

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Bakalářská práce

**Oprávnění Policie České republiky při dohledu nad
BESIP**

Václav Pospíšil

© 2023 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Václav Pospíšil

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Hradec Králové

Název práce

Oprávnění Policie České republiky při dohledu nad BESIP

Název anglicky

Authority of the Police of the Czech Republic during BESIP (Road Safety) monitoring

Cíle práce

Cílem práce je vymezit a posoudit oprávnění příslušníků Policie České republiky při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu (BESIP). Dílčím cílem práce je na základě rozboru platné právní úpravy a statistických ukazatelů poukázat na problémy spojené s prováděním policejního dohledu na pozemních komunikacích a navrhnout případné změny ke zlepšení situace a zefektivnění dohledu a prevenci nehodovosti, a to zejména v Pardubickém kraji.

Metodika

V teoretické části budou vymezeny základní pojmy jako jsou např. bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích a oprávnění příslušníků Policie ČR v této souvislosti. V teoretické části práce bude využita zejména metoda literární rešerše a výkladu právních a služebních předpisů k dané problematice.

V praktické části budou analyzovány dostupné statistické údaje týkající se dopravní nehodovosti a páchaní dopravních přestupků řidiči motorových vozidel. Dále bude proveden řízený rozhovor s inspektorem dopravních nehod, kdy hlavním tématem rozhovoru bude vývoj příčin dopravních nehod v průběhu let. Závěrem bude použita metoda syntézy a dojde k vyhodnocení jednotlivých zjištění vč. návrhu opatření na zefektivnění dohledu a snížení dopravní nehodovosti.

Doporučený rozsah práce

30-40

Klíčová slova

pozemní komunikace, silniční doprava, bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, silniční dohled, Policie České republiky, dopravní policie, policista, oprávnění, účastník silničního provozu, silniční provoz, dopravní přestupky, BESIP, statistika nehodovosti

Doporučené zdroje informací

FELCAN, M. Teoreticko – metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. 1. vyd. Praha:

Vydavatelství PA ČR, 2007, 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police history, 2006, ISBN 8086477-32-0.

MICHÁLEK, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014, 288 s. ISBN 978-80-7478-489-7

Policie ČR: Statistika nehodovosti [online]. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

TUREČEK, Jaroslav et al. Policejní technika. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-119-9.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

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

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. et Mgr. Martin Langpaul

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 13. 6. 2022

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 16. 11. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 11. 01. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Oprávnění Policie České republiky při dohledu nad BESIP" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Sobětuchách dne 15.03.2023

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. et Mgr. Martinu Langpaulovi za vstřícnost při výběru tématu, pomoc při konzultacích a odborné vedení při zpracování této bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval své rodině a přítelkyni za psychickou podporu během celého mého studia. V neposlední řadě svým kolegům z Policie České republiky za poskytnutí životních zkušeností a znalostí souvisejících s tématem této práce.

Oprávnění Policie České republiky při dohledu nad BESIP

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá oprávněním Policie České republiky při dohledu nad BESIP se zaměřením na dohled nad silničním provozem a kontrolu dopravních přestupků účastníků silničního provozu v souvislosti s cílem potlačit co nejvíce vznik nehodového děje. Na základě zpracování literárních rešerší, zpracování analytických a statistických údajů došlo ke shrnutí oprávnění policistů při výkonu služby v rámci dohledu nad silniční dopravou a porovnání nejčastějšího vzniku nehodového děje a zjištěného páchání dopravních přestupků účastníků silničního provozu v rozmezí od roku 2017 do roku 2022.

V teoretické části je práce věnována samotnému dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Je zde shrnuta historie dopravní policie, historie a vize organizace BESIP a spolupráce s policií. Podává ucelený pohled na rozdělení dopravní policie v rámci jednotlivých oddělení a jejich pracovních zaměření. Jsou zde shrnuta veškerá zákonná oprávnění policistů při dohledu nad BESIP a uveden rozsah oprávnění policistů při kontrole účastníků silničního provozu včetně možnosti řešení případného přestupkového jednání.

Praktická část obsahuje uvedení do problematiky se zpracováním statistických údajů dopravních nehod a následné porovnání nejčastějšího vzniku nehodového děje v analyzovaném období. Dále zde bude představeno porovnání zjištěných a řešených dopravních přestupků v daném období s cílem zjištění efektivnosti práce Policie ČR a proveden výzkum, zda je práce policie směřována správným směrem v rámci zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

V závěru se nachází shrnutí zjištěných poznatků a navržení doporučení pro budoucí zaměření Policie ČR při dohledu nad BESIP.

Klíčová slova: pozemní komunikace, silniční doprava, bezpečnost silničního provozu, plynulost silničního provozu, silniční dohled, Policie České republiky, dopravní policie, policista, oprávnění, účastník silničního provozu, silniční provoz, dopravní přestupky, BESIP, statistika nehodovosti

Authority of the Police of the Czech Republic during BESIP (Road Safety)

Abstract

The bachelor thesis deals with the authority of the Police of the Czech Republic in the supervision of BESIP with a focus on the supervision and control of traffic violations of road users in the context of the focus on the maximum suppression of the occurrence of accidents. Based on the literature searches, analytical and statistical data processing, the authorization of police officers in the performance of their duties in the supervision of road traffic and the comparison of the most frequent occurrence of accident events and detected traffic offences committed by road users from 2017 to 2022 were summarized.

The theoretical part of the thesis is devoted to road safety and traffic flow surveillance itself. The history of traffic police, the history and vision of the BESIP organisation and cooperation with the police are summarised. It gives a comprehensive view of the division of the traffic police within each department and their work focus. It summarises all the legal powers of BESIP supervising officers and outlines the scope of officers' powers in controlling road users, including the possibility of dealing with potential offences.

In the practical part, an introduction to the issue is given with the processing of statistical data of traffic accidents and the subsequent comparison of the most frequent occurrence of accidents in the analyzed period. There is a comparison of the effectiveness of the work of the Police of the Czech Republic in terms of traffic offences detected and solved in the given period and research is conducted on whether the work of the police is directed in the right direction in terms of maintaining road safety and traffic flow.

It concludes by summarising the findings and proposing recommendations for the future direction of the Police in monitoring BESIP.

Keywords: roads, road transport, road safety, road traffic flow, road supervision, Police of the Czech Republic, traffic police, police officer, authorisation, road user, road traffic, traffic offences, BESIP, accident statistics

Obsah

1 Úvod.....	12
2 Cíl práce a metodika	14
2.1 Cíl práce	14
2.2 Metodika	14
3 Teoretická východiska	15
3.1 Historie dopravní policie.....	15
3.1.1 Dopravní policie České republiky	16
3.1.2 Náplň práce dopravní policie	18
3.2 Bezpečnost a plynulost silničního provozu.....	20
3.2.1 Organizace BESIP	20
3.2.2 Pozemní komunikace	21
3.2.3 Pojem bezpečnost, plynulost a prevence na pozemních komunikacích ...	23
3.3 Způsoby dohledu nad silničním provozem	24
3.3.1 Instruktaž	24
3.3.2 Kontrolní bod.....	24
3.3.3 Způsoby dohledu nad silničním provozem.....	25
3.3.4 Formy přímého dohledu nad silničním provozem.....	26
3.4 Oprávnění Policie ČR při dohledu nad BESIP	27
3.4.1 Použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.....	28
3.4.2 Oprávnění k zastavení a prohlídce dopravního prostředku	29
3.4.3 Oprávnění k měření rychlosti vozidel.....	31
3.4.4 Oprávnění k vyzvání řidiče k předložení dokladů potřebných pro řízení a provoz motorového vozidla	32
3.4.5 Oprávnění k vyzvání řidiče k vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem návykové látky.....	33

3.4.6	Oprávnění ke kontrole technického stavu vozidla	35
3.4.7	Oprávnění zadržet řidičský průkaz	36
3.4.8	Oprávnění k řízení provozu na pozemních komunikacích.....	37
3.4.9	Objasňování dopravních nehod.....	38
3.5	Projednání přestupků.....	39
4	Vlastní práce	41
4.1	Úvod do problematiky dopravních nehod	41
4.2	Problém se zpracováním statistických údajů.....	41
4.3	Dopravní nehodovost v letech 2017–2022	45
4.4	Počty přestupků v letech 2017–2022.....	49
4.5	Úvod do statistiky.....	50
4.5.1	Úprava statistických údajů	51
4.5.2	Rok 2017	54
4.5.3	Rok 2018.....	57
4.5.4	Rok 2019.....	59
4.5.5	Rok 2020.....	61
4.5.6	Rok 2021	63
4.5.7	Rok 2022	65
4.6	Důvody vzniku dopravních nehod	67
4.7	Dopravní přestupky a nehody v Pardubickém kraji	69
4.8	Řízený rozhovor s vrchním inspektorem dopravních nehod.....	70
5	Zhodnocení, shrnutí a doporučení.....	75
6	Závěr.....	78
7	Seznam použitých zdrojů.....	79
7.1	Seznam použité literatury	79
7.2	Seznam použitých internetových zdrojů	80

7.3	Seznam použitých právních předpisů.....	80
7.4	Seznam ostatních zdrojů	81
8	Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk.....	82
8.1	Seznam obrázků	82
8.2	Seznam tabulek	82
8.3	Seznam grafů.....	82
9	Přílohy	84

1 Úvod

Jsem příslušník Policie České republiky. Při svém nástupu do služby jsem dostal na výběr mezi službou místního policisty na obvodním oddělení, policistou sloužícím u cizinecké policie, nebo dopravním policistou. Když jsem si představil, jaká negativní slova slýchám od svým blízkých a kamarádů padající na hlavu dopravních policistů, velice jsem váhal se svojí volbou. Touha po nejlepší technice, rychlých stíhacích vozidlech, možných policejních honičkách s nebezpečnými pachateli či touha po jízdě silničním provozem se zapnutými majáky z důvodu pomoci lidem v nesnázích a v ohrožení života. Reklamní brožury mluvily zcela jasně a pro svoji začínající policejní kariéru jsem si zvolil službu na silničním dohledu okresního dopravního inspektorátu.

Po absolvování povinného, více jak ročního výcviku, jsem poprvé vyjel do služby jako hlídkující dopravní policista se zaměřením na kontrolu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu – BESIP. Prvotní snahou každého nového policisty je zjišťovat přestupková jednání účastníků silničního provozu, informovat je o jejich spáchání a řádně je dle zákona za porušování pravidel silničního provozu trestat. Každý den jsem měřil dodržování rychlosti vozidel, sledoval, zda se řidiči na komunikacích dostatečně věnují řízení vozidla, zda neohrožují ostatní účastníky apod. Sebevzdělával jsem se ve svých zákonných oprávněních a učil se stále novým věcem. Po pár měsících služby jsem došel k uvědomění, že účastníky provozu nelze vychovat. Jedinec nikdy nedokáže kontrolovat všechny účastníky, aby jezdili bezpečně. Každým dnem jsem vyjížděl k dopravním nehodám, poté k těžkým dopravním nehodám a stále častěji k dopravním nehodám se smrtelným zraněním. Člověk se poté musí zamyslet, co je příčinou těchto dopravních nehod. Proč k dopravním nehodám neustále dochází, ačkoliv se na silnicích pohybuje spousta policejních hlídek, kteří dohlíží nad BESIP? Po setkání s mnoha těžkými dopravními nehodami jsem se začal více soustředit na samotné řízení vozidla, ale i pohyb po pozemních komunikacích. Při průjezdu křížením komunikací jsem se rozhlédl vícekrát, zda jsem nepřehlédl vozidlo, předepsanou rychlost jsem začal dodržovat více důsledněji a začal jsem být mnohem opatrnější. Život máme pouze jeden a je zbytečné ho riskovat jen proto, že si chceme užít adrenalin při rychlé jízdě nebo si jen potřebujeme zavolat během jízdy.

V současné době jsem zařazen jako vyšetřovatel dopravních nehod a mé osobní poznatky budou zpracovány v následující práci. Dopravní nehody jsou fenomén dnešní doby a

setkáváme se s nimi každý den. V teoretické části je popsána historie a vznik dopravní policie. Bude popsána organizace zabývající se výchovou účastníků silničního provozu již od školního věku a následně veškeré zákonné oprávnění, jež mají policisté České republiky k dispozici. Od samotné kontroly a zastavování vozidel přes možnosti dohledu nad BESIP až po zpracování dopravních nehod a vedení jejich evidencí.

V praktické části je zpracována statistika dopravních nehod od roku 2017 do roku 2022. Jsou zde popsány nejčastější příčiny vzniku nehodového děje a jejich následky na zdraví účastníků. Dojde k porovnání statistických údajů odhaleného přestupkového, ale i trestného jednání účastníků silničního provozu a následné porovnání, zda Policie ČR při dohledu nad bezpečností silničního provozu pracuje co nejeftivněji a zaměřuje se v co největší míře na potlačování možného vzniku dopravních nehod, plynoucích z prvotního porušení silničního zákona.

Snahou a cílem této práce je seznámení čtenáře se zákonným oprávněním policistů při dohledu nad BESIP a informování o nejčastějších příčinách dopravních nehod. Je zde uvedeno, které dopravní nehody jsou nejčastěji smrtelné, jak často dochází ke zranění účastníků dopravních nehod a jak těmto nehodám předcházet. K závěru je proveden řízený rozhovor s vrchním inspektorem dopravních nehod, který sdělí, jakým způsobem probíhal dohled nad BESIP a jak se měnila příčina dopravních nehod za posledních třicet let.

Již mohu alespoň na začátek naznačit menší radu od dopravního policisty pro všechny účastníky provozu. Předvídejte, sledujte situaci kolem sebe, nikam nespěchejte a dojedete kam potřebujete včas, ve zdraví a bezpečně.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem práce je vymezit a posoudit oprávnění příslušníků Policie České republiky při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu (BESIP). Dílčím cílem práce je na základě rozboru platné právní úpravy a statistických ukazatelů poukázat na problémy spojené s prováděním policejního dohledu na pozemních komunikacích a navrhnout případné změny ke zlepšení situace a zefektivnění dohledu a prevenci nehodovosti, a to zejména v Pardubickém kraji.

2.2 Metodika

V bakalářské práci je obsaženo několik metod pro informování čtenáře s problematikou při dohledu policistů ČR nad BESIP a seznámení se statistickými daty vzniku děje dopravních nehod. Mezi tyto metody řadíme sběr dat a jejich výběr a analýzu statistických údajů. V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy, jako jsou např. bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích a oprávnění příslušníků Policie ČR v této souvislosti. V teoretické části práce je využita zejména metoda literární rešerše a výkladu právních a služebních předpisů k dané problematice.

V praktické části jsou analyzovány dostupné statistické údaje týkající se dopravní nehodovosti a páchání dopravních přestupků řidiči motorových vozidel v posledních šesti letech. Byl také proveden řízený rozhovor s inspektorem dopravních nehod, kdy hlavním tématem rozhovoru bude vývoj příčin dopravních nehod v průběhu let. Závěrem byla použita metoda syntézy a došlo k vyhodnocení jednotlivých zjištění vč. návrhu opatření na zefektivnění dohledu a snížení dopravní nehodovosti.

3 Teoretická východiska

3.1 Historie dopravní policie

Se vznikem samostatného Československého státu, v období tzv. první republiky v roce 1918 nastala otázka, jak řídit zvýšený provoz motorových i nemotorových vozidel ve velkých městech, zejména v Praze. Vzrůstající doprava způsobovala komplikace zejména na křížení komunikací, kdy docházelo i k ohrožení procházejících chodců a častým dopravním komplikacím. Z tohoto důvodu bylo v roce 1919 rozhodnuto o vzniku samotného oddílu Dopravní stráž v hlavním městě Praze. Náplň práce tohoto oddílu byla stanovena ústředním rozkazem č. 69 ze dne 15.07.1919 takto: „*Při departmentu II se zřídí oddělení dopravní policie, jež bude dohlížet na uliční vozbu vůbec, zejména na provoz automobilový. V dorozumění s pány správci okresů bud'ěž sem označeny ony křižovatky ulic, jež pro nadobyčejnou frekvenci jsou zvláště nebezpečny pro chodce a kde by bylo tudíž se postarati o zvláštní dozor*“¹. Tímto rozkazem byl jmenován určitý počet policistů, kteří byli speciálně proškoleni v problematice dopravy, kdy jejich hlavní náplní práce byl samotný dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, zejména spojený s řízením a usměrněním provozu na velkých, problémových a předem vytipovaných křižovatkách v Praze.

S ohledem na to, že řidiči, ale i chodci se s usměrňováním provozu setkávali poprvé ve svém životě a plně jej nerespektovali, musela tato speciálně utvořená dopravní stráž neukázněné účastníky provozu vychovat. Nezbylo tedy nic jiného nežli sáhnout k peněžitým sankcím, a byly tak rozdávány první pokuty v rámci zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Bohužel tehdejší legislativa neumožňovala vyřídit některé přestupky v přízním řízení na místě, jak je tomu v současnosti. Dopravní stráž musela řidiče předvolat na místní komisařství, kde se následně rozhodlo o výši trestu. Tento způsob byl ovšem velmi zdoluhavý a neefektivní. Z tohoto důvodu bylo zavedeno pro běžné přestupky trestání v blokovém řízení – tj. pokutování hned na místě, uvedené v § 29 odst. 3, Uličního a jízdního řádu r. 1921.²

¹ Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007, s. 75. ISBN 978-80-7251-256-0.

² FELCAR Miroslav, KOPECKÝ Zdeněk a PAVLÍČEK Kamil. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007, s. 76. ISBN 978-80-7251-256-0.

Dopravní policisté nedohlíželi nad BESIP (tj. bezpečnost silničního provozu, dále jen „BESIP“) a neusměrňovali neukázněné řidiče pouze na místních křižovatkách, nýbrž začali kontrolovat přestupky neukázněných řidičů i v jiných formách. V roce 1920 vznikl tzv. skrytý dohled, který se využívá i dnes. Neuniformovaní policisté se pohybovali po pozemních komunikacích a kontrolovali BESIP nejenom u motorových vozidel, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Již v té době se zaměřovali na měření rychlosti vozidel, kterou měřili za pomoci ručních stopek. Policisté si vyměřili vzdálenost mezi dvěma body a následně měřili čas projetí jednotlivých vozidel daným úsekem, díky čemuž mohli dopočítat jejich průměrnou rychlost.

Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se postupně zdokonaloval, vznikaly a novelizovaly se různé vyhlášky i zákony a policisté získávali stále lepší techniku pro efektivnější výkon jejich práce. Základy dohledu se od první republiky až do současnosti nezměnily. Již od prvopočátku myšlenka dohledu nad BESIP spočívala v tom, aby se co nejvíce zamezilo dopravním nehodám, možným zraněním a komplikacím v provozu. Z tohoto důvodu bylo nezbytné sáhnout k represivním opatřením pro tyto neukázněné účastníky provozu formou finančních sankcí.

3.1.1 Dopravní policie České republiky

Dne 21.06.1991 byl zákonem číslo 283/1997 Sb., zrušen Sbor národní bezpečnosti, což zapříčinilo vznik Policie České republiky a s ní také vznik samotných dopravních inspektorátů. V současné době je dopravní policie rozdělena do následující struktury.

Pod policejní prezidium spadá Ředitelství služby dopravní policie. Zde se nachází oddělení metodiky a koordinace výkonu služby, Odbor inženýrsko technických činností a Speciální oddělení dohledu Čechy a Morava. V roce 2021 vzniklo speciální oddělení dopravní policie pod hlavičkou Policejního prezidia, kterým je Speciální oddělení dohledu pro Čechy a Moravu. Toto oddělení má ve své kompetenci území odpovídající územím uvedeným v jeho názvu. Provádí silniční dohled nad BESIP v rámci své působnosti, ale také provádí nařízené eskorty osob a materiálu v rámci celé republiky. Příslušníky tohoto oddělení jsou vybraní zkušení dopravní policisté s mnohaletou praxí.

