opačný konec věkového spektra tj. na starší řidiče důchodového věku, 17,6 % respondentů odpovědělo určitě ano na otázku, zdali za nehodovost můžou starší řidiči, spíše ano 30 %, nedokázalo odpovědět 16 %, 34 % spíše ne a 3 % určitě ne. Při praktickém pohledu jsou starší, stejně jako mladí řidiči rizikovou skupinou i s ohledem na počet nehod s následky na počet ujetých kilometrů. Obvykle jsou velmi dezorientovaní, mají zhoršené vnímání a motoriku. Činí jím tak potíže najet správně na rychlostní komunikaci nebo zaparkování vozidla. Uvedené se nevztahuje pouze na řidiče vozidel, ale zejm. i na chodce.

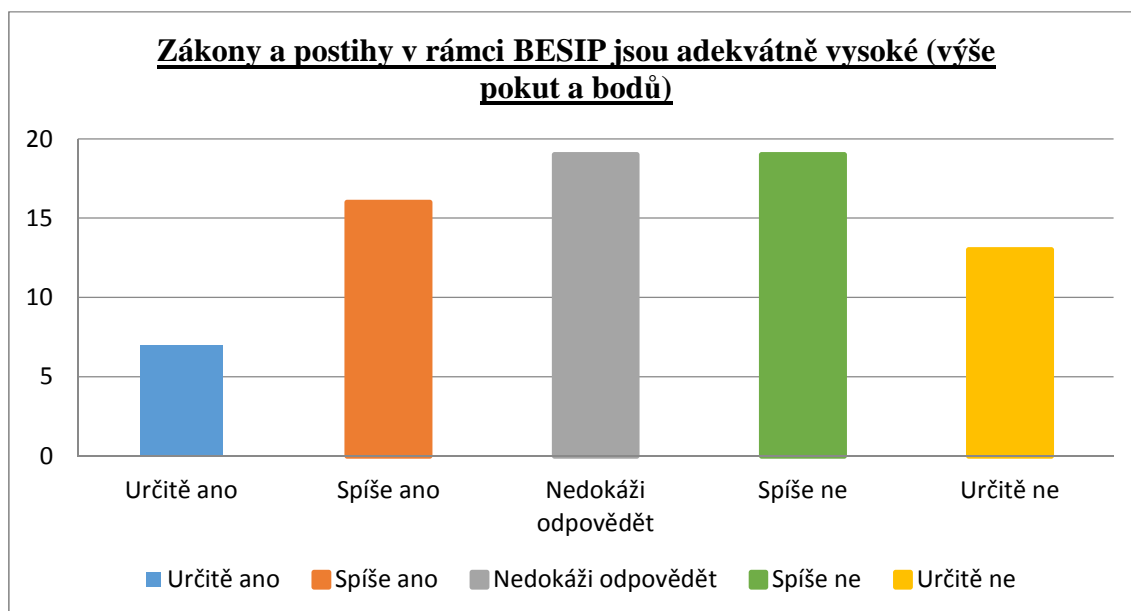
Otázka č. 10: Zákony a postihy v rámci BESIP jsou adekvátně vysoké (výše pokut a bodů)

Tabulka č. 10 - odpověď respondentů na otázku č. 10

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	7	9,5 %
Spíše ano	16	21,6 %
Nedokáží odpovědět	19	25,7 %
Spíše ne	19	25,7 %
Určitě ne	13	17,6 %

Zdroj: autor

Graf č. 10 - adekvátnost postihů



Zdroj: autor

Na otázku, zdali jsou zákony a sankce za porušení v oblasti bezpečnosti silničního provozu, adekvátně odpovědělo 10 % respondentů určitě ano, 22 % spíše ano, 26 % nedokázalo odpovědět, 26 % spíše ne a 18 % určitě ne. Adekvátnost sankce je věcí subjektivního názoru a nelze tak objektivně říci, zdali jsou sankce vysoké nebo ne. Sankcí není jenom finanční částka, ale i přičtení bodů nebo vyslovený zákaz řízení. I samotné projednání přestupku domluvou nebo napomenutím může být pro někoho subjektivní postih.

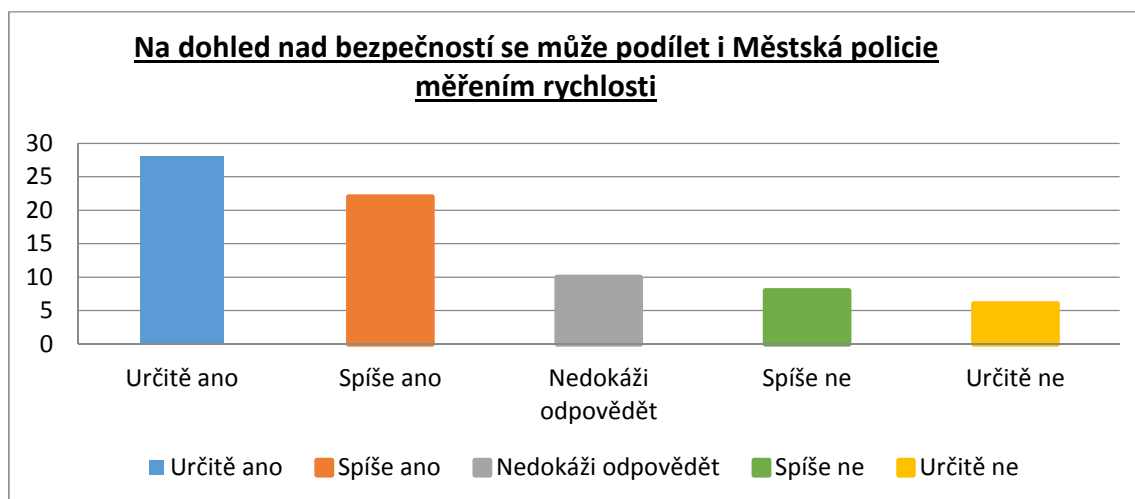
Otázka č. 11: Na dohled nad bezpečností se může podílet i Městská policie měřením rychlosti.

Tabulka č. 11 - odpověď respondentů na otázku č. 11

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	28	37,8 %
Spíše ano	22	29,7 %
Nedokáží odpovědět	10	13,5 %
Spíše ne	8	10,8 %
Určitě ne	6	8,1 %

Zdroj: vlastní výzkum

Graf č. 11 - měření rychlosti městskou policií



Zdroj: autor

Na problematickou otázku, zdali se na dohledu nad bezpečností silničního provozu může podílet měřením rychlosti městská policie zodpovědělo 38 % respondentů určitě ano, 30 % spíše ano, 14 % nedokázalo odpovědět, 11 % spíše ne a zbylá 7 % určitě ne. Překvapující je vysoký počet kladných odpovědí, protože obecně městská policie má v tomto ohledu velmi špatnou pověst (př. díky obecní policii Koleč). Městská policie v Liberci měří z vozidla v barevném provedení městské policie a na místech v zástavbě př. v ul. Husova, ul. Gen. Svobody a ul. Lukášovská v Liberci. Z tohoto důvodu je možné pozitivní vnímání měření rychlosti v Liberci. Nutné je i uvést, že městská policie měří na místech určených policii, nastavení zařízení a uložení sankce je ovšem v pravomoci strážníka.

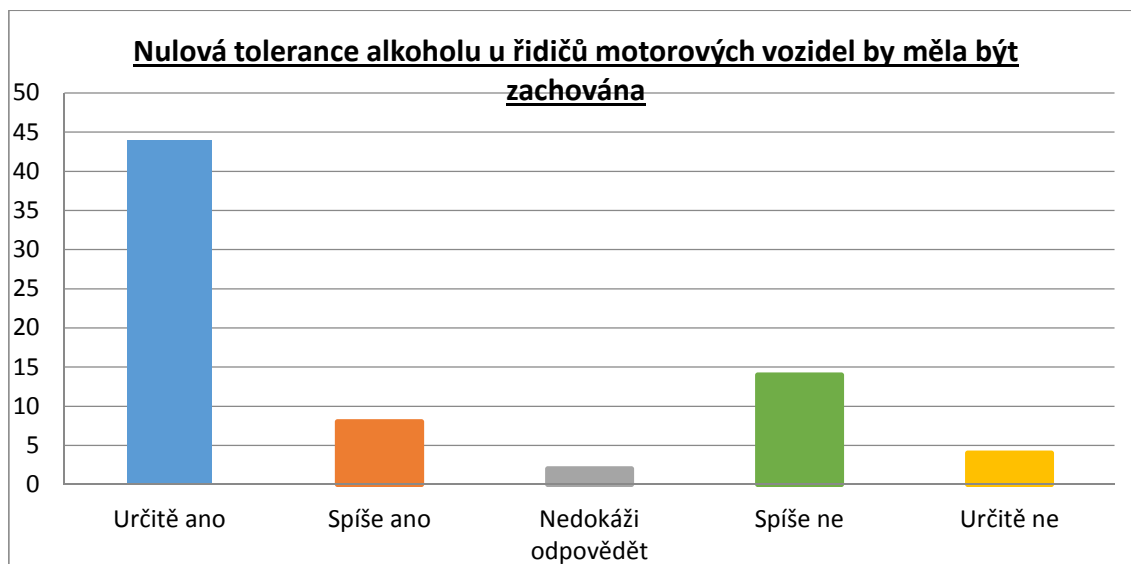
Otázka č. 12: Nulová tolerance alkoholu u řidičů motorových vozidel by měla být zachována.

Tabulka č. 12 - odpověď respondentů na otázku č. 12

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	44	62,2 %
Spíše ano	8	10,8 %
Nedokáží odpovědět	2	2,7 %
Spíše ne	14	18,9 %
Určitě ne	4	5,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 12 - tolerance alkoholu řidičů motorových vozidel



Zdroj: autor

Kontroverzní otázkou je zachování nulové hranice alkoholu pro řidiče motorových vozidel. Z praktického hlediska není hladina přímo nulová, ale z výsledku se odečítá 0,24 promile, která odpovídá max. možné přirozené hranici alkoholu v krvi bez předchozího požití alkoholického nápoje. 62 % respondentů odpovědělo určitě ano (pro zachování současného stavu), 11 % spíše ano, 3 % se nedokázala vyjádřit, 19 % spíše ne a 5 % určitě ne. Názor veřejnosti tak neodpovídá praxi, kdy dopravní nehody zejm. s následky zapříčiní řidiči s hodnotou alkoholu v krvi obvykle více jak 1 promile.

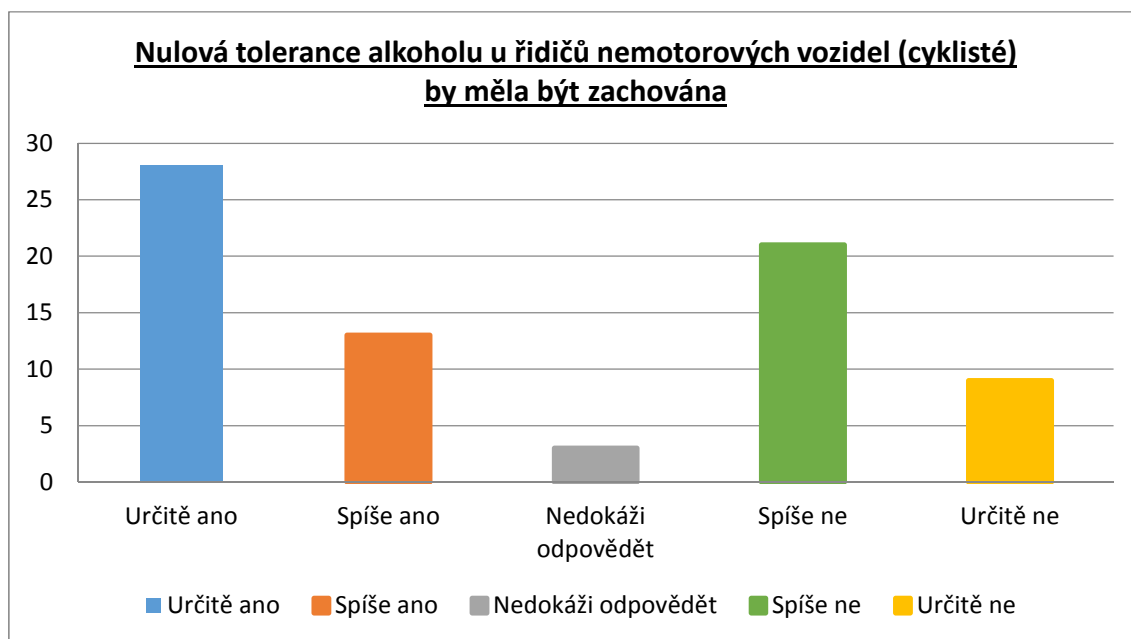
Otázka č. 13: Nulová tolerance alkoholu u řidičů nemotorových vozidel (cyklisté) by měla být zachována.

Tabulka č. 13 - odpověď respondentů na otázku č. 13

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	28	37,8 %
Spíše ano	13	17,6 %
Nedokáží odpovědět	3	4,1 %
Spíše ne	21	28,4 %
Určitě ne	9	12,2 %

Zdroj: autor

Graf č. 13 - tolerance alkoholu řidičů nemotorových vozidel



Zdroj: autor

V případě řidičů nemotorových vozidel (tj. cyklistů) je pro zachování nulové hranice 38 % dotázaných (určitě ano), 18 % spíše ano, 4 % se nevyjádřilo, 28 % spíše ne a 12 % určitě ne. Respondenti rozlišili náročnost řízení motorového nebo nemotorového vozidla, přesto je jejich pohled poněkud přísný. Z praktického hlediska dochází ke zranění popř. usmrcení cyklisty s hladinou v krvi od jednoho promile a výše.

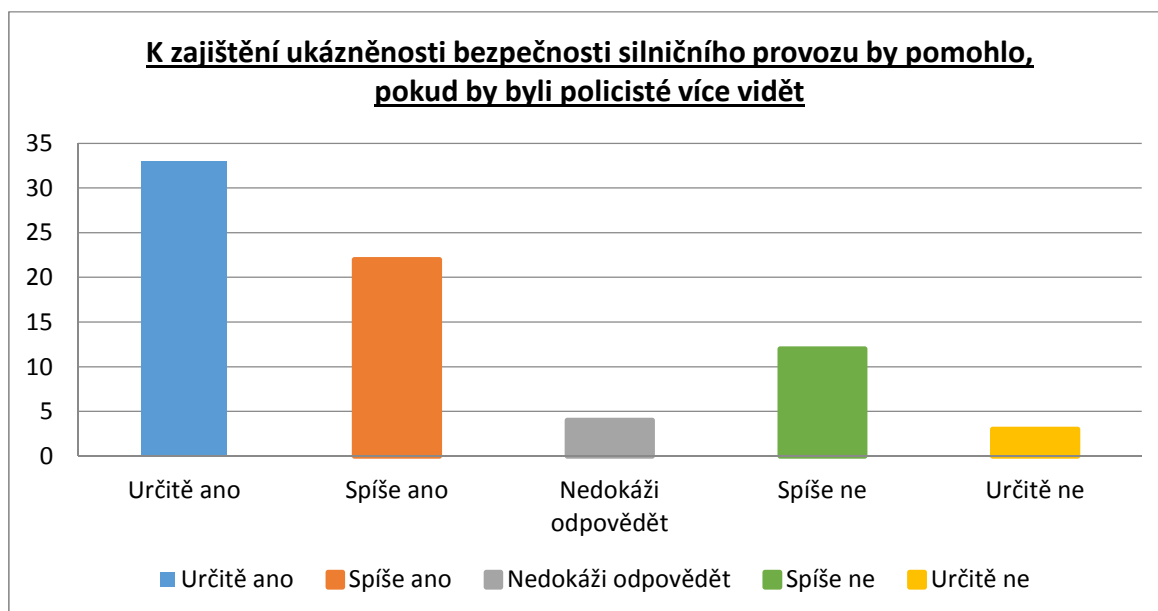
Otázka č. 14: K zajištění ukázněnosti bezpečnosti silničního provozu by pomohlo, pokud by byli policisté více vidět.

Tabulka č. 14 - odpověď respondentů na otázku č. 14

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	33	44,6 %
Spíše ano	22	29,7 %
Nedokáží odpovědět	4	5,4 %
Spíše ne	12	16,2 %
Určitě ne	3	4,1 %

Zdroj: autor

Graf č. 14 - viditelnost policistů



Zdroj: autor

Na otázku, zdali by měli být policisté více vidět, odpovědělo 45 % respondentů určitě ano, 30 % spíše ano, 5 % nedokázalo odpovědět, 16 % spíše ne a 4 % určitě ne. Odpovědi tak odpovídají známé skutečnosti, že z přibližného počtu 40 tis. policistů jenom malá část zajišťuje veřejný pořádek a bezpečnost silničního provozu.

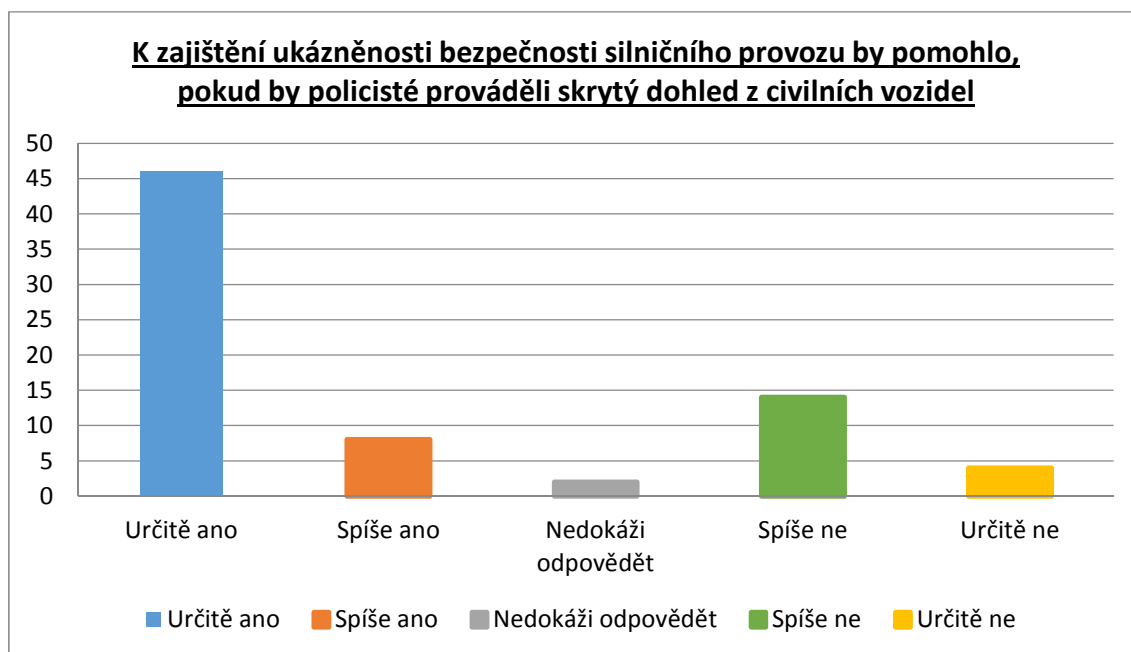
Otázka č. 15: K zajištění ukázněnosti bezpečnosti silničního provozu by pomohlo, pokud by policisté prováděli skrytý dohled z civilních vozidel.

Tabulka č. 15 - odpověď respondentů na otázku č. 15

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	46	62,2%
Spíše ano	8	10,8 %
Nedokáží odpovědět	2	2,7 %
Spíše ne	14	18,9 %
Určitě ne	4	5,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 15 - skrytý dohled policistů



Zdroj: autor

Zdali by byl skrytý dohled přínosem pro bezpečnost silničního provozu, odpovědělo 41 % dotázaných určitě ano, 30 % spíše ano, 5 % nedokázalo odpovědět, 16 % spíše ne a 8 % určitě ne. Většina respondentů tak reálně posoudila možnost odhalování protiprávního jednání takovým pozorováním, jako mají oni sami v silničním provozu.

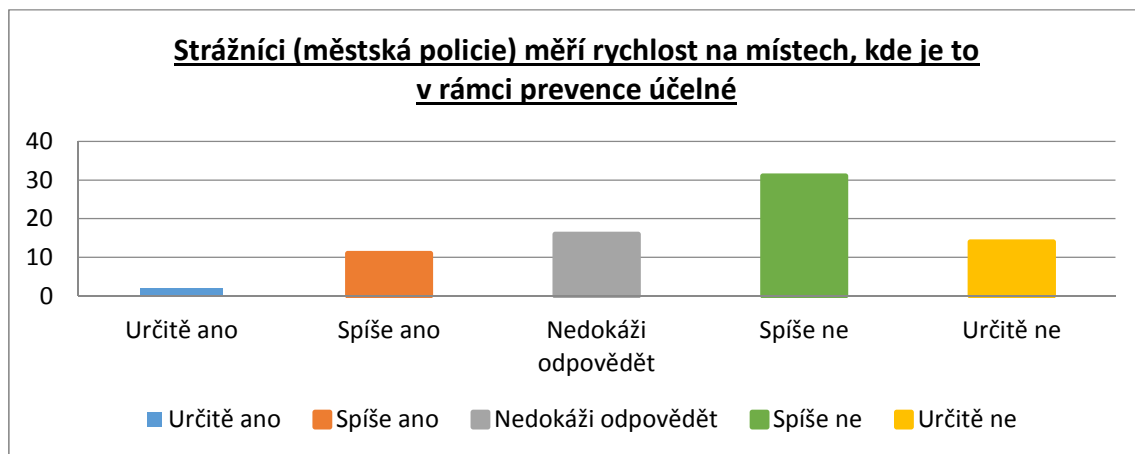
Otázka č. 16: Strážníci (městská policie) měří rychlost na místech, kde je to v rámci prevence účelné.

Tabulka č. 16 - odpověď respondentů na otázku č. 16

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	2	2,7 %
Spíše ano	11	14,9 %
Nedokáží odpovědět	16	21,6 %
Spíše ne	31	41,9 %
Určitě ne	14	18,9 %

Zdroj: autor

Graf č. 16 - účelnost měření rychlosti městskou policií



Zdroj: autor

Městská policie měří, jak již bylo uvedeno, na místech určených Policií ČR. Kladně se vyjádřila 3 % respondentů pro určitě ano, 23 % spíše ano 23 %, 28 % se nevyjádřilo, 34 % spíše ne a 12 % určitě ne. Možné je zkreslení výsledků obecně prezentovanou skutečností, že obecní nebo městská policie měří za účelem pouhého zisku z blokových pokut. V případě městské policie v Liberci dochází ke křivdě strážníků měřících v zastavených částí města na alespoň částečně rizikových úsecích. Je tak možné, že se veřejnost řídí názorem z médií. Strážníci musí ze zákona²⁸ měřit pouze na místech určených Policií ČR, proto je tato otázka spíše kontrolní.

²⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

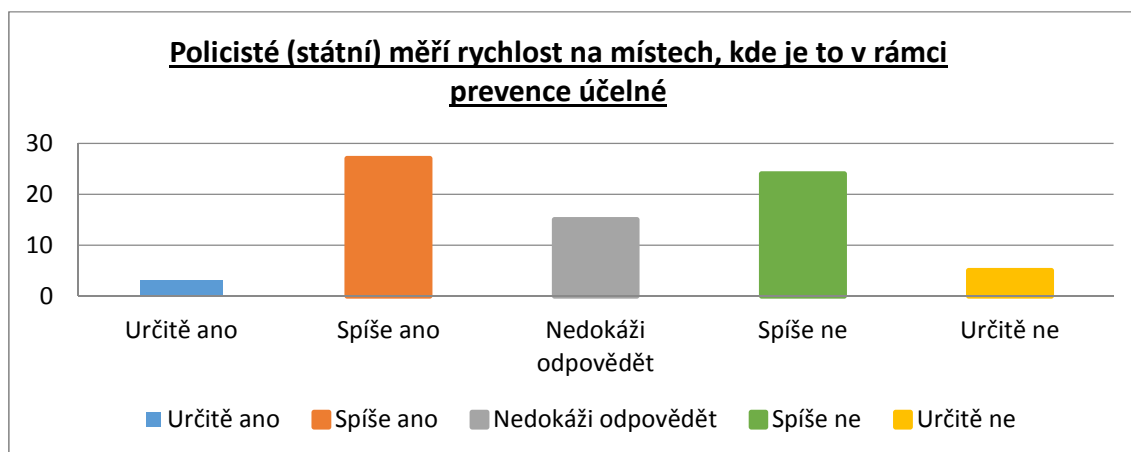
Otázka č. 17: Policisté (státní) měří rychlost na místech, kde je to v rámci prevence účelné.

Tabulka č. 17 - odpověď respondentů na otázku č. 17

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	3	4,1 %
Spíše ano	27	36,5 %
Nedokáží odpovědět	15	20,3 %
Spíše ne	24	32,4 %
Určitě ne	5	6,8 %

Zdroj: autor

Graf č. 17 - účelnost měření rychlosti Policie ČR



Zdroj: autor

Respondenti byli dále dotázáni, zdali si myslí, že státní policie měří tam, kde to bezpečnost silničního provozu vyžaduje. Obecně je tím méně vnímání místa pro měření jako nebezpečné. Z negativního pohledu to určitě není místo v obci mimo zástavbu, nelogicky snížení rychlosti aj. Pro měření státní policie se pozitivně vyjádřilo 4 % (určitě ano), 37 % spíše ano, 20 % se nevyjádřilo, 32 % spíše ne a 7 % určitě ne. Pozoruhodné je poloviční rozložení respondentů, protože z provedené analýzy dohledu na bezpečnost silničního provozu měří policie hlavně na místech, kde to „sypat“. Uvedený výraz „sypat“ je podstatně výstižný, než sdělení, že měří na místech, která nejsou nehodová, ale je zde velký podíl rychle jedoucích řidičů. Konkrétně DI Liberec měří zejm. na místech, která jsou bezpečná (př. Šimonovice, ul. A Cihláře).

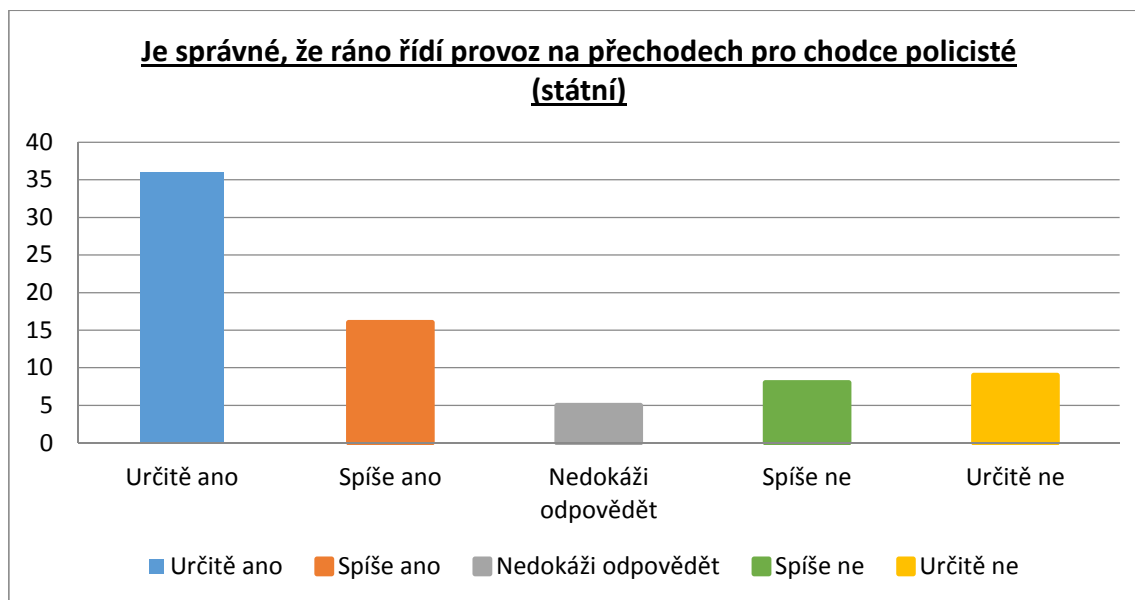
Otázka č. 18: Je správné, že ráno řídí provoz na přechodech pro chodce policisté (státní)?

Tabulka č. 18 - odpověď respondentů na otázku č. 18

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	36	48,6 %
Spíše ano	16	21,6 %
Nedokáží odpovědět	5	6,8 %
Spíše ne	8	10,8 %
Určitě ne	9	12,2 %

Zdroj: autor

Graf č. 18 - řízení provozu na přechodech



Zdroj: autor

Respondenti byli dotazováni na skutečnost, že ráno (7:20 – 8:00 hodin) provádějí dohled na přechodech pro chodce u škol. Ačkoliv by se to mohlo zdát přínosné pro bezpečnost dětí školou povinných, policisté tento dohled obvykle odmítají vykonávat. Z laické veřejnosti se pro vyjádřilo 49 % určitě ano, 22 % spíše ano, 7 % nedokázalo odpovědět, 11 % spíše ne a 12 % určitě ne. Výsledek není překvapující, bohužel nepřízniví pro policisty. Logické je, že každý chce zajistit bezpečnost pro svého potomka (i když velká část respondentů je zřejmě bezdětná), není ovšem znám jediný logický důvod, proč tak má konat Policie ČR.

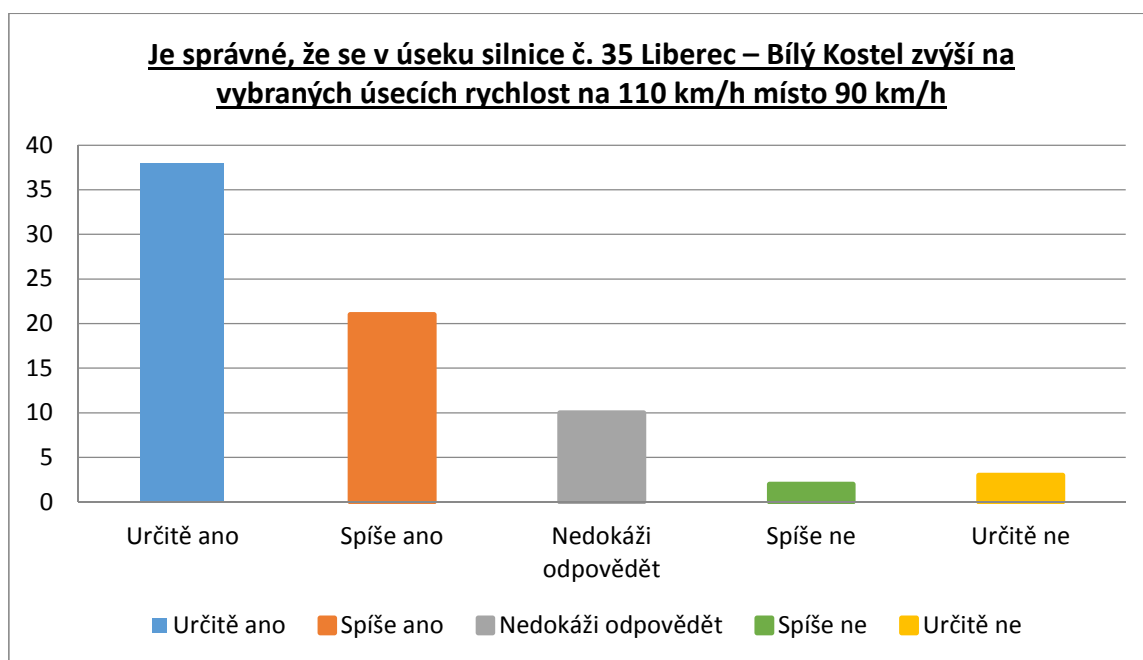
Otázka č. 19: Je správné, že se v úseku silnice č. 35 Liberec – Bílý Kostel zvýší na vybraných úsecích rychlost na 110 km/h místo 90 km/h?

Tabulka č. 19 - odpověď respondentů na otázku č. 19

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	38	51,4 %
Spíše ano	21	28,4 %
Nedokáží odpovědět	10	13,5 %
Spíše ne	2	2,7 %
Určitě ne	3	4,1 %

Zdroj: autor,

Graf č. 19 - zvýšení rychlosti na sil. č. 35



Zdroj: autor

Respondenti byli dotázáni i na další aktuální téma spočívající v plánovaném zvýšení rychlosti na čtyřproudé silnici č. 35 v úseku Liberec – Bílý Kostel nad Nisou z nynějších 90 km/h na budoucích 90 km/h. Pro, se vyjádřilo 51 % (určitě ano) dotázaných, 28 % spíše ano, 14 % nedokázalo odpovědět, 3 % spíše ne a 4 % určitě ne. Respondenti se tak z větší části vyjádřili pro skutečnost, že na bezpečném úseku je zbytečná nízká povolená rychlost, která není dodržována.

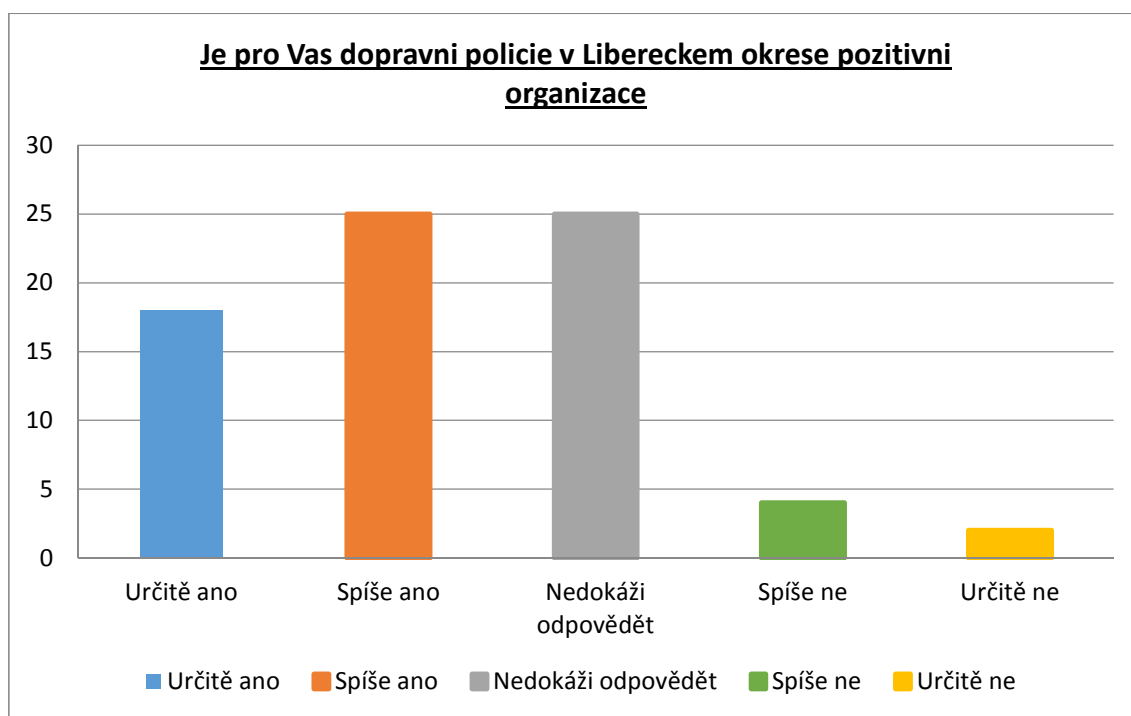
Otázka č. 20: Je pro Vás dopravní policie v Libereckem okrese pozitivní organizace?

Tabulka č. 20 - odpověď respondentů na otázku č. 20

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	18	24,3 %
Spíše ano	25	33,8 %
Nedokáží odpovědět	25	33,8 %
Spíše ne	4	5,4 %
Určitě ne	2	2,7 %

Zdroj: autor

Graf č. 20 - názor na dopravní policii



Zdroj: autor

Postavení DI a OSD Liberec mezi respondenty bylo vyjádřeno v otázce, zdali je dopravní policie v okrese Liberec pozitivní organizací. Na 24 % respondentů odpovědělo určitě ano, 34 % spíše ano, 34 % nedokázalo odpovědět, 5 % spíše ne a 3 % určitě ne. Hodnocení uvedených útvarů je pozitivní nad míru očekávání, neboť se jedná spíše o represivní složky.

Otázka č. 21: Otevřená otázka, kdy se dále mohou respondenti volně vyjádřit, pokud je napadne něco podnětného.

Respondenti se mohli k věci dále vyjádřit volnou odpovědí do textového pole, učinili tak čtyři. Uváděny jsou názory nízkého postihu za protiprávní jednání, nelogičnost ranního dohledu u přechodů, protože se děti nerozhlíží a čekají na zastavení provozu od policisty a odpoledne chybí dohled u škol, dále je nedostatečná úroveň dopravní výuky na ZŠ, SŠ a v autoškolách. Další respondent nechápe, proč by měla státní policie stát na přechodech a nečiní tak městská policie. Počet dopravních policistů je nedostatečný. Poslední respondent považuje odhalování rychle jedoucích a jinak nebezpečných řidičů za nedostatečný a dále se pozastavuje nad tím, že policisté ukládají směšné pokuty (př. 100 Kč, když je max. 5 000 Kč).

5.2 Dotazníkové šetření mezi odborníky na BESIP

Vzhledem ke skutečnosti, že k vyhodnocení je třeba určitého počtu respondentů, byl i pro odbornou veřejnost určen anonymní dotazník. Ten byl zaslán dopravním policistům v okrese Liberec (tj. DI Liberec a OSD Liberec). Jedná se o dotazník s uzavřenými otázkami. Respondentům (celkem 26) byly položeny následující otázky, které byly následně vyhodnoceny.

Z pohledu vzorku respondentů je 85 % mužů a 15 % žen. Z pohledu věku 31 % ve věku od 20 do 29 let, 42 % od 30 do 39 let, 19 % od 40 do 49 let, 8 % 50 let a více. 85 % respondentů dokončilo pouze střední vzdělání s maturitou, 4 % vyšší odborné a 12 % vysokoškolské.

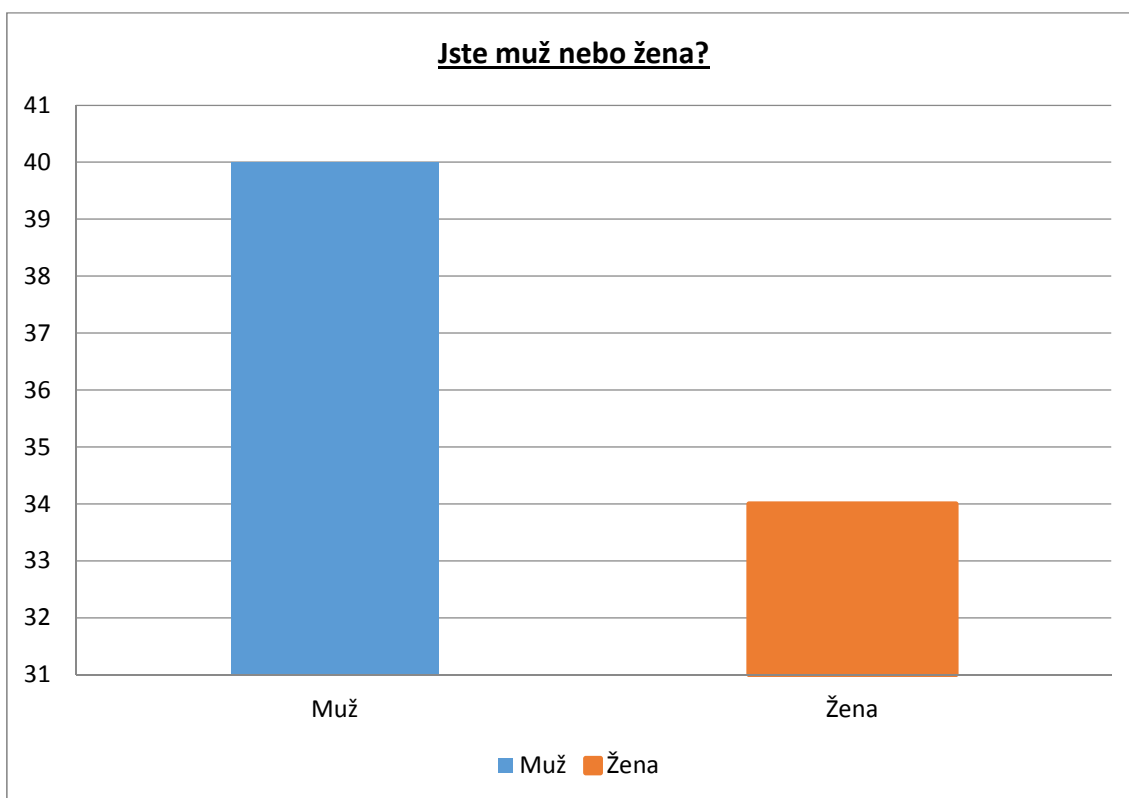
Otázka č. 1: Jste muž nebo žena?

Tabulka č. 21 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 1

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Muž	22	84,6 %
Žena	4	15,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 21 - určení pohlaví respondentů



Zdroj: autor

Z pohledu vzorku odborných respondentů je 85 % mužů a 15 % žen. Tento poměr odpovídá zastoupení žen u bezpečnostního sboru. Výsledek je dán tím, v okrese Liberec u dopravní policie pracují převážně muži.

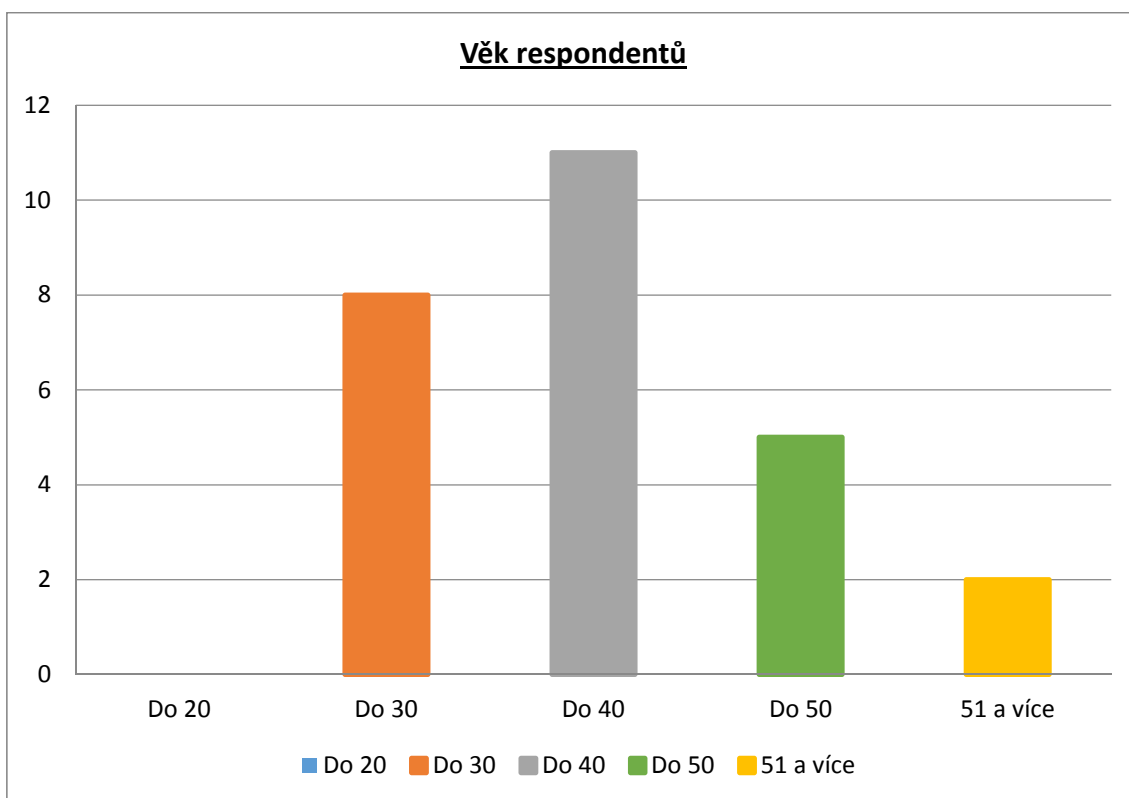
Otázka č. 2: Věk respondentů.

Tabulka č. 22 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 2

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Do 20	0	0 %
Do 30	8	30,8 %
Do 40	11	42,3 %
Do 50	5	19,2 %
51 a více	2	7,7 %

Zdroj: autor

Graf č. 22 - věk respondentů



Zdroj: autor

Z pohledu věku 31 % ve věku od 20 do 29 let, 42 % od 30 do 39 let, 19 % od 40 do 49 let, 8 % 50 let a více. Výsledek nám dává přehled, jaké věkové skupiny respondentů u Policie ČR v okrese Liberec pracují.

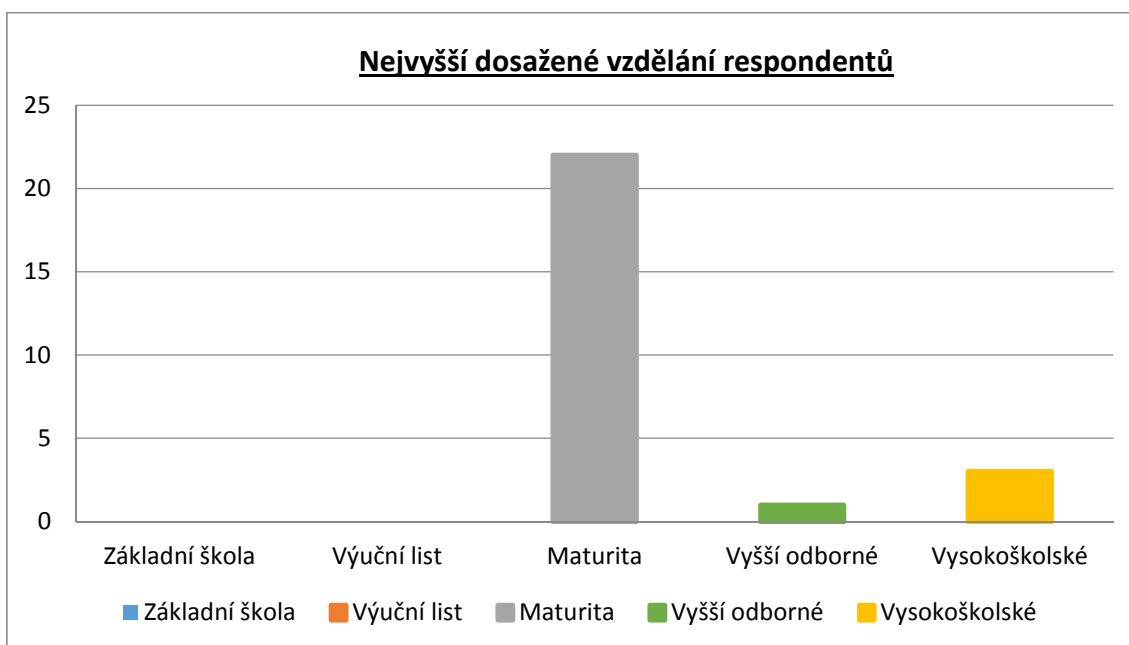
Otázka č. 3: Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů.