Následně je dopravní policie rozdělena na čtrnáct krajských ředitelství na základě čtrnácti krajů České republiky. Tato krajská ředitelství mají v kompetenci Oddělení silničního dohledu a veškerá dálniční oddělení. Oddělení silničního dohledu krajského ředitelství působí v rámci celého kraje. Vlastní speciální vozy pro kontrolu kamionové dopravy, ale disponuje také skrytými vozy na měření rychlosti vozidel a k dohledu nad BESIP. Tato oddělení dále zajišťují eskorty významných osobností při návštěvě kraje. Do tohoto oddělení jsou zařazeni vybraní dopravní policisté s mnohaletými zkušenostmi na dopravních inspektorátech.

Policisté zařazení na dálničních odděleních vykonávají svoji službu, jak je již z názvu patrné, na dálnicích České republiky. Jejich náplň práce je totožná s dopravním inspektorátem, pouze jsou omezeni na dálniční úseky, kdy jejich pole působnosti začíná na dálničním přivaděči, nebo sjezdu. Na rozdíl od svých kolegů na jiných odděleních, vykonávají i pořádkovou činnost na čerpacích stanicích a záchytných parkovištích nacházejících se v prostorách dálnice. Dokumentují a vyšetřují zde různé typy krádeží, loupeží, ale i fyzických napadení.

Pod každé krajské ředitelství spadají územní odbory, rozdělené dle okresů nacházejících se v daném kraji. Ke každému okresu je přiřazen jeden dopravní inspektorát.³ Dopravní inspektorát pod sebou vede oddělení silničního dohledu a výjezdovou skupinu dopravních nehod. Náplň jejich práce je již ze samotného názvu patrná, neznamena to ovšem, že výjezdová skupina dopravních nehod nemá v náplni své práce i samotný dohled nad BESIP, který taktéž provádí. Není to ovšem hlavní náplň její práce. Okresní dopravní inspektoráty mají své pole působnosti pouze ve svém okresu. V rámci dopravně bezpečnostních akcí se ovšem provádí i různá výpomoc mezi dopravními inspektoráty, zejména formou skrytého dohledu ve vozidlech určených k měření rychlosti, kdy se všechny inspektoráty v rámci kraje sejdou v určeném okresu a provádí zde měření rychlosti vozidel a dohled nad BESIP.³

³ Ředitelství služby dopravní policie. Policie [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

3.1.2 Náplň práce dopravní policie

Při nástupu k Policii ČR si může účastník zvolit, zda svoji kariéru chce oddat službě dopravní policii, případně pořádkové či cizinecké policii. Nový uchazeč pro službu dopravní policie si může vybrat, zda chce být umístěn na určený Dopravní inspektorát, nebo si zvolí oddělení Dálniční policie. Po absolvování povinné základní odborné přípravy v Jihlavě, kde se nachází speciální školicí středisko dopravní policie, absolvuje nový dopravní policista i další speciální školení na určitou problematiku v dopravě. Patří mezi ně školení na nákladní dopravu, technickou kontrolu vozidel, měření rychlosti, ale i kurz bezpečné a rychlé stíhací jízdy. Tento vzdělávací proces má za úkol udělat z laiků specialisty v oboru dopravy.

Policista, který si projde vzdělávacím procesem, je zařazen na dopravní inspektorát, nebo dálniční oddělení. Zde vykonává službu spočívající v silničním dohledu a náplní jeho práce je řešení neukázněných účastníků provozu a předcházení komplikacím v provozu a dopravním nehodám. Dále vykonávají kontrolní činnost zaměřenou na kamionovou dopravu. Většinou ve spolupráci s Centrem pro silniční dopravu. Probíhá zde nejenom kontrolní vážení vozidel, ale i kontrola sociálních předpisů spojená s kontrolou stanovených povinných přestávek. Samozřejmostí je také kontrola dodržování silničního zákona včetně kontroly týkající se požití alkoholických či jiných návykových látek řidiči vozidel.

Dohledem nad BESIP dopravní policista v průběhu let jeho služby získává další potřebné cenné zkušenosti, které bude moci uplatnit ve svém dalším kariérním postupu. Dopravní policista si může vybrat, zda bude na Dopravním inspektorátu pokračovat dále, a to ve výjezdové skupině dopravních nehod, nebo bude uvažovat o kariérním postupu na Oddělení silničního dohledu spadajícím pod krajské ředitelství, tzv. „krajskou dopravku“, nebo přejde na dálniční oddělení, nebo své štěstí zkusí u Speciálního oddělení silničního dohledu Čech a Moravy.

Smutná realita je taková, že k usměrnění, kontrole a prevenci silniční dopravy není dostatek dopravních policistů, neboť se po České republice pohybuje takové množství vozidel, že není možnost všechny uhlídat. Z tohoto důvodu je i náplň práce pořádkové policie úzce spjata s náplní práce dopravní policie a tou je kontrola silniční dopravy, spojená s kontrolou dodržování povinností účastníků a pravidel silničního provozu. Zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 124 odst. 9 písm. a) nijak nedefinuje, o jakou složku policie

se v rámci kontroly dopravy jedná. Policisté se proto vydávají na pozemní komunikace, kde kontrolují dodržování zejména zákona o provozu na pozemních komunikacích, zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a zákona o silniční dopravě.

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, popisuje skoro všechny povinnosti, které řidič jedoucí po pozemní komunikaci musí dodržovat. S tímto zákonem se řidič setkává v autoškolách, kde je následně řidičova znalost zákona ověřena v závěrečném testu, který je jednou z povinností k získání řidičského oprávnění. Mezi nejčastější prohřešky řidičů, a tím pádem i předmětem největší kontroly ze strany policie jsou:

- Užívání technicky nezpůsobilého vozidla
- Řízení vozidla pod vlivem alkoholu, či jiné návykové látky
- Řízení vozidla, aniž by byl řidič držitelem řidičského oprávnění na určitou skupinu vozidel, nebo mu bylo řidičské oprávnění odebráno
- Držení hovorového zařízení během jízdy
- Překročení nejvyšší povolené rychlosti
- Neuzití bezpečnostního zadržného systému (připoutání pásem během jízdy)
- Zakázané, či nebezpečné předjíždění vozidel
- Nerespektování dopravního značení
- Nedání přednosti v jízdě
- Nedání přednosti chodci na přechodech pro chodce
- Nesprávné parkování vozidel
- Nevěnování se plně řízení vozidla

V horších případech se jedná o:

- Nezastavení vozidla na signál zastavení (řidič před policejní hlídkou ujíždí)
- Vjíždění na železniční přejezd
- Dopravní nehoda

Zákon číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, je již více specifickým zákonem a věnuje se více i provozovateli vozidla. Uvádí veškeré podmínky,

kteřé vozidlo pro provoz musí splňovat, ať již jde o řádně přidělenou registrační značku, či platnou technickou prohlídku.

Zákon číslo 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, pojednává o podmínkách pojištění vozidel formou povinného ručení, či havarijního pojištění. Policisté na základě tohoto zákona kontrolují, zda vozidlo jedoucí po pozemní komunikaci je pojištěné a zda se ve vozidle nachází tzv. zelená karta.

Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, je již velmi specifickým zákonem, který se týká zejména řidičů nákladních vozidel a provozovatelů nákladní dopravy. O kontrolu jeho dodržování se již starají pouze dopravní policisté, povětšinou se speciálně upraveným vozem schopným provádět vážení vozidel či kontroly sociálních předpisů řidičů kamionové dopravy.

3.2 Bezpečnost a plynulost silničního provozu

3.2.1 Organizace BESIP

Každý z nás slovo BESIP slyšel již od útlého věku. Neustále se s ním setkává ve školce, ve škole, a i v pozdějším životě. Víme, že slovo BESIP je spojeno s dopravou, silnicí a vozidly. Již v mateřské škole se děti dostávají do styku s pravidly silničního provozu, kdy chodí s červeným terčem přes přechody pro chodce, oblečení v reflexních vestách a řidiči jim dávají přednost. Většina dětí se ve svém školním věku zúčastní lekcí na dopravním hřišti, kde se seznámí s dopravním značením a získá zde cenné informace, jak se jím řídit a chovat se jako účastník silničního provozu. Získá zde znalosti jízdy křižovatkou, naučí se pravidla provozu na kruhových objezdech, ale i získá informace o rychlosti jízdy a je zde upozorněn a poučen o případném porušení některých předpisů.

Za tímto vším stojí organizace spadající pod záštitu Ministerstva dopravy, BESIP. Zkratka BESIP představuje slovní spojení Bezpečnost silničního provozu. Organizace vznikla 1. května roku 1967, tehdy ještě nebyla součástí Ministerstva dopravy, ale byla jím financována jako příspěvková organizace projektu „Projekčně konstrukčního vývojového pracoviště

silniční a městské dopravy“.⁴ Organizace se po dobu své činnosti snažila formou vzdělávacích projektů o začlenění pravidel silničního provozu, vychovávat budoucí účastníky silničního provozu. Z tohoto důvodu působila již na děti v útlém věku a následně výuka pokračuje i pro řidiče vozidel, formou profesních školení. Snahou organizace je neustálé vzdělávání účastníků silničního provozu. Konají se speciální vzdělávací dopravní akce, kde se děti mohou seznámit formou her s pravidly silničního provozu, dospělí účastníci si například mohou vyzkoušet simulátory dopravních nehod. Veškerá tato snaha cílí na vychování a ukázněnost účastníků silničního provozu a jejich vzděláváním se snaží co nejvíce zamezit mimořádným událostem v provozu na pozemních komunikacích.

S organizací BESIP velmi úzce spolupracuje dopravní policie, která se účastní pořádaných dopravních akcí, kde například ukazuje svou techniku a pomáhá vzdělávat účastníky provozu. Vznikají také různé policejní bezpečnostní akce pod záštitou BESIP, jako je například akce pro mladé účastníky provozu Zebra a mnohé další, kdy přímo v silničním provozu kontrolují a informují účastníky o jejich přestupcích a odměňují ty, kteří se v provozu chovají ukázněně.

Zkratka BESIP se natolik ujala, že každodenní činnost policistů, ale i strážníků při dohledu nad silniční dopravou je označována jakožto „dohled nad BESIP“. Náplň práce je kontrola všech účastníků provozu, zda dodržují státem dané zákony o provozu na pozemních komunikacích.

3.2.2 Pozemní komunikace

„Pozemní komunikace je komunikace určená převážně k dopravě silničními nebo jinými nekolejovými dopravními prostředky, popř. k pohybu chodců, výjimečně se může po ní vést i kolejová doprava.“⁵ Hlavními znaky silnice jsou zpevněný povrch a to, že musí být jako silnice označena v katastru nemovitostí. Pojem pozemní komunikace je definován zákonem číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Pozemní komunikace jsou zde rozděleny na tyto kategorie:

⁴ Historie BESIP. BESIP [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

⁵ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police history, 2006, s. 14. ISBN 8086477-32-0.

- a) Dálnice
- b) Silnice
- c) Místní komunikace
- d) Účelová komunikace⁶

Dálnice je v tomto zákoně definována jako pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly.⁷ Jedná se tedy o speciální silnici zbudovanou a na našem území i zpoplatněnou část komunikace, která je jasně označena za pomoci dopravního značení č. IZ 1a „Dálnice“ a DZ č. IZ 12b „Konec Dálnice“. Po dálnici se smějí pohybovat pouze motorová vozidla, jejíž nejvyšší povolená rychlost není nižší, nežli stanovuje zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zde je v § 35 dost. 1. uvedena nejnižší rychlost 80 km/h. V úseku dálnice procházející obcí je dovolen i provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro MHD, jejichž rychlost není nižší jak 65 km/h.⁸

Silnice je definována jako veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.⁹ Silnice jsou rozděleny na komunikace I., II. a III. třídy a každá z těchto tříd je určena pro jiný charakter dopravy. Dále existuje silnice pro motorová vozidla, která je označena DZ č. IZ a2 „Silnice pro motorová vozidla“ a UZ 2b „Konec silnice pro motorová vozidla“. Maximální povolená rychlost mimo obec na těchto komunikacích je 90 km/h, pro motorová vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusy. Na komunikaci pro motorová vozidla je maximální rychlost stanovena pro tyto vozidla na 110 km/h. Řidiči jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km/h.¹⁰

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.¹¹

⁶ § 2 zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23.01.1997, ve znění pozdějších předpisů

⁷ § 4 zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23.01.1997, ve znění pozdějších předpisů

⁸ § 35 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

⁹ § 5 zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23.01.1997, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰ § 18 odst. 3, zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

¹¹ § 6 zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23.01.1997, ve znění pozdějších předpisů

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.¹²

3.2.3 Pojem bezpečnost, plynulost a prevence na pozemních komunikacích

Slovo bezpečnost je chápáno jako způsob ochrany, díky němuž je co nejvíce zamezeno a předejito rizikům, která by mohly napáchat nějakou škodu. Z běžného života můžeme znát např. bezpečnost práce, která nám udává jistou normu, díky níž, pokud se jí budeme řídit, bychom měli předejít různým, nehodám či úrazům. Nikterak jinak je tomu i v rámci silničního provozu. Jsou to psaná pravidla, za pomoci kterých by mělo docházet k co největšímu zamezení situací vedoucích k mimořádným událostem v provozu. M. Felcan definuje bezpečnost silničního provozu, „jako systematický a plánovaný souhrn činností v provozu na pozemních komunikacích, který nám zabezpečuje takový stav v silniční dopravě, který předchází, případně eliminuje nežádoucí faktor a mimořádné události na silnicích a místech sloužících na dopravu a přepravu lidí a materiálu. Je to systém, který na základě vědeckých činností zabezpečuje v běžném životě bezpečnost všech účastníků silničního provozu.“¹³ Jak je zde dále uvedeno, mělo by se jednat o „fungující systém silniční dopravy a systém řízení, vytváření podmínek pro snižování konfliktních situací a narušení plynulosti silničního provozu.“¹⁴

Plynulost silničního provozu je chápána „jako složitý komplex z hlediska sledování a následné úpravy silniční sítě, dopravního značení, vyčlenění technických, či materiálních zdrojů, které v co největší míře zabezpečí a pokryjí silniční provoz do takové míry, aby se zlepšila dynamika přepravy lidí a materiálu, a to jak ve městech s nedostatečně zbudovanou infrastrukturou, tak ve městech s velkou hustotou silniční dopravy.“¹⁵

¹² § 7 zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23.01.1997, ve znění pozdějších předpisů

¹³ FELCAN, M. Teoreticko – metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. 1. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, s. 55. ISBN 978-80-7251-256-0.

¹⁴ FELCAN, M. Teoreticko – metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. 1. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, s. 55. ISBN 978-80-7251-256-0.

¹⁵ FELCAN, M. Teoreticko – metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. 1. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, s. 55. ISBN 978-80-7251-256-0.

Prevenici ve spojení se silniční dopravou můžeme chápat jakožto opatření směřující k předcházení, odvrácení nebo znemožnění uskutečnění jednání, které by vedlo k ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti silničního provozu.¹⁶ Prevenici, jakožto proces, dělíme v rámci dopravy na shromažďování, zpracování a analýzu informací, díky nimž můžeme určovat cíle, kterých chceme dosáhnout. Díky shromážděným informacím přijímáme rozhodnutí, jakým směrem se budeme ubírat. Poslední fází je samotná realizace a kontrola opatření, které provádíme.

3.3 Způsoby dohledu nad silničním provozem

3.3.1 Instruktaž

Dopravní policista se při příchodu do služby seznámí s pokyny od svého vedoucího pracovníka, které jsou napsané v tzv. knize instruktaží. Jedná se o dokument, ve kterém je popsáno zaměření výkonu činnosti hlídky následující den. Zde je uvedeno, jakým vozidlem bude dohled nad BESIP prováděn, jaké bude složení hlídky ve vozidle, jaká bude ústrojová kázeň v hlídce, jaké technické pomůcky bude mít hlídka k dispozici a jaký úsek komunikace bude ten den pod jejich dohledem. Je zde vymezeno, jaký způsob dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu bude hlídkou prováděn. V úseku má hlídka uvedeny pevné kontrolní body s přesným časem, kdy se zde má nacházet.

3.3.2 Kontrolní bod

Kontrolní body jsou prováděny v rámci prevence bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, neboť hlídka je tak viditelná pro účastníky silničního provozu. Tím dochází ke zpomalení a zklidnění dopravy v kontrolovaném místě. Kontrolní body jsou vybírány pečlivě, s ohledem na výskyt problémových míst. Může se jednat o místa, kde občané často podávají stížnosti ohledně porušování předpisů účastníky silničního provozu, nebo se může jednat o místo častého výskytu dopravních nehod. Na kontrolním bodě dochází k namátkové kontrole projíždějících vozidel, ale také zde hlídka může využívat technických pomůcek pro dohled nad bezpečností a plynulost silničního provozu. Mezi takovéto pomůcky patří ruční radary nebo dalekohledy se záznamovým zařízením.

¹⁶ PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ a Jaroslav HOŘÍN. Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2003. ISBN 80-7251-137-8.

3.3.3 Způsoby dohledu nad silničním provozem

„Dohled nad silničním provozem je organizovaná, kvalifikovaná hlídková činnost zejména příslušníků dopravní policie a služby pořádkové policie ČR, prováděná na základě obecně závazných právních předpisů i interních aktů řízení.“¹⁷

Policejní hlídka má v instruktaži na daný den uveden způsob dohledu nad BESIP. Způsob dohledu stanoví vedoucí na základě rozboru bezpečnostní situace, s ohledem zejména na vývoj dopravní nehodovosti a jejich nejčastějších příčin. Přímý dohled nad silničním provozem je realizován těmito způsoby:¹⁸

- a) **Základní kontrola** – Základní kontrola je realizována formou přímého dohledu nad silničním provozem, kdy dochází ke kontrole dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky. Během těchto kontrol dochází ke kontrole dokladů předepsaných k provozu a řízení vozidla, ke kontrole technického stavu vozidla, kontrole dodržování zákazu požití alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči, vyhledávání trestné činnosti, pátrání po osobách a odcizených věcech, zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel a přímému dohledu nad veřejným pořádkem.¹⁹ Jedná se o nejvíce rozšířený způsob dohledu nad silničním provozem.

- b) **Speciální kontrola** – Speciální kontrola je spojení základní kontroly, kdy dochází k zaměření se na určitou problematiku v provozu. Speciální kontroly jsou zaměřeny důsledněji na vybraná nejzávažnější porušování pravidel silničního provozu, jakož jsou třeba nesprávné předjíždění, chování na železničních přejezdech, jízdu v jízdnicích pruzích a nerespektování světelných signálů. Dále potom kontroly zaměřené na vybrané účastníky provozu, jako jsou chodci, cyklisté apod., kontroly časového zpoplatnění komunikací a kontroly dodržování předpisů v nákladní dopravě.²⁰

¹⁷ KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police history, 2006, s. 8. ISBN 8086477-32-0.

¹⁸ článek 16 pokynu policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

¹⁹ článek 17 pokynu policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

²⁰ článek 18 pokynu policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

- c) **Dopravně bezpečnostní akce a dopravně bezpečnostní opatření** – Jedná se o opatření, které je vypsáno s celorepublikovou, nebo krajskou působností. Snahou je nasazení co největšího počtu policistů a prostředků, kteří provádějí kontrolu nad silničním provozem se speciálním zaměřením. Tyto akce jsou nejvíce používány během svátků, začátkem či koncem letních prázdnin, Velikonoc apod. Kontroluje se zde zejména dodržování zákazu požití alkoholických nápojů a jiných návykových látek, nevěnování se řízení řidiči vozidel a jiné.

3.3.4 Formy přímého dohledu nad silničním provozem

Formy přímého dohledu nám sdělují, jakým způsobem bude dohled nad silničním provozem ten den realizován²¹. Policie disponuje technickými prostředky dohledu, které se nám dělí na:

- a) **Viditelný dohled** – Nejzákladnější forma dohledu nad silničním provozem. Hlídka policie se po pozemní komunikaci pohybuje v označeném vozidle, ve služebním stejnokroji. V současné době využívá služba dopravní policie vozový park složený z vozidel tovární značky Škoda Octavia 3. generace se speciálním předním rámem určeným pro násilné zastavování ujiždějících vozidel. Dále jsou to vozidla tovární značky Volkswagen Transporter, které jsou ve většině případů upraveny pro služby výjezdové skupiny dopravních nehod.
- b) **Skrytý dohled** – Tento způsob je mezi řidiči motorových vozidel nejvíce diskutovaný a nejméně oblíbený způsob dohledu. Hlídka využívá tzv. speciálního vozidla pro skrytý dohled. Jedná se o vozidlo v civilním provedení, které není označeno nápisy Policie. Tyto vozidla mají v sobě většinou zabudované zařízení pro měření rychlosti vozidel. Využívají se ale i pro základní kontrolu silničního provozu. V současné době využívá služba dopravní policie vozový park složený z vozidel tovární značky Škoda Octavia 3. generace, dále z vozidel tovární značky Škoda Superb 3. generace. V roce 2022 obměnila dopravní policie svůj vozový park o vozidla tovární značky BMW 540i. Skrytý dohled není prováděn pouze za pomoci měřících a civilních vozidel. Je zde využíváno i policistů v civilním oblečení, kteří

²¹ článek 16 pokynu policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

mohou monitorovat pravidla na světelných křižovatkách a další porušování dopravních předpisů.

- c) **Letecký dohled** – Jak již název napovídá, využívají se zde letecké prostředky, kterými policie disponuje. Zejména se jedná o vrtulníky EC 135, které mají připevněné monitorovací zařízení. Tento způsob je využíván při dopravně bezpečnostních akcích a dochází zde k zaznamenávání přestupků týkajících se zejména zákazu předjíždění vozidel a jízdy v jízdnicích. V současné době se zařazují do služby bezpilotní drony, díky nimž se monitorují nejen dopravní nehody, ale zaznamenávají se přestupky řidičů vozidel, či dochází k měření bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly.

3.4 Oprávnění Policie ČR při dohledu nad BESIP

Policista se při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu musí řídit „*přesně stanovenými zákony a interními akty, které upravují jeho pravomoci v dopravě. Policista při dohledu musí postupovat dle zákona a zachovávat princip zákonnosti, který je nejdůležitějším principem činnosti orgánů státní moci a veřejné správy.*“²² Policista musí znát a dodržovat právní předpisy, které jej opravňují k dohledu nad silničním provozem. Dalším z hlavních principů je princip objektivnosti. Tím je myšleno, že policista bude vždy působit jako nezaujatý aktér události. Zachová si objektivnost a rozhodne o závažnosti případného spáchaného přestupku nezaujatě a řádně dle zákona. Policista se ke každému účastníkovi provozu chová bez rozdílu, nehledí na jeho pohlaví, věk, rasu či politické vyznání. Základem je správné etické chování. Policista nesmí zneužít svého postavení a moci, která mu byla svěřena zákonem, a nechovat se nečestně, či dokonce nezákonně. Ke každému účastníkovi má přistupovat individuálně s ohledem na konkrétní situaci a má mu být v mnoha věcech nápomocný. V rámci dopravy se vždy nemusí jednat pouze o represivní chování a snahu vychovat řidiče, ale jde zde i o pomoc zvládat těžké stresové situace, které mohou nastat u nových účastníků silničního provozu.

²² KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police history, 2006, s. 9. ISBN 8086477-32-0.

Oprávnění k dohledu nad silničním provozem dává policistovi zejména zákon číslo 273/2008 Sb., Zákon o Policii České republiky. V zákoně v hlavě I. jsou zakotveny úkoly, které jsou složkami Policie ČR plněny a je zde zejména uvedena působnost Policie ČR, která je na celém území České republiky. V hlavě III. je uveden princip zdvořilosti, kterou musí policista dodržovat, stejně tak prokazování příslušnosti k policejnímu sboru.

§ 12 - Prokázání příslušnosti je velmi důležitou součástí při samotném dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Zastavovat vozidla, provádět jejich kontrolu a řešit případné podezření ze spáchání přestupkového jednání, by měl policista ve stejnokroji. Tato povinnost je uvedena i v čl. 15 pokynu policejního prezidenta č. 300, kde je uvedeno, že k zajištění vlastní bezpečnosti a ochrany zdraví při plnění úkolů na pozemních komunikacích jsou policisté povinni využívat osobní ochranný pracovní prostředek s vysokou viditelností.²³ V čl. 22 tohoto pokynu je stanoveno, že viditelný přímý dohled nad silničním provozem je prováděn policisty ve služebním stejnokroji.²⁴ V § 79 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je uvedeno, že zastavovat vozidla je oprávněn policista ve stejnokroji.²⁵ Z uvedeného textu je patrné, že ačkoliv skrytý dohled může být prováděn policistou v civilním oděvu, v případě samotného zastavování a kontroly vozidel, musí policista využívat reflexní vestu. Na této ústrojní součástce je vždy uveden nápis POLICIE. V minulosti byly mnohokrát evidovány případy, kdy se o zastavování vozidel pokoušela osoba vydávající se za policistu. Toto opatření má za cíl zamezit podobným případům a řidiči kontrolovaných vozidel by se měli při kontrolách setkávat pouze se skutečnými policisty. Nic to ovšem nemění na faktu, že vozidlo může zastavit a kontrolu provést jakýkoliv policista, který je označen nápisem Policie, nebo se jakožto policista prokáže. Tímto způsobem mohou zastavovat vozidla detektivové ze skupiny kriminální policie a vyšetřování. V běžném provozu se takovéto situace stávají jen velmi zřídka.

3.4.1 Použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla

- (1) Policista je oprávněn použit technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla,**
a) které bylo ponecháno na místě, kde je zakázáno stání nebo zastavení vozidla,

²³ článek 15 pokynu policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

²⁴ článek 22 pokynu policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

²⁵ § 79 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

- b) které stojí na místě, do kterého je vjezd zakázán místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích,
- c) které stojí na chodníku, kde to není povoleno, nebo
- d) je-li vozidlem proveden neoprávněný zábor veřejného prostranství a jeho řidič není na místě přítomen.²⁶

Jedná se o zákonné oprávnění, u kterého jsou jasně stanovené důvody jeho využití. Veřejností je tento technický prostředek známý jako „botička“. Umisťuje se přímo na přední, nebo zadní kolo na straně řidiče společně s výzvou a informací pro řidiče vozidla, že se tento prostředek na vozidle nachází. Nejčastěji je využíváno policejním orgánem při špatném parkování řidičů motorových vozidel.

3.4.2 Oprávnění k zastavení a prohlídce dopravního prostředku

V zákoně o Policii ČR jsou uvedeny právní náležitosti k zastavení a prohlídce dopravního prostředku. V § 36 odst. 1 tohoto zákona je uvedeno oprávnění policisty spojené se zastavením dopravního prostředku a provedením jeho prohlídky za těchto podmínek:

- a) pronásleduje-li pachatele úmyslného trestného činu, nebo
- b) pátrá-li po pachateli úmyslného trestného činu nebo po věcech z takového trestného činu pocházejících anebo s takovým trestným činem souvisejících, má-li důvodné podezření, že se v dopravním prostředku takový pachatel nebo věci nachází.

Ve druhém odstavci tohoto paragrafu se nachází následující:

(2) Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, má-li důvodné podezření, že používáním dopravního prostředku nebo v souvislosti s dopravním prostředkem byl spáchán trestný čin.

Třetí odstavcec nám sděluje:

- (3) Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, pátrá-li po
- a) osobách hledaných, pohřešovaných nebo protiprávně se zdržujících na území České republiky,
 - b) zbraních, střelivu, municí, výbušninách, výbušných předmětech, jedech, omamných a psychotropních látkách, prekursorech drog nebo jiných chemických látkách nebo jiných předmětech určených k výrobě omamných a psychotropních látek, nebo
 - c) věcech pocházejících z trestné činnosti anebo souvisejících s trestnou činností,

²⁶ § 36 zákona číslo 273/2008 Sb., zákona o Policii České republiky, ze dne 17.07.2008

má-li důvodné podezření, že se v dopravním prostředku taková osoba nebo věc nachází.²⁷

V dalším odstavci je uvedeno oprávnění policisty v případě, kdy nám vozidlo nezastavilo a policista se jej rozhodl pronásledovat a poté prohlédnout.

Pokud si řádně přečteme výše uvedený text, můžeme zjistit zajímavou skutečnost. V zákoně o Policii ČR není uvedeno, že policista při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu může zastavovat jakékoliv vozidlo, což je na komunikacích zcela běžné. Jak můžeme vidět, jsou zde uvedené pouze podmínky, že policista může zastavit a provést prohlídku vozidla pouze tehdy, když pronásleduje pachatele úmyslného trestného činu, nebo má důvodné podezření, že se v dopravním prostředku takový pachatel nachází. Ve druhém odstavci je uvedeno totožné oprávnění, pouze se zde mluví o spáchání trestného činu. Mnoho řidičů si tedy klade otázku, jak je tedy možné, že policisté běžně zastavují a kontrolují vozidla a řidiče vozidel?

Vysvětlení se nachází ve všech doposud uvedených paragrafech. Policista při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu využívá zákonného oprávnění a zastavuje vozidlo dle § 79 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Následně po řidiči žádá předložení dokladů potřebných pro provoz a řízení motorového vozidla. Toto oprávnění mu udává jak § 6 odst. 8 zákona o silničním provozu, tak také zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Řidiče vyzve k provedení orientačního vyšetření na přítomnost alkoholu či jiných návykových látek²⁸ a poté zkontroluje technický stav vozidla.²⁹ Zákonné oprávnění k prohlídce osobního vozidla policistou ve smyslu nahlédnutí do zavazadlového prostoru, či jiného úložného prostoru, je již uvedena v § 42.³⁰ Pokud není dáno žádné zákonné podezření, policista není oprávněn řidiče vyzvat, aby mu nahlédnutí umožnil.

Jako modelovou situaci si můžeme uvést večerní zastavení a kontrolu osobního vozidla. Je 23:00 hodin, hlídka policie zastavuje na okraji města vozidlo. Řádně dle zákona po řidiči žádá veškeré výše uvedené dokumenty a provádí test na přítomnost alkoholu. Řidič se během

²⁷ § 36 odst. 1, zákona číslo 273/2008 Sb., zákona o Policii České republiky, ze dne 17.07.2008

²⁸ § 5 odst. 1, písm. f); g) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

²⁹ § 6 odst. 9, zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

³⁰ § 42 zákona číslo 273/2008 Sb., zákona o Policii České republiky, ze dne 17.07.2008

kontroly chová neklidně, má na sobě špinavé oblečení a špinavé ruce. Policisté v rámci své osobní a místní znalosti vědí, že ve městě dochází v poslední době ke krádežím katalyzátorů ze zaparkovaných vozidel. Z výpovědi očitých svědků a získaných kamerových záznamů je známo, že pachatelem by měl být muž, který odpovídá vzhledu řidiče. Je tedy dáno důvodné podezření, že se v dopravním prostředku nachází věc pocházející z trestné činnosti. Nyní má hlídka policie plné právo sdělit řidiči své podezření a řádně dle zákona jej vyzvat, aby umožnil prohlídku svého vozidla.

3.4.3 Oprávnění k měření rychlosti vozidel

Měření rychlosti vozidel je bezesporu jedním z nejvíce diskutovaným a nenáviděným tématem široké veřejnosti. „Švestky opět grilují..., sedí za bukem a měří...“ a spousta dalších frází padají na účet dopravních policistů využívajících § 18 zákona o silničním provozu. Rychlost je neodmyslitelně spjata s dopravní policií a její měření, jak bylo uvedeno v prvních kapitolách, je jedním z prvních úkonů, který dopravní policisté prováděli. Snaha o vyvinutí co nejvyšší rychlosti je spjata s výrobou prvních dopravních strojů. Ať již to byly parní lokomotivy, první automobily, či motocykly. Značná část výrobců, ale i řidičů těchto prostředků chtěla zažít pocit adrenalinu a dosahovat co nejvyšších možných rychlostí. Tento rychlostní závod ovšem patří pouze na závodní okruhy a testovací tratě. Vysoká rychlost na pozemních komunikacích získává již po dobu mnoha let černé prvenství v počtu zmařených lidských životů. V praktické části této práce se budeme věnovat samotným statistikám smrtelných dopravních nehod, z kterých vyplyne, že hlavní příčinou valné většiny smrtelných nehod byla nepřiměřená rychlost. Dopravní policisté s neukázněnými řidiči bojují různými druhy techniky, která je čím dál více automatizovaná, přesná a nekompromisní. Jeden dopravní policista mi sdělil „měřit rychlost dokáže cvičená opice“ a v jistém smyslu měl pravdu. Současné měřiče rychlosti jsou velmi intuitivní na ovládní a samotné měření probíhá z velké části automatizovaně. Policisté využívají svého oprávnění dle § 18 zákona o provozu na pozemních komunikacích a měření rychlosti jízdy vozidel probíhá v obcích, mimo obce i na dálničních úsecích.

V arsenálu dopravních policistů figurují v současné době dva druhy měřičů rychlosti a každý z nich využívá jinou formu samotného měření. Jedním z měřičů rychlosti je výrobek české firmy Ramet a. s. Ramer 10C, fungující na principu Dopplerova jevu. Druhým měřičem

rychlosti je zařízení americké firmy Kustom signal inc. LaserCam4, pracující na principu laserového paprsku. Zatímco zařízení Ramet 10C je napevno namontováno do vozidel pro skryté měření rychlosti a probíhá s ním jak měření stacionární, tak měření během jízdy, druhý jmenovaný měřič rychlosti je přenosný a měření probíhá přímo v ruce operátora.

Ačkoliv je snaha Policejního prezidia o neustálé navyšování doby, kterou policejní hlídky stráví měřením rychlosti vozidel, na tragické statistice dopravních nehod, ve kterých je rychlost nekompromisním fyzikálním smrtícím jevem, neubývá.

3.4.4 Oprávnění k vyzvání řidiče k předložení dokladů potřebných pro řízení a provoz motorového vozidla

Nacházíme se v okamžiku, kdy je vozidlo bezpečně zastavené u okraje komunikace v místě, které policista určil. Policista přichází k řidiči se slovy „...*předložte mi doklady potřebné k provozu a řízení motorového vozidla*“. Toto zákonné oprávnění policistovi uděluje § 6 odst. 8 silničního zákona, kde je uvedeno: „*Řidič motorového vozidla je povinen předložit doklady na výzvu policisty ke kontrole*“³¹. Náležitě doklady jsou uvedeny v § 6 odst. 7 tohoto zákona. Tyto povinné doklady jsou:

- Platný řidičský průkaz – v případě cizinců s náležitými oprávněními, jako je např. mezinárodní opis.
- Osvědčení o registraci vozidla – vydaného dle zákona číslo 56/2001 Sb.
- Průkaz profesní způsobilosti řidiče – řídí-li vozidlo toto osvědčení vyžadující
- Doklad o zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla – jedná-li se o řidiče staršího 65 let.

Dalším dokladem, který policista bude žádat, je tzv. „zelená karta“, neboli doklad o pojištění odpovědnosti vozidla. Při této žádosti dochází k časté slovní rozepři s kontrolovaným řidičem, neboť se zmínka o zelené kartě nenachází v zákoně o silničním provozu. Policistovi toto oprávnění ukládá zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kdy v § 17 odst. 1 tohoto zákona je uvedeno: „*Při provozu vozidla na pozemní komunikaci je jeho řidič povinen mít u sebe zelenou kartu nebo doklad o hraničním*

³¹ § 6 odst. 8, zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

pojištění a na požádání jej předložit příslušníku Policie České republiky“. Tento dokument je velmi důležitý zejména při zpracování dopravní nehody. Řidič, který tento doklad nemá při sobě ani ve vozidle, si nemůže sepsat společný formulář v případě dopravní nehody. Ačkoliv je v zákoně tento doklad stále uváděn ve fyzické formě, v době moderních technologií není problém doklad předložit v elektronické podobě.

3.4.5 Oprávnění k vyzvání řidiče k vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem návykové látky

Návykovou látkou se dle trestního zákoníku rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobící nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací, rozpoznávací nebo sociální chování.³² Jako alkohol je v zákoně č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, vymezen nápoj, který obsahuje více nežli 0,5 % objemového ethanolu. Omamné a psychotropní látky jsou uvedeny v příloze č. 1 až č. 7 zákona o návykových látkách. *„Smutnou realitou v silničním provozu je, že správní delikty, v nichž jsou zejména přestupky postihující používání vozidla v souvislosti s užitím návykové látky, patří k nejčastěji projednávaným jednáním u správních orgánů, kdy tato skutečnost se negativně projevuje zejména v silničním provozu a bývá častou příčinou dopravních nehod.“*³³ V § 6 odst. 2 zákona o silničním provozu je uvedeno, že řidič nesmí:

a) požití alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „alkoholický nápoj“) nebo užití jinou návykovou látku během jízdy,

b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; v případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem,

³² § 130 zákona číslo 40/2009 Sb., zákona trestní zákoník, ze dne 08.01.2009, ve znění pozdějších předpisů

³³ MICHÁLEK, Rostislav. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 136. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.

c) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.

Řidič vozidla je povinen se podrobit na výzvu policisty kontrole, zda není ovlivněn alkoholem, či návykovou látkou dle § 5 odst. 1 písm. f zákona o silničním provozu. Policista při kontrole, po pronesení zákonné výzvy, provede test na přítomnost alkoholu u řidiče za pomoci dechového analyzátoru alkoholu v dechu značky Dräger. „*Jedná se o certifikované zařízení schválené Českým metrologickým institutem, s platnou kalibrací a kolkem. Měření musí probíhat v souladu s platnou metodikou č. 114-MP-C008-08, pro měření alkoholu v dechu.*“³⁴ V případě, že dechová zkouška vyjde pozitivní na přítomnost alkoholu, informuje policista o této skutečnosti řidiče a dechovou zkoušku provádí znovu po 5 minutách. Samotný přepočít gramů na kilogram je velmi zajímavý a složitý a musí plnit veškeré právní náležitosti, které nejsou hlavním tématem této práce. Test na přítomnost omamné a psychotropní látky je proveden za pomoci zařízení Drugwipe různých generací. Samotné testování je velmi problematické a v posledních letech se potýkalo s velkou nevolí veřejnosti. Toto testování je totiž prováděno pouze na základě předchozího podezření policisty. Mnoha řidičům se nelíbí již představa, že policista je podezřívá, že jsou pod vlivem návykové látky. Samotné provedení testu je spekulativní, to samé platí o vyhodnocení naměřených látek. Na rozdíl od testu na přítomnost alkoholu, se v tomto případě jedná pouze o orientační zkoušku. V případě pozitivního výsledku je řidič vždy vyzván na následné odborné lékařské vyšetření dle zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.

Zákaz požití alkoholických nápojů se nevztahuje pouze na řidiče motorových vozidel, ale i na instruktora autoškoly, cyklisty či jezdce na elektrokoloběžkách, kdy tento způsob dopravy je v současné době stále populárnější. V případě jízdy na jízdním kole pod vlivem alkoholu nehrozí cyklistovi ztráta řídičského oprávnění, ani se nemůže dopustit případného trestného činu v oblasti dopravy. Stále zde ovšem hrozí finanční pokuta ve správním řízení dosahující částky 2 500,- až 20 000,- v případě hodnoty alkoholu v krvi do 1 promile. Částka 25 000,- až 50 000,- v případě, že cyklista bude mít naměřené hodnoty alkoholu v krvi větší nežli 1

³⁴ MICHÁLEK, Rostislav. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 138. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.

promile.³⁵ Za poslední roky byl razantní nárůst dopravních nehod jezdců na elektrokoloběžkách jedoucích pod vlivem alkoholu.