Tabulka č. 23 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 3

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Základní škola	0	0 %
Výuční list	0	0 %
Maturita	22	84,6 %
Vyšší odborné	1	3,8 %
Vysokoškolské	3	11,5 %

Zdroj: autor

Graf č. 23 - nejvyšší dosažené vzdělání



Zdroj: autor

85 % respondentů dokončilo pouze střední vzdělání s maturitou, 4 % vyšší odborné a 12 % vysokoškolské. Z toho vyplývá, že v okrese Liberec mají dopravní policisté převážně středoškolské vzdělání.

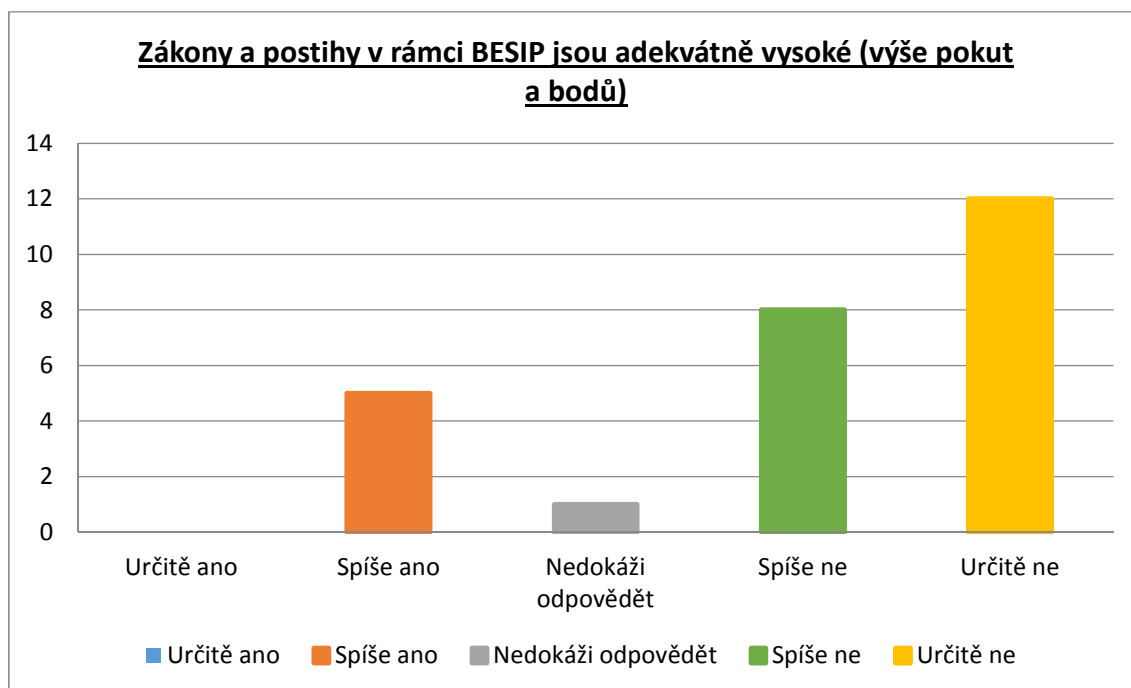
Otázka č. 4: Zákony a postihy v rámci BESIP jsou adekvátně vysoké (výše pokut a bodů)

Tabulka č. 24 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 4

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	0	0 %
Spíše ano	5	19,2 %
Nedokáží odpovědět	1	3,8 %
Spíše ne	8	30,8 %
Určitě ne	12	46,2 %

Zdroj: autor

Graf č. 24 - adekvátnost postihů v rámci BESIP



Zdroj: autor

Na otázku, zdali jsou zákony a postihy adekvátně vysoké, odpovědělo 19 % určitě ano, 4 % nedokázalo odpovědět, 31 % spíše ne, a 46 % určitě ne. Příčinou je i velmi nízké rozpětí udělení sankcí podle nebezpečnosti chování a přístupu řidiče k protiprávnímu jednání.

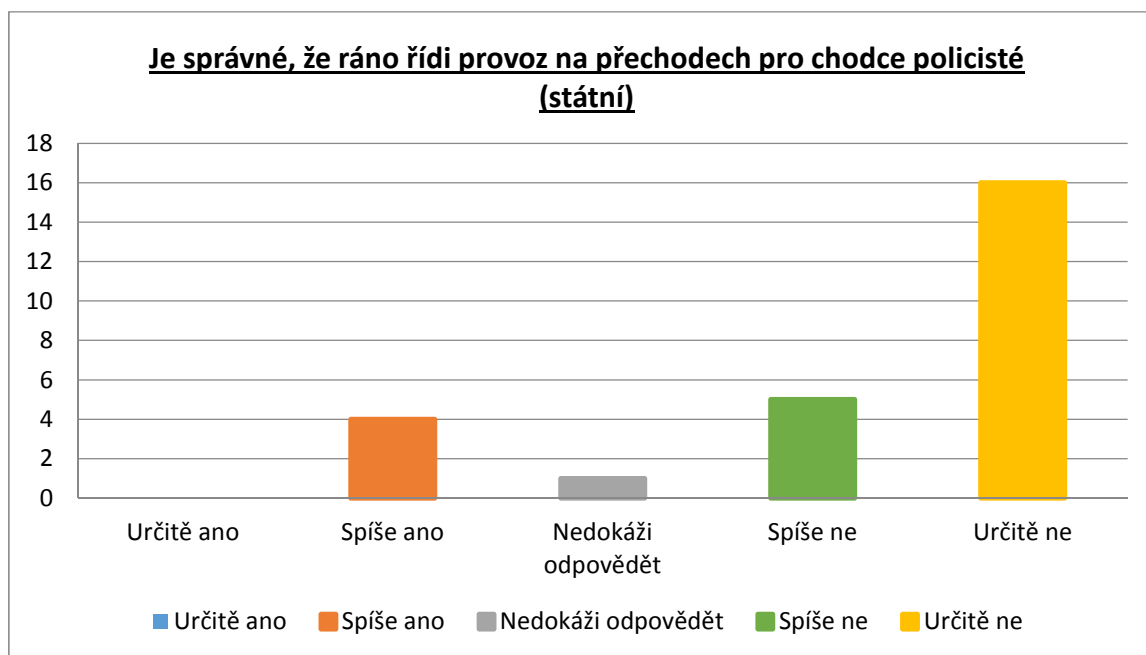
Otázka č. 5: Je správné, že ráno řídí provoz na přechodech pro chodce policisté (státní) ?

Tabulka č. 25 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 5

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	0	0 %
Spíše ano	4	15,4 %
Nedokáží odpovědět	1	3,8 %
Spíše ne	5	19,2 %
Určitě ne	16	61,5 %

Zdroj: autor

Graf č. 25 - řízení provozu na přechodech pro chodce



Zdroj: autor

Policistům byla položena otázka, zdali je správné řídit v ranních hodinách provoz na přechodu pro chodce. 15 % se vyjádřilo určitě ano (čtyři policisté), 4 % nedokázali odpovědět, 19 % spíše ne a 62 % určitě ne. Na rozdíl od laické veřejnosti policisté z praxe ví, že tato činnost je nahraditelná městskou policií nebo civilními zaměstnanci a oni by se mohli věnovat závažnějším problémům.

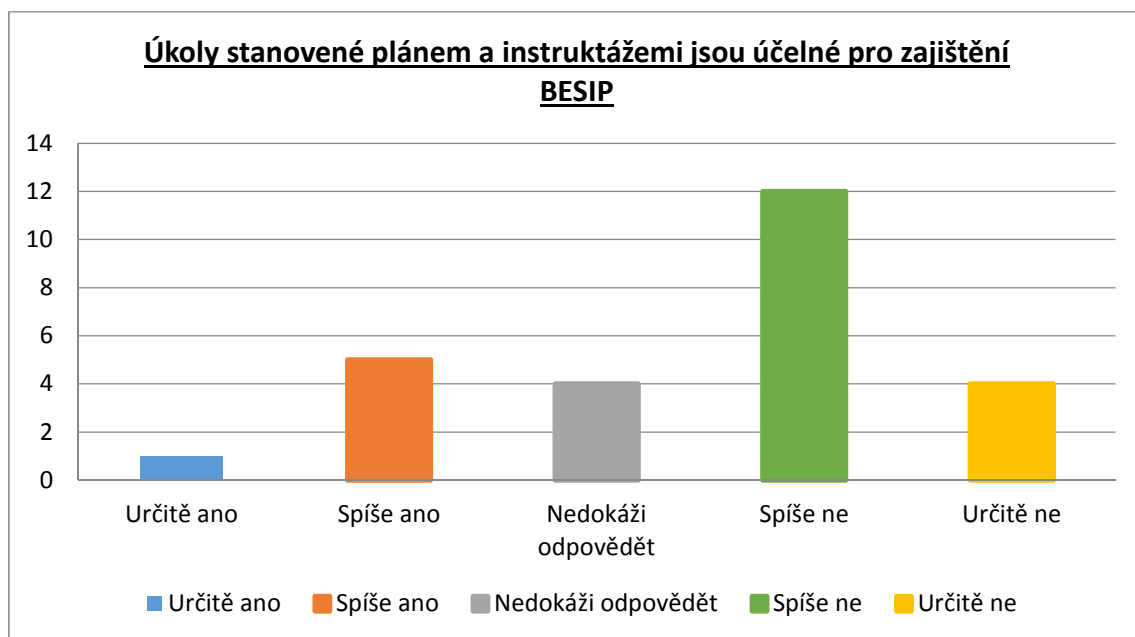
Otázka č. 6: Úkoly stanovené plánem a instruktážemi jsou účelné pro zajištění BESIP

Tabulka č. 26 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 6

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	1	3,8 %
Spíše ano	5	19,2 %
Nedokáží odpovědět	4	15,4 %
Spíše ne	12	46,2 %
Určitě ne	4	15,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 26 - účelnost plánu a instruktáží pro zajištění BESIP



Zdroj: autor

Podle 3,8 % respondentů se vyjádřilo (určitě ano) pro názor, že stanovené úkoly vedením jsou účelné pro zajištění bezpečnosti silničního provozu. 19 % spíše ano, 15 % nedokázalo odpovědět, 46 % spíše ne a 15 % určitě ne. Výsledky odpovídají skutečnosti, že důležité pro činnost dopravní policie jsou formální aspekty (dodržování kontrolních bodů, různé akce a opatření) než samotná bezpečnost silničního provozu.

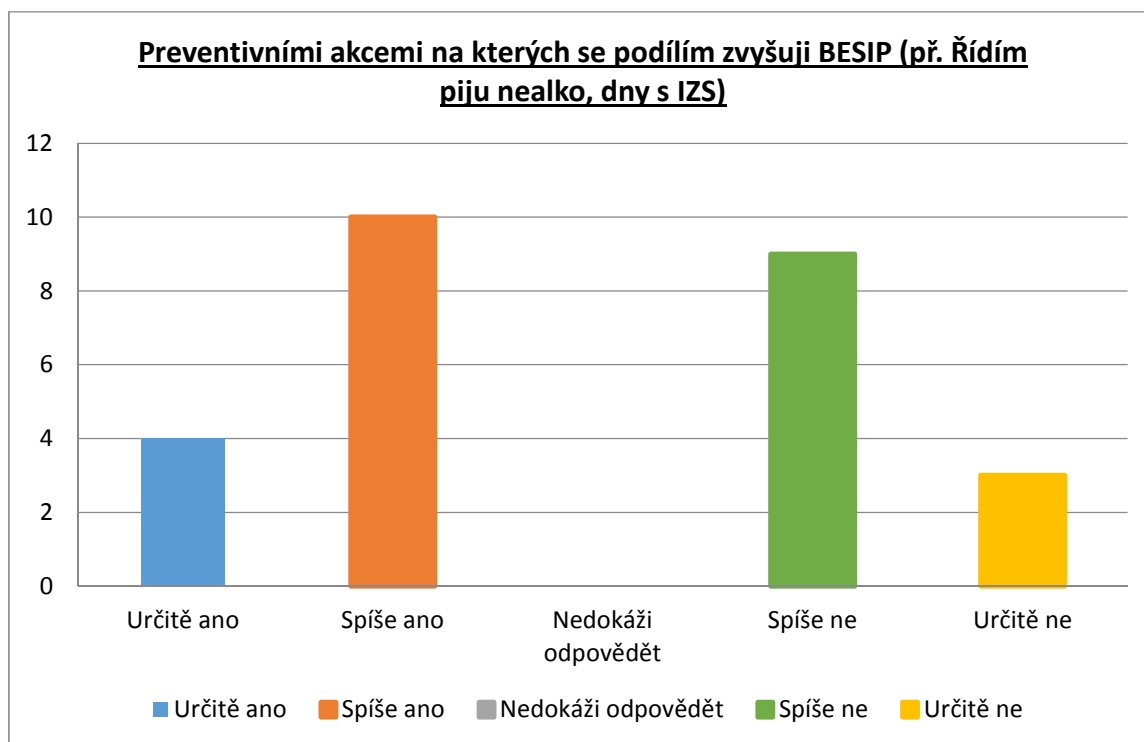
Otázka č. 7: Preventivními akcemi na kterých se podílím zvyšuji BESIP (př. Řídím piju nealko, dny s IZS).

Tabulka č. 27 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 7

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	4	15,4 %
Spíše ano	10	38,5 %
Nedokáží odpovědět	0	0 %
Spíše ne	9	34,6 %
Určitě ne	3	11,5 %

Zdroj: autor

Graf č. 27 - vliv preventivních akcí na zvýšení BESIP



Zdroj: autor

Na poněkud kontroverzní otázku, zdali svojí účastí na preventivních akcích zvyšují bezpečnost provozu, odpovědělo 15 % určitě ano, 39 % spíše ano, 35 % spíše ne a 15 % určitě ne. Odlišný pohled na věc je často způsoben i vysokým počtem těchto akcí v létě i každý týden a je pak narušována činnost policistů.

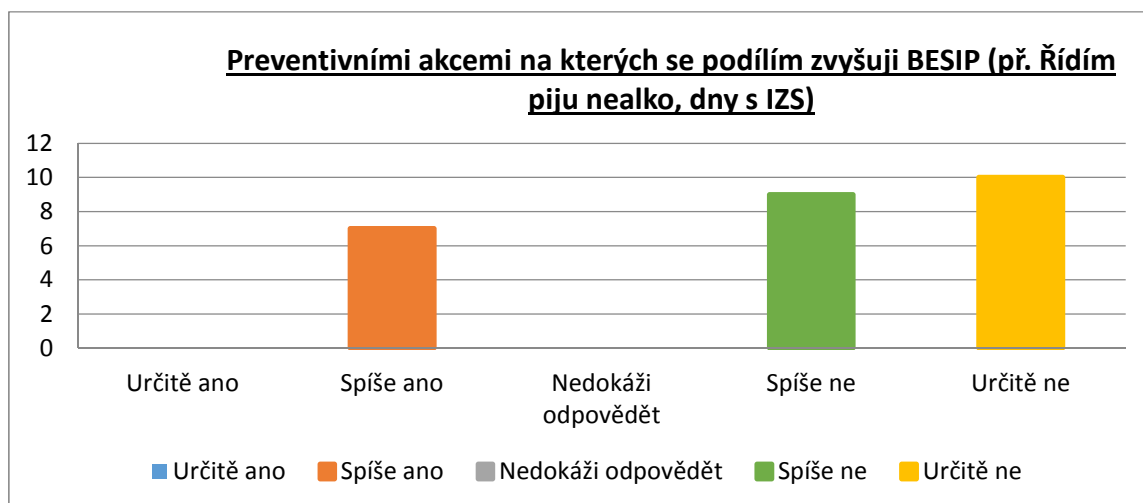
Otázka č. 8: Preventivními akcemi na kterých se podílím zvyšuji BESIP (př. Řídím piju nealko, dny s IZS).

Tabulka č. 28 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 8

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	0	0 %
Spíše ano	7	26,9 %
Nedokáží odpovědět	0	0 %
Spíše ne	9	34,6 %
Určitě ne	10	38,5 %

Zdroj: autor

Graf č. 28 - vliv VAS na BESIP



Zdroj: autor

Na další aktuální otázku, zdali tzv. VAS (vybraná automobilní síť – viditelný dohled na vybraných komunikacích, silnice č. 35 v úseku Turnov – Hrádek nad Nisou a silnice č. 13 v úseku Mníšek - Frýdlant – Habartice) zlepšuje bezpečnost silničního provozu, zodpovědělo 27 % spíše ano, 35 % spíše ne a 39 % určitě ne. Negativní pohled je zapříčiněn další administrativní náročností projektu, centrálním řízením z Policejního prezidia, a nedodržením původní myšlenky při vzniku VAS. Dohledem se měl zvýšit počet odsloužených hodin v přímém výkonu a vypuštění účasti dopravní policie na bezpečnostních akcích, místo toho počet akcí zůstal a zbylé volné hodiny dohledu se zkomplikovaly a zformalizovaly.

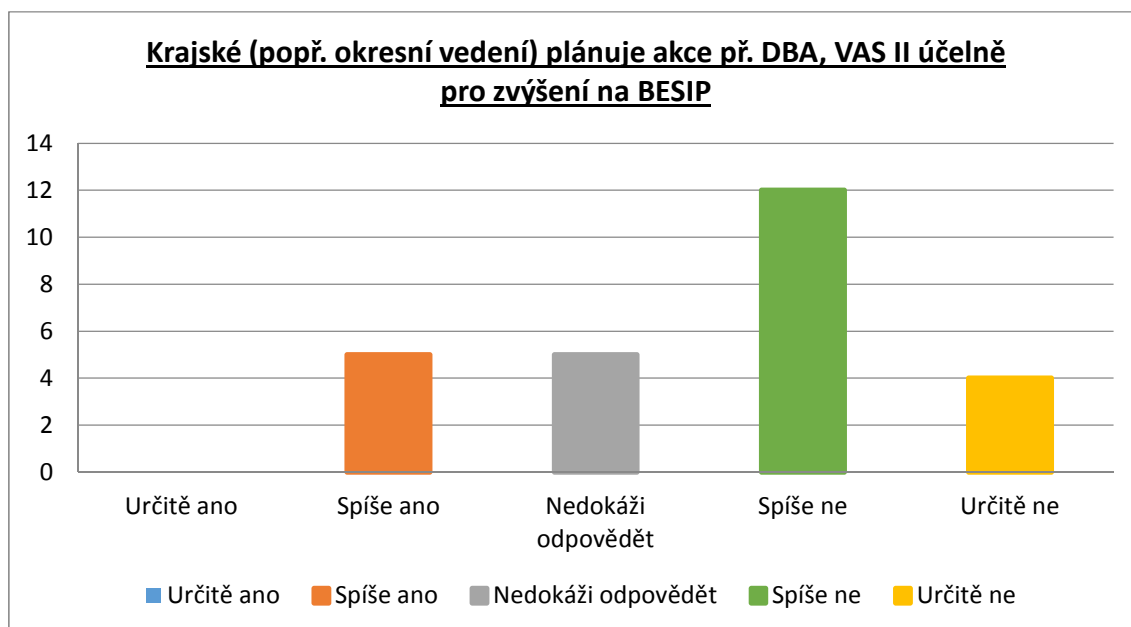
Otázka č. 9: Krajské (popř. okresní vedení) plánuje akce př. DBA, VAS II účelně pro zvýšení na BESIP.

Tabulka č. 29 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 9

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	0	0 %
Spíše ano	5	19,2 %
Nedokáží odpovědět	5	19,2 %
Spíše ne	12	46,2 %
Určitě ne	4	15,4 %

Zdroj: autor

Graf č. 29 - vliv plánování DBA a VAS na BESIP



Zdroj: autor

Zdali jsou vedením plánované akce účelné pro zvýšení bezpečnosti provozu, zodpovědělo kladně 19 % dotázaných (spíše ano), 19 % nedokázalo odpovědět, 46 % spíše ne a 15 % určitě ne. K negativnímu postoji není co dodat, protože plánované akce jsou zcela mimo logický rámec dohledu nad bezpečnosti provozu.

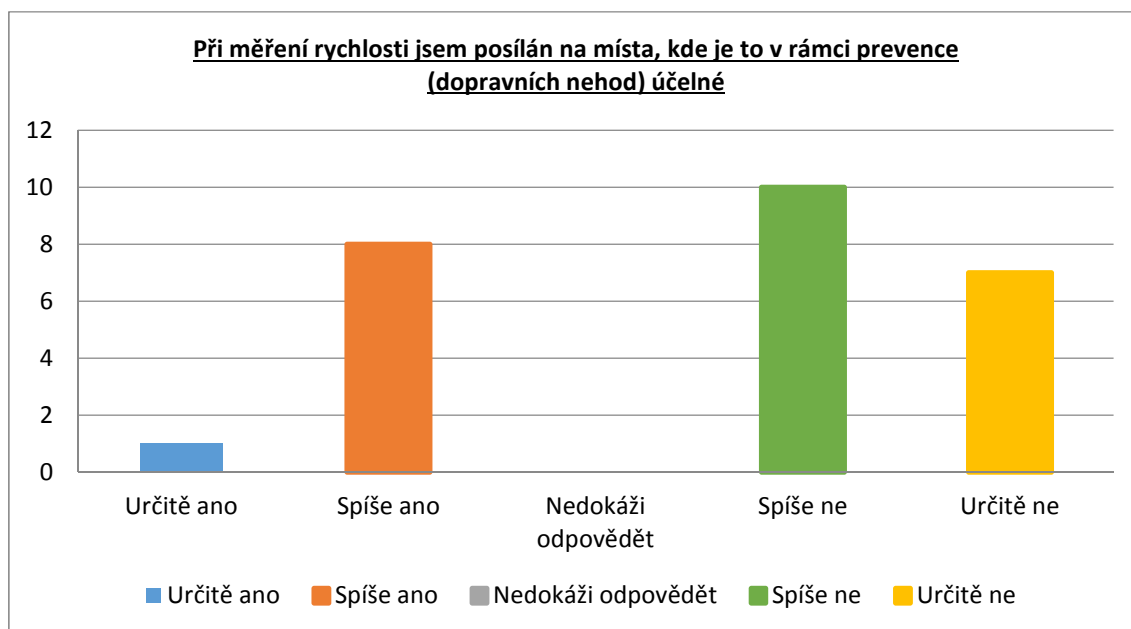
Otázka č. 10: Při měření rychlosti jsem poslán na místa, kde je to v rámci prevence (dopravních nehod) účelné.

Tabulka č. 30 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 10

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	1	3,8 %
Spíše ano	8	30,8 %
Nedokáží odpovědět	0	0 %
Spíše ne	10	38,5 %
Určitě ne	7	26,9 %

Zdroj: autor

Graf č. 30 - účelnost úseků pro měření rychlosti



Zdroj: autor,

Na otázku, zdali jsou policisté posíláni měřit rychlost na nehodová místa, se pozitivně vyjádřilo 12 % spíše ano, 19 % nedokázalo odpovědět, 50 % spíše ne a 19 % určitě ne. Názor policistů je více negativní než názor veřejnosti a odpovídá realitě, ve které je primární formální výslednost před zvyšováním bezpečnosti silničního provozu.

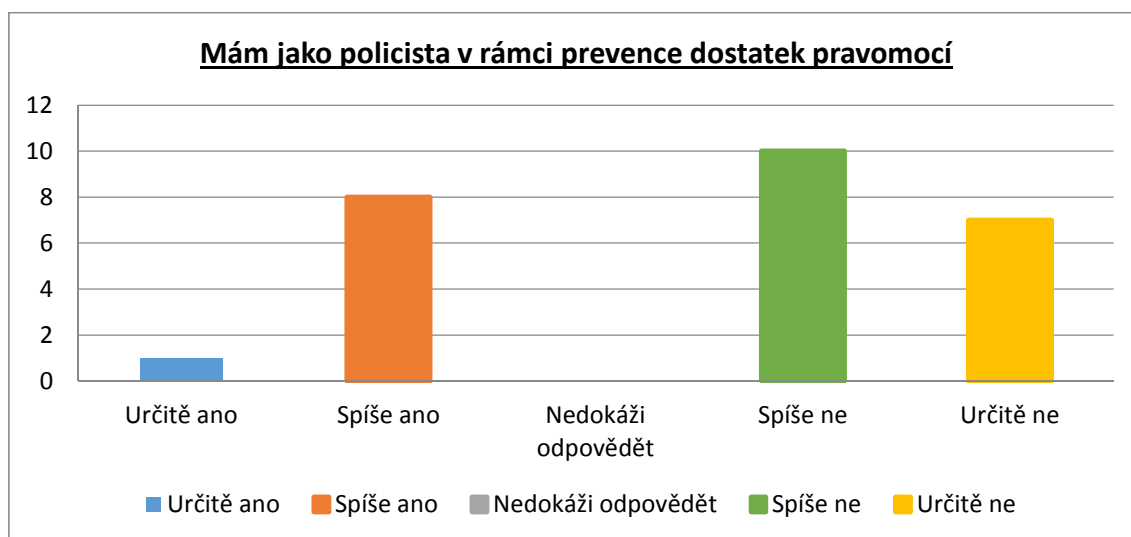
Otázka č. 11: Mám jako policista v rámci prevence dostatek pravomocí?

Tabulka č. 31- odpověď respondentů policistů na otázku č. 11

Odpovědi	Počet odpovědí	Odpovědi v procentech
Určitě ano	1	3,8 %
Spíše ano	8	30,8 %
Nedokáží odpovědět	0	0 %
Spíše ne	10	38,5 %
Určitě ne	7	26,9 %

Zdroj: autor

Graf č. 31 - účelnost úseků pro měření rychlosti



Zdroj: autor

Policistům byla naposledy položena otázka, zdali mají pro dohled na bezpečnosti silničního provozu dostatek pravomocí. Určitě ano zodpověděla 4 %, spíše ano 31 %, spíše ne 39 % a určitě 27 %. Tento výsledek tak lze vysvětlit špatnými zkušenostmi policistů se správními orgány popř. se soudy.

6 Provedení a vyhodnocení řízených rozhovorů s vybranými manažery BESIP

Jako vybraní manažeři BESIP byli zvoleni policisté organizující činnost bezpečnosti silničního provozu anebo se významnou měrou podílí na zajištění BESIP na organizačním článku útvaru Policie ČR.

6.1 Odborná diskuze

Diskuze byla provedena během roku 2016 s policisty v Libereckém kraji z útvarů v okr. Liberec a v Liberci. Řízená diskuze proběhla anonymně, diskrétně a pouze s těmi policisty, jenž se podílí aktivně a účinně při dohledu na BESIP. Jedná se jak o vedoucí pracovníky, tak o pracovníky podílející se na plánování akcí dohledu, na bezpečnosti silničního provozu, ale nejedná se o uznané vedoucí pracovníky s určenými pravomocemi a příslušným příplatkem za vedení.

6.1.1 Dopravní policie

Policisté Oddělení silničního dohledu (OSD) si stěžují na naplánované akce svými metodiky, které jsou absolutně v rozporu se základní logikou. Nejsou reflektovány bezpečnostní situacím nebo dokonce okolnostem. Takto má policista provádět kontrolu na motorce v den, kdy je hustý déšť, být vidět při preventivní akci, která je úplně bezvýsledná nebo musí kontrolu provést v místě (v bodě), kde to nevyžaduje situace a musí př. odjet z místa, kde to situace vyžaduje. Obvykle je tak přerušen dozor nad řidiči př. opouštějící kemp v podnapilém stavu jedoucí pro další alkohol aj. Dále je pro ně nepochopitelná asistence na sportovních, kulturních a jiných akcích, kde nedělají žádnou smysluplnou činnost. Vadí jim málo času na administrativu nebo na samostudium.

V případě dopravního inspektorátu (DI) si policisté více stěžují na skutečnost, že na jejich oddělení chodí lidé, které opustili původní oddělení pro nekvalitní výkon služby. Pro vysoký počet akcí neprovádí standardní policejní činnost jako v případě OSD, ale suplují práci pořádkové policie, městské policie nebo soukromých

bezpečnostních agentur. Ráno musí 40 min. stát u školy, aniž by to vyžadovala bezpečnostní situace. Dalším bodem bylo vedení DI, ve kterém stojí člověk, který dopravní policii nerozumí. Potíž vidí i v jakémkoli požadovaném počtu pokut, protože jsou vyzdviženy výkony osoby, která má vysoký počet pokut, byť po 100 Kč než řešení jiných náročných protiprávních jednání jako alkohol nebo návykové látky. S tím souvisí i měření v místech, kde je větší počet změřených vozidel než nebezpečnost jejich jednání.

Tyto získané informace budou použity v nastavení optimalizačních procesů při dohledu na BESIP.

6.1.2 Pořádková policie

Zatímco se u dopravního policisty z náplně činnosti počítá, že bude ukládat pokuty v blokovém řízení, v případě pořádkových policistů je situace jiná. Přejí si zaměřit na závažná protiprávní jednání, jako je řízení pod vlivem alkoholu, návykové látky, maření úředního rozhodnutí aj. Mají stanovený počet pokut, obvykle 4 pokuty za měsíc, které musí uložit. Z toho potom pramení, že dávají pokuty i přesto, že by uvedené jednání řešili domluvou (př. nerozsvícená světla, chybějící žárovka v povinné výbavě, nepřipoutaný pes aj.). Uvádí, že není vedením chápáno, že nemůžou ukládat pokuty ve svém bydlišti či osobám, které znají. Z hlediska řešení přestupků na úseku BESIP nejsou často vybaveni aktuálními informacemi, aby např. uměli správně vyplnit blok na pokutu (paragrafové znění). Často není na ukládání pokut čas, protože musí řešit oznámení nebo stanovené kontrolní body, které neodpovídají bezpečnostní situaci. Rozdíl je v odpovědi policisty oddělení hlídkové služby (OHS), pohotovostního a eskortního oddělení (PEO) nebo obvodního oddělení (OOP), kdy si policisté OOP kvůli administrativní práci nepřejí podílet se na BESIP.

Dotazováni byli i policisté cizinecké policie. Ti sice nemusí ukládat určité množství pokut v BESIP, ale v oblasti jejich působnosti je např. pokud nemá cizinec u sebe kartičku zdravotního pojištění nebo nemá u sebe doklad totožnosti (pas, povolení k pobytu, aj.). Do BESIP si moc nepřejí zasahovat, protože této problematice nerozumí a zaměřují se zejm. na kontroly osob ve vozidlech, zejm. cizinců.

Uvedené zjištěné poznatky budou zohledněny v návrhu na optimalizaci dohledu na BESIP.

6.2 Dotazníkové šetření

Dále bylo provedeno dotazníkové šetření s vedoucími pracovníky (zástupci vedoucích) DI Liberec a OSD Liberec, kteří se přímo jako vedoucí pracovníci podílejí na zajištění bezpečnosti silničního provozu. Položeny jim byly otázky s otevřenou odpovědí. Dále budou použity zkratky pro DI-D (dohled na Dopravním inspektorátu Liberec), DI-N (nehody na dopravním inspektorátu Liberec), OSD (Oddělení silničního dohledu). Odpovědi jsou upraveny a jsou z nich vytaženy podstatné skutečnosti. Na konci otázky je uvedeno hodnocení. Na otázku zodpověděli:

"Jste spokojen s personálním stavem na DI Liberec (mj. počet, vzdělání)?"

DI-N: S personálním stavem je spokojen.

DI-D: S personálním stavem není spokojen. Počet policistů je velmi malý a dostatečný pouze pro zajištění vedením nařízených akcí a opatření. Zapojení policistů, ze skupiny dopravních nehod při zajištění dohledu na bezpečnosti provozu, není možné pro vysoký nápad dopravních nehod a čas nutný pro zpracování administrativy.

OSD: Požaduje 20 policistů místo současných 13.

Hodnocení: Výjezd nehod na rozdíl od dohledu musí být připraven řešit oznámení od volajících, obvykle účastníků dopravních nehod. Proto má tento útvar prioritu na obsazení tabulkových míst. Dopravní policisté zpracovávající dopravní nehody jsou zařazeny o tarifní třídu výše než policisté zajišťující dohled na BESIP.

"Kolik policistů u Vás momentálně slouží a kolik jich je určeno pro přímý výkon?"

DI-N: 15 policistů

DI-D: 4 policisté a 4 volná místa

OSD: 13 policistů

Hodnocení: Mj. OSD je atraktivnější oddělení, protože se méně podílí na zajištění kulturních a sportovních akcí a věnuje se přímému dohledu na BESIP. Proto jsou volná místa (50 %) na DI Liberec, o které není obvykle zájem.

"Jste spokojen se směrem, kterým se dopravní policie v Liberci ubírá?"

DI-N: Vývoj se ubírá správným směrem, nastaveny byly nově 24 hodinové služby a zlepšily se podmínky policistů pro výkon služby. Vybavení je kvalitní, je potřeba dosáhnout standardu odpovídající západní Evropě. Požadavky nadřízených orgánů nejsou adekvátní situaci.

DI-D: Nemá spokojen se snahou Policejního prezidia nebo Krajského ředitelství řídit činnost oddělení centrálně, neboť neodpovídá situaci v jednotlivých okresech. S okresním vedením (Územní odbor Liberec) je spokojen. Nařízení "viditelných" hlídek na něj působí alibisticky bez hlubšího zkoumaného účelu. Metodické pracoviště na Krajském ředitelství se snaží ovlivňovat činnost jednotlivých inspektorátů, místo metodické aj. pomoci a neplní tak svůj účel. Dále se pak ocitá v komplikované situaci, kdy "metodické pracoviště" a jemu nadřízený Územní odbor nařídí rozdílné pokyny a vedení je tak rozpolcené. Žádoucí stav mají na Slovensku, kde je měřítkem hodnocení kvality nehodovost.

OSD: Do dohledu na BESIP zasahují vedoucí pracovníci, kteří problematice nerozumí.

Hodnocení: Zatímco oddělení nehod je stabilizované, oddělení dohledu nikoli, zvláště kvůli zásahům vedoucích pracovníků.

"Jaký máte názor na nastavené priority v rámci BESIP?"

DI-N: Priority jsou nastaveny správně.

DI-D: Priority jsou nastaveny správně.

OSD: Priority jsou nastaveny částečně.

Hodnocení: Teoretické priority jsou stanoveny Policejním prezidiem správně a jsou logicky nastavené, bohužel jejich plnění není vymáháno. Jedná se zejm. o dohled na železničních přejezdech, postih řízení pod vlivem alkoholu a drog, postih agresivního chování řidičů aj.

"Mají policisté, kteří pod Vámi slouží čas v rámci pracovní doby na sebevzdělávání?"

DI-N: Kurzů pro policisty je nedostatek, některé nejsou přínosné. Policisté se mohou sami vzdělávat, rozdíly ve znalostech mezi policisty jsou enormní.

DI-D: Policisté se mohou vzdělávat na kurzech, samostudiu se nevěnují, ačkoliv by to tak bylo nutné (př. kvůli změnám v legislativě).

OSD: Počet hodin odsloužených v přímém výkonu (v terénu) je nastaven tak, že policisté nemají čas na sebevzdělávání nebo na odborné kurzy.

Hodnocení: Existuje extrémní rozdíl mezi samotnými policisty i kvalitou kurzů. Některé kurzy jsou zajišťované skutečnými odborníky z praxe, jiné zajišťují pouze dosazení policisté na policejních školách bez hlubšího vztahu k problematice. Čas na sebevzdělávání chybí, nabídka kurzů je velmi omezená a uvolnění policistů je problematické.

"Mají Vaši podřízení čas provádět prevenci v rámci BESIP? "

DI-N: Policisté se musejí zpravidla věnovat dopravním nehodám, požadavky na zapojení policistů do bezpečnostních aj. opatření nejsou adekvátní.

DI-D: Policisté mají primárně svůj čas věnovat na bezpečnostní a preventivní akce.

OSD: Ano, mají čas na prevenci.

Hodnocení: Z Policejního prezidia nebo z Krajského ředitelství je veden tlak na policisty zpracovávající dopravní nehody, aby se věnovali i dohledu na BESIP stejně jako jejich kolegové z oddělení dohledu. Na uvedené, není ovšem kvůli zpracování nehod čas a mezi jednotlivými DI, jsou propastné rozdíly. Obtížné je nasazení vozidel určených pro výjezd skupiny dopravních nehod pro pohled na bezpečnost silničního provozu (rozměry a hmotnost vozidla VW Transporter).

"Jste spokojen s úrovní znalostí, schopností a dovedností, kterou mají policisté, kteří pod Vámi slouží? "

DI-N: S některými je velmi spokojen a s některými velmi nespokojen.

DI-D: S úrovní znalostí je spokojen.

OSD: Policisté stagnují na svoji práci a podléhají rutině, nemají potřebu nebo snahu se zdokonalovat.

Hodnocení: Rozdílné znalosti mezi policisty jsou obvyklé, bohužel na oddělení zpracování dopravních nehod byli z personálního důvodu přijati ti policisté, kteří nejsou schopni intelektuálně danou problematiku zvládnout. Znalosti policistů zajišťující dohled na BESIP jsou velmi nízké a na rozdíl od jiných krajů podstatně horší.

"Jaký je Váš názor na VAS, DBA, BO, DBO? "

(VAS – viditelný dohled na vybraných automobilních sítí, DBA – dopravně bezpečnostní akce (př. alkohol, rychlost, nákladní doprava), BO – bezpečnostní opatření (př. na fotbalovém zápase), DBO – dopravně bezpečnostní opatření)

DI-N: VAS je zajímavá myšlenka, provedení je ale horší. DBA – při nižším počtu akcí by bylo užitečné. Aktuální četnost je nad možnostmi útvaru, opatření jsou předimenzovaná a plýtvá se tak prostředky.

DI-D: Vnímá velké rezervy v riziku při plánování akcí a dochází tak k předimenzování počtu policistů na těchto akcích. Počet policistů na těchto akcích je vždy přehnaný a to je vzhledem k personální situaci neúnosné. VAS je pouze administrativně náročné, dříve probíhal dohled i na uvedených komunikacích. Při stanovení úseku pro VAS nebyl parametr nehodovost, ale politické požadavky starostů obcí, kterým krajské vedení policie nekriticky podléhá. VAS tak není přínosem, ale přítěží.

OSD: VAS by při dodržování všemi útvary byla přínosem, centrálně vymyšlená DBA nemá smysl.

Hodnocení: Problém plánovaných akcí spočívá v centrálním plánování bez zohlednění místní a regionální znalosti. Počet policistů na akcích je několikanásobně vyšší než vyžaduje bezpečnostní situace, obvykle stačí pětina nasazovaných sil a méně.

"Jaký máte názor na přítomnost Policie ČR na kulturních a sportovních akcích? "

DI-N: Zabezpečení akcí je nutné, ovšem pouze adekvátním počtem policistů.

DI-D: Počet policistů je předimenzovaný potřebám. Zapojit se musí pořadatelé.

OSD: Soukromé akce si musí zajistit pořadatel, pokud není tak schopen akci zajistit, nemá být akce povolena.

Hodnocení: Zapojení pořadatelů na kulturních a sportovních akcích je nedostatečné, obvykle je přítomnost pořadatelů větší bezpečnostní riziko než jejich absence, např. vyvolávají konflikty v publiku, chovají se nevhodně a neslušně nebo se pohybují v případě závodů v zakázaném prostoru.

7 Návrh na zavedení optimalizačních procesů do činnosti Policie ČR v okr. Liberec

V této kapitole je uveden nástin optimalizačních opatření ke zvýšení efektivity dohledu na BESIP. Opatření jsou členěna podle náročnosti zavedení, tedy od operativních zásahů k dalším koncepčním opatřením. Policie ČR je sice státní organizace, ale zavedení optimalizačních procesů není náročné nebo nepřekonatelné. Interní směrnice stanovují pouze rámcový postup při činnosti, v souladu se zákony, to že dohled nefunguje tak, jak by si policisté představovali, je z důvodu zásahu vedoucích pracovníků, kteří problematice BESIP nerozumí.

7.1 Koncepční opatření

Níže jsou uvedeny zjištěné koncepční závady a možnosti zlepšení situace.

7.1.1 Policejní prezídium a ředitelství služby dopravní policie

Ředitelství služby dopravní policie již nyní vyvíjí kroky ke zlepšení úrovně dohledu na BESIP zejm. omezení využívání jednotlivých útvarů dopravní služby na „nedopravní“ činnosti jako eskorty²⁹, účast na sportovních a kulturních akcích, dozor v celách aj. Tento postup není ovšem v praxi zaváděn, stejně tak i ostatní nařízení typu dohledu na významných automobilních sítích. Pokusy o řízení činnosti z Policejního prezidia nejsou zcela účinné a zůstávají nepochopeny. Ke zlepšení situace je nutné

²⁹ transport osoby omezené na osobní svobodě př. k soudu

poskytovat kvalitní metodickou pomoc, kvalitní dohled na BESIP vyhodnocovat a zejm. nekompromisně vyžadovat po jednotlivých krajských ředitelstvích.

7.1.2 Krajské ředitelství Policie ČR Liberec

Samostatnou organizační jednotkou je Krajské ředitelství Policie ČR. Ustrnutím zlepšení situace v dopravní službě je zapříčiněna zvláště slabým metodickým vedením, kdy jednotliví metodici nejsou pro absenci potřebných dovedností nebo znalostí akceptováni jak policisty, tak i odbornou veřejností. Př. metodik pro dohled vystudoval vysokou školu v oboru životního prostředí, bez praxe v dohledu na BESIP byl zařazen na úsek dopravních nehod, kde ani ne s roční praxí získal funkci zástupce vedoucího oddělení dopravního inspektorátu pro dohled na BESIP. Ani vedoucí odboru služby dopravní Policie ČR nemá potřebné dovednosti a schopnosti k řízení. Ty se projevují zmatečnými pokyny jako př. vyžádání si každý den během pracovního týdne tři dvoučlenné hlídky v době 7 – 8 hodin, když tak je vyloučeno z personálních důvodů, aj. Výše uvedené se projevuje ve skutečnosti, že dopravní služba je devastována a její činnost nahrazuje pořádková policie a městská policie. Jediné fungující oddělení je co do počtu blokových pokut DI Česká Lípa, ovšem na úkor kvality zpracování dopravních nehod, a OSD Liberec co do kompletní činnosti (pokuty, alkohol a návykové látky), ovšem zase na úkor jiných oddělení a samotných policistů, kteří musí dojíždět do Liberce. Za uvedené nese odpovědnost zástupce ředitele Krajského ředitelství policie Liberec pro přímý výkon (tj. pořádková, cizinecká, dopravní policie a operační odbor), který byl pro nekvalitní práci v roce 2016 převeden na jiné služební místo. Pro dokreslení kvalit těchto policejních manažerů uvedu příklad, kdy přijel služebním vozidlem k nehodě své manželky na silnici č. 35 (silnice pro motorová vozidla) v místě omezení rychlosti na 80 km/h a bez oblečené reflexní vesty začal za dopravní policisty řešit dopravní nehodu, kdy řidiči kamionu sdělil, že ačkoliv jede po hlavní silnici, musí umožnit vyjetí vozidla z vedlejší komunikace. Bohužel tento příklad není humorný, ale velmi smutný, dokreslující situaci ve vedení policie. V první řadě je nutné na úrovni krajského ředitelství a dále na úrovni vedení jednotlivých dopravních inspektorátů provést změny, aby svoji oblast vedli policisté k tomu kompetentní. V případě Libereckého kraje je nutné vyměnit všechny vedoucí dopravních inspektorátů: V České Lípě, Liberci a Semilech vede DI člověk, který nemá potřebné znalosti a dovednosti se

služby dopravní policie, přišel na útvar z pořádkové policie, nevykonává žádnou činnost, nechá se zastupovat a vzniká tak na oddělení další administrativní pracovník mimo výkon služby. V případě DI Jablonec nad Nisou, kdy vedoucí oddělení sloužil na DI, v jiném okresním městě a disponuje tak alespoň částečně zkušenosti z dopravní služby, jeho vedení je ovšem dlouhodobě problematické a zvláště chaotické, neudrží pracovité policisty a oddělení tak nevykonává činnost dopravní služby. V případě zrušení uvedených míst nebude situace v Libereckém kraji určitě horší.

Dalším důležitým bodem je, že výkon služby dopravní policie zajišťuje z 80 % pořádková policie. V tomto případě se domnívám, že je nutné posílit dopravní policii na úkor pořádkové policie a těmto policistům zrušit dohled na BESIP. Výhoda činnosti pořádkové policie je výborná místní znalost a nadstandardní výsledky ve specifických činnostech, například Policisté z obvodního oddělení Nové Město pod Smrkem mají dvojnásobný počet zachycených řidičů pod vlivem návykových látek, než ostatní oddělení. Z hlediska činnosti by se měli policisté pořádkové policie zaměřit zejm. na nejzávažnější protiprávní jednání, tedy návykové látky, alkohol, maření úředního rozhodnutí, řízení bez řidičského oprávnění, ohrožení ostatních účastníků silničního provozu (př. jednosměrný provoz, světlené signalizační zařízení) a až poté na jiné případy dle bezpečnostní situace (př. nerespektování přenosných signalizačních zařízení u staveb). U policistů cizinecké policie je vhodné spojení s jinou hlídkou dopravní služby. Pořádkoví policisté mají často nevýhodu, protože nedisponují vozidly pro skrytý dohled a proto je odhalování mnohých přestupků náročnější a obtížněji prokazatelné.