3.4.6 Oprávnění ke kontrole technického stavu vozidla

Dopravní policisté mají pravomoci ke kontrole technického stavu vozidel velmi podobné těm, se kterými se řidiči mohou setkat na Stanicích technické kontroly (STK). Dopravní policista je oprávněn na pozemních komunikacích provést Technickou kontrolu vozidla (TSK). Takovou prohlídku může provádět pouze proškolený dopravní policista po absolvování kvalifikačního, nebo specializačního kurzu, nebo školení.³⁶ Oprávnění k tomuto úkonu policistům udává zákon o provozu na pozemních komunikacích, kde je v § 6 odst. 9 uvedeno toto: Řidič motorového vozidla je povinen na výzvu policisty podrobit vozidlo kontrole technického stavu vozidla. Během kontroly policista postupuje a provádí kontrolní úkony dle vyhlášky 82/2012 Sb., v návaznosti na vyhlášku 341/2014 Sb. V této vyhlášce jsou uvedeny veškeré právní náležitosti o schválení technické způsobilosti vozidel při provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška definuje označení typu závad na vozidle písmeny A, B, C. Závada typu A je pouze lehká závada, na kterou by měl být řidič motorového vozidla upozorněn a za kterou může být pokutován v příkazním řízení. Závada typu B je již závada vážná a řidič by měl na místě sjednat její urychlenou nápravu, je-li toho schopen. Řidič, či provozovatel může být za tuto závadu pokutován, nebo mu může být omezena platnost technické prohlídky na dobu 30 dnů. Závada typu C je nebezpečná závada a řidič nemůže dále pokračovat v jízdě. Řidič, nebo provozovatel je za tuto závadu pokutován a vozidlu je zajištěno Osvědčení o registraci vozidla. O provedené TSK a jeho výsledku policista na místě vyhotoví protokol a vydá ho řidiči.

Oprávnění TSK se využívá zejména u vozidel staršího data výroby, po dopravních nehodách, ale zejména se tohoto oprávnění využívá u tzv. upravených tunnigových vozidel, která jsou představována svými majiteli někdy až do bizarních podob. Podle § 37 zákona č. 56/2001 Sb. je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud:

³⁵ § 125c odst. 5 písm. a); c) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

³⁶ Článek 24 odst. 3, pokynu ředitele služby dopravní policie č. 8/2019, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

- a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- b) poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem,
- c) provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem,
- d) byly na vozidle provedeny neschválené změny nebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.

3.4.7 Oprávnění zadržet řidičský průkaz

„Zákon o silničním provozu s účinností od 01.07.2006 poskytl orgánům veřejné moci prostředek k ochraně před nebezpečím, které v provozu na pozemních komunikacích představují určité typy protiprávních chování držitelů řidičského oprávnění.“³⁷ „Zadržením řidičského průkazu je svým způsobem předběžné opatření, kterým orgán policie a následně správní orgán výrazným způsobem zasahují okamžitě do osobnostních práv řidiče.“³⁸

Oprávnění k zadržení řidičského průkazu mají pouze příslušníci Policie České republiky, na základě § 118b zákona o provozu na pozemních komunikacích a to za stejných podmínek, jako § 118a stejného zákona, kde jsou v odstavci č. 1 v písmenech a) – h) uvedeny podmínky k zabránění v jízdě. Těmi je důvodné podezření že řidič bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví, nebo z takovéto nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a měl povinnost jí policií oznámit, ujel. Je podezřelí, že požil alkoholický nápoj, nebo jinou návykovou látku během jízdy, nebo řídil vozidlo bezprostředně po jejich požití, nebo v takové době, kdy ještě byl pod jejich vlivem. Odmítl se podrobit vyšetření, zda není pod vlivem alkoholu, nebo jiné návykové látky. Řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro určitou skupinu vozidel. Řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest, nebo správním orgánem, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

³⁷ MICHÁLEK, Rostislav. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 253. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.

³⁸ LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem: podle stavu k 01.12.2011. 4. přepracované vydání. Praha: Linde, 2012, s. 383. ISBN 80-7201-867-3.

V případě zadržení řidičského průkazu policista na místě sepíše potvrzení o jeho zajištění, které předá podezřelému řidiči. Tento akt je vždy velmi nepříjemný pro samotného řidiče, neboť představa že policista si jeho řidičský průkaz ponechá a nechává řidiče na místě kontroly, je velmi výchovný a velmi často dochází k uvědomění si vlastní chyby.

Z osobního hlediska mi mezi důvody k zadržení řidičského průkazu chybí možnost zadržení v případě překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy. Mnohokrát se mi osobně stalo, že řidič vozidla několikanásobně překročil maximální rychlost jízdy v daném úseku. Poté co byl řidič zastaven a informován o podezření ze spáchání přestupkového jednání, bylo na místě sepsáno s řidičem oznámení ke správnímu orgánu a poté řidiči vráceny doklady a mohl dále pokračovat. Je skoro až nemyslitelné že řidič, který jede v obci kupříkladu 150 km/h a následně je policistou zastaven, může následně dále pokračovat v jízdě, neboť dojde pouze k sepsání kusu papíru na místě. Řidič může dále pokračovat v jízdě, nežli mu dojde po několika měsících rozhodnutí od správního orgánu.

3.4.8 Oprávnění k řízení provozu na pozemních komunikacích

Policisté jsou oprávněni řídit provoz dle § 75 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Již v kapitole Historie dopravní policie bylo zmíněno, že důvodem vzniku samotného oddělení bylo řízení provozu na křižovatkách hlavního města Prahy. Způsob řízení provozu policistou byl v dřívější době velmi používaný zejména v tzv. dopravních špičkách, tedy v době největšího provozu vozidel. Jedná se zejména o ranní hodiny, kdy řidiči jedou do svých zaměstnání, a poté, kdy se ze zaměstnání vrací do místa svého bydliště. Pokud křižovátku řídí policista, může na základě svých znalostí a přehledu řídit provoz na křižovatkách mnohem efektivněji a bezpečněji nežli v případě úpravy za pomoci svislého či světelného dopravního značení. V dnešní době již fungují technické prostředky na urychlení a ustálení provozu, jako jsou například průjezdové kamery, které zaznamenávají průjezdnost určitého směru křižovátky a dle algoritmu pouští jízdní směr. Přítomnost policistů tedy není již ve standardních situacích na křižovatkách potřebná. Naopak, v případě řízení provozu policistou dochází u řidičů k často kritickým situacím, neboť řidiči jsou neznalí pokynů, které řídící policista udává.

Mnohem častěji se řidiči setkají spíše s „usměrňováním“ provozu, které se dá za způsob řízení provozu považovat. Jedná se o mimořádné situace, kdy je potřeba provoz usměrnit. Nejčastěji se tak stává v případě dopravních nehod, technických poruch vozidel, havarijního stavu komunikace apod. Na místě dopravních nehod provoz velice často usměrňují příslušníci Hasičského sboru nebo Městské policie. Jedná se, na rozdíl od řízení provozu, o jednoduché pokyny jako stůj a jeď, kterým řidiči velmi dobře rozumí a řídí se jimi. Tím je zachovaná bezpečnost provozu v nebezpečných místech.

3.4.9 Objasňování dopravních nehod

Mimořádnou událost v dopravě česká legislativa definuje v § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu takto: Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení, nebo zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Dopravní nehody rozdělujeme na:

- **Srážky** – „jedná se o střet nejméně dvou účastníků, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle“.³⁹ Může se jednat o srážky vozidel s chodci či zvěří.
- **Havárie** – na dopravní nehodě má účast pouze jedno vozidlo. Nejčastější havárií je výjezd vozidla mimo pozemní komunikaci.
- **Jiné nehody** – „jedná se o dopravní nehody, které nemůžeme zařadit mezi havárie, nebo srážky. Může se jednat o nehody typu vypadnutí z jedoucího vozidla apod.“⁴⁰

Policie ČR objasňuje vznik dopravních nehod, provádí vyšetřování, vede jejich evidenci a formou silničního dohledu se snaží předcházet samotnému vzniku dopravní nehody. Více se dopravním nehodám budu věnováno v praktické části této práce.

³⁹ CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, Úřad vyšetřování pro ČR, 1998, s. 7.

⁴⁰ CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, Úřad vyšetřování pro ČR, 1998, s. 7.

3.5 Projednání přestupků

Policie v rámci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nepůsobí při dohledu nad silničním provozem pouze preventivně, ale i represivně. Policisté při dohledu nad silničním provozem vyhledávají a zaznamenávají a dokumentují přestupková jednání řidičů. V případech, kdy to situace dovolí, dochází k zastavení podezřelého vozidla. Policista řidiče vozidla páchajícího přestupkové jednání náležitě ztotožní dle § 63 zákona o Policii ČR⁴¹. Poté co je řidič s naprostou jistotou ztotožněn a není o jeho totožnosti žádná pochybnost, přichází policista se sdělením o spáchaném přestupkovém jednání, kterého se řidič dopustil a řádně jej dle zákona poučí o možnostech jeho řešení.

První z možností řešení správního deliktu je institut domluvy, pokud to zákon umožňuje. *„Dne 01.09.2019 byl schválen zákon č. 285/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění zákona č. 173/2018 Sb., a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten navázal na znění předchozího zákona o přestupcích a do § 91 doplnil pravidlo, že příkazem na místě lze uložit pokutu pouze v případě, že přestupek nelze vyřídit domluvou.“*⁴² Uložení správního trestu domluvy lze pouze v ojedinělých případech, a to za spáchání správních deliktů, které nejsou bodově ohodnoceny do evidenční karty řidiče. Domluva spočívá v tom, že policista řidiče upozorní na přestupkové jednání, které spáchal, přitom musí přihlédnout k závažnosti spáchaného přestupku a zda byl řidič již v minulosti za podobný přestupek trestán. Takto pokáraný řidič může dále pokračovat v jízdě.

Druhou možností je vyřízení spáchaného přestupkového jednání v příkazním řízení na místě, tzv. uložení pokuty příkazem na místě dle § 91 Zákona o přestupcích. *„Policista může příkazem na místě uložit pouze pokutu, pokud nestačí domluva a obviněný nebo osoba jednající za obviněného, který je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou, souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložení pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku. Příkazem na místě lze uložit pokutu nejvýše 10 000 Kč. Mladistvému*

⁴¹ § 36 odst. 2, písm. a) zákona číslo 273/2008 Sb., zákona o Policii České republiky, ze dne 17.07.2008

⁴² JEMELKA, Luboš. § 91 [Ukládání pokuty příkazem na místě]. In: JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, s. 750, marg. č. 11. ISBN: 978-80-7400-772-9

obviněnému lze příkazem na místě uložit pokutu nejvýše 2 500 Kč.⁴³ „Blokové řízení je jednou z forem zkráceného řízení o přestupku, jehož výsledkem je individuální správní akt, tj. rozhodnutí v materiálním smyslu, jímž se obviněnému z přestupku ukládá povinnost zaplatit pokutu. Přes svou neformální povahu je tedy blokové řízení o přestupku druhem správního řízení a jeho výsledek je třeba považovat za rozhodnutí správního orgánu.“⁴⁴

V tomto případě sdělí policista řidiči, jakého se dopustil přestupkového jednání, v jakém zákoně je tento přestupek uveden a rozsah pokuty, kterou lze za spáchaný přestupek udělit. V případě, kdy řidič souhlasí se zaviněním přestupku, se zjištěným stavem věci, právní kvalifikací přestupku, uložením příkazního bloku i výší pokuty, sepíše policista na místě příkazní blok, který řidič podepíše, a tím potvrdí svůj souhlas s tímto způsobem vyřízení přestupku a stvrdí tím jeho platnost.

Třetí a poslední možností řešení správního deliktu policistou na místě je sepsání oznámení o podezření ze spáchaní přestupku, které bude oznámeno k místně příslušnému správnímu orgánu. Tento způsob je prováděn v případech, kdy policista nemá ze zákona pravomoc řešit přestupkové jednání, nebo podezřelý řidič nesouhlasí s vyřízením v příkazním řízení na místě, nebo nejsou dány zákonné důvody k vyřešení přestupku policejním orgánem. Formy řešení přestupkových jednání jsou vždy uvedené v daném zákoně. Pokud se policista uchýlí k tomuto způsobu řešení, informuje podezřelého řidiče o způsobu řešení přestupkového jednání. Řidiče řádně ztotožní, provede ohledání místa, dokumentaci a zaeviduje stopy, či důkazní materiál, který bude uveden ve spisovém materiálu. Po zpracování spisového materiálu dochází k odeslání a oznámení přestupkového jednání k místně příslušnému správnímu orgánu.

⁴³ § 91 odst. 1 zákona číslo 250/2016 Sb., zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ze dne 12.06.2016, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.01.2009, č. j. 5 As 16/2008-68.

4 Vlastní práce

4.1 Úvod do problematiky dopravních nehod

Dopravní nehoda je jev v silničním provozu, který nesouvisí pouze s případnou hmotnou škodou na vozidlech, či škodou na majetku osob. Jedná se zejména o možném přímém ohrožení na životě či zdraví účastníků silničního provozu. Účastník dopravní nehody, kromě utrpení zdravotních komplikací, může trpět i řadou psychických jevů, jako je traumatizující stres, deprese, poruchy spánku, chování či porucha vnímání reality. Tyto traumatické poruchy jsou velmi často opomíjené a mohou vést k nutnosti návštěvy specialistů jak v oboru psychologie, tak psychiatrie. Není výjimkou, že může docházet i ke snaze účastníků sáhnout si i na vlastní život. „Vzhledem k tomu, že převážná většina dopravních nehod vděčí za svůj vznik neukázněnému chování a nezodpovědnému postoji účastníků dopravy, musela společnost v zájmu ochrany celospolečenských hodnot přikročit k použití přísných trestněprávních předpisů.“⁴⁵

Dopravní policie, ale i ostatní složky policie, bojují každý den o zachování co největší bezpečnosti na českých silnicích, zejména se snaží předcházet tomu nejzávažnějšímu, co se může na pozemních komunikacích stát – dopravním nehodám.

Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Český statistický úřad, ale i Policie České republiky zpracovávají a informují každým rokem nejen o zjištěných přestupcích v dopravě, trestných činech v dopravě, ale zejména o vývoji dopravních nehod v daném roce. Následující stránky této práce se zaměří na období od ledna roku 2017 do prosince roku 2022, kdy bude sledovat vývoj dopravní nehodovosti a poměr páchaných přestupkových a trestných jednání na českých silnicích, zejména v Pardubickém kraji.

4.2 Problém se zpracováním statistických údajů

Policisté každý den provádí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Kontrolují zákonná pravidla a jejich dodržování, zejména řidiči motorových vozidel, řidiči

⁴⁵ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. s. 101, ISBN 80-720-1212-6.

nemotorových vozidel, ale i ostatními účastníky provozu. Největší zastoupení mezi těmito prohřešky má porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Policista takto neukázněného účastníka silničního provozu konfrontuje a následně jej řádně, dle zákona, za jeho spáchané přestupkové, či trestní jednání potrestá, ať již ústní domluvou, příkazem na místě, či oznámením ke správnímu orgánu. Zde již vidíme první problém, ve zpracování statistických údajů. Příkazní řízení na místě je řádně evidováno a to stejné platí u oznámení přestupku příslušnému správnímu orgánu. Nelze ovšem řádně ověřit zjištěné přestupkové jednání vyřešené slovní domluvou, ačkoliv je provedena řádně dle zákona. Již několik let neplatí povinnost policisty vypsát příkaz o slovní domluvě, který byl následně předán přestupci. Není zde tedy možné ve statistických údajích promítnout veškeré zjištěné a řešené přestupkové jednání policisty na komunikacích. Policisté na některých odděleních uvádí počty slovních domluv, kterými ten den pokárali řidiče, nikde se však ve statistických údajích nepromítají.

Statistika dopravních nehod je věda sama o sobě a měla by být přepracována od svých samotných základů. V zákoně č. 361/2000 Sb., je v § 47 odst. 3 písm. g) uvedeno, že účastníci dopravní nehody jsou povinni v případě, kdy nevznikne povinnost oznámit dopravní nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě. Oznamovací povinnost je následně uvedena ve stejném zákoně, konkrétně v § 47 odst. 4, kde je uvedeno, že dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení, zranění osoby, nebo k hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí zřejmě převyšující částku 100 000 Kč, jsou účastníci povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi. V tomto konkrétním bodě nastává první ze statistických problémů dopravních nehod. V případě, kdy dopravní nehoda splňuje podmínky a účastníci si mohou sepsat společný záznam o dopravní nehodě, se nehoda ve statistikách nepromítne. Tím je poprvé uměle upravena dopravní nehodovost.

Druhý způsob úpravy dopravní nehodovosti je okamžik, kdy účastníci jsou povinni dopravní nehodu ohlásit policistovi. Výjezdová skupina dopravních nehod se na místo dostaví, provede ohledání dopravní nehody a vyhodnotí, že dopravní nehodu zpracuje na společný záznam o dopravní nehodě. (dále jen euroformulář) Policista v tento okamžik postupuje řádně, dle zákona. Pokud při dopravní nehodě nedojde ke zranění osob, všichni účastníci se na místě nacházejí a viník souhlasí se zaviněním dopravní nehody, postupuje policista vyřešením dopravního přestupku příkazem na místě. Tj. viník souhlasí se spácháním

dopravního přestupku, který přímo vedl ke vzniku dopravní nehody, i finanční částkou. Policista řádně provede ohledání dopravní nehody, vyplní euroformulář a následně jeho kopie stvrdí razítkem potvrzujícím, že dopravní nehoda byla na místě šetřena policií, a potrestá v příkazním řízení na místě viníka. Po příjezdu na svoji základnu ale policista nepostupuje v evidenci, jaká je prováděná v případě dopravní nehody. Tento typ dopravní nehody je řešen jako přestupek v dopravě, bez další evidence, tj. tato dopravní nehoda není vedena ve statistikách dopravních nehod na centrální úrovni. Objevuje se pouze v interních statistikách kraje.

Uvedené způsoby výrazně upravují udávané statistické údaje dopravní nehodovosti. Statisticky je tedy dopravní nehodovost snížena a mohou se provádět celoevropská či celosvětová porovnání dopravní nehodovosti s lepšími čísly, nežli jsou reálná. Je pravdou, že v obou případech se nejedná o velké dopravní nehody s vysokou škodou na majetku. Podmínkou tohoto řešení dopravních nehod je také to, že nedošlo ke zranění samotných účastníků. Většinou se tedy jedná pouze o drobné škrábance na parkovištích před domy, nákupními centry apod.

Posledním problémem je samotné zpracování statistiky již statisticky zaznamenané dopravní nehody. Policista při zpracování dopravní nehody uvádí údaje do statistických formulářů. Tyto formuláře odpovídají samotným statistickým údajům, kterým bude věnována pozornost v další části. Policista tedy uvádí způsob zavinění dopravní nehody, kde se dopravní nehoda stala, kdo dopravní nehodu způsobil a další údaje. Následně takto vyplněný statistický formulář pošle ke schválení svému vedoucímu pracovníkovi. Ten vyplněný statistický formulář zkontroluje, porovná údaje s dopravní nehodou, zda plně odpovídají skutečnosti a poté jej odešle do databáze.

Prvním problémem je udání zavinění dopravní nehody. Ve statistických údajích je v položce zavinění dopravní nehody na výběr následující:

- Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem
- Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
- Nesprávné otáčení nebo couvání

- Nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“
- Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- Přejetí do protisměru
- Neovládnutí řízení vozidla
- Jiný druh nesprávné jízdy
- Vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu

Jak si můžeme všimnout, nikde se zde nenachází velmi častý přestupek, kterým je držení hovorového zařízení během jízdy. Jen těžko můžeme dojít k závěru, že držení hovorového zařízení během jízdy nezpůsobuje dopravní nehody. V případě, kdy neexistuje výpověď řidiče, či svědka, že viník během jízdy telefonoval, či se jinak věnoval hovorovému zařízení, není možné viníka z tohoto jednání usvědčit. Pokud by takový důkaz existoval, i v tomto případě je takto velmi závažné porušení silničního zákona vloženo do tabulky pod pojmem Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla. I takto závažné porušení je vměstnáno mezi přestupky jako nepozornost při jízdě po parkovišti či poškození betonové obruby při parkování.

Poslední vážný problém, který je velmi často napadán veřejností, je rychlost vozidel jako příčina dopravní nehody. Policie prezentuje překročení nejvyšší dovolené rychlosti jako největší problém na komunikacích. Stejně tak to vnímá většina společnosti, kteří komunikaci využívají pouze pro přesun z bodu A do bodu B. Jinak je to ovšem vnímáno řidiči, kteří velice rádi zákonem danou rychlost porušují. Při prvním pohledu na statistiku dopravní nehodovosti opravdu není nepřizpůsobení rychlosti na prvních pozicích v žebříčku nejčastějších příčin. V nejčastějších příčinách se ale nachází přestupky, které mají k nedodržováním rychlosti vozidel přeci jenom velmi blízko. Mezi taková porušení patří např. nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, neovládnutí řízení vozidla, přejetí do protisměru apod. Všechna tato porušení jsou ve větší, či menší míře spojena s nepřiměřenou rychlostí vozidla. Pokud by vozidlo jelo pomaleji, mohlo by včas dobrzdit náraz zezadu do vozidla. Pokud by vozidlo jelo pomaleji, nemuselo by v zatáčce dojít k přejetí do protisměrného jízdního pruhu. Pokud by vozidlo jelo pomaleji, nemuselo by dojít k neovládnutí řízení vozidla.