Podstatným bodem ve zlepšení kvality služby dohledu na BESIP je okamžité zrušení účasti policistů dopravní služby na sportovních a kulturních akcích a na přechodech pro chodce. Zde policisté suplují práci bezpečnostní služby, městské policie anebo občanských zaměstnanců.

Pro zlepšení situace je dále nutné, aby plánované dopravně bezpečnostní akce měly uplatitelnost. Pro příklad postačí kontrolní bod ve 2:00 hodin v pracovní den na silničním přechodu v Hrádku nad Nisou, zaměření akce na řízení pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky.

Samostatným nevyřešeným problémem je činnost OSD a jednotlivých DI. Nyní funguje OSD k suplování nefunkčních DI a činnosti se překrývají. Původně vznikala OSD jako doprovodná jednotka na území kraje. Výhodou zřízení OSD je jednoduché řízení ve vztahu vedoucího odboru služby dopravní policie k činnosti skupiny dopravního dohledu tj. OSD, nevýhodou je nutnost dojíždění policistů do Liberce a km najeté při výkonu služby. Př. policista dojíždí z Železného Brodu do Liberce, poté při výkonu služby ujede trasu Liberec – Tanvald - Turnov – Liberec. Taková zátěž se může negativně projevit jak na soustředění policistů, tak i na náklady na provoz. Názory na řešení situace se mění, buď OSD zrušit a převést policisty na oddělení DI, ta jsou ovšem nefunkční a proto odsud policisté odcházejí. Další možností je vymanit dopravní službu z činnosti vedoucích územních odborů. Pokud se situaci nechá volný průběh, přesune se dohled na BESIP na úroveň krajského řízení a na DI, zůstane činnost skupin dopravních nehod. Nelze upřít vedoucímu OSD a jeho zástupci, že vytváří takové prostředí pro činnost, že o vstup do OSD je ze strany policistů zájem. Výhodou OSD je operativní činnost. OSD na úrovni vedoucího oddělení, tak může okamžitě bez zbytečné administrativy zareagovat na vzniklou situaci a sám ji řešit př. festival na Máchově jezeře a řízení pod vlivem návykových látek. V práci bude uvažováno s paralelní činností DI a OSD, už i kvůli skutečnosti, že OSD je fungujícím oddělení dohledu na BESIP a jeho zrušení by způsobilo citelný propad činnosti.

7.1.3 Dopravní inspektorát

Při odstranění zbytečných činností lze měsíčně naplánovat pět policistů do výkonu služby. Dohled na přechodech pro chodce nebo na akcích činil více jak 50 % celkového času ve výkonu služby, ačkoliv zde činnost dopravní služby není nutná. Dále je nutné řešit kvalitu jednotlivých policistů a možnost zapojení policistů zařazených na dopravní nehody.

Nyní slouží na oddělení dohledu na BESIP šest policistů, ale většinou se jedná o málo výkonné nebo neperspektivní pracovníky. Jeden je nově příchozí a aktivní, další na oddělení skončili, protože se neuplatnili na jiných odděleních a jejich schopnosti, dovednosti a pracovní aktivita jsou velmi omezené. Tomu odpovídá i výslednost oddělení a nezájem jiných policistů o přeložení na DI.

Žádoucí stav je, aby byly každý den nasazeny až čtyři hlídky, z toho dvě kontrolující rychlost, jedna užitková vozidla (technický stav a sociální předpisy) a další by prováděla základní kontrolu řidičů a vozidel. V noci až tři hlídky, jedna pro měření rychlosti, jedna pro kontrolu užitkových vozidel a jedna pro základní kontrolu. Potřeba by tak bylo oddělení o 30 lidech, tedy získat 25 policistů z obvodních oddělení. Přibližně před 10 lety sloužilo na oddělení silničního dohledu kolem 25 policistů, kdy ještě nefungovalo OSD, tudíž navrhovaný počet policistů není nereálný. Není nutné, aby hlídka začínala v Liberci, ale i na obvodním oddělení př. ve Frýdlantu nebo v Hrádku nad Nisou. Nebylo by ani nutné pořizovat další technické prostředky, ale pouze rozdělit a využívat ty stávající.

7.2 Optimalizace kontrolních úseků a bodů

Zaměření dohledu na nebezpečná místa je operativní úkon v pravomoci vedoucího pracovníka oddělení policie. Mnohá protiprávní jednání jsou nebezpečná nebo nežádoucí na všech komunikacích a po celou dobu tj. řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek, technický stav vozidel, nesjednané zákonné pojištění odpovědnosti, maření úředního rozhodnutí a vykázaní, držení telefonního přístroje aj. Jiná mají rozdílnou škodlivost podle místa a času spáchání, jedná se zejm. o rychlost jízdy nebo respektování vybraného dopravního značení (příkazy, zákazy, režim pěší zóny aj.). Navrhovaná místa pro kontrolu jsou uvedena v příloze E.

Závěr

V této práci je proveden základní rozbor teoretických poznatků v oblasti dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Na základě těchto teoretických poznatků formuluje Policejní prezidium obecné priority ke snižování závažných následků dopravních nehod. Poznatky z praxe jsou dále sumarizovány i na podkladu odborné diskuze a dotazníkového šetření s policisty i laickou veřejností. Policejní prezidium nově více zasahuje do činnosti jednotlivých útvarů Policie ČR, do dopravní služby stanovením způsobu dohledu, času dohledu a kontrolních úseků zejm. formou akcí VAS. Krajské vedení Policie ČR v Liberci si stanovuje vlastní priority dohledu na bezpečnosti silničního provozu, která spočívá v přítomnosti policistů na sportovních a kulturních akcích bez jakéhokoli důvodu pro přecházení následkům nehod. Pohled laické veřejnosti a policisty na vybrané aspekty dohledu nad silničním provozem se v některých bodech značně liší, neboť policisté čerpají své zkušenosti z náplně své práce, zatím co laická veřejnost čerpá informace nepřimo př. z médií a má na dohled nad silničním provozem často zkreslené představy.

V praktické části práce je nastíněna možnost optimalizace dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu i do úrovně krajského řízení. Cílem optimalizace je taková organizace dohledu na bezpečnost silničního provozu, aby co nejvíce korespondovala s analýzou nehodovosti a tím i s prioritami stanovené samotným Policejním prezidiem. Osobně vidím další možnosti výzkumné činnosti v této oblasti přínosu Policie ČR, obecní a městské policie ve snižování dopravní nehodovosti a jejich následků, který je v mnohých ohledech velmi spekulativní. Další oblastí pro výzkum bezpečnosti silničního provozu je samotná koncepce a struktura uspořádání Policie ČR a její vliv na přecházení nehodovosti.

Tato závěrečná práce mě obohatila o věcnou odbornou diskuzi nad tématem a společný rámcový pohled nad současným stavem služby dopravní policie v okrese Liberec. Zajímavé byly i výsledky dotazníkového šetření, kdy jsem zjistil, že názor veřejnosti není utvářen z vlastních zkušeností, protože pak by např. nedošlo k rozdílu odpovědí, zdali měří Policie ČR nebo městská policie na vhodných místech, kdy zhodnocením činnosti by měl být výsledek ve prospěch obvykle neoblíbené městské policie konkrétně v Liberci.

Seznam použitých zdrojů

České zdroje

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2005. ISBN 80-864-7724-X. Národní strategie

STRAKA, Jan a TESAŘÍK, Josef. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

Zahraniční zdroje

Speed management. Paris: ECMT, 2006. ISBN 9282103773.

Zákony

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: ASPI

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: ASPI

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: ASPI

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

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii. In: ASPI

Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: ASPI

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

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: ASPI

Vyhláška č. 82/2012, SB. o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách). In: ASPI

Vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In: ASPI

Nářízení vlády č. 227/2014 Sb., kterým se stanoví stupnice základních tarifů pro příslušníky bezpečnostních sborů. In: ASPI

Internetové zdroje

Dotazníkové šetření. *SURVIO* [online]. Praha: Survio, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: www.survio.com

Mapa nehodových míst. *Dopravní informace* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://infobesi.dopravniinfo.cz/40/2009>

Statistika dopravních nehod v mapě. *Jednotná vektorová dopravní mapa* [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi-prehled-nehod-2015>

Zásady bezpečné jízdy. *BESIP* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>

Ostatní zdroje

ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací

Interní pokyny Ředitelství služby dopravní policie

Interní materiály autora ze školení a z průběhu činnosti.

Seznam zkratek

BESIP - bezpečnost a plynulost silničního provozu

BO - bezpečnostní opatření

DBA - dopravně bezpečnostní akce

DBO - dopravně bezpečnostní opatření

DI - dopravní inspektorát

LB - Liberec

okr - okres

OSD - oddělení silničního dohledu

VAS - vybraná automobilní síť

Seznam obrázků a tabulek

Seznam grafů

Graf č. 1 – pohlaví respondentů.....	24
Graf č. 2 - věk respondentů.....	25
Graf č. 3 - nejvyšší dosažené vzdělání.....	26
Graf č. 4 - žiji v okrese Liberec, nebo jej často navštěvuji?.....	27
Graf č. 5 - ukázněnost řidičů jako příčina dopravní nehody.....	28
Graf č. 6 - stav komunikace jako příčina dopravní nehody.....	29
Graf č. 7 - technická závada jako příčina dopravní nehody.....	30
Graf č. 8 - špatná výuka jako příčina dopravní nehody.....	31
Graf č. 9 - staří řidiči a jejich vliv na dopravní nehodovost.....	32
Graf č. 10 - adekvátnost postihů.....	33
Graf č. 11 - měření rychlosti městskou policií.....	34
Graf č. 12 - tolerance alkoholu řidičů motorových vozidel.....	35
Graf č. 13 - tolerance alkoholu řidičů nemotorových vozidel.....	36
Graf č. 14 - viditelnost policistů.....	37
Graf č. 15 - skrytý dohled policistů.....	38
Graf č. 16 - účelnost měření rychlosti městskou policií.....	39
Graf č. 17 - účelnost měření rychlosti Policie ČR.....	40
Graf č. 18 - řízení provozu na přechodech.....	41
Graf č. 19 - zvýšení rychlosti na sil. č. 35.....	42
Graf č. 20 - názor na dopravní policii.....	43
Graf č. 21 - určení pohlaví respondentů.....	45
Graf č. 22 - věk respondentů.....	46
Graf č. 23 - nejvyšší dosažené vzdělání.....	47
Graf č. 24 - adekvátnost postihů v rámci BESIP.....	48
Graf č. 25 - řízení provozu na přechodech pro chodce.....	49
Graf č. 26 - účelnost plánu a instruktáží pro zajištění BESIP.....	50
Graf č. 27 - vliv preventivních akcí na zvýšení BESIP.....	51
Graf č. 28 - vliv VAS na BESIP.....	52
Graf č. 29 - vliv plánování DBA a VAS na BESIP.....	53

Graf č. 30 - účelnost úseků pro měření rychlosti	54
Graf č. 31 - účelnost úseků pro měření rychlosti	55

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - odpověď respondentů na otázku č. 1	24
Tabulka č. 2 - odpověď respondentů na otázku č. 2	25
Tabulka č. 3 - odpověď respondentů na otázku č. 3	26
Tabulka č. 4 - odpověď respondentů na otázku č. 4	27
Tabulka č. 5 - odpověď respondentů na otázku č. 5	28
Tabulka č. 6 - odpověď respondentů na otázku č. 6	29
Tabulka č. 7 - odpověď respondentů na otázku č. 7	30
Tabulka č. 8 - odpověď respondentů na otázku č. 8	31
Tabulka č. 9 - odpověď respondentů na otázku č. 9	32
Tabulka č. 10 - odpověď respondentů na otázku č. 10	33
Tabulka č. 11 - odpověď respondentů na otázku č. 11	34
Tabulka č. 12 - odpověď respondentů na otázku č. 12	35
Tabulka č. 13 - odpověď respondentů na otázku č. 13	36
Tabulka č. 14 - odpověď respondentů na otázku č. 14	37
Tabulka č. 15 - odpověď respondentů na otázku č. 15	38
Tabulka č. 16 - odpověď respondentů na otázku č. 16	39
Tabulka č. 17 - odpověď respondentů na otázku č. 17	40
Tabulka č. 18 - odpověď respondentů na otázku č. 18	41
Tabulka č. 19 - odpověď respondentů na otázku č. 19	42
Tabulka č. 20 - odpověď respondentů na otázku č. 20	43
Tabulka č. 21 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 1	45
Tabulka č. 22 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 2	46
Tabulka č. 23 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 3	47
Tabulka č. 24 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 4	48
Tabulka č. 25 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 5	49
Tabulka č. 26 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 6	50

Tabulka č. 27 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 7	51
Tabulka č. 28 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 8	52
Tabulka č. 29 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 9	53
Tabulka č. 30 - odpověď respondentů policistů na otázku č. 10	54
Tabulka č. 31- odpověď respondentů policistů na otázku č. 11	55

Seznam příloh

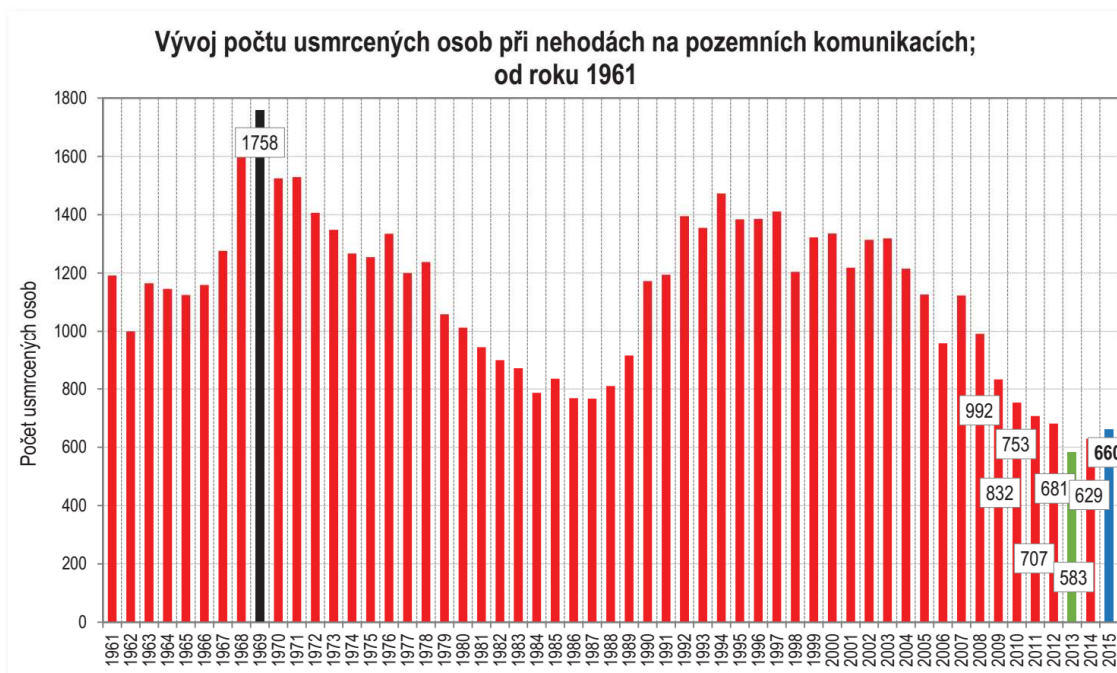
Příloha A – Analýza, příčiny a vlivy nehodovosti za rok 2015 v ČR.....	I
Příloha B – Analýza nehodovosti za rok 2015 v okrese Liberec.....	XI
Příloha C – Rozbor porušení pravidel silničního provozu.....	XIV
Příloha D – Příklad Instrukcí	XXVI
Příloha E – Navrhované kontrolní úseky a body	XXVII
Příloha G – Fotodokumentace prostředků dohledu na BESIP.....	XXXIX

Příloha A – Analýza, příčiny a vlivy nehodovosti za rok 2015 v ČR

Za rok 2015 bylo v ČR usmrceno při dopravních nehodách 660 osob do 24 hodin od dopravní nehody. Řidiči motorových vozidel zavinili na 91 % nehod s usmrcením osoby, řidiči nemotorového vozidla 5 % a chodci 3 % nehod. Ostatní zavinění jsou bezpředmětná. Nesprávný způsob jízdy a rychlost jízdy jsou příčinou na 83 % nehod s usmrcením osoby, nedání přednosti na 15 % a nesprávné předjíždění 4 %. Vliv alkoholu byl prokázán minimálně u 9 % nehod s usmrcením osoby: 7 % při hladině alkoholu v krvi od 1 promile a výše a ve 2 % případů s hladinou alkoholu v krvi do 1 promile. U 2 % nehod s usmrcením byla zjištěna přítomnost návykové látky. Počet ovlivněných řidičů bude podstatně vyšší, neboť ne ve všech případech je ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou zjišťováno. Nejvíce nehod pod vlivem alkoholu se stalo na jaře a v létě (květen - srpen) a od pátku do neděle. Z hlediska vývoje počtu nehod pod vlivem alkoholu a následků není zřejmý vliv bodového systému a zpřísnění postihu, protože došlo k nárůstu nehod pod vlivem alkoholu v letech 2007 - 2012 po stagnaci od roku 2002. Další podstatná je skutečnost, že 72 % chodců umírá během noční hodiny (tmy). Z hlediska místa nehody se 72 % smrtelných úrazů stane mimo obec, zbylé v obci. Z hlediska závažnosti jsou nenáročnější dny čtvrtek až neděle, zvláště od jara do podzimu³⁰.

Na grafu níže je uveden vývoj počtu usmrcených osob v ČR do 24 hodin. V roce 2015 bylo usmrceno celkem 660 osob do 24 hodin, číslo obětí dopravních nehod je tak přibližně ještě o 100 osob více. Nejnižší počet usmrcení byl v roce 2013, od té doby počet usmrcení stoupá. Na těchto údajích se podílí více faktorů, jako je zlepšující se vybavení vozidel (airbagy, EPS, aj.), rekonstrukce komunikací, hospodářské vlivy na intenzitu provozu a též i legislativa nebo chování řidičů. Paradoxem bylo, že v roce 2007 po zavedení bodového systému došlo k nárůstu počtu usmrcených osob oproti předchozímu roku.

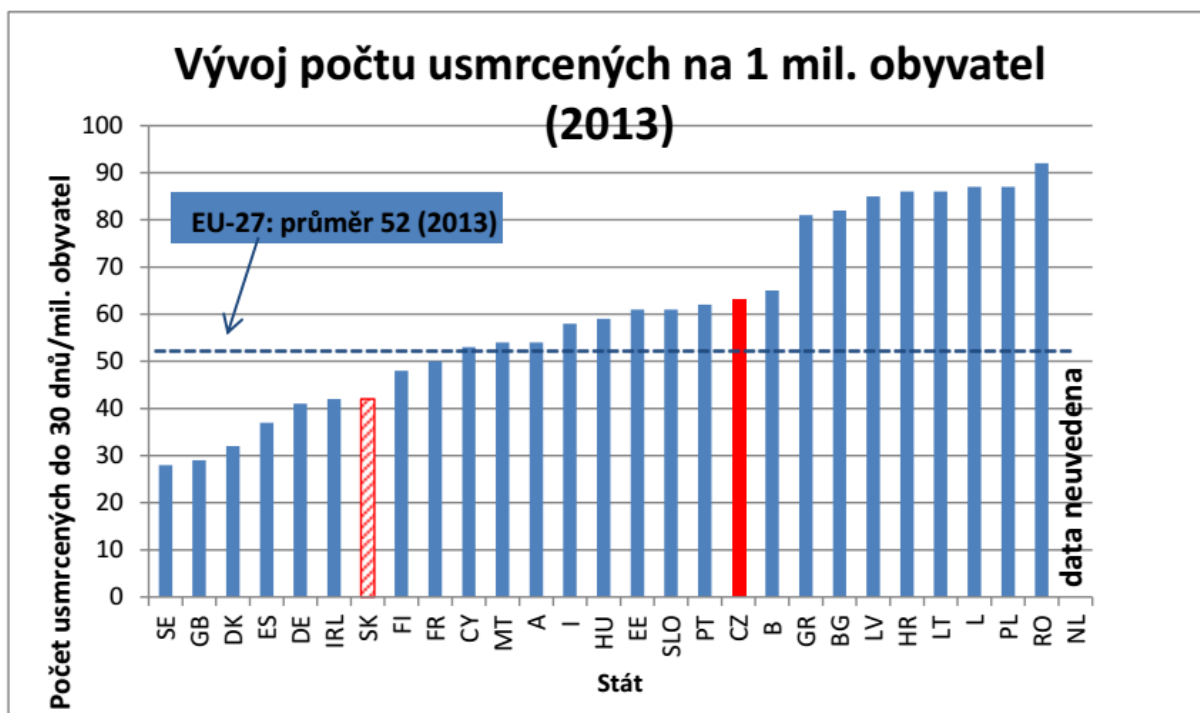
³⁰ STRAKA, Jan a TESARÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.



Zdroj: STRAKA, Jan a TESARŮ, Josef. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

Na grafu níže je uvedeno porovnání České republiky mezi ostatními státy Evropské unie. Jedná se o data z roku 2013, který byl z hlediska vývoje v ČR nejpříznivějším rokem³¹.

³¹ *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.



Zdroj: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

Dopravní nehodovost představuje pro celou společnost a jednotlivé subjekty značné náklady. Usmrcení osoby představuje hodnotu 24 mil. Kč, těžké zranění 3,3 mil. Kč a lehké zranění 240 tis. Kč. Je to tak i z důvodu našeho systému státního sociálního a zdravotního pojištění. Další náklady představuje celková vzniklá hmotná škoda³².

Níže je uveden vývoj počtu usmrcení za posledních přibližně 40 let včetně porovnání na počtu ujetých mld. vozokm. V tomto porovnání je viditelný znatelný pokles usmrcených osob, ale stále se jedná v porovnání s ostatními státy světa o vysokou hodnotu – dvojnásobnou při zohlednění počtu obyvatel a až čtyřnásobnou při zohlednění dopravního výkonu¹⁶.

³² Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

stát	Usmrčení na 100 000 obyvatel						Usmrčení na mld vozokm					
	1970	1980	1990	2000	2005	2009	1970	1980	1990	2000	2005	2008
CZ	20	12,2	12,5	14,5	12,6	8,6	-	53,9	48,3	37	25,6	19,4
B	31,8	24,3	19,9	14,4	10,4	8,9	105	50	28,1	16,3	11,5	9,6
D	27,7	19,3	14	9,1	6,5	5,1	-	37,3	20	11,3	7,8	6,5
DK	24,6	13,5	12,4	9,3	6,1	5,5	51	25	17,3	10,7	7,7	8,2
FIN	22,9	11,6	13,1	7,7	7,2	5,3	-	20,6	16,3	8,5	7,3	6,5
F	32,6	25,1	19,8	13,6	8,8	6,9	90	43,6	25,7	15,1	9,6	7,8
GB	13,9	10,9	9,4	6,0	5,5	3,8	37	21,9	12,7	7,3	6,4	5,2
NL	24,6	14,2	9,2	6,8	4,6	3,9	-	26,7	14,2	8,5	-	-
S	16,3	10,2	9,1	6,7	4,9	3,9	35	16,4	12	8,5	5,9	5,1
SLO	35,8	29,2	25,9	15,8	12,9	8,4	167	96,1	65,1	26,7	16,6	12,3
Japonsko	21	9,3	11,8	8,2	6,2	4,5	96	29,3	23,2	13,4	10,3	8,1
J. Korea	-	17,2	33,5	21,8	13,2	12	-	-	-	49,5	18,3	20,1
USA	25,8	22,5	17,9	15,3	14,7	11,1	29,7	20,9	12,9	9,5	9	8

Zdroj: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

Příčiny na vlivy na dopravní nehodu

V této kapitole je nastíněn postup při stanovení příčiny dopravní nehody. Ze statistiky³³ není možné zcela a spolehlivě zjistit, co bylo skutečnou příčinou dopravní nehody. Tyto informace jsou prakticky nedostupné a jsou s nimi obeznámeny nanejvýše orgány činné v trestním řízení. Bohužel je tak složité zjistit, co bylo skutečnou příčinou dopravní nehody, aby bylo možné z této skutečnosti vyvodit závěry a vyhodnotit jednotlivá opatření.

³³ Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi_prehled-nehod-2015

Komunikace

Z hlediska komunikace lze předcházet dopravní nehodě kvalitou povrchu, který zejm. při mokru nebude z hlediska adheze méně příznivý než př. ujetý sníh. Dále umožněním dostatečného výhledu v zatáčkách nebo v křižovatkách. Podstatné je vytváření bezpečného prostoru, pokud již k nehodě dojde a nemusí tak být vinou řidiče (př. v důsledku střetu při odvracení nehody) a aby nedošlo ke střetu vozidla s pevnou překážkou (betonový mostek nebo strom). Na obrázcích níže je uveden stav dopravních nehod před a po výstavbě zcela nové silnice č. 35 v úseku Bílý Kostel nad Nisou – Hrádek nad Nisou. Po otevření nového úseku komunikace došlo ke zvýšení intenzity provozu zejm. nákladních vozidel¹⁸.

V prvním případě se jedná o stav mezi lety 2007 – 2014. Jedná se o 26 dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění nebo usmrcení osoby. Tedy 3,25 nehody na kalendářní rok¹⁸.



Zdroj: Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi>
přehled nehod 2015

Ve druhém případě se jedná o stav mezi rokem 2015 a 2016, kdy na novém úseku komunikace došlo ke třem nehodám se zraněním osoby, tedy v průměru jedna za rok³⁴.



Zdroj: Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi-prehled-nehod-2015>

Závěrem vyplívá, že výstavba zcela nového úseku páteří komunikace může nehodovost s následky snížit až na jednu třetinu. Přesto na této komunikaci dochází k závažným následkům zejm. u kruhových objezdů mimo souvislou zástavbu, mimo obec (střet s konstrukcí kruhového objezdu). V případě silnice č. 13 u obce Pertoltice došlo během posledních 10 let k dvěma dopravním nehodám s usmrcením osoby

³⁴ Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi-prehled-nehod-2015>

a k dalším nehodám s těžkými zraněními osoby v jedné zatáčce. I v tomto případě se zřejmě komunikace negativně podílí na nehodovosti³⁵.

Vozidlo

Vývojáři nových vozidel se orientují i na zajištění bezpečnosti posádky vozidla. I přesto, že proces obnovy vozového parku trvá více jak 10 let podle stáří vozidel, stává se standardem nejen vybavení vozidla bezpečnostními pásy, ale i airbagy včetně hlavových airbagů, EPS, ABS, deformační zóny vozidla, aj³⁶. Příkladem čelní střet vozidla Škoda Felicia nebo Škoda 120 s vozidlem Škoda Octavia je absolutně nerovný v neprospěch starších vozidel. Vliv na bezpečnost má i import zahraničních vozidel po dopravní nehodě s vyřazenými bezpečnostními prvky (svařované konstrukční díly, chybějící airbagy, aj.).

Příkladem je dopravní nehoda z ledna 2009 na silnici č. 2904 u obce Raspenava, kdy došlo k usmrcení řidiče vozidla Škoda 120, do jehož vozidla narazil řidič vozidla Škoda Octavia (z roku 1999) a který dostal na zasněžené komunikaci smyk.

Vzdělání a informovanost

Informace, kterými účastníci silničního provozu disponují, nebo spíše nedisponují, jsou značně rozsáhlým tématem. Už kvalita výuky v autoškolách je na velmi tristní úrovni a je tak chybou dopravní politiky. Chybí výuka dopravní výchovy na středních školách, mladí řidiči jsou sice schopni ovládat vozidlo, nejsou schopni reagovat na kritické situace. Absence v jejich výuce je př. škola smyku. Nehodovost mladých řidičů do 5 let praxe je extrémní (přibližně 20 % nehod s usmrcením osoby)²¹. Všichni řidiči často neumí správně umístit dětskou sedačku, nastavit správně opěrky hlavy, připoutat náklad anebo reagovat na kritické situace (např. zabrzdí na kluzkém povrchu a vozidlo se dostane do smyku). Znalosti právní úpravy jsou mezi veřejností velmi absurdní, nechápou pravidlo zipu (předpokládají právní nárok na uvolnění

³⁵ Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi_prehled_nehod_2015

³⁶ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016.

jízdního pruhu nebo na umožnění vycouvání z parkovacího místa, na zvěř reagují strhnutím řízení, před odbočením vlevo se nepodívají do levého zrcátka aj.)

Tento negativní aspekt se podepisuje na značném počtu nehod, i přestože řidič jinak dodržuje pravidla silničního provozu. Částečně pomáhá užití vozidla s EPS nebo ABS, který dokáže chybu řidiče eliminovat.

Řidičská kázeň

Z hlediska zavinění dopravní nehody s následky na životě nebo zdraví je z naprosté většiny více jak 95 % uváděn řidič motorového vozidla, řidič nemotorového vozidla nebo chodec³⁷. Zbylá procenta tvoří zavinění komunikační závadou př. neočekávaný výmol nebo propadnutí vozovky anebo zavinění dopravní nehody lesní či domácí zvěří. Jak už je v předchozích kapitolách uvedeno, podílí se na vzniku nehody a následcích i vliv komunikace, vozidla, znalostí a zkušeností řidiče. I přesto je stále za zavinění dopravní nehody obvykle odpovědný řidič.

Z hlediska zavinění dopravní nehody je pohled na odpovědnost řidiče o to horší, pokud příčinou bylo vědomé porušení právních předpisů. Jedná se o výrazné překročení rychlostního limitu, řízení pod vlivem alkoholu nebo návykové látky, předjíždění přes plnou čáru nebo přes zákaz, vjetí na železniční přejezd. Z hlediska chodců se často jedná o vbíhání mezi vozidla mimo přechod pro chodce a to i na směrově oddělených komunikacích (rychlostní komunikace, dálnice). Příkladem je chodec, který si na festivalu Benátská noc v létě v roce 2015 lehl v tmavém oblečení silně ovlivněn alkoholem do jízdního pruhu Silnice pro motorová vozidla, kde byl přejet jízdní soupravou³⁸.

³⁷ STRAKA, Jan a TESAŘÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

³⁸ Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi-prehled-nehod-2015>

Ostatní

I pokud se bude moderní vozidlo pohybovat na moderní komunikaci, řidič bude v nejvyšší možné míře informován, vzdělán a ukázněn, přesto může dojít k závažné dopravní nehodě. Jedná se o různě ojedinělé náhody, kdy vinu stejně nese řidič vozidla. Příkladem jsou náhlé nevolnosti za volantem (nejedná se však vždy o náhlé usnutí, které je většinou zapříčiněno nedostatečným odpočinkem řidiče). Ve větší míře se dále jedná o střety vozidla s chodcem nebo popř. s cyklistou. Je tak při couvání a manipulaci s nákladním vozidlem a při přehlédnutí osoby. Náhlé upadnutí chodce pod vozidlo popř. pod traktor. Dále o situace chvilkové nepozornosti, kdy se řidič podívá jiným směrem a přehlédne např. chodce na přechodu.

Příloha B – Analýza nehodovosti za rok 2015 v okrese Liberec

V okrese Liberec (včetně Jablonného v Podještědí) došlo v době od 01. 01. 2006 do 30. 10. 2016 k 94 usmrcením osoby, 505 těžkým zraněním a 3 541 lehkým zraněním osoby. Na 20 % usmrcených bylo ovlivněno alkoholem nebo jinou návykovou látkou (převažuje hodnota přes 1 promile alkoholu v krvi), těžce zraněných bylo ovlivněno na 16 % a lehce zraněných na 10 %. Tyto údaje jsou reálné i dle skutečnosti. Poškozených řidičů je ovlivněno alkoholem nebo jinou návykovou látkou přibližně 1 - 3 %. Při střetu s pevnou překázkou bylo usmrceno 33 osob (35 %), při střetu s jiným vozidlem 25 (27 %), 23 (25 %) při střetu s chodcem a po 5 (5 %) při havárii a střetu s vlakem, pouze 3 (3 %) při střetu se zaparkovaným nebo odstaveným vozidlem. Nehodu s usmrcením osoby zavinil převážně řidič motorového vozidla a to v 81 (86 %) případech, ve 4 (4 %) případech cyklista, v 5 (5 %) chodec, jiné zavinění v jednom případě (1 %). Přibližně 1/3 usmrcených osob bylo nepřipoutaných bezpečnostním pásem³⁹.

³⁹ Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi_prehled_nehod_2015

Nehodové úseky

V okrese Liberec se nachází mnoho nehodových míst⁴⁰, kde se stávají časté dopravní nehody obdobné příčiny. Tyto informace jsou podkladem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu zejm. v oblasti komunikace. Uvedené poznatky je možné i aplikovat do praxe v oblasti dohledu na BESIP. Analýza nehod za rok 2015 je součástí přílohy A.

Křižovatka silnic 291 a 2912 mezi Frýdlantem a Novým Městem pod Smrkem, kde je již nyní rychlost omezena na 70 km/h. Nechráněný přejezd P 2901 na začátku obce ve směru od Frýdlantu na Nové Město pod Smrkem s více příčinami dopravních nehod včetně střetu s vlakem. Na silnici č. 13 se jedná o vybrané zatáčky v Mníšku v ulici Liberecká, před odbočkou na Filipov mezi Mníškem a Mlýnicí a serpentiny Albrechtického kopce.

Na silnici pro motorová vozidla č. 35 a dále na čtyřproudé komunikaci č. 35 se první nehodové místo nachází mezi Turnovem a Paceřicemi, poté zatáčka mezi Hodkovicemi nad Mohelkou a odbočkou na silnici č. 65, zatáčka u odbočky na silnici č. 65 (Rádelský mlýn), podjezd pod železniční tratí u obce Jeřmanice, úsek za předemtnou zatáčkou ve směru na Liberec, křížení silnice č. 35 se silnicí č. 14H (nejhůře ve směru od Jablonce nad Nisou na silnici č. 35), úsek silnice č. 35 od úrovně kruhového objezdu ulice Londýnská k úrovni křížení se silnicí č. 13 u Svárova (Stráž nad Nisou), dále silnice č. 35J (původní č. 35), kde je nyní již provoz prakticky nulový.

Kritickým úsekem je silnice č. 13 v úseku Jablonné v Podještědí - Bílý Kostel nad Nisou, úsek čtyřproudé komunikace se zatáčkami, zatáčka před obcí Jitrava ve směru na Nový Bor, a zatáčka před čtyřproudou komunikací ve směru na Nový Bor.

Vyjma komunikace mezi Výpřeží a Ještědem se ostatní nehodové úseky nachází v Liberci a Stráži nad Nisou: křižovatka 01326 a 01327 (Londýnská a Studánecká), 13I a 01327 (Gen. Svobody a Kateřinská), křižovatka Letná a Polní a Letná a výjezd od Obi a Lidlu, křižovatka Ruprechtická a Baltská, křižovatka Masarykova a Vítězná, Nám.

⁴⁰ Interní materiály autora ze školení a z průběhu činnosti.

F. X. Šaldy včetně ulice Palachova, nám. Dr. E. Beneše u křižovatky s ul. Mariánská, křižovatka Jablonecká a Dvorská, křižovatka Rumunská a Revoluční, terminál MHD Fügnerova, ulice Blažkova, křižovatka 1. Máje a U Nisy, křižovatka 1. Máje a Nákladní, křižovatka Dr. M. Horákové a Košická, ulice Dr. M. Horákové v úseku U Potůčku a Mostecká (podél Kauflandu), křižovatka Karlinská a Žákovská (přednost zprava), křižovatka České Mládeže a Textilní (u firmy Inteva), ulice V Cihelně v podjezdu pod silnicí č. 35, silnice č. 14H v úseku od silnice č. 35 k úrovni kruhového objezdu ulic Dobiášova, Vratislavická a Rochlická.

Z uvedených nehodových míst vyplívá spíše nutnost úpravy na úseku komunikace. Jedná se obvykle o úseky, kde je velmi intenzivní provoz a možnost dohledu na BESIP velmi omezená. Pro činnost z hlediska dohledu na BESIP je možné ze stejného zdroje⁴¹ a mapového podkladu vytipovat riziková místa dle počtu nehod př. s následky na životě nebo zdraví. Dle rizikových míst je možné určit např. místa vhodná pro kontrolu rychlostního limitu nebo odhalování alkoholem nebo jinou návykovou látkou ovlivněných řidičů.

⁴¹ Interní materiály autora ze školení a činnosti

Příloha C – Rozbor porušení pravidel silničního provozu

Řidičské oprávnění

Řidič bez patřičného řidičského oprávnění je označován jako "neřidič". Může se jednat o osobu, která neměla příslušné řidičské oprávnění, bylo ji odebráno ze zdravotních důvodů, neobnovila si řidičské oprávnění po vybodování nebo po vysloveném zákazu řízení. Mj. pokud takový řidič způsobí dopravní nehodu, pojišťovna odmítne plnění v nezkrácené podobě. Kontrola je prováděna jak předložením řidičského průkazu řidičem, tak i lustrací v evidenci Centrálního registru řidičů ČR. Neřidiči zapříčinili celkem 1,15 % všech dopravních nehod, jedná se i o osoby s vysloveným zákazem řízení⁴². Neřidič nemusí znamenat bezprostřední ohrožení BESIP, ale ztrácí pak smysl ostatní sankce spojené s vyslovením zákazu řízení nebo uložení trestných bodů. Pokud nehodu zapříčiní neřidič, musí vzniklou škodu z velké části uhradit sám a může se tak dostat do dluhové pasti. Maření úředního rozhodnutí a vykázaní je trestným činem⁴³, řízení bez příslušného řidičského oprávnění je přestupek se sankcí 25 - 50 tis. Kč a zákazem řízení na 1 - 2 roky²⁶. Jednání řidiče je nebezpečné bez ohledu na místo, nebo čas v silničním provozu. Laická veřejnost včetně novinářů si často plete termín řidičské oprávnění a řidičský průkaz.

Alkohol a jiné návykové látky

Zneužívání návykových látek včetně alkoholu je významným prvkem v přístupu k BESIP. Přibližně 10 - 20 % podíl opilých usmrcených osob viníků dopravní nehody je sice statisticky podložen, dle praxe je tato hodnota přibližně 20 - 25 %. Důvodem zkreslení statistiky je zpoplatnění těchto informací pro policejní orgán, který poté ve statistice uvádí u alkoholu nezjištěno. Ze stejného důvodu chybí relevantní údaje k ovlivnění řidičů jinou návykovou látkou, která činí dle praxe až 10 % a vzhledem k finanční náročnosti laboratorního testu (cca 3 tis. Kč) není prováděn u všech

⁴² STRAKA, Jan a TESAŘÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

⁴³ Mapa nehodových míst. Dopravní informace [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://infobesi.dopravniinfo.cz/40/2009>

usmrcených řidičů⁴⁴. Podstatné pro porovnání je, že počet ovlivnění řidičů alkoholem je v běžném provozu odhadem 1 - 3 %, návykovou látkou též přibližně 1 - 3 % řidičů. Alkohol a návykové látky prokazatelně stojí za následky nehod, ale je zde závislost na míře ovlivnění a stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorového vozidla (u alkoholu hodnota nad 1 promile). V ČR je teoretická nulová tolerance alkoholu řidiče, z výsledku se odečítá hodnota 0,24 promile, u které není prokazatelné ovlivnění alkoholickým nápojem. Policista si nemůže zvolit, jaké hladiny alkoholu bude řešit a které nikoli.

Nejvíce ovlivněných řidičů jezdí v nočních hodinách, kdy následuje den pracovního volna, dále v pracovní dny v odpolední a večerních hodinách (po 17. hodině do 24. hodiny). Alkohol se odbourává dle zjištěných praktických zkušeností přibližně 0,1 promile za hodinu, u THC přibližně do 6 hodin a u pervitinu aj. do 12 - 24 hodin. Ovlivnění jinou návykovou látkou je individuální. Za řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky se ukládá zákaz řízení od 6 měsíců a sankce od 2,5 tis. Kč⁴⁵ a může se jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky⁴⁶.

Řidiči ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou užívají všechny pozemní komunikace včetně silnic pro motorová vozidla. Přibližně každý rok zemřou v okrese Liberec dvě osoby z důvodu ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Vůbec odstrašující případ se stal dne 28. 05. 2016 u Hrádku nad Nisou, kde řidič vozidla Škoda Octavia pod vlivem alkoholu přes 1 promile a pod vlivem THC usmrtil z důvodu nezvládnutí řízení v extrémní rychlosti přibližně 120 km/h na silnici třetí třídy č. 2716 5 osob (čtyři do 24 hodin a jeden později do 30 dnů).

Zádržný systém

Zádržný systém přispívá k záchraně života nebo zmírnění následku při nehodě. Neplatí absolutně, že nepřipoutaná osoba má následky, střet nepřezijí nebo že ji dokonce airbag zlomí vaz, jak se rozšířilo mezi veřejností. I samotný airbag zmírňuje

⁴⁴ STRAKA, Jan a TESAŘÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

⁴⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

⁴⁶ Mapa nehodových míst. Dopravní informace [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://infobesi.dopravniinfo.cz/40/2009>

následky, pokud není osoba připoutána a dojde ke střetu při nižší nárazové rychlosti zpravidla v obci. Vzhledem ke skutečnosti, že přibližně 1/3 usmrcených osob nebyla připoutána bezpečnostním pásem a v praxi je přibližně 95 % a více osob připoutáno bezpečnostním pásem, je logické že bezpečnostní pás a autosedačka ke zvýšení bezpečnosti přispívá. V průměru každý rok zemře v okrese Liberec jedna osoba z toho důvodu, že nebyla připoutána, dále dochází ke značným škodám na zdraví a trvalým následkům. S ohledem na střetovou rychlost je zádržný systém účinný na komunikacích, kde dosahují vozidla rychlosti přibližně 50 km/h a více, ne tedy na parkovištích nebo účelových komunikacích.

Držení hovorového zařízení za jízdy v ruce

Společenská nebezpečnost tohoto protiprávního jednání spočívá v omezení řidiče v řízení zvláště u manuální převodovky, dále v omezení výhledu přes ruku, která drží telefon, nevěnování se řízení zejm. při psaní sms zpráv. Řidič, který drží za jízdy hovorové zařízení v ruce, se chová v silničním provozu obdobně, jako řidič pod vlivem alkoholu. Jeho reakce na podněty je podstatně snížena, z praktických znalostí se zvýší reakční doba až o 1 sekundu. Obvykle dochází i k situaci, že telefonující řidič přehlédne hlídku na kontrolním stanovišti nebo překročí rychlost a je zaznamenán měřicím a dokumentačním zařízením za jízdy telefonem v ruce, ačkoliv ostatní řidiči hlídku včas spatří a zpomalí. Telefonování za jízdy není zcela rozumné právě z důvodu dělené koncentrace a to ani za použití handsfree, ale při jeho používání alespoň odpadají potíže s držením přístroje v ruce.

Společnost BESIP prezentuje výsledek⁴⁷, kde srovnává držení telefonického přístroje s jízdou pod vlivem alkoholu s hodnotou 0,8 promile.

Držení hovorového zařízení je nebezpečné na všech komunikacích včetně parkovišť v jakémkoli vozidle.

⁴⁷ Zásady bezpečné jízdy. BESIP [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/telefonujete-za-jizdy-zbytecne-riskujete>

Rychlost jízdy

Rychlost jízdy je při nehodách se zraněním osoby směrodatná. Obecně čím je vyšší rychlost, tím je vyšší energie vozidla a tím jsou následky vyšší. Na druhou stranu počet usmrcených nebo zraněných osob je na silnicích dálničního typu poněkud nízký vzhledem k intenzitě provozu a jiným okolnostem. Podstatné je, zdali je rychlost jízdy přiměřená jak samotné postavené komunikaci, tak i počasí nebo intenzitě provozu⁴⁸.

Rychlostní limit stanovuje zákon nebo je rychlost jízdy upravena dopravním značením⁴⁹. Samotné překročení rychlostního limitu nemusí znamenat riziko pro bezpečnost silničního provozu. Podstatné je vyhodnocení rizika, tedy v čem je daná a vyšší rychlost riziková a tak i zhodnocení podstaty měření rychlosti. Závažným porušením je vždy, pokud jede řidič rychlostí vyšší, než na kterou stihne včas zastavit. Dále pokud není schopen reagovat na podněty v silničním provozu, na které by jinak přiměřenou rychlostí reagoval př. na vstup chodce na přechod.

Rychlost jako příčina dopravní nehody je nejčastěji v podobě nepřizpůsobení rychlosti všem okolnostem (př. mokrá vozovka) a těmto nehodám lze zabránit kvalitním povrchem komunikace, dopravním značením, narovnáním komunikace a zlepšováním řidičských schopností. Dohled nad bezpečností provozu lze v tomto ohledu obtížně aplikovat. Rychlost jako další možná příčina dopravní nehody je obvykle v situaci střetu na křižovatce, kdy např. řidič nerespektuje omezení rychlosti na 70 km/h a i když má přednost v jízdě, dojde ke střetu vozidel. Pokud by k dopravní nehodě nedošlo, kdyby jel řidič po hlavní silnici předepsanou rychlostí, spočívá příčina dopravní nehody v rychlosti. Obdobné je tak i u střetu s chodci přecházející komunikaci nebo při předjíždění.

Aby bylo měření rychlosti z hlediska bezpečnosti silničního provozu účinné, musí korespondovat i umístěné značení upravující rychlost jízdy s dopravní situací,

⁴⁸ STRAKA, Jan a TESARŮK, Josef. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

⁴⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

př. rozdíl úseků v nízké zástavbě, kde lze připustit rychlost až 60 – 70 km/h nebo v husté zástavbě.

Rychlost jako příčina smrtelných dopravních nehod se v roce 2015 podílela 33 %⁵⁰, není ovšem přesně rozklíčovaná, kterým všem okolnostem nebyla rychlost jízdy vozidla přizpůsobena.

Předjíždění

Zákon o silničním provozu⁵¹ řadí nesprávné předjíždění do kategorie přestupků, za které se ukládá zákaz řízení, bez rozlišení vzniklého následku. Takto přísný postih se nevztahuje pouze na přejetí přes tzv. plnou čáru. K dopravní nehodě, kdy je příčinou předjíždění, dochází při střetu v důsledku předjíždění jiného vozidla (tj. vytlačení, čelní střet aj.), dále pak při předjíždění vozidla odbočující vlevo. Předjíždění je i nebezpečné v okamžiku, kdy protijedoucí řidič reaguje prudkým brzděním a může i tak dojít k dopravní nehodě. Na počtu usmrcených osob se příčina předjíždění podílela v roce 2015 v ČR 3,5 %³³.