Na všechny uvedené statistické problémy je nutné hledět při zpracování statistických údajů dopravních nehod a zejména při porovnání s nejčastěji páchanými přestupky účastníků silničního provozu. Velmi těžko se ovšem implementují a pro člověka, který se v dopravě nepohybuje, je vztah mezi těmito ukazateli často méně zřejmý.

4.3 Dopravní nehodovost v letech 2017–2022

V prvním grafu můžeme vidět vývoj dopravní nehodovosti od roku 1961 až do roku 2021. Můžeme vidět velmi zajímavě kolísavou tendenci od roku 1961 do roku 1981. Od té doby můžeme vidět celosvětový trend spojený s vysokým provozem na pozemních komunikacích, a tím i logicky ohromný nárůst dopravní nehodovosti v České republice. Velmi zajímavý je skok v roce 2008–2009. „*Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod mezi roky 2008 a 2009 mělo vliv ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, podle nichž se měnila povinnost nahlašovat policii pouze dopravní nehody bez zranění, bez poškození majetku třetích osob a při nichž došlo k hmotní škodě zřejmě převyšující stanovené hranice. Těmi byly do roku 2000–1 tisíc korun, od ledna 2001–20 tisíc korun, od července 2006–50 tisíc korun, od ledna 2009–100 tisíc korun.*“⁴⁶ Zde nastal jeden z popisovaných problémů ohledně statistického uvádění dopravních nehod. Od roku 2009 narůstající trend dopravních nehod narůstal až do roku 2019, kde můžeme vidět výrazný pokles dopravních nehod, který pokračoval i v roce 2022. Právě tomuto zlomovému období od roku 2017 do roku 2022 bude věnován další prostor.

⁴⁶ Dopravní infrastruktura v kraji k 1. 1. 2022: 2022. Český statistický úřad [online]. České Budějovice [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/infrastruktura-silnicni-dopravy-v-kraji-k-1-1-2022>

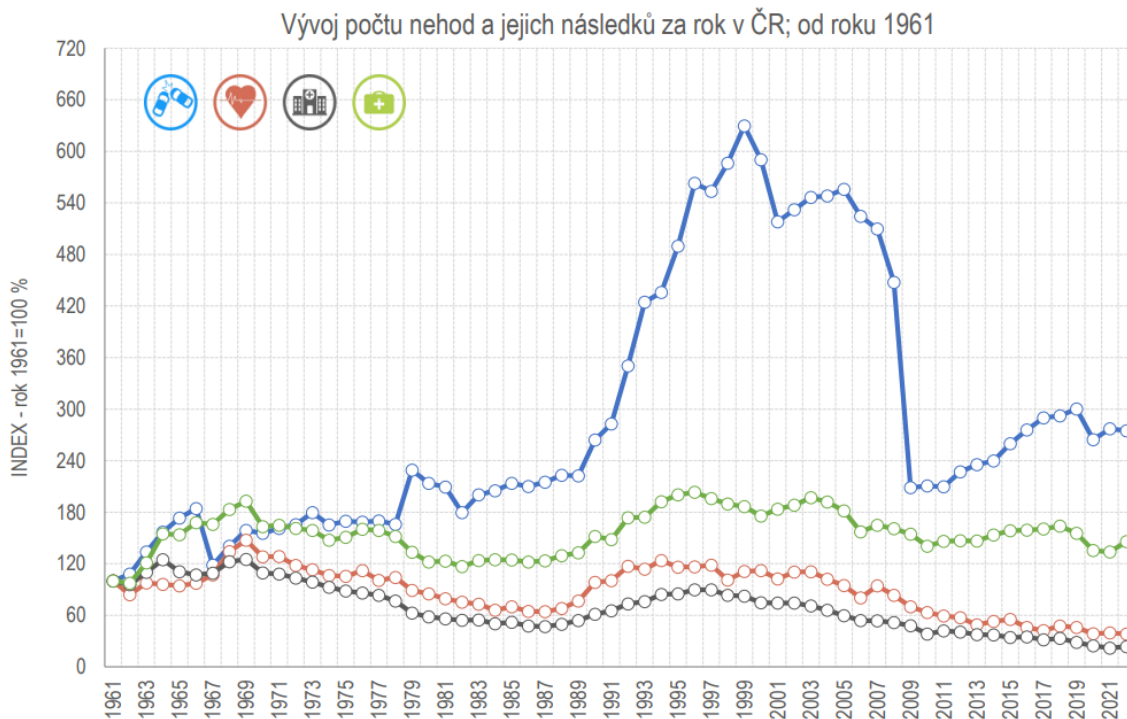
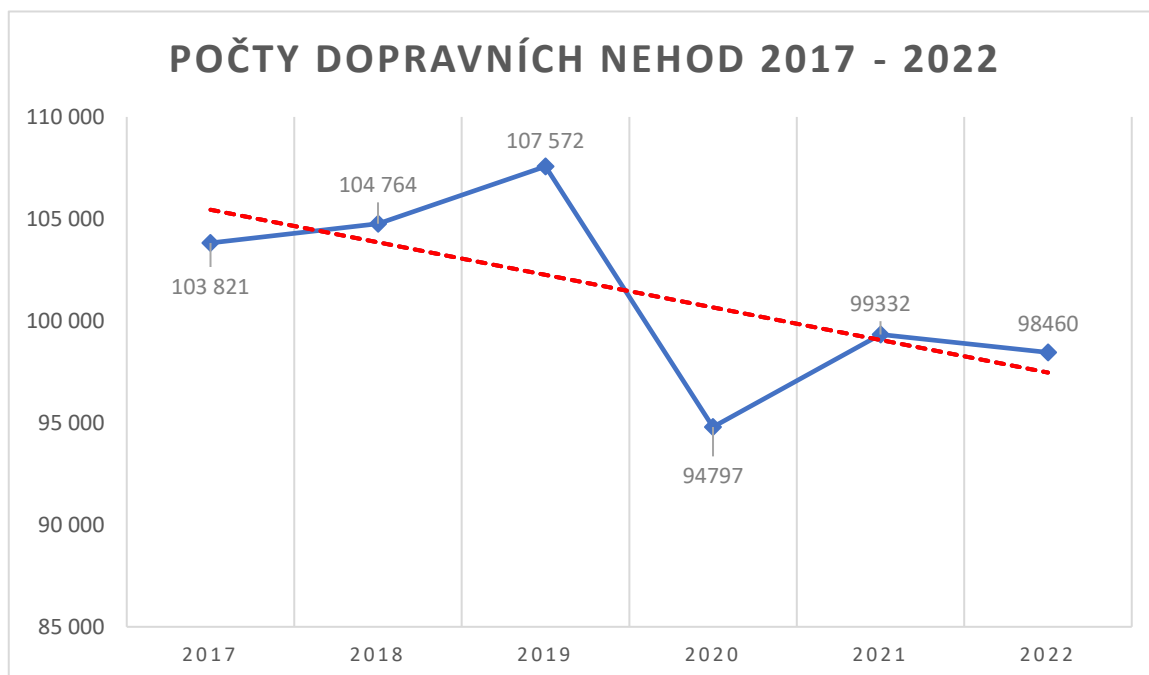


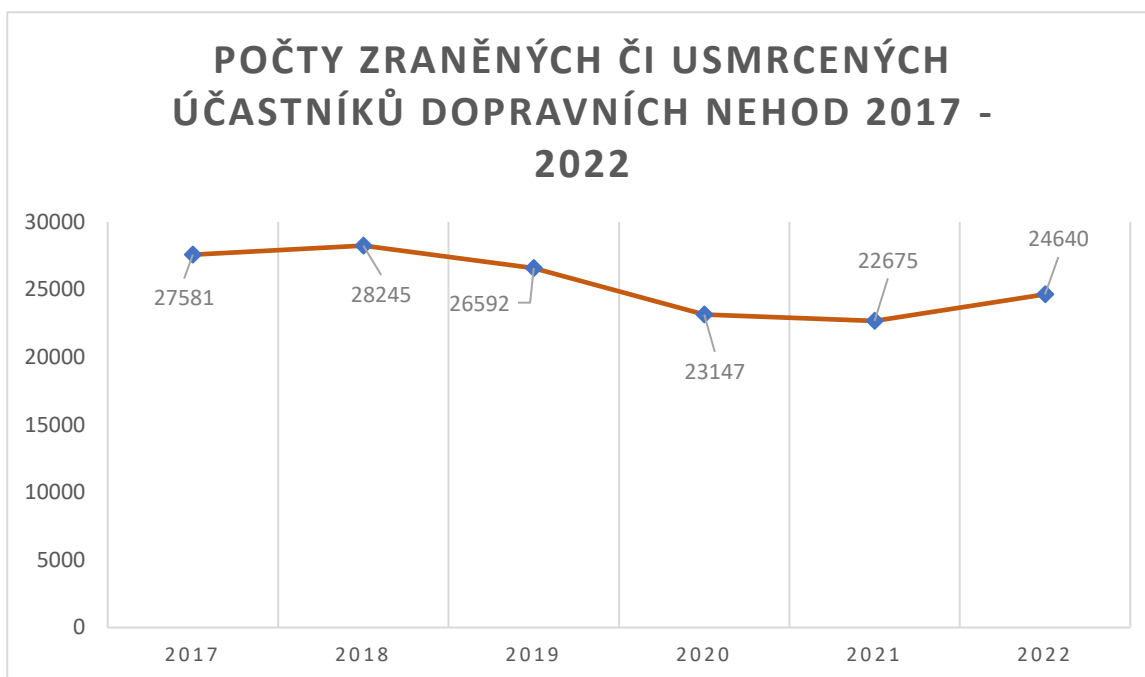
Foto 1 - Vývoj počtu dopravních nehod od roku 1961. Foto Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2022, Policejní prezidium

Ve druhém grafu je zobrazen vývoj počtu dopravních nehod evidovaných na území České republiky mezi roky 2017 až 2022. V letech 2017 je vidět meziroční nárůst evidovaných dopravních nehod. Rok 2020 přinesl velký skok, kdy evidované dopravní nehody byly nižší o 12 775 událostí. Ačkoliv nebyla v roce 2020 žádná novelizace zákona, která by přinesla takto výrazný pokles evidovaných nehod, zcela jistě je jedním z důvodů tak razantního snížení dopravní nehodovosti celosvětová pandemie SARS-Cov-2 (COVID-19) a s ním spojená karanténa obyvatelstva s minimalizováním pohybu. Tento důvod potvrzuje následný rok 2021, který byl spjatý také s karanténou obyvatelstva, nikoliv již v tak razantní míře. I tak je zde vidět velké zlepšení v porovnání s roky 2017 až 2019. Rok 2022, který nebyl spojený se světovou pandemií, či karanténou obyvatelstva, nebo změnou legislativy, prozatím potvrzuje trend klesající dopravní nehodovosti, který je zobrazen červenou lineární spojnicí klesajícího trendu.

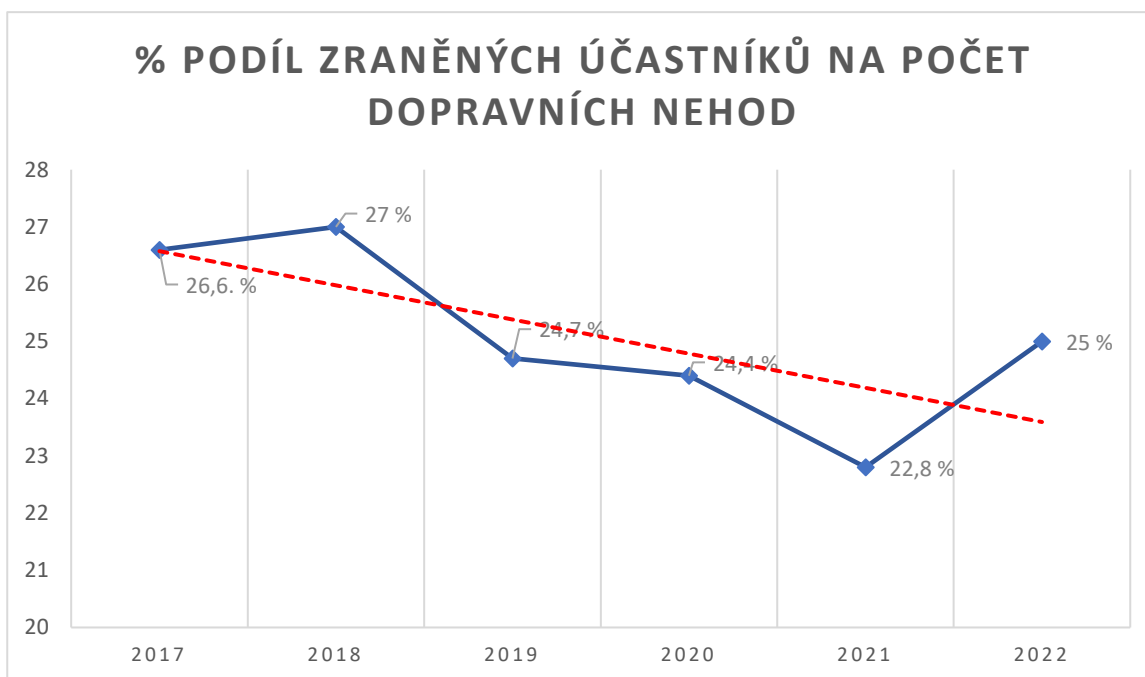


Graf 1- Vývoj počtu dopravních nehod od roku 2017–2022. Data PČR

V dalším grafu je zobrazen počet zraněných či usmrcených účastníků dopravních nehod. Můžeme si všimnout, že se velmi podobají počtu dopravních nehod v daném roce. Zajímavostí ovšem je snížení počtu zraněných či usmrcených v roce 2019 o 1 653 účastníků, ačkoliv byl meziroční nárůst evidovaných nehod vyšší o 2 808 nehod. Další roky ovšem nezrcadlí nastávající trend ve snižování dopravní nehodovosti a můžeme vidět mírný nárůst zraněných či usmrcených účastníků oproti předešlému roku.



Graf 2 - Vývoj počtů zraněných či usmrcených účastníků dopravních nehod od roku 2017-2022. Data PČR



Graf 3 - % podíl zraněných účastníků na počet dopravních nehod od roku 2017-2022. Data PČR

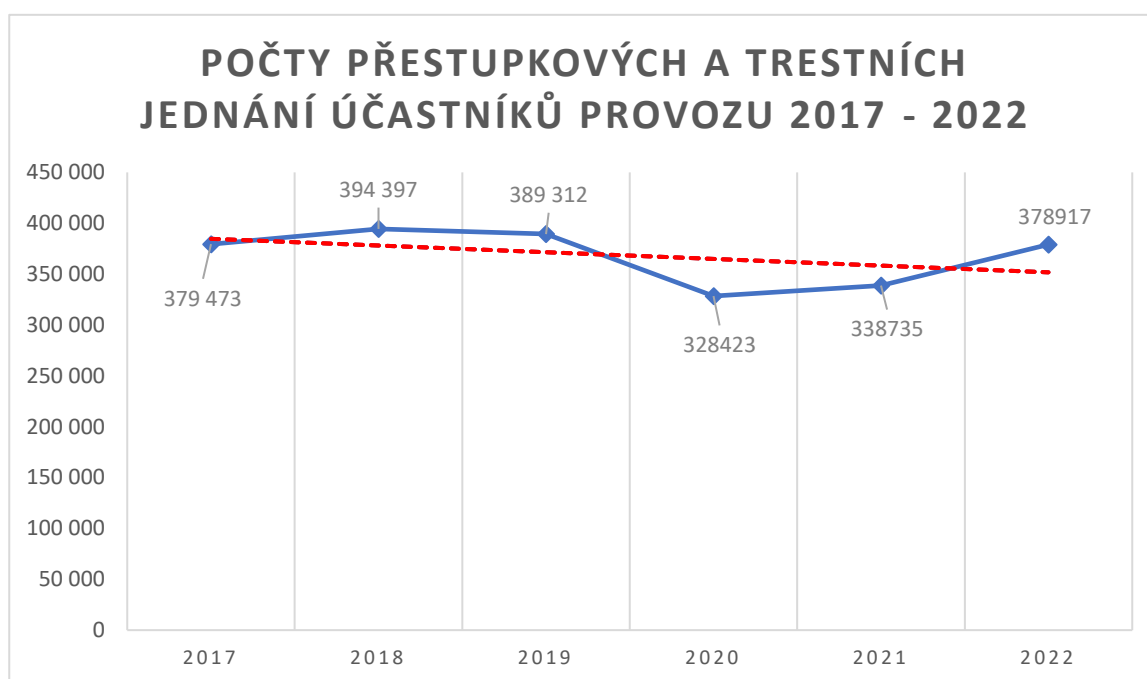
V grafu je vypočteno v jak velkém procentu dopravních nehod dochází ke zranění či usmrcení účastníků. Procento zraněných při dopravních nehodách je v uvedených letech velmi podobné a můžeme říci, že přibližně u jedné čtvrtiny dopravních nehod dochází ke zranění některého z účastníků. Data ovšem jsou zkreslena, neboť v jednom vozidle může být

zraněno více osob, a to nám tato data narušuje. Za zmínku stojí větší nárůst v roce 2022 oproti předchozímu roku o hodnotu 2,2 %, ačkoliv byl počet evidovaných dopravních nehod nižší nežli v roce předchozím. Podobného výsledku dosahuje rok 2019, který ovšem zaznamenal oproti předchozímu roku nárůst dopravních nehod. I přesto ovšem vidíme lineární klesající trend odpovídající klesajícímu trendu evidovaných dopravních nehod.

4.4 Počty přestupků v letech 2017–2022

Počty přestupkového jednání řidičů zjištěné příslušníky Policie ČR budou evidovány následovně. S ohledem na to, že bude porovnáváno přestupkové jednání účastníků silničního provozu vzhledem k počtu dopravních nehod, budou přestupková jednání selektována, a to tak, aby odpovídala možnému vzniku nehodového děje. Ve statistických údajích tedy nebude brán zřetel na porušení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, a zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Bude brán zřetel pouze na přestupkové jednání dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a trestní jednání dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Zákon o silničním provozu je s ohledem na možný vznik dopravních nehod nevyhnutelný a každé možné jeho porušení může vést k nehodovému ději. Trestní zákoník zde bude započítán, neboť se v jeho údajích nachází řidiči pod vlivem alkoholu, či jiných návykových a psychotropních látek, u kterých byly naměřeny hodnoty nespádající pod přestupkový zákon.

V grafu je zobrazeno zjištěné přestupkové a trestní jednání účastníků silničního provozu. Graf se velmi podobá trendu, který je zobrazen v předchozích grafech. Vidíme zde pokles v letech 2020–2021, kde je opětovně vidět světová pandemie s následujícím nárůstem trestaného přestupkového či trestního jednání v roce 2022. I přestože zde vidíme velmi mírně klesající lineární trend, nemůžeme zde vidět razantní zlepšení chování na pozemních komunikacích. Tyto data mohou být ovlivněna každoročním nově se vyvíjejícím se plánem a zaměřením dopravní policie a s tím souvisejícím nasazením více prostředků při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.



Graf 4 - Počty přestupkových a trestních jednání účastníků provozu od roku 2017–2022. Data Ministerstvo dopravy

4.5 Úvod do statistiky

V minulé kapitole byla uvedena problematika se zpracováním statistiky dopravních nehod. Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Policie České republiky ani Český statistický úřad nemají rozdělená statistická data, která by byla podrobněji zpracovaná. Vlastní porovnání práce policistů v rámci prevence bezpečnosti a plynulosti silničního provozu s ohledem na snahu o snížení dopravní nehodovosti je velmi těžké a nelze s přesností určit.