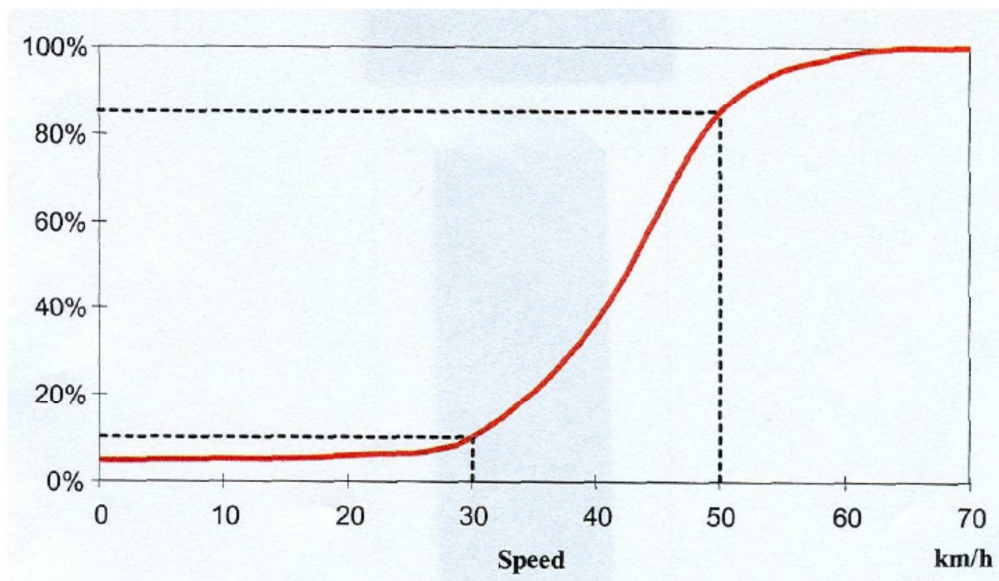
Přechody pro chodce

Střet vozidla s chodcem je závažný zpravidla v závislosti na střetové rychlosti. Na obrázku č. 5 je uvedena pravděpodobnost usmrcení při střetu v závislosti na rychlosti vozidla⁵².

⁵⁰ STRAKA, Jan a TESARÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

⁵¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

⁵² Speed management. Paris: ECMT, 2006. ISBN 9282103773.



Zdroj: Speed management. Paris: ECMT, 2006. ISBN 9282103773.

Dle výše uvedené závislosti je evidentní, že rychlost jízdy přes přechod pro chodce musí být omezena na 50 km/h, ze které ještě musí před střetem zpomalit na 30 km/h a méně, aby byl následek co nejnižší.

Řidič musí umožnit bezpečné přejití chodci⁵³, ale tuto povinnost lze obtížně vyložit, protože chodec zase nesmí vstoupit náhle na přechod³⁶. Postih uvedeného jednání je spojen s bodovým systémem, zjištění protiprávního jednání je velmi náročné. Protože chodec musí hodlat užít přechod pro chodce³⁶ a řidič mu tak nesmí umožnit bezpečné přejití. Lze si vyložit prakticky tak, že chodec stojí dlouho na okraji vozovky a řidič před přechodem nezastaví anebo již ohrozí jdoucího chodce tak, že musí př. uskočit. Na přechodech pro chodce bylo v roce 2015 usmrceno přibližně 4 % ze všech usmrcených účastníků dopravních nehod v ČR⁵⁴.

Přednost

K nedání přednosti v jízdě dochází jak na křižovatkách (nerespektování svislé dopravní značky, při odbočení vlevo nebo při přednosti zprava), tak i při změně jízdního pruhu nebo při vjíždění na pozemní komunikaci. Tato příčina se podílí na usmrcení

⁵³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

⁵⁴ STRAKA, Jan a TESARÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

osoby v roce 2015 v ČR 14 %³⁷. Kontrola dodržování této povinnosti je velmi obtížná, protože aby došlo k nedání přednosti, musí řidič střet odvracet intenzivním brzděním nebo nebezpečným manévrem⁵⁵. Veřejnost a bohužel ani spousta policistů nechápe podstatu přestupkového jednání nedání přednosti v jízdě, protože omezení druhého řidiče není nedáním přednosti³⁸.

Z hlediska kontroly bezpečnosti provozu je obtížně kontrolovatelná povinnost dát přednost v jízdě, kontrolována je obvykle povinnost řidiče respektovat svislou dopravní značku Stůj, dej přednost v jízdě!. Nedání v přednosti je škodlivé jednání, protože podobně jako nebezpečné předjíždění bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Způsob jízdy

Jako příčina způsobu jízdy je velká škála porušení různých povinností řidiče od přejetí do protisměru, nezvládnutí řízení vozidla, neadekvátní reakce, usnutí za volantem, nevěnování se řízení nebo nedodržení bezpečnostní vzdálenosti. Na počtu usmrčených osob se tato příčina podílí 37 %³⁷. Je v praxi dosti obtížné určit, zdali je příčinou nehody rychlost nebo způsob jízdy.

Z hlediska dohledu na bezpečnosti provozu je postih téměř nemožný, v zahraničí př. SRN je nedodržení bezpečnostní vzdálenosti sankcionováno, v ČR doposud nikoli, ačkoliv již technické prostředky tento způsob dohledu umožňují. Dále je i náročné vyvrátit, zdali by nemohl řidič zabránit střetu vyhnutím se, což naše právní úprava umožňuje⁵⁶. Do této kategorie se řadí i přestupky spočívající v nerespektování dopravních značek zakazujících vjezd nebo příkazujících vjezd. Z hlediska škodlivosti přestupku je důležité posoudit ohrožení ostatních účastníků, nejhorší je vjetí do protisměrného jízdního pruhu na dálnici nebo jinde, kde tak ostatní účastníci silničního provozu neočekávají, aj.

⁵⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

⁵⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

Technický stav

Technická závada jako příčina dopravní nehody představuje okrajovou příčinu dopravní nehodovosti, ve skutečnosti má technický stav vozidel významný vliv na všechny okolnosti předcházení nehodovosti nebo zmírnění následků. Závažnost technické závady je posouzena podle tří stupňů A, B, C, kdy C je nejzávažnější nebezpečná závada⁵⁷. Pomocí této stupnice lze vyhodnotit závažnost protiprávního jednání jak řidiče, tak i provozovatele vozidla s přihlédnutím k nutnému objektivnímu zhodnocení jednotlivých závad, kdy by bylo v praxi nutné škálu ještě dále rozčlenit.

Z pohledu na bezpečnost silničního provozu je nutné zaměřením na závady typu C a dále eliminovat přiměřeným způsobem vážné závady typu B. Nevyhovující technický stav může být příčinou dopravní nehody př. zhoršená funkce brzd, ojeté pneumatiky nebo následek př. zhoršit, pokud je karoserie zcela zkorodovaná. S technickým stavem souvisí i přetíženost vozidel, která se projevuje jak v opotřebení částí vozidla, tak i zhoršené brzdě či jízdní vlastnosti. V případě nepřipoutaného nákladu nebo nesprávně umístěného nákladu je stav obdobný.

Technický stav vozidel negativně ovlivňuje životní prostředí zejm. neoprávněnými zásahy do výfukové soustavy, úniky provozních kapalin, hluk, nebo i ovlivňuje ostatní účastníky silničního provozu př. oslněním.

K této oblasti náleží i dodržování ustanovení zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích⁵⁸ a příslušná ustanovení vztahující se k registraci vozidel a povinnosti řidiče a provozovatele vozidla. Kontrola, zdali je vozidlo řádně registrováno a zdali je na vozidle umístěna ta správná registrační značka má víc vliv na předcházení kriminality a na splnění podmínek zákonného pojištění odpovědnosti, než na bezpečnost silničního provozu, ale přesto je kontrola uvedených povinností velmi důležitá.

⁵⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

⁵⁸ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: ASPI

Železniční přejezdy

Střet vozidla s chodcem nebo střet vozidla s vlakem patří mezi nehody se závažnými následky z důvodu nepoměru hmotností a tím i energie jednotlivých vozidel. Z celkového počtu usmrcených osob v ČR v roce 2015 náleží 3 % ke střetu s vlakem (nejsou započítány sebevraždy nebo střety mimo železniční přejezdy). Z celkového počtu nehod s usmrcením se ¼ stane na nezabezpečeném železničním přejezdu.

Nerespektování signalizace řidičem motorového vozidla je spojena se zákazem řízení⁵⁹, jedná se stále o riskantní jednání. K věci je i podstatný provoz na málo vytižených technologicky zaostalých tratích včetně vleček, kde jsou umístěny svislé dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V tomto ohledu, spíše než dohled, bude přínosem likvidace těchto přejezdů ve prospěch silniční dopravy, než technologicky zaostalé drážní dopravy s nulovým dopravním významem.

Chodci a cyklisté

V roce 2015 činil počet chodců v poměru se všemi usmrcenými osobami 20 % cyklistů, 10 %, bez ohledu na příčinu dopravní nehody. Dle zdrojových dat zapříčiní nemotoristé 90 % nehod s usmrcením⁶⁰, ale ve skutečnosti tak není. Z důvodu postupu v trestním řízení se uvažuje jako viník dopravní nehody zpravidla motorista a zjištěná změna se do statistiky neuvádí. Takto je př. jako viník dopravní nehody určen řidič, který přejeđe ležícího chodce v tmavém oblečení v noci na dálnici.

Dohled nad cyklisty a chodci je podstatný v ukázněném chování, jak při přecházení komunikace (na signál „Stůj“, mimo přechod pro chodce, reflexní materiál aj.), tak i cyklisty (technický stav, osvětlení jízdního kola, alkohol a návykové látky). Nebezpečná je i jízda cyklisty po chodníku, neboť jej může srazit vozidlo vyjíždějící z místa ležícího mimo pozemní komunikaci nebo on může srazit chodce, tyto nehody jsou obvykle s následky na zdraví osob.

⁵⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

⁶⁰ STRAKA, Jan a TESARÍK, Josef. Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2016.

Zákonné pojištění odpovědnosti

Skutečnost, že není k vozidlu sjednáno zákonné pojištění, nemá přímo vliv na bezpečnost silničního provozu, ale na případné následky při dopravní nehodě ano. V ČR jako v jediném státu EU musí řidič překládat zelenou kartu ke kontrole, na druhou stranu je postup proti nepojištěným vozidlům a jejich provozovatelům málo důkladný⁶¹. Př. chybí pravomoc policisty vozidlo okamžitě vyřadit z provozu př. odebráním Osvědčení o registraci vozidla a odejmutí registračních značek.

Dálniční známky a mýto

Kontrola zpoplatnění komunikací patří do gesce Celní správy a Policie ČR. Kontrolu tzv. mýta u nákladních vozidel, kontroluje z technického důvodu a přístupu do systému pouze Celní správa. Paradoxně kontrola dálničních známek a mýta zhoršuje bezpečnost na objízdných pozemních komunikacích, které jsou poté zatěžovány vyšší intenzitou provozu.

Sociální předpisy

Jedná se o protiprávní jednání proti zákonu o silniční dopravě⁶² aplikující mezinárodně platné předpisy. Jedná se jak o porušení v oblasti povolení podnikání, tak v oblasti úprav doby řízení a doby odpočinku. Z celkového počtu usmrcených osob činili řidiči nákladních vozidel (více jak 3,5 t hmotnosti) 6 % v roce 2015. Při zjevném nepoměru hmotností zúčastněných vozidel nebo chybějící deformační zóny u řidičů nákladních vozidel je každá takováto dopravní nehoda s následky na majetku nebo na zdraví osob. Případné usnutí takového řidiče za volantem je bezprostředním ohrožením pro ostatní účastníky i pro samotného řidiče.

Dohled je nutné zaměřit zejm. na skutečná protiprávní jednání v podobě pozměňování nebo manipulace se záznamy nebo se záznamovými zařízeními, dále na četnosti porušování předepsaných dob řízení nebo odpočinku. Sankcionovat drobná

⁶¹ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: ASPI

⁶² Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: ASPI

porušení (př. překročení doby do 10 %) řidiče více stresuje a mívá se tak účinek dohledu na bezpečnost silničního provozu.

Obdobně platí i pro dodržování pravidel dohody ADR upravující přepravu nebezpečného nákladu. V tomto případě je nutné eliminovat případné závažné ohrožení životního prostředí.

Ostatní přestupky

Mnohá další protiprávní jednání výše neuvedená ovlivňují bezpečnost silničního provozu a lze jej postihnout v rámci dohledu na bezpečnosti silničního provozu⁶³:

Očištění čelního skla od nečistot je podstatné pro zajištění výhledu stíratelné plochy čelního skla. V opačném případě může dojít k přehlédnutí vozidla nebo chodce na přechodu pro chodce, jako se při dopravní nehodě stalo ve Frýdlantu v roce 2014. Poškození jiného vozidla od ledu spadlého z plachty vozidla není ojedinělé.

Nepředložení řidičského průkazu ke kontrole znemožňuje jeho zadržení, v případě cizince zhoršuje ověření oprávnění k řízení motorového vozidla. Někteří řidiči neodevzdají řidičský průkaz v případě vyslovení zákazu řízení nebo vybodování a poté se prokazují neplatným řidičským průkazem. Držení Osvědčení o registraci vozidla opravňuje řidiče k užívání vozidla, zejm. pokud není jeho vlastníkem.

Mezi další sankcionovaná porušení patří neužívání znamení o směru jízdy nebo zdržování se v levém jízdním pruhu mimo obec. Jedná se o porušení zejména proti plynulosti silničního provozu.

Objíždění tramvaje v místě, kde to není povoleno, je rizikové tím, že řidič může srazit chodce přecházejícího komunikaci před tramvají nebo může dojít ke střetu s rozjíždějící se tramvají. Případné užití vyhrazeného pruhu je přestupek zejm. proti plynulosti silničního provozu.

Nesprávné zastavení nebo stání má vliv i na bezpečnost silničního provozu a to zejm. při neoznačeném nouzovém stání př. výstražným trojúhelníkem, stání

⁶³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI

v křižovatce nebo prostoru křižovatky, před přechodem, kdy je ovlivněn jiný řidič, který má povinnost dát přednost v jízdě jinému vozidlu nebo umožnit bezpečné přejítí vyznačeného přechodu chodcem. Ostatní porušení mají často vliv na plynulost silničního provozu. Příkladem je i nehoda, kdy došlo ke zranění tří osob v autobuse, kdy řidič autobusu začal brzdit a měnit jízdní pruh, protože řidič kamionu nerespektoval svislou dopravní značku zákaz zastavení.

Řidič nerozsvíceného vozidla obvykle reaguje na tzv. probliknutí a jedná se často spíše o zapomenutí než o jinou závažnější pohutku. V případě užívání mlhových světel, kdy není natolik snížena viditelnost nebo mlha, je škodlivé v oslnění ostatních řidičů. Nutné je se zabývat, zdali je řidič zapomněl vypnout nebo úmyslně zapnul i při příznivém počasí.

Porušení omezení jízdy vozidel je postiženo při recidivě zákazem činnosti, zákonodárce hodnotí toto porušení velmi striktně, jedná se ovšem o protiprávní jednání na úseku plynulosti silničního provozu. V ČR je zodpovědný pouze řidič, zatímco v zahraničí i dopravce.

V této kapitole nebyla uvedena všechna možná porušení nebo jejich závažnost, protože protiprávnost a škodlivost závisí na mnoha faktorech, kdy nejzávažnější je úmyslnost jednání a hrozící následek. Příkladem je posouzení jízdy motocyklisty po stezce pro chodce nebo nedbalost řidiče, který vjede na dálnici v protisměru.

Příloha D – Příklad Instrukcí

Instrukce č. 1

pprap. Jan Farský (velitel), pprap. Tomáš Kužel (člen)

výkon služby: 30.11.2016 6:00 hodin – 30.11.2016 18:00 hodin

vozidlo: Lektor 631 (Škoda Octavia 1,8 civilní barevné provedení Rammer10C)

6:30 – 11:00 sil. č. I/13 Mníšek – Frýdlant : měření rychlosti, skrytý dohled (hovorová zařízení)

11:00 – 11:30 bezpečnostní přestávka

12:00 – 14:00 Oldřichov v Hájích: měření rychlosti, skrytý dohled (hovorová zařízení)

15:00 – 17:00 Mníšek: měření rychlosti, skrytý dohled (hovorová zařízení)

17:00 – 18:00 administrativa

Instrukce č. 2

pprap. Petr Spanilý (velitel), pprap. Karel Rožánek (člen)

výkon služby: 30.11.2016 8:00 hodin – 30.11.2016 20:00 hodin

vozidlo: Lektor 612 (Škoda Octavia 1,6, notebook HP, TPZOV)

8:30 – 12:00 silnice č. 35 Liberec – Ohrazenice: kontrola sociálních předpisů, kontrola technického stavu, nízkorychlostní vážení společně s CÚ Liberec, kontrolní stanoviště Hodkovice nad Mohelkou, ul. Nádražní

12:00 – 12:30 bezpečnostní přestávka

12:30 – 18:00 kontrola sociálních předpisů, kontrola technického stavu, nízkorychlostní vážení společně s CÚ Liberec, kontrolní stanoviště areál CÚ Liberec

18:00 – 20:00 administrativa

Příloha E – Navrhované kontrolní úseky a body

Dohled na rizikových místech

V této kapitole je uvedena navrhovaná činnost na rizikových místech⁶⁴:

- křižovatka silnic 291 a 2909 u obce Krásný Les - dodržování rychlostního omezení 70 km/h,
- Mníšek, Liberecká ul., u čp. 356 – dodržování rychlostního limitu 50 km/h v celé délce ulice Liberecká,
- silnice č. 13 v úseku Jablonné v Podještědí až Bílý Kostel nad Nisou – dodržování rychlostního limitu 90 km/h, předjíždění,
- silnice č. 14H v úseku od silnice č. 35 k ul. Vratislavická (u Lidlu) – dodržování rychlostního limitu 90 km/h,
- silnice č. 35 v úseku od Turnova do Liberce, zejm.:
 - o u Liberce v úseku od ul. České mládeže až k odbočce na silnici č. 13 – dodržování rychlosti 90 km/h, 70 km/h v Libereckém tunelu,
 - o mezi křižovatkou silnice č. 65 a Hodkovicemi nad Mohelkou – dodržování rychlostního limitu 90/110 km/h,
 - o u Jeřmanic (podjezd pod tratí) – dodržování rychlostního limitu 90/110 km/h,
 - o mezi Lažany a Paceřice
- Liberec, ul. České mládeže u křižovatky s ul. Textilní u firmy Webasto – dodržování rychlostního limitu 50 km/h (pracovní dny 5 h – 23 h),
- Liberec, Dr. M. Horákové – mezi ul. Mostecká a U Potůčku (u Kauflandu) – dodržování rychlostního limitu 50 km/h, světelné signalizace, kázeň chodců, ohrožení chodce na přechodu pro chodce,
- Liberec, ul. Košická, u kř. Nitranská a Dr. M. Horákové – respektování světelné signalizace a to i chodci, cyklisté na chodníku, zákaz zastavení, dodržování rychlostního limitu 50 km/h na ulici Dr. M. Horákové přibližně u domu s čp. 226/34 pokud není v činnosti světelné signalizační zařízení (přibližně 20 – 6 hodin),

⁶⁴ Interní materiály autora ze školení a činnosti

centrum města Liberec – 1. Máje u kř. ul. U Nisy, Blažkova u kř. Fügnerova, Rumunská u kř. Revoluční, Palachova, širší oblast nám. F. X. Šaldy – nekompromisní dodržování všech pravidel silničního provozu všemi účastníky – zejm. světelná signalizace, parkování, chodci, cyklisté na chodníku,

- Liberec, 1. máje u kř. s ul. Nákladní – parkování, přednost chodcům na vyznačeném přechodu, ukázněnost chodců, objíždění tramvaje,
- Liberec, kř. ul. Masarykova a Vítězná – dodržování dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě! A neobjíždění tramvaj v zastávce,
- Liberec, kř. sil. č. 13 a 01327 (Hejnická, Kateřinská) – respektování dodržování dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě! a dodržování rychlostního limitu v ul. Gen Svobody při projíždění křižovatkou,
- Liberec, ul. Letná, u kř. Polní a u Lidlu – respektování světelné signalizace i chodci, přednost chodcům na vyznačeném přechodu,
- Stráž nad Nisou, kř. sil. č. 1327 a 1326 (Studánecká, Werichova) – respektování dodržování dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě!

Výčet míst, kde je možné provádět účinný dohled na BESIP, není malý, dále se v případě měření rychlosti může jednat o další rovněž nehodové úseky jak mimo obec, tak i v obci.

V současné době je měření rychlosti prováděno na několika místech, v závorce je uveden počet nehod s následky na zdraví osob za roky 2013 – 2015⁶⁵:

- silnice č. 35 v úseku Liberec – Bílý kostel nad Nisou (8)
- silnice č. 35 v úseku Liberec – Turnov (více, je i v navrhovaných úsecích pro měření rychlosti)
- Šimonovice, A. Cihláře (0),
- Liberec, Hlávkova (3),
- Liberec, Londýnská u ČOV (0),
- Mníšek, Frýdlantská (0),
- Frýdlant, Fügnerova 30 km/h limit (0),
- Arnoltice (2),
- Habartice (0),

⁶⁵ Interní materiály autora ze školení a činnosti

výjimečně v úsecích:

- Vlčetín (2),
- Hodkovice nad Mohelkou, ul. Českodubská (1),
- Liberec, Lukášovská (0),
- Hoření Paseky (0),
- Liberec, Horská ul. u kř. s ul. U Koupaliště (1).

Zdali je úsek vhodný pro měření rychlosti, není nutné pouze z hlediska dopravních nehod, ale i o jaký úsek se jedná. Nově bude i na silnici č. 35 v úseku Liberec – Bílý Kostel nad Nisou rychlost zvýšena na 110 km/h ze současných 90 km/h, poté bude po celém okrese Liberec možné sankcionovat rychlost mimo obec bez bližšího zkoumání významu překročení rychlosti. V případě rychlosti v obci je nutné zvolit mj. takové místo, kde dochází zejm. ke k častému přecházení chodců (přechody pro chodce) nebo častou chůzi chodců po komunikaci bez chodníku, která je široká méně než 7 m. Dále v místech, kde jsou rozhledové poměry omezeny. Na mnohých úsecích v obci je rychlost zvýšena na 60 – 70 km/h, respektování tohoto omezení je přínosné pro BESIP i přestože, se jedná obvykle o řídkou zástavbu. Výběr úseku pro kontrolu rychlosti je velmi náročný, protože pouhý počet uložených pokut není pro dohled na BESIP přínosný.