Ministerstvo dopravy na konci každého roku vydává svoji brožuru statistických dat s názvem Přestupky a trestné činy, kde informuje o stavu bodového systému v České republice. V této brožuře zmiňuje Ministerstvo dopravy pouze bodované přestupky spáchané v dopravě, které jsou jako bodované uvedeny v Zákoně o silničním provozu. V rámci naší práce je tedy zapotřebí si tyto spáchané přestupky rozdělit a umístit je do správných polí, které nám budou sloužit v přehledu dopravních nehod, které mají naprosto rozdílné zpracování.

4.5.1 Úprava statistických údajů

Při pohledu na statistiku deseti nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, které zveřejňuje Ministerstvo vnitra, Policie ČR a Český statistický úřad je patrné, že nám plně neodpovídá statistickým údajům zveřejněných Ministerstvem dopravy o deseti nejčastěji trestaných bodovaných přestupcích řidičů motorových vozidel na pozemních komunikacích. Problém nastává v tom, že příčinou vzniku dopravních nehod je často spáchaní přestupku, který není označen jako bodovaný, a tím pádem nespadá do statistiky spáchaných bodovaných přestupků zveřejněné Ministerstvem dopravy.

V následující tabulce je v levém sloupci uvedeno deset nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod. Můžeme si všimnout, že nejčastější příčina dopravní nehody tedy je:

Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla je odkazem na § 5 odst. 1, písm. b), čímž dochází ke spáchaní přestupkového jednání dle § 125c odst. 1. písm. k), Zákona o silničním provozu. Tento přestupek není trestán bodovým hodnocením, a tím se nám nepropisuje do statistik vedených Ministerstvem dopravy.

Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem, který je odkazem na § 19 odst. 1, čímž dochází ke spáchaní přestupkového jednání dle § 125c odst. 1. písm. k), Zákona o silničním provozu, který opětovně není trestán bodovým hodnocením.

Vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu, který je odkazem na § 11 odst. 1, čímž také dochází ke spáchaní přestupkového jednání dle § 125c odst. 1. písm. k), opětovně nebodován a není tedy zanesen do statistik.

Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky, nezvládnutí řízení vozidla, které jsou odkazem na § 18 odst. 1, čímž dochází ke spáchání přestupkového jednání dle § 125c odst. 1. písm. k), Zákona o silničním provozu, a také nejsou trestány bodovým hodnocením a nenajdeme je ve statistikách uvedených Ministerstvem dopravy.

Nedání přednosti upravené dopravní značkou – odkazuje na § 4c Zákona o silničním provozu. V případě, kdy řidič „pouze“ nerespektuje dopravní značení a nebyli-li při tomto přestupkovém jednání ohroženi ostatní účastníci provozu, dochází ke spáchání přestupkového jednání dle § 125c odst. 1. písm. k), Zákona o silničním provozu, a není toto jednání trestáno bodovým hodnocením. U dopravních nehod nerespektování dopravního značení, jež splňuje podmínky § 125c odst. 1, písm. f, bod 8. Zákona o silničním provozu, je již trestáno bodovým hodnocením, a tím zaneseno do statistiky.

V pravém sloupci jsou přiřazena přestupková jednání dle Zákona o silničním provozu, která mohou být a jsou častou příčinou vzniku určitého odpovídajícího nehodového děje, který je uveden v levém sloupci. Červenou barvou jsou zde uvedena přestupková jednání, která nejsou bodově trestána, a tím se nám nepropisují ve statistice, ale jsou také příčinou vzniku nehodového děje, uvedeného v levém sloupci.

Za pomoci tohoto rozřazení přestupkového jednání účastníků provozu s nejčastějším vznikem nehodového děje již může dojít k porovnání, zda práce policistů při dohledu nad BESIP je dostatečná a zamezuje co nejvíce vzniku nehodového děje.

Tabulka 1 - (Roztřídění nejčastějšího vzniku nehodového děje v rámci přestupkového jednání. Zdroj vlastní)

Nejčastější vznik nehodového děje	Nejčastější zjištěné přestupkové jednání
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	Držení hovorového zařízení během jízdy
Nesprávné otáčení nebo couvání	Otáčení a couvání na dálnicích
Jiný druh nesprávné jízdy	Držení hovorového zařízení během jízdy --Nevěnování se řízení
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	Překročení rychlosti v obci, mimo obec --Nevěnování se řízení --Nepřízpůsobení rychlosti
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	Překročení rychlosti v obci, mimo obec --Nepřízpůsobení rychlosti
Nezvládnutí řízení vozidla	Překročení rychlosti v obci, mimo obec --Nepřízpůsobení rychlosti
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	--Řidič se nedržel vpravo, co nejbližší okraji vozovky
Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	Překročení rychlosti v obci, mimo obec --Nevěnování se řízení
Nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“	Nedání přednosti v jízdě
Přejetí do protisměru	Ohrožení při předjíždění Předjíždí vozidlo na zákazu předjíždění --Nevěnování se řízení --Řidič se nedržel vpravo, co nejbližší okraji vozovky
Alkohol u viníka dopravní nehody	Alkohol a jiné návykové látky
Dopravní nehody s chodci	Nedání přednosti na přechodech pro chodce

Nezařazené nejčastěji spáchané přestupkové jednání:

- Nepřipoutání bezpečnostním pásem
- Při řízení nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo.

Nezařazená přestupková jednání se nepropisují do statistik vzniku dopravních nehod z toho důvodu, že jsou vedena jako sekundární spáchané přestupky a nemají vztah k samotnému vzniku dopravní nehody. Pokud přestupce ujíždí policejní hlídce, nezvládne řízení a dojde k dopravní nehodě, bude jako vznik dopravní nehody uveden přestupek nepřizpůsobení rychlosti jízdy, nikoliv že nezastaví na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo. To stejné platí i o nepřipoutání bezpečnostním pásem, kdy toto přestupkové jednání bývá zjištěno až po dalším znaleckém zkoumání soudním znalcem v oboru zdravotnictví v případech trestního řízení.

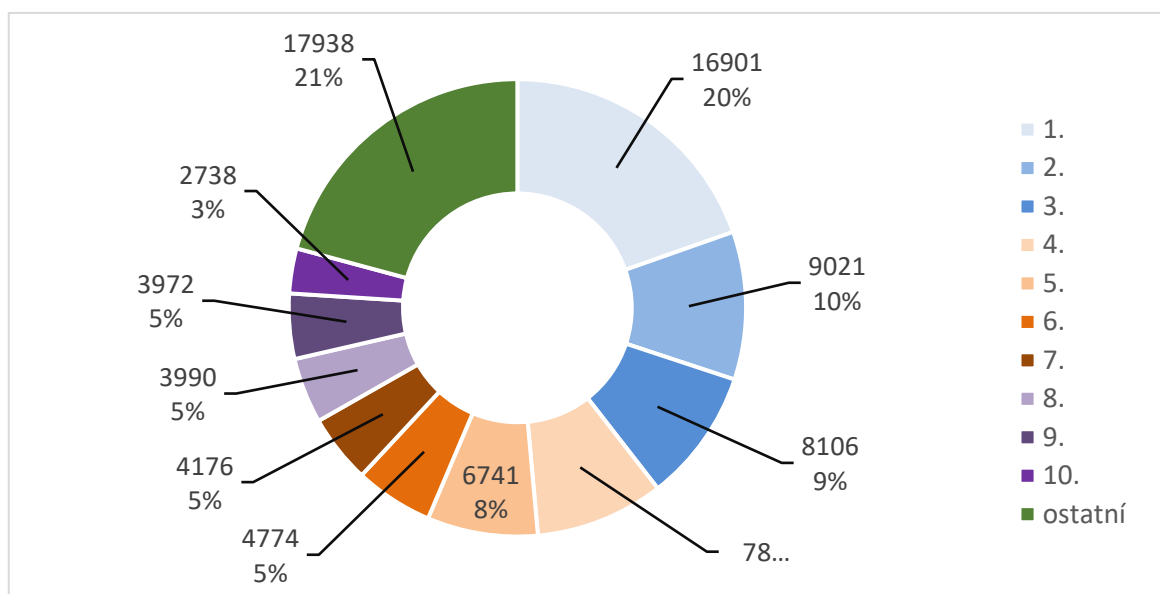
4.5.2 Rok 2017

V roce 2017 bylo zjištěno celkem 368 199 evidovaných přestupků dle Zákona o silničním provozu. Nejčastěji spáchaným přestupkem bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně jak 20 km/h. U 18 201 účastníků bylo zjištěno ovlivnění alkoholem, či jinou návykovou látkou. Dále bylo zjištěno 1 209 přestupků spočívajících v nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, či samotném ohrožení chodce na označeném přechodu pro chodce.

V následující tabulce je uvedeno deset nejčastějších příčin vzniku nehodového děje. V grafu je zobrazeno procentuální zastoupení deseti nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod z celkového množství. Z grafu můžeme vyčíst, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla.

Pořadí	Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16 901
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 021
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8 106
4.	jiný druh nesprávné jízdy	7 830
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 741
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 774
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	4 176
8.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	3 990
9.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 972
10.	vjetí do protisměru	2 738

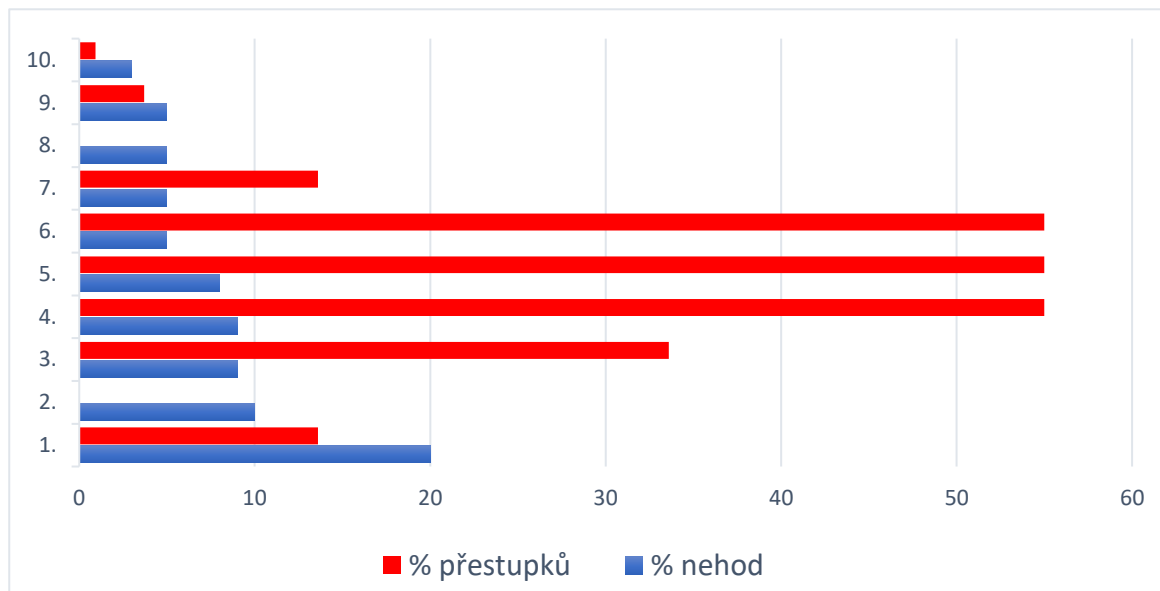
Foto 2 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2017. Data PČR



Graf 5 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2017 v procentech. Data PČR

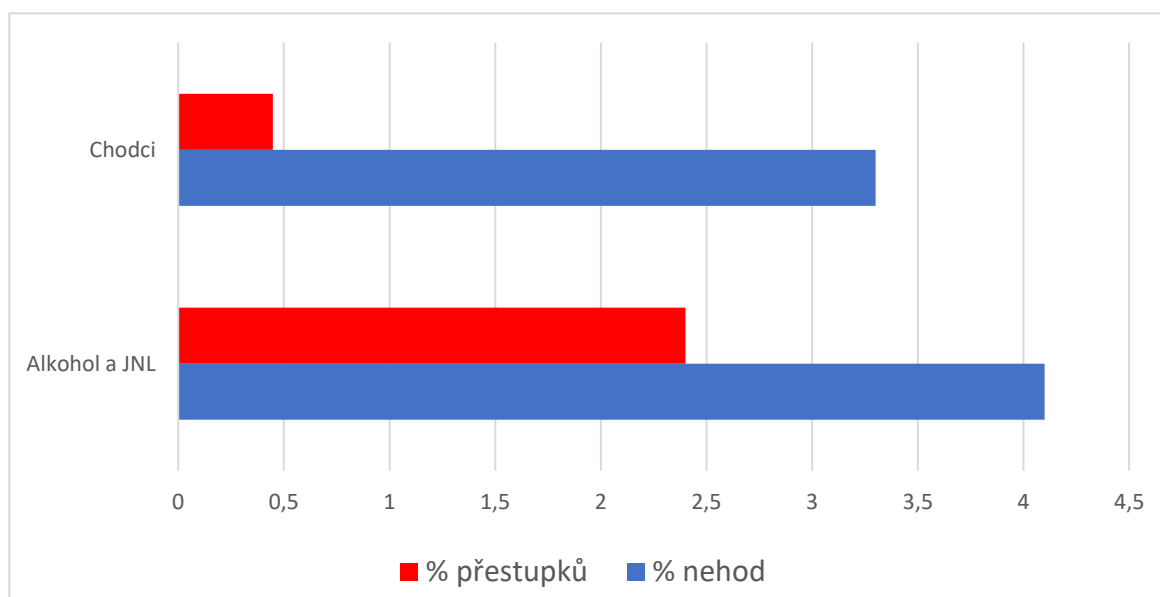
V grafu č. 6 je zobrazeno srovnání v rámci procentuálního vzniku nehodového děje a zjištěného přestupkového jednání u účastníků silničního provozu. Tabulku nám velice zkresluje měření rychlosti vozidel, neboť jsme si rychlost zařadili mezi vícero důvodů vzniku nehodového děje. Co se týče měření rychlosti, pracuje Policie ČR v rámci dohledu nad BESIP zcela v pořádku a plně se věnuje této problematice. Problém nastává v nerespektování dopravního značení „Stůj, dej přednost v jízdě“, přejetí vozidla do protisměru a nesprávném otáčení a couvání. O kontrolování dopravního značení bylo napsáno v minulých odstavcích. To stejné platí i u přejetí vozidla do protisměrného jízdniho pruhu. Oba přestupky se velmi špatně, v rámci prevence, kontrolují a jsou statisticky uvedené až u dopravních nehod. Nesprávné otáčení se v rámci přestupků eviduje pouze na dálnicích, ačkoliv největší počet nehodového děje se děje v městské zástavbě. Největší rozdíl

je spatřován v nevěnování se řízení vozidla. Rozdíl může panovat jak z toho důvodu, že přešupek není trestán bodovým ohodnocením a ve statistikách se nám neobjevuje, ale i z důvodu, že se v provozu velmi špatně odhaluje.



Graf 6 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přešupků v roce 2017. Zdroj PČR a vlastní

Posledním zajímavým srovnáním je účast chodců a alkoholu, či jiných návykových látek při dopravních nehodách. Dopravních nehod s účastí chodce bylo 3 420, zjištěných přešupkových jednání v rámci nedání přednosti chodcům bylo 1 651. Zde je vidět místo pro velké zlepšení práce Policie ČR pro zachování větší bezpečnosti na přechodech. U ovlivnění účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou jsou vidět srovnatelné hodnoty.



Graf 7 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přešupků v roce 2017. Zdroj PČR

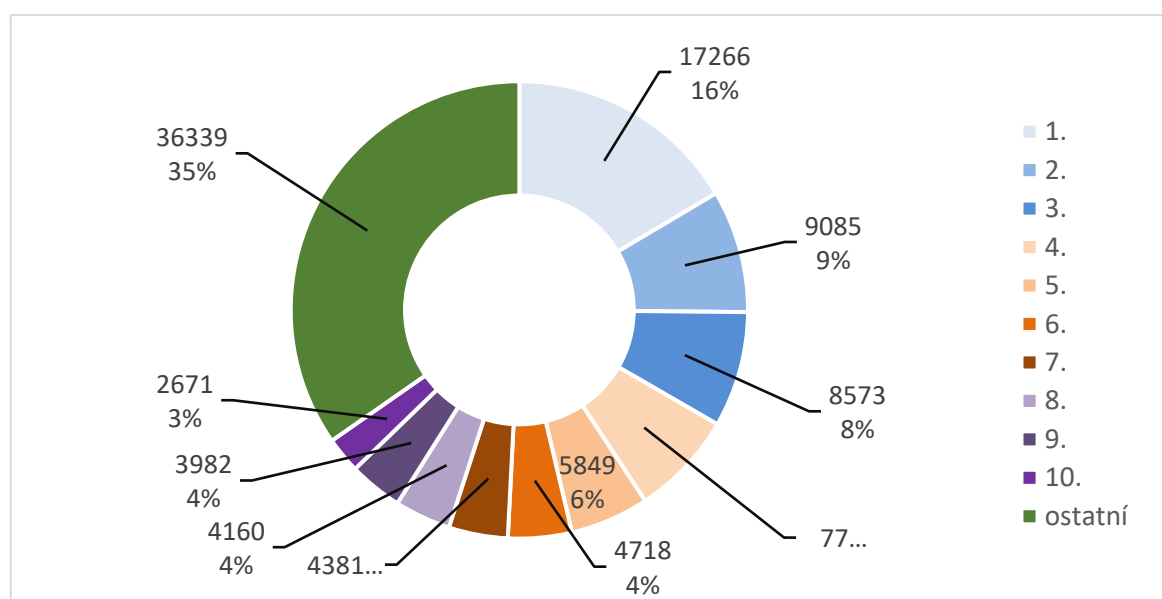
4.5.3 Rok 2018

V roce 2018 bylo zjištěno celkem 382 016 evidovaných přestupků dle Zákona o silničním provozu. Nejčastějším spáchaným přestupkem bylo Držení hovorového, nebo záznamového zařízení během jízdy. U 19 106 účastníků bylo zjištěno ovlivnění alkoholem, či jinou návykovou látkou. Dále bylo zjištěno 1 381 přestupků spočívajících v nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, či samotném ohrožení chodce na označeném přechodu pro chodce.

V následující tabulce je uvedeno deset nejčastějších příčin vzniku nehodového děje. V grafu je zobrazeno procentuální zastoupení deseti nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod z celkového množství. Z grafu můžeme vyčíst, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla.

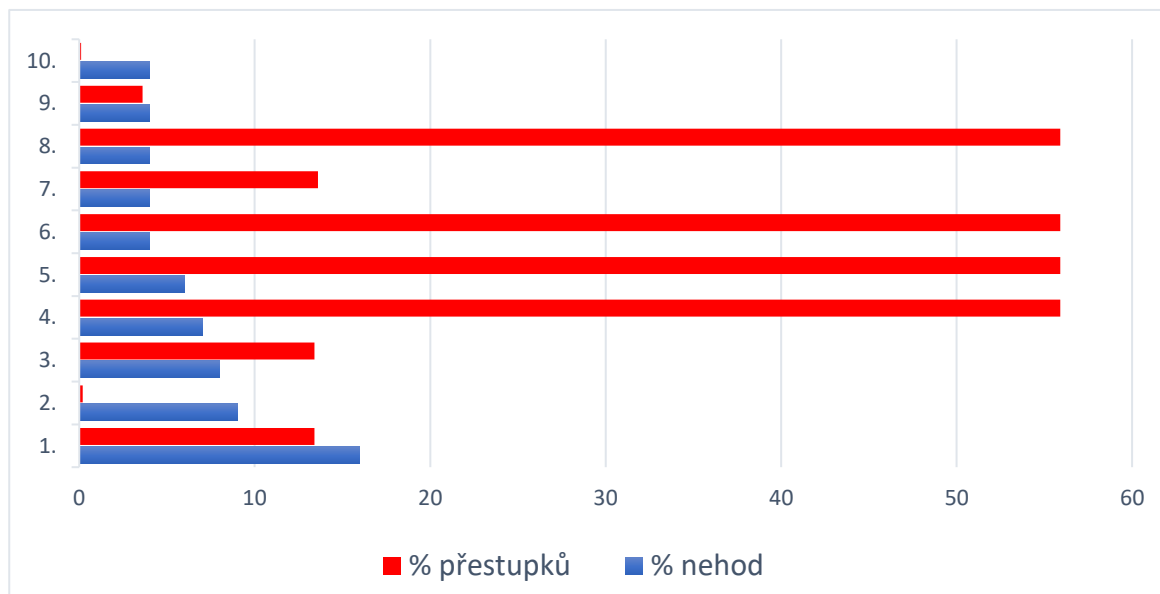
Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	17 266
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 085
3.	jiný druh nesprávné jízdy	8 573
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 740
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 849
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 718
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 381
8.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 160
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 982
10.	vjetí do protisměru	2 671

Foto 3 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2018. Data PČR

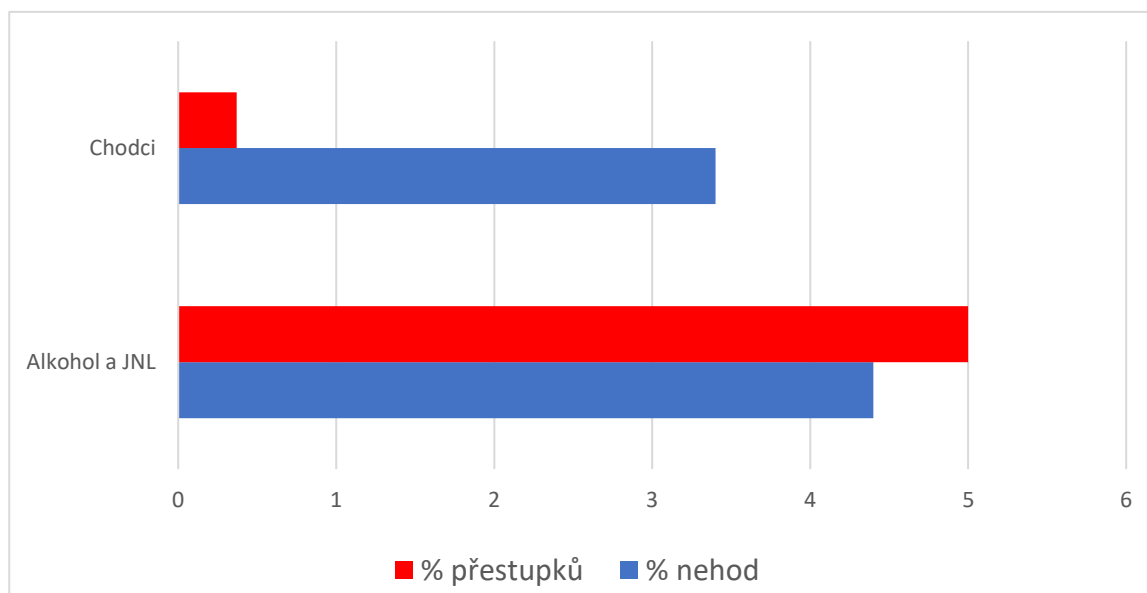


Graf 8 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2018 v procentech. Data PČR

V grafu č. 9 je zobrazeno srovnání v rámci procentuálního vzniku nehodového děje a zjištěného přestupkového jednání u účastníků silničního provozu. Tabulku nám opětovně zkresluje měření rychlosti vozidel, kterému se Policie ČR věnuje ve velké míře, což je správný přístup. Problémové přestupky jako otáčení a couvání a vjetí do protisměru zůstávají. Došlo k výraznému zlepšení v rámci kontroly nerespektování dopravního značení a způsobu jízdy.



Graf 9 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2018. Zdroj PČR a vlastní



Graf 10 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2018. Zdroj PČR

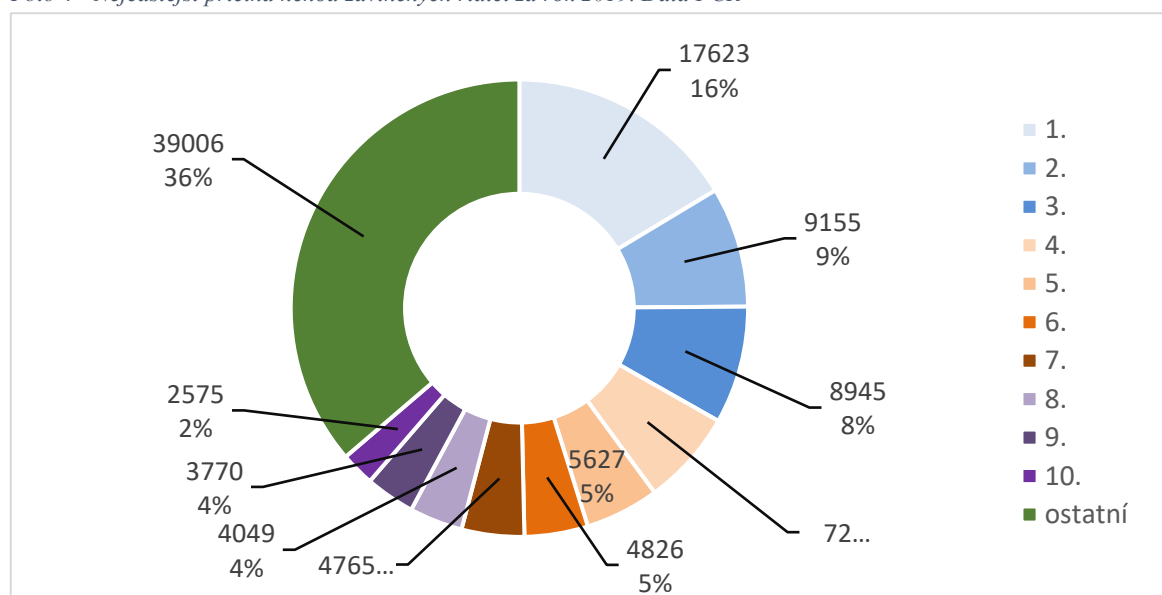
Dopravních nehod s účastí chodce bylo 3 532, zjištěných přestupkových jednání v rámci nedání přednosti chodcům bylo 1 381. Zde je vidět místo pro opětovné velké zlepšení práce Policie ČR pro zachování větší bezpečnosti na přechodech. U ovlivnění účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou je vidět ohromné zlepšení oproti minulému roku.

4.5.4 Rok 2019

V roce 2019 bylo zjištěno celkem 375 012 evidovaných přestupků dle Zákona o silničním provozu. Nejčastějším spáchaným přestupkem bylo Držení hovorového, nebo záznamového zařízení během jízdy. U 21 814 účastníků bylo zjištěno ovlivnění alkoholem, či jinou návykovou látkou. Dále bylo zjištěno 1 337 přestupků spočívajících v nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, či samotném ohrožení chodce na označeném přechodu pro chodce. Z grafu můžeme vyčíst, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla.

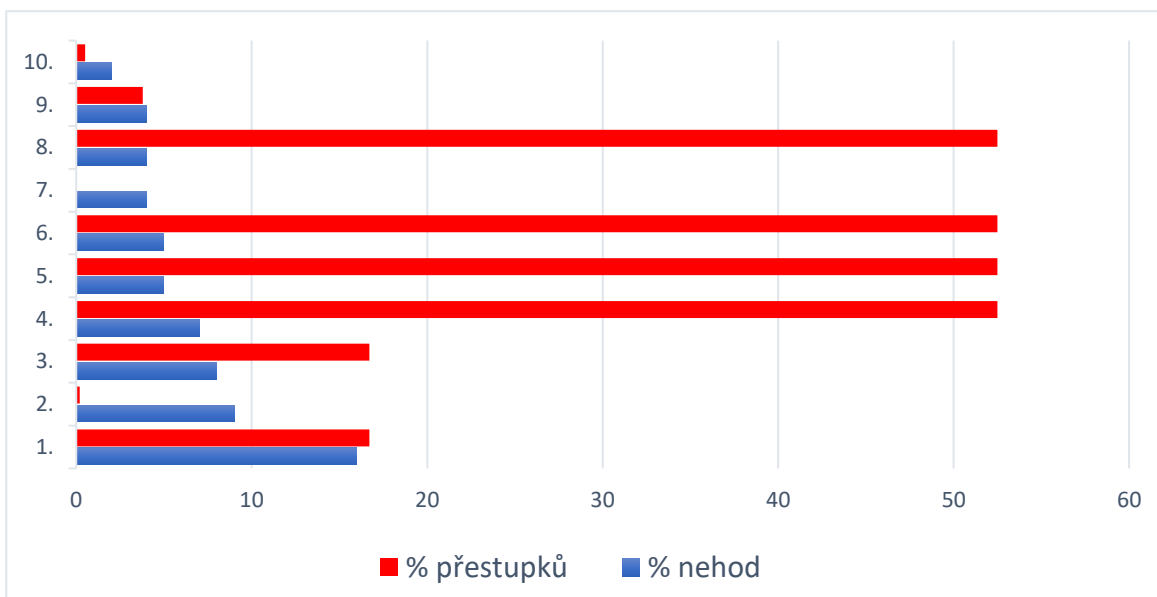
Pořadí	Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	17 623
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 155
3.	jiný druh nesprávné jízdy	8 945
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 231
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 627
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 826
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 765
8.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 049
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 770
10.	přejetí do protisměru	2 575

Foto 4 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2019. Data PČR

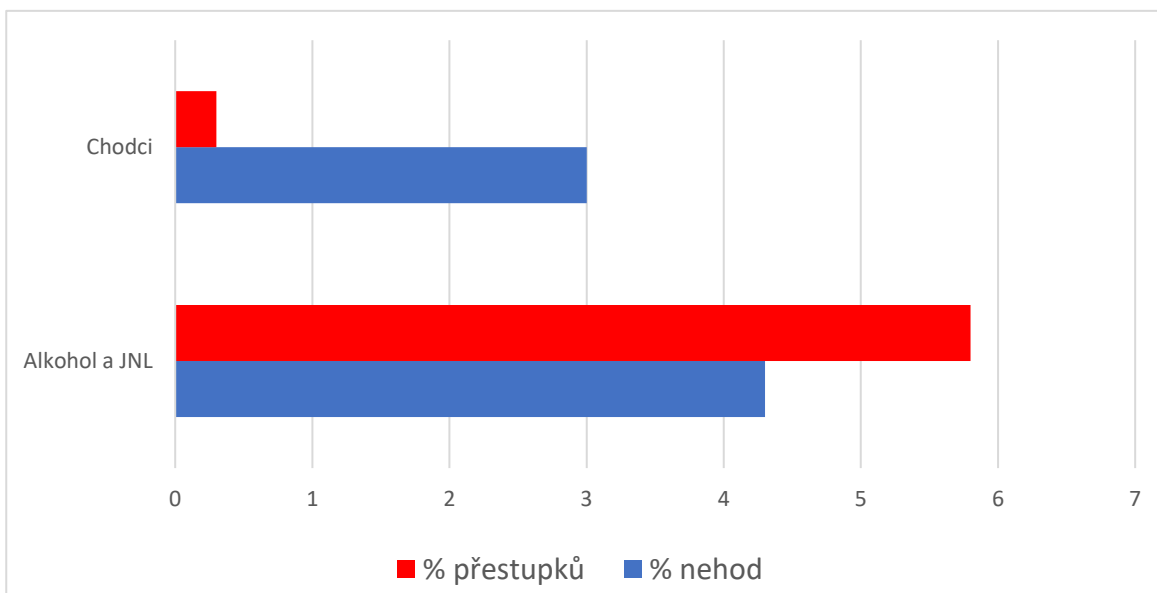


Graf 11 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2019 v procentech. Data PČR

V grafu č. 12 je zobrazeno srovnání v rámci procentuálního vzniku nehodového děje a zjištěného přestupkového jednání u účastníků silničního provozu. Tabulku nám opětovně zkresluje měření rychlosti vozidel, které se Policie ČR věnuje velmi dobře. Problémové přestupky jako otáčení a couvání a vjetí do protisměru zůstávají. Došlo k výraznému zlepšení v rámci kontroly nerespektování dopravního značení a způsobu jízdy.



Graf 12 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2019. Zdroj PČR a vlastní



Graf 13 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2019. Zdroj PČR

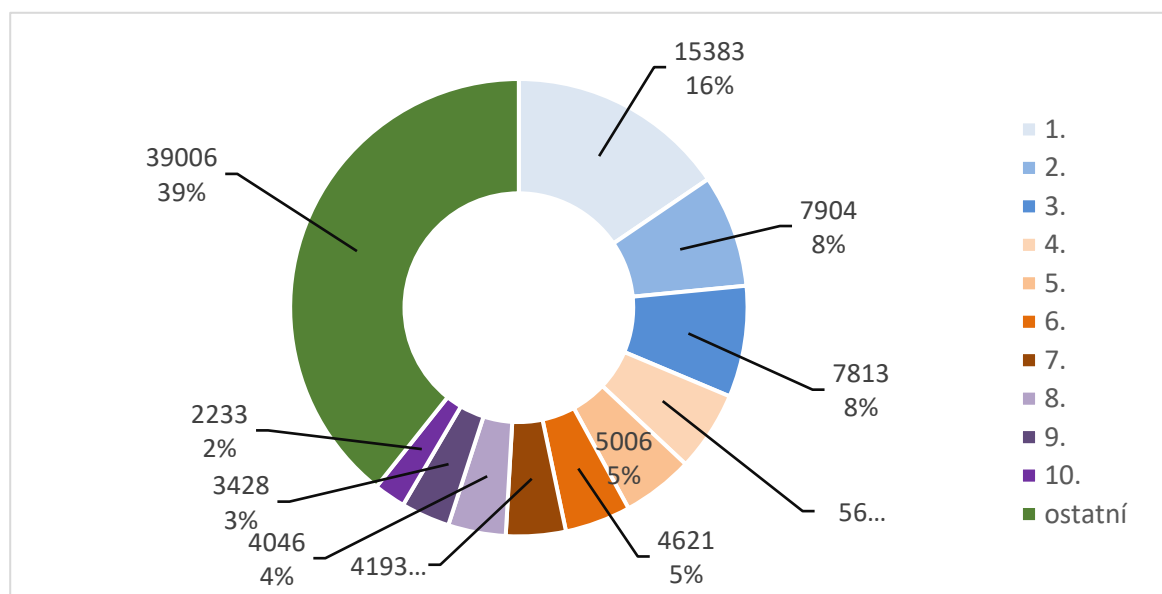
Dopravních nehod s účastí chodce bylo 3 265, zjištěných přestupkových jednání v rámci nedání přednosti chodcům bylo 1 337. Zde je vidět místo pro opětovné velké zlepšení práce Policie ČR pro zachování větší bezpečnosti na přechodech. U ovlivnění účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou je vidět trvalý zlepšení v rámci dohledu nad BESIP.

4.5.5 Rok 2020

V roce 2020 bylo zjištěno celkem 316 157 evidovaných přestupků dle Zákona o silničním provozu. Nejčastějším spáchaným přestupkem bylo opětovně držení hovorového, nebo záznamového zařízení během jízdy. U 19 339 účastníků bylo zjištěno ovlivnění alkoholem, či jinou návykovou látkou. Dále bylo zjištěno 1 115 přestupků spočívajících v nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, či samotném ohrožení chodce na označeném přechodu pro chodce. Z grafu můžeme vyčíst, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je, jako každý rok, nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla.

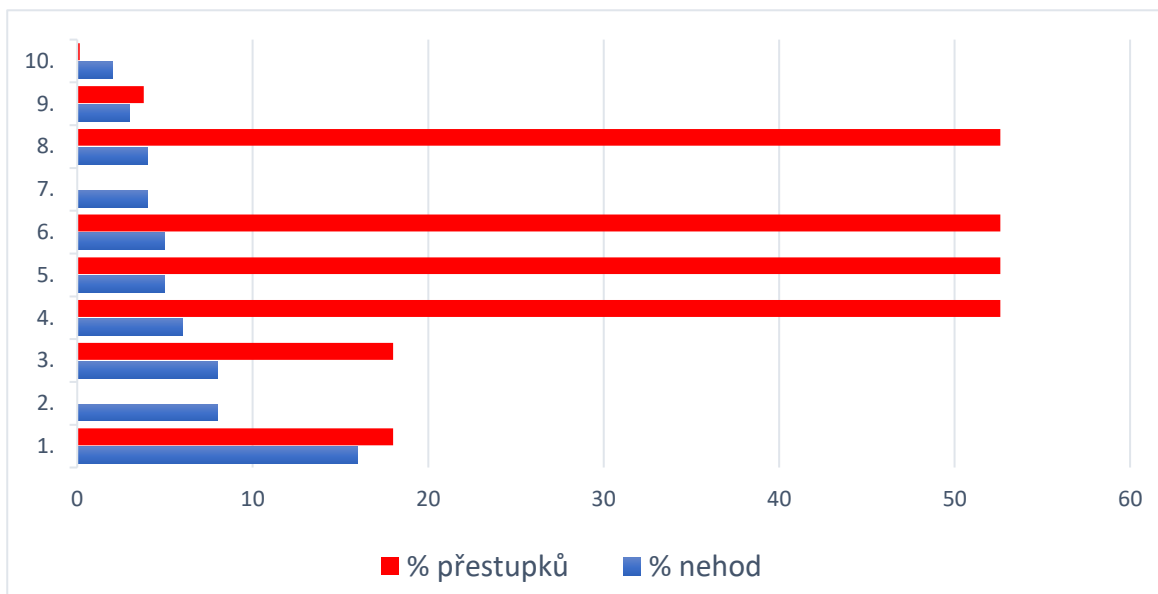
Pořadí	Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 383
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	7 904
3.	jiný druh nesprávné jízdy	7 813
4.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 615
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 006
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 621
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 193
8.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 046
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 428
10.	přejetí do protisměru	2 233

Foto 5 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2020. Data PČR



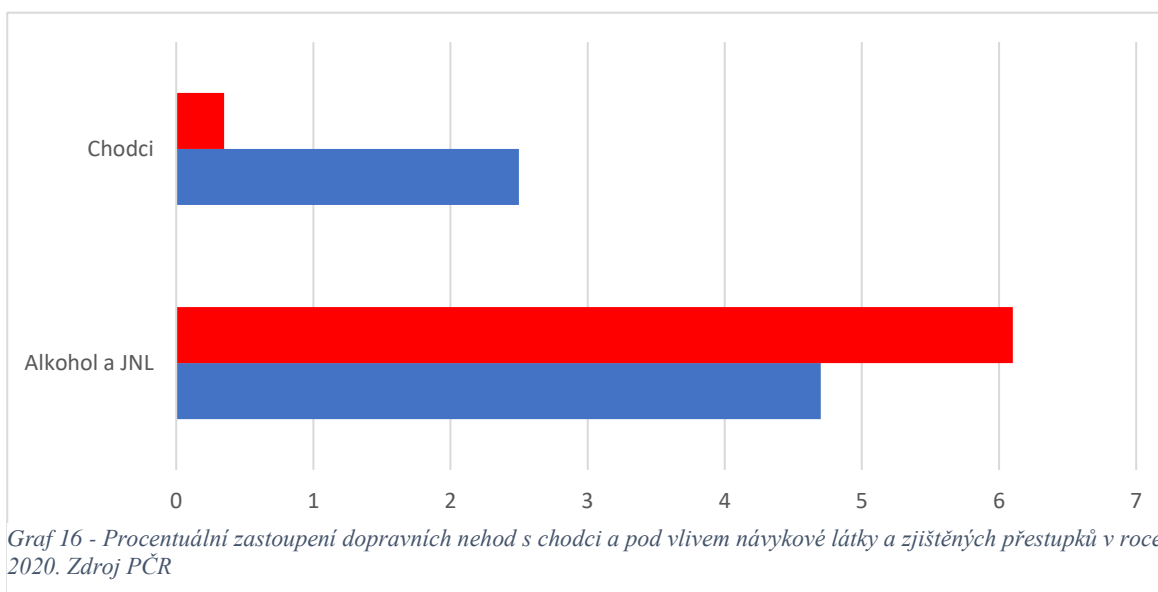
Graf 14 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2020 v procentech. Data PČR

V grafu č. 15 je zobrazeno srovnání v rámci procentuálního vzniku nehodového děje a zjištěného přestupkového jednání u účastníků silničního provozu. Tabulku nám opětovně zkresluje měření rychlosti vozidel, které se Policie ČR věnuje velmi dobře. Problémové přestupky jako otáčení a couvání a vjetí do protisměru zůstávají. Došlo k opětovnému každoročnímu zlepšení v rámci kontroly nerespektování dopravního značení a způsobu jízdy.