Nutný je racionální přístup k nastavení zařízení nebo postihu přestupku. Metodik pro dohled již v této práci zmínění nařídil jako zástupce oddělení pro dohled DI Liberec nastavení radaru na 54 km/h, tj. postih po odečtení zákonné tolerance -3 km/h od 51 km/h a výše. Naštěstí tento výplod je v ČR u „státní“ policie ojedinělý. Správní orgán by měl takové jednání nepostihovat, protože drobné porušení není postižitelné. Rozumné je nastavení radaru od 60 km/h více (odečítá se -3 km/h tolerance), obvyklé je nastavení na 63 km/h nebo i na 65 km/h. V případě rychlosti mimo obec obvykle 110 km/h (odečet – 4 km/h tj. – 3 %), jinde na DI v Libereckém kraji 105 km/h. Tolerovat je třeba i nerespektování červené (signálu Stůj), kdy je nutné také zvážit drobnou toleranci projetí na červenou a zvážit další okolnosti. Absurdní je i případ policisty v DI Liberec, který ukládal pouze 100 Kč pokuty. Uložené př. pokuty 100 Kč za překročení prokazatelné rychlosti v obci 83 km/h tj. o 33 km/h více než je dovoleno (mj. měřící zařízení zobrazilo rychlost 86 km/h a ručička tachometru se nacházela za

hodnotou 90 km/h) není pochopitelné a snižuje tak úroveň celého DI Liberec a pohledu na policii celkem.

Kontrolní body a úseky pro měření rychlosti

Měření rychlosti je nutné zavést na více úsecích po celém okresu včetně okrajových míst, při volbě stanoviště je nutné zohlednit nebezpečnost rychlé jízdy s ohledem na nehodovost úseků a jiných okolností jako př. možné odstavení měřícího vozidla nebo otočení vozidla. V současné době disponuje DI Liberec radarem Ramer10C, který je zabudovaný ve vozidle Škoda Octavia v civilním barevném provedení (černá barva). Toto zařízení funguje za každého počasí a denní doby přiměřeně možnosti pořízení fotografie (noc, déšť, mírné sněžení). Dalším měřícím zařízením je laserový radarový rychloměr TruCam, ten se obsluhuje pouze z ruky policisty nebo ze stojánku a lze jej užít pouze ve dne, zařízení se nesmí vystavit silnému dešti. OSD disponuje pouze radarem Ramer10C zabudovaném ve vozidle v civilním barevném provedení.

Níže jsou uvedeny navrhované kontrolní body pro měření rychlosti v obci s uvedením počtu dopravních nehod s následky osob za období let 2010 až 2015, počet je uveden závorce⁶⁶. Skutečnost, že se na daném úseku nestala dopravní nehoda s následky, neznamená, že se zde stát nemůže nebo že řidič jede poté rychle i v nebezpečném místě. Paradoxně v místech, kde dochází nejvíce k závažným nehodám, je měření obtížné, ale je možné na okraji tohoto nebezpečného úseku. Faktem je dále i to, že do nebezpečného úseku př. zatáčky zpomalí řidič bezpečněji z předepsané odpovídající rychlosti. Stále platí, že měřená rychlost musí odpovídat intenzitě provozu chodců, vozidel, typu komunikace, výhledovým poměrům aj. Pokud není uvedeno jinak, jedná se o rychlost 50 km/h. Přeškrtnutý bod znamená nedoporučený, protože by zde mohla být rychlost zvýšena z původních zpravidla 50 km/h.

Silnice č. 13 v úseku Mníšek – Habartice: Habartice 50/60 km/h (0), Pertoltice (2), Arnoltice 50/60 km/h (2), Frýdlant ul. Fügnerova (6), Frýdlant ul. Komenského (3), Mníšek ul. Frýdlantská u čerpací stanice (4), Mníšek ul. Liberecká u čp. 356 a 428 (9).

⁶⁶ Interní materiály autora ze školení a činnosti

Silnice č. 13I v Liberci – ul. Hejnická u hřiště 60 km/h (12), ul. Hejnická u garáží 60 km/h (6), ul. gen. Svobody u čp. 100 (9), ul. gen. Svobody u křižovatky s ul. Lidická (4), ul. gen. Svobody u kř. s ul. Vrchlického (7), Zhořelecká u dopravního hřiště (3), Sokolská u čerpací stanice (3).

Silnice č. 35J (původní č. 35) – Bílý Kostel nad Nisou (3), ~~Grabštejn (0)~~.

Silnice č. 13 – Rynoltice (4).

Silnice č. 14 – Liberec, ul. Tanvaldská u čp. 98 (4), u křižovatky s ul. Dlouhomostecká a čp. 41 (úsek u kostela a Základní školy) (10), u křižovatky s ulicí Pivovarská 50/60 km/h, Tanvaldská u křižovatky s ul. Donská (3), ul. Jablonecká u křižovatek s ul. Ptačí a Broumovská (5), ul. Jablonecká u křižovatky s ul. Dvorská (4), Sokolská u křižovatky s ul. Frýdlantská a Pastýřská (6).

Silnice č. 291 – Hajniště u čp. 66 (3) a u čp. 93 (2), Nové Město pod Smrkem ul. Frýdlantská u čp. 59 (2), Nové Město pod Smrkem ul. Celní (0), Frýdlant ul. Novoměstská (0) v zástavbě.

Silnice č. 290 – Frýdlant ul. Hejnická (3), Raspenava ul. Frýdlantská (2), dále komunikace v celém úseku Raspenava – Bílý Potok (rozptyl nehodových míst 1 - 2).

Silnice č. 592 – v úseku Mníšek – Chrastava (rozptyl nehodových míst 1 - 2), Kryštofovo (rozptyl nehodových míst po 1), Osečná ul. Liberecká v zástavbě (1).

Silnice č. 277 – Český Dub ul. Husova (3), Loukovičky (1), Bohumileč a Libíč (0)

Silnice č. 278 – Hodkovice nad Mohelkou ul. Mánesova (3) a Českodubská v zástavbě (1), Vlčetín (2), Kotel (2), Osečná ul. Českolipská (2) a Českodubská (2).

Silnice č. 5716 – Hrádek nad Nisou ul. Liberecká mezi čerpacími stanicemi a železničním přejezdem (5).

Silnice č. 2904 – ~~Raspenava ul. Liberecká~~ (0), Raspenava ul. Novoměstská u mostu (4), Oldřichov v Hájích (rozptyl nehodových míst po 1, Filipka 2).

Silnice č. 29015 – Hejnice ul. Lázeňská, Lázně Libverda.

Silnice č. 2711, 2713 a 2716 v okolí Hrádku nad Nisou, Chotyně, Bílý Kostel nad Nisou.

Silnice č. 2783, 2784 – Hoření Paseky (0), Hodky (1), Dolní Paseky (2).

Silnice č. 27239 – Janův Důl (3).

Silnice č. 27241 – Křižany – Žibřidice (po 1-2 v celém úseku včetně řídké zástavby).

Silnice č. 3527 – Jílové

Město Liberec mimo silnice I. Třídy, ulice: Letná 40 km/h (5), 50 km/h u ul. Polní a Lidl (11), ~~Londýnská~~ (0), Oblouková (3), sil. č. 29021 Kateřinská (3), sil. č. 1327 Kateřinská (0), Hlávková u čp. 863 (2), Hlávková točna autobusu (1), Ruprechtická u kř. Svojsíkova (3), Ruprechtická u kř. Baltská (7), Horská u kř. U Koupaliště (3), Masarykova u kř. Vítězná (7), Husova u Technické univerzity (7), Svobody u tělocvičny Technické univerzity (3), Svobody u kř. Na Nivách (3), Lukášovská (0), Hrubínova (3), Kunratická u kř. Jasná (3), Kunratická u kř. Pod Skalkou (1), Kunratická u kř. Pivovarská (4) u kř. Východní (3) a u kř. Sněhurčina (1), Broumovská u kř. Sametová a Ptačí (4), ~~Krejčího~~ (0), Dobiášova u kř. Haškova (5), Vratislavická 60 km/h (0), Dr. M. Horákové u kř. V Háji (5) u Kauflandu (6) u kř. Čechova (7) u kř. Tylova (5) u čerpací stanice a Teplárny (3), Hodkovická u kř. Mařanova (6) a u kř. V Cihelně (2), Česká 30 km/h (0), Průmyslová (5), Heyrovského (4), České Mládeže u kř. Textilní (4), Dubice u kř. Malodubská (4), Kubelíkova u čerpací stanice (3), Švermova 40 km/h (7) a u kř. Uralská (7), Hanychovská (19), Ještědská u kř. Palackého (10), Ještědská u kř. Erbenova (10), Minkovická u čp. 554 (5) a čp. 92 (5), Dvorská (3), 1. Máje (5), Nákladní u kř. s autobusovým nádražím (6), budovy pošty u vlakového nádraží (5), Košická (6), Žitavská u kř. U Letky (1).

Město Liberec – zóny 30 km/h, obytné a pěší zóny: Baltská 30 km/h (3), Barvířská 30 km/h (0), Ježkova u kř. Halasova 30 km/h (2), Nad Školou 20 km/h (2), Sametová 30 km/h (30), U Pramenů 30 km/h (0).

Město Frýdlant – zóny 30 km/h: Bělíkova 30 km/h (1).

Měření rychlosti mimo obec je možné a z hlediska bezpečnosti silničního provozu přínosné v úseku silnice č. 35 na území Liberce a Stráže nad Nisou, silnice č. 14H na území Liberce, silnice č. 13 v úseku Bílý Kostel nad Nisou – Jablonné v Podještědí a silnice č. 13 v úseku Frýdlant – Habartice a silnice č. 35 v úseku Liberec – Turnov.

Po úpravě značení a zvýšení rychlosti bude mít i přínos měření rychlosti v úseku Liberec – Bílý Kostel nad Nisou (nyní 90 km/h na čtyřproudé komunikaci).

Rychlá jízda je nebezpečná v libovolnou denní nebo roční dobu, v noci je intenzita provozu obvykle nižší, ale viditelnost je podstatně snížena.

Body a úseky pro základní kontrolu

Většina protiprávního jednání mimo rychlosti jízdy nebo dodržování vybraného dopravního značení je obdobně škodlivá na různých místech v silničním provozu. Při základní kontrole je mj. vozidlo zastaveno i z preventivních důvodů a je provedena kontrola vozidla i řidiče. Provede se kontrola dokladů předložených řidičem, údaje se ověří v registrech zejm., zdali osoby ve vozidle neprocházejí pátráním, řidič je oprávněn řídit motorová vozidla, k vozidlu je sjednáno zákonné pojištění odpovědnosti, zdali není řidič ovlivněn návykovou látkou nebo alkoholem a přiměřená kontrola technického stavu vozidla (platnost technické prohlídky, přiměřená kontrola technického stavu).

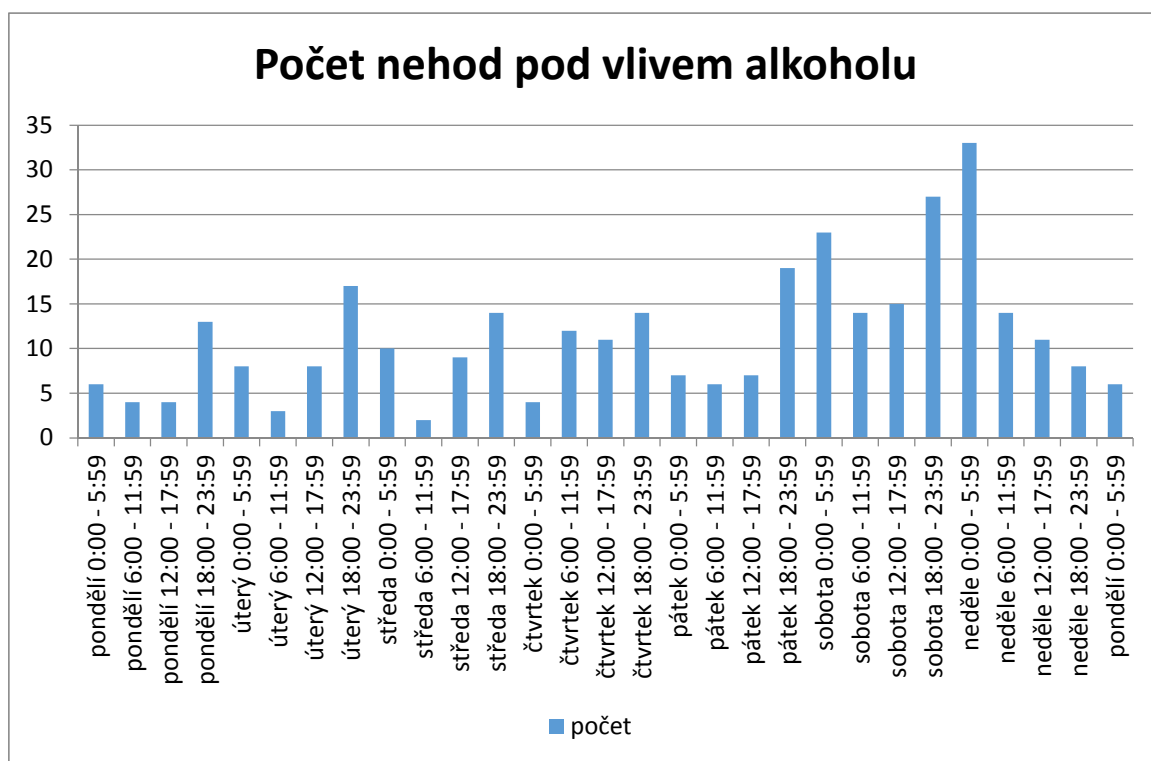
V případech kontroly a odhalování podnapilých řidičů je podstatný čas, neboť jak je v tabulce níže uvedeno, počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu je během týdne a během různých časových úseků podstatně rozdílný. Jedná se o vybraný počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu řidiče v době od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2016 na území okr. Liberec (včetně Jablonného v Podještědí)⁶⁷.

den	časový úsek			
	0:00 - 5:59	6:00 - 11:59	12:00 - 17:59	18:00 - 23:59
pondělí	6	4	4	13
úterý	8	3	8	17
středa	10	2	9	14
čtvrtek	4	12	11	14
pátek	7	6	7	19
sobota	23	14	15	27
neděle	33	14	11	8

Zdroj: autor

⁶⁷ Statistika dopravních nehod v mapě. Jednotná vektorová dopravní mapa [online]. Brno: CDV, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/Statistika-nehod-v-mape/c7346-Statisticke-vyhodnoceni-nehodovosti-v-silnicnim-provozu-ve-vybranem-spravnim-uzemi_prehled-nehod-2015

Na podkladě těchto dat byl sestaven graf počtu nehod pod vlivem alkoholu.



Zdroj: autor

Z výsledků je patrné, že vliv na počet podnapilých řidičů vozidel má rozložení týdenního volna. Nutné je i uvážit, že vybrané dny v týdnu byly vyhlášené svátky nebo se jednalo o pracovní dny mezi svátky nebo víkendem a bylo obvyklé nařizování řádné dovolené aj. K nehodám pod vlivem alkoholu dochází na všech typech komunikací včetně silnic první třídy i na účelových komunikacích. Pokud bychom zohlednili intenzitu silničního provozu, tak větší podíl řidičů jezdí pod vlivem alkoholu na méně zatížených komunikacích⁶⁸.

Kontrola může být prováděna jak mobilní hlídkou, tak hlídkou na pevném stanovišti. Dále jsou uvedeny výhody a nevýhody jednotlivých způsobů hlídek:

⁶⁸ Interní materiály autora ze školení a činnosti

Pěší hlídka:

- výhody: nepotřebuje automobil, úspora paliva
- nevýhody: radiové spojení po omezenou dobu, zcela omezena ve všech činnostech vč. provedení testu na alkohol, převezení osoby na vyšetření, zadržení osoby aj.

Hlídka na pevném stanovišti:

- výhody: intenzivní činnost (rychlé zastavení a kontrola vozidla), úspora pohonných hmot
- nevýhody: fyzicky náročnější, obtížné pronásledování ujíždějícího vozidla, vstupování policisty do komunikace, omezená délka činnosti (fyzická únava), nutné zamezit vyhnutí se kontrolnímu stanovišti

Hlídka na mobilním stanovišti:

- výhody: možnost natypování vozidla a řidiče ke kontrole, možnost výběru směru vyjetí za vozidlem (dohled v obou směrech komunikace), méně fyzicky náročné (sezení ve vozidle), kontrola vozidla a posádky před zastavením zejm. v neosvětleném místě,
- nevýhody: spotřeba pohonných hmot a času při rozjezdu za vozidlem, volba místa k zastavení vozidla a bezpečné kontrole.

V praxi se zpravidla volí hlídka na mobilním stanovišti, hlídka na pevném stanovišti zpravidla pouze, pokud je tak nařízeno v rámci akce nebo instruktáže vedoucím. Nutné je i zohlednit fyzické možnosti hlídkujících policistů, neboť kontrolní bod pro pevné stanoviště činí přibližně 30 minut v kombinaci s 30 minutovou motohlídkou. Pěší hlídka se nasazuje pouze v rámci bezpečnostních opatření na kulturních nebo sportovních akcích, neboť je sama bez vozidla neakceschopná.

Z hlediska místa kontrol je nutné zaměřením na všechny části územní působnosti a to jak na území města Liberec, tak i na okrajové regiony př. Nové Město pod Smrkem nebo Všelibice u Českého Dubu.

Plán činnosti

V kapitole níže je uveden plán činnosti dopravního inspektorátu při plánovaném počtu přibližně 30 zařazených policistů, kdy přibližně 80 % bude akceschopná, ostatní na kurzech, nemocní, aj. Příklad je uveden na osmi dnech, různý začátek denní (D) a noční (N) směny (6:00, 7:00, 8:00 anebo 9:00). Kontrolní oblasti uvedené za označením denní nebo noční směny jsou:

- I. město Liberec včetně silnic č. 35 a 14H,
- II. Frýdlantsko včetně silnice č. 13,
- III. Chrastavsko-Hrádecko včetně silnic č. 13 a 35,
- IV. Hodkovicko-Českodubsko včetně silnice č. 35.

den	radar Ramer a skrytý dohled (dvou až tříčlenná hlídka - 12 osob)				hlídka základní kontroly (dvoučlenná hlídka- 8 osob)				kamiontým (dvoučlenná hlídka - 2 osoby)	radar TruCam (dvoučlenná hlídka - 4 osoby)
PO	D-I			N-I	D-IV			N-III	D-II	D-IV
ÚT	D-II			N-II	D-I			N-IV	D-III	D-I
ST	N-III	D-I			N-II	D-IV			N-IV	D-II
ČT	N-IV	D-II			N-III	D-I			N-I	D-III
PÁ		N-III	D-I			N-II	D-I			D-IV
SO		N-IV	D-II			N-III	D-II			D-I
NE			N-III	D-III			N-III	D-I		D-II
PO			N-IV	D-IV			N-IV	D-II		D-III

Zdroj: autor

V případě kompletního plánu by bylo potřeba zahrnout dva měsíce včetně zohlednění momentální situace v provozu př. vánoční svátky, letní prázdniny aj. Neobsazená políčka znamenají volno.

V příkladu níže jsou uvedeny instruktáže hlídek na čtvrtek:

Radar 1 den, směna 9 - 21 hodin, vozidlo Škoda Octavia v civilním barevném provedení a jedno vozidlo Škoda Octavia v barevném provedení Policie ČR, tříčlenná hlídka:

10 - 13 hodin: měření rychlosti silnice č. 13 mimo obec (Frýdlant - Habartice)

15 - 18 hodin: držení hovorového zařízení za jízdy v ruce sil. č. 290 v obci.

Předpokládaná výslednost: 20 - 30 uložených pokut v blokovém řízení.

Základní kontrola den, směna 8 - 20 hodin, vozidlo Škoda Octavia v barevném provedení Policie ČR, dvoučlenná hlídka:

9 - 16 hodin: město Liberec - motohlídka, pevné stanoviště dle volby

16 - 17 hodin: Liberec, nám. Dr. E. Beneše u křižovatky s ulicí Frýdlantská - pěší hlídka - kontrola dodržování světleného signalizačního zařízení ze strany chodců.

Předpokládaná výslednost: 30 kontrol vozidel a řidičů, 1 zjištěné ovlivnění řidiče alkoholem, jinou návykovou látkou, neřidič, vysloven zákaz řízení apod., 6 - 10 pokut v blokovém řízení.

Radar 2 den, směna 6 - 18 hodin, vozidlo Škoda Octavia v barevném provedení Policie ČR, dvoučlenná hlídka:

7 - 10 hodin: měření rychlosti na pevném stanovišti - Rynoltice silnice č. 13 před budovou základní školy (hlídka bude stát venku),

12 - 15 hodin: měření rychlosti na mobilním stanovišti - Hrádek nad Nisou ulice Liberecká (hlídka bude moci měřit z vozidla).

Předpokládaná výslednost: 12 - 20 uložených pokut v blokovém řízení.

Radar 1 noc, směna 21 - 9 hodin, vozidlo Škoda Octavia v civilním barevném provedení a jedno vozidlo Škoda Octavia v barevném provedení Policie ČR, tříčlenná hlídka:

22 - 1 hodin: měření rychlosti silnice č. 35 v úseku Liberec - Turnov mimo obec

2 - 4 hodiny: administrativa

5 - 7 hodin: měření rychlosti Hodkovice nad Mohelkou ulice Mánesova

Předpokládaná výslednost: 15 - 20 uložených pokut v blokovém řízení.

Základní kontrola noc, směna 20 - 8 hodin, vozidlo Škoda Octavia v barevném provedení Policie ČR, dvoučlenná hlídka:

20 - 24 hodin: město Hrádek nad Nisou

1 - 5 hodin: město Chrastava, Nová Ves, Mníšek, Oldřichov v Hájích

Předpokládaná výslednost: 30 kontrol vozidel a řidičů, 1 zjištěné ovlivnění řidiče alkoholem, jinou návykovou látkou, neřidič, vysloven zákaz řízení apod., 2 - 4 pokut v blokovém řízení.

Kamion tým, směna 20 - 8 hodin, vozidlo VW Transporter v barevném provedení
Policie ČR, dvoučlenná hlídka, kompletní kontrola zejm. užitkových vozidel:

21 - 24 hodin: město Liberec včetně silnice č. 13 a 14H

1 - 3 hodiny: administrativa

4 - 6 hodin: město Liberec včetně silnice č. 13 a 14H

Předpokládaná výsledek: 10 - 20 kontrol vozidel (jízdních souprav) a řidičů, 1 - 2
zjištěná porušení sociálních předpisů, 2 - 4 pokuty uložené v blokovém řízení.

Příloha G – Fotodokumentace prostředků dohledu na BESIP

Alkoholtester Dräger 7510



Zdroj: autor

Test na přítomnost jiné návykové látky (pot, sliny) DrugWipe 5 S



Zdroj: autor

Rychloměr Trucam



Zdroj: autor

Rychloměr Ramer10C ve vozidle Škoda Octavia



Zdroj: autor

Bibliografické údaje

Jméno autora: Bohumil Vrtal

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: kombinované studium

Název práce: Optimalizace přímého dohledu Policie ČR na BESIP

Rok: 2017

Počet stran textu: 58

Počet stran příloh: 40

Počet titulů českých použitých zdrojů: 18

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 1

Počet internetových zdrojů: 4

Vedoucí práce: PaedDr. ing. Jan Zelinka