Graf 15- Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2020. Zdroj PČR a vlastní

Dopravních nehod s účastí chodce bylo 2 397, zjištěných přestupkových jednání v rámci nedání přednosti chodcům bylo 1 115. Zde je vidět místo pro opětovné velké zlepšení práce



Graf 16 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2020. Zdroj PČR

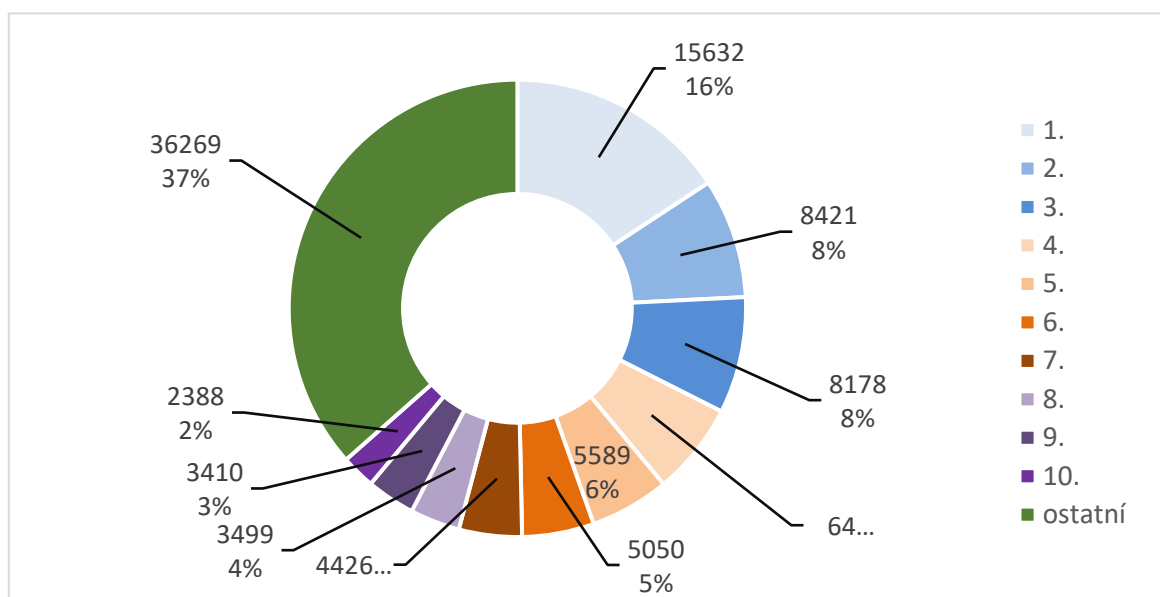
Policie ČR pro zachování větší bezpečnosti na přechodech. U ovlivnění účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou je vidět trvalý zlepšení v rámci dohledu nad BESIP.

4.5.6 Rok 2021

V roce 2021 bylo zjištěno celkem 325 775 evidovaných přestupků dle Zákona o silničním provozu. Nejčastějším spáchaným přestupkem bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně jak 20 km/h. U 21 343 účastníků bylo zjištěno ovlivnění alkoholem, či jinou návykovou látkou. Dále bylo zjištěno 945 přestupků spočívajících v nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, či samotném ohrožení chodce na označeném přechodu pro chodce. Z grafu můžeme vyčíst, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je, jako každý rok, nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla.

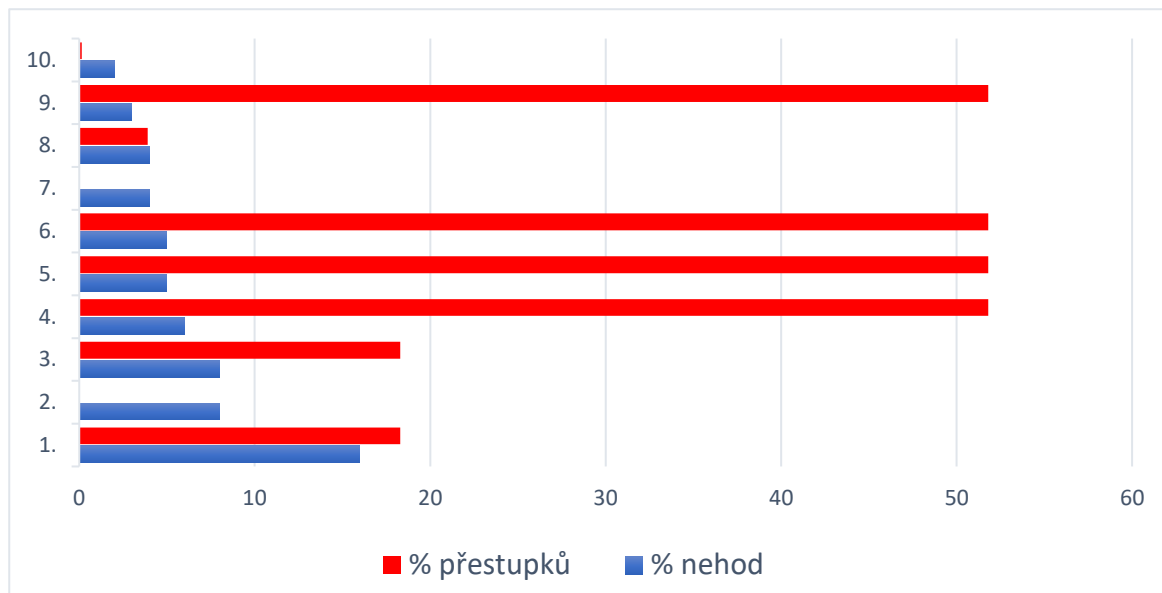
Pořadí	Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 632
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	8 421
3.	jiný druh nesprávné jízdy	8 178
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 470
5.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 589
6.	nezvládnutí řízení vozidla	5 050
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 426
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 499
9.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 410
10.	přejetí do protisměru	2 388

Foto 6 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2021. Data PČR

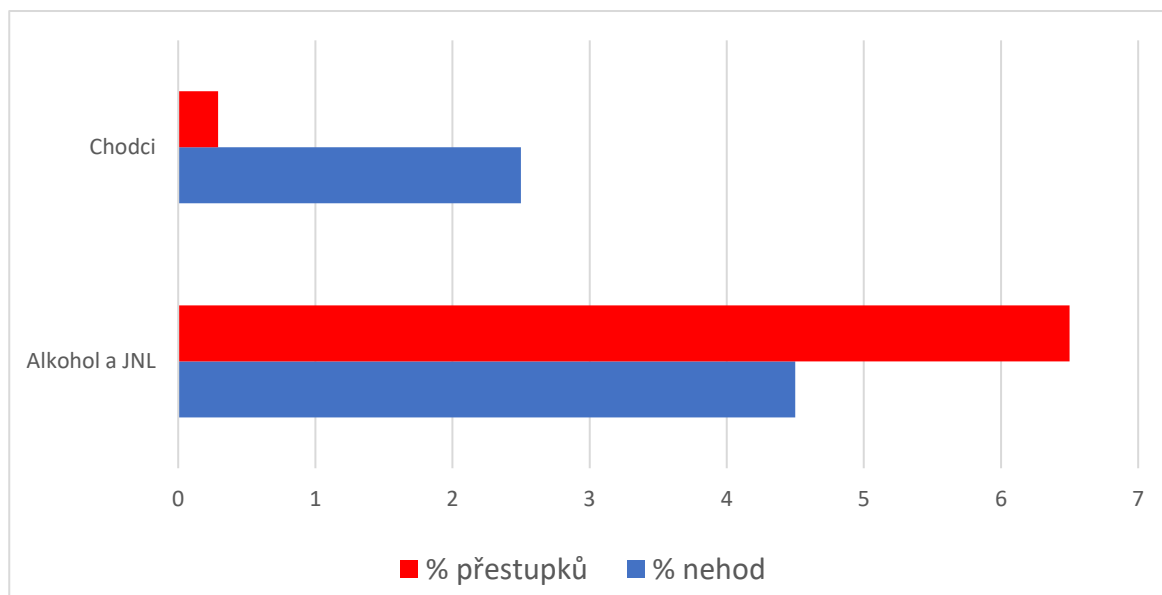


Graf 17 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2021 v procentech. Data PČR

V grafu č. 18 je zobrazeno srovnání v rámci procentuálního vzniku nehodového děje a zjištěného přestupkového jednání u účastníků silničního provozu. Tabulka nám zobrazuje podobné údaje jako každý rok.



Graf 18 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2021. Zdroj PČR a vlastní



Graf 19 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2021. Zdroj PČR

Dopravních nehod s účastí chodce bylo 2 510, zjištěných přestupkových jednání v rámci nedání přednosti chodcům bylo 945. Zde je vidět mírný propad v porovnání s předchozím

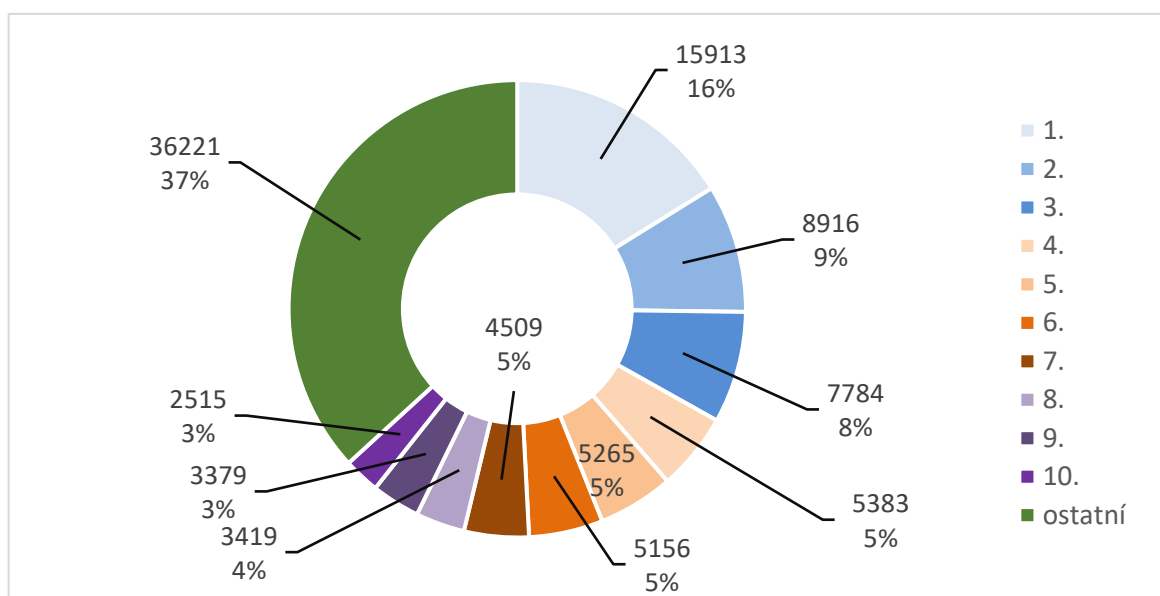
rokem. U přestupku Ovlivnění účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou je vidět trvalý zlepšení v rámci dohledu nad BESIP.

4.5.7 Rok 2022

V roce 2022 bylo zjištěno celkem 364 539 evidovaných přestupků dle Zákona o silničním provozu. Nejčastěji spáchaným přestupkem bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně jak 20 km/h. U 22 409 účastníků bylo zjištěno ovlivnění alkoholem, či jinou návykovou látkou. Dále bylo zjištěno 1 280 přestupků spočívajících v nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, či samotném ohrožení chodce na označeném přechodu pro chodce. Z grafu můžeme vyčíst, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je, jako každý rok, nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla.

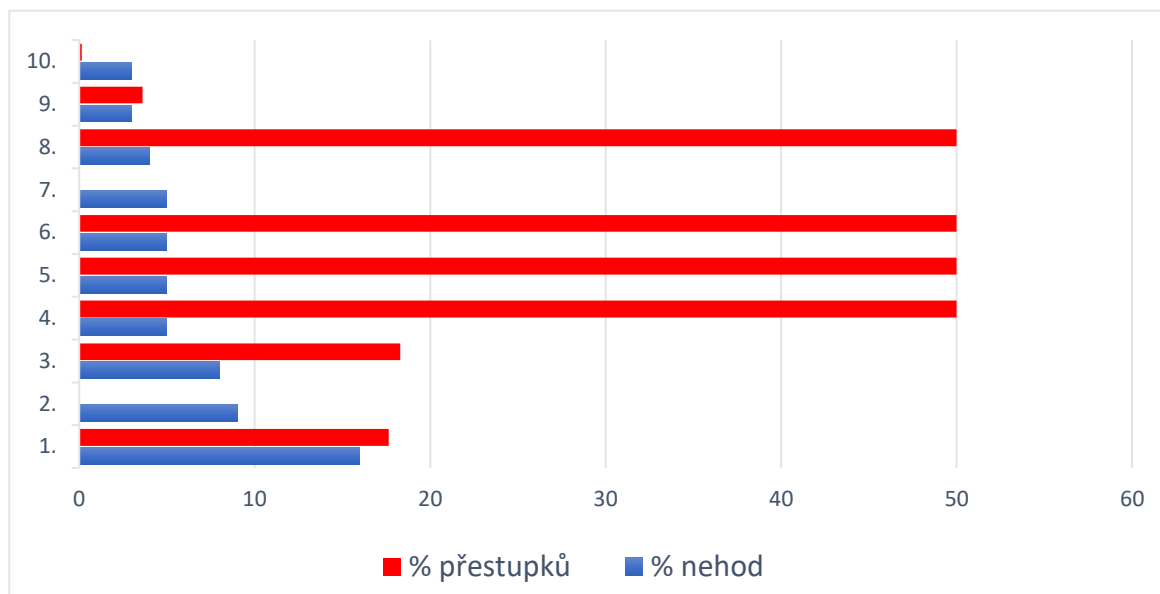
Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 913
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	8 916
3.	jiný druh nesprávné jízdy	7 784
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 383
5.	nezvládnutí řízení vozidla	5 265
6.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 156
7.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 509
8.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 419
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 379
10.	přejetí do protisměru	2 515

Foto 7 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2022. Data PČR



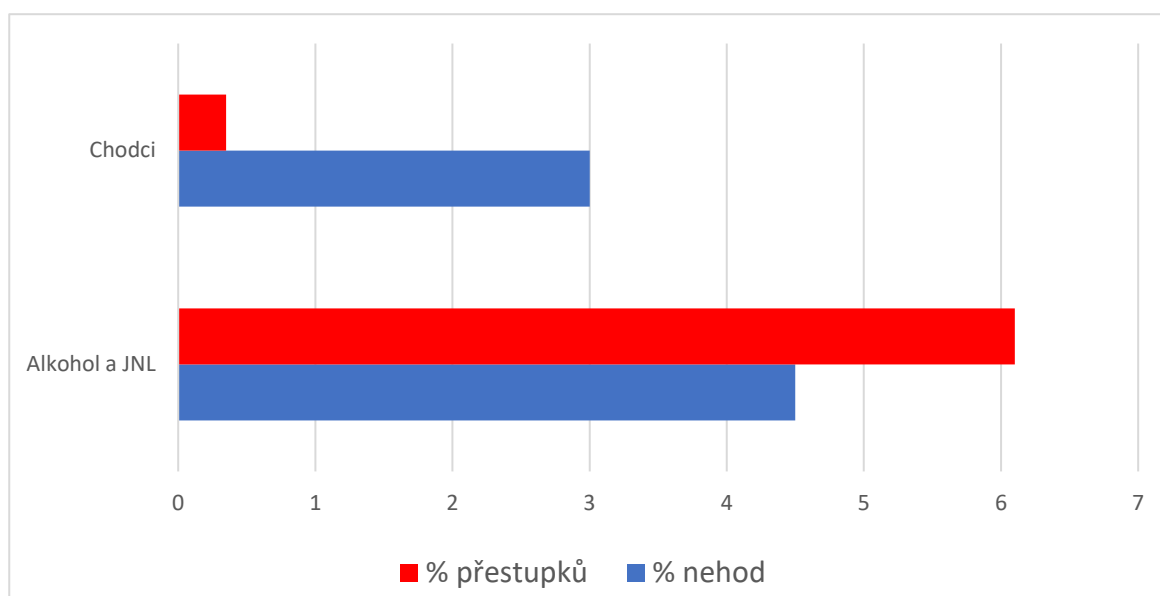
Graf 20 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2022 v procentech. Data PČR

V grafu č. 21 je zobrazeno srovnání v rámci procentuálního vzniku nehodového děje a zjištěného přestupkového jednání u účastníků silničního provozu. Tabulka nám zobrazuje podobné údaje, jako každý rok. Je vidět zlepšení ohledně dohledu nad nerespektováním dopravního značení. Naopak se nám snižuje podíl při držení hovorového zařízení během jízdy.



Graf 21 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2022. Zdroj PČR a vlastní

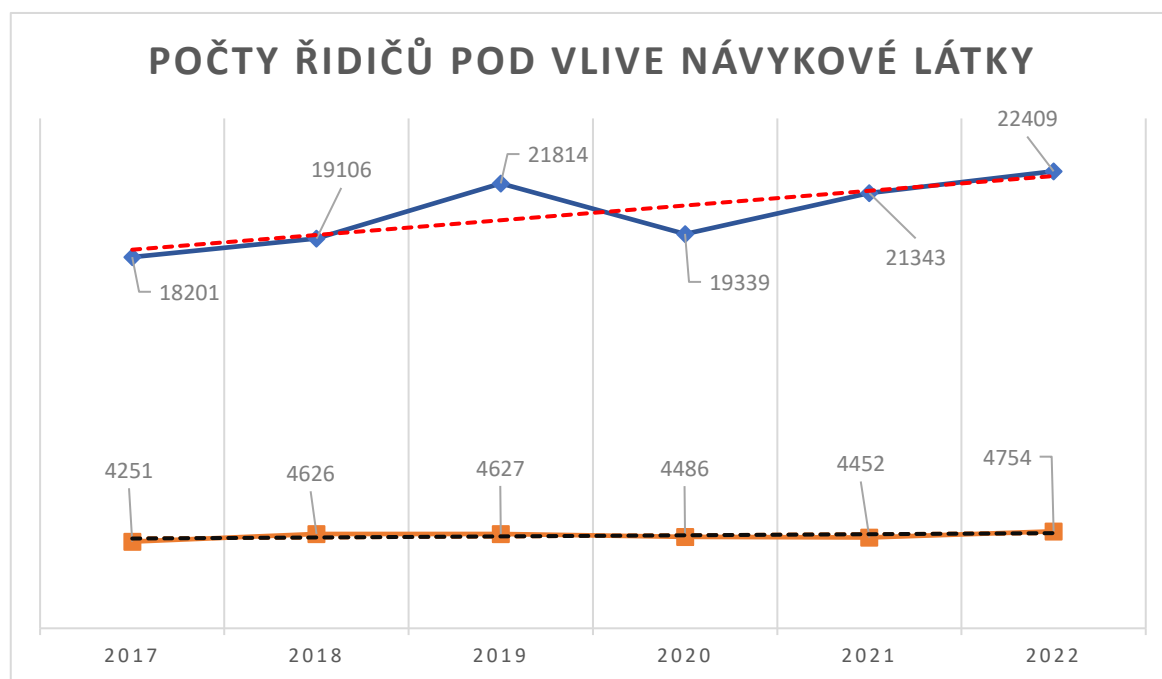
Dopravních nehod s účastí chodce bylo 2 941, zjištěných přestupkových jednání v rámci nedání přednosti chodcům bylo 1280. Zde je vidět mírný nárůst v porovnání s předchozím rokem. V otázce Ovlivnění účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou je vidět stále trvající zlepšení v rámci dohledu nad BESIP.



Graf 22 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2022. Zdroj PČR

4.6 Důvody vzniku dopravních nehod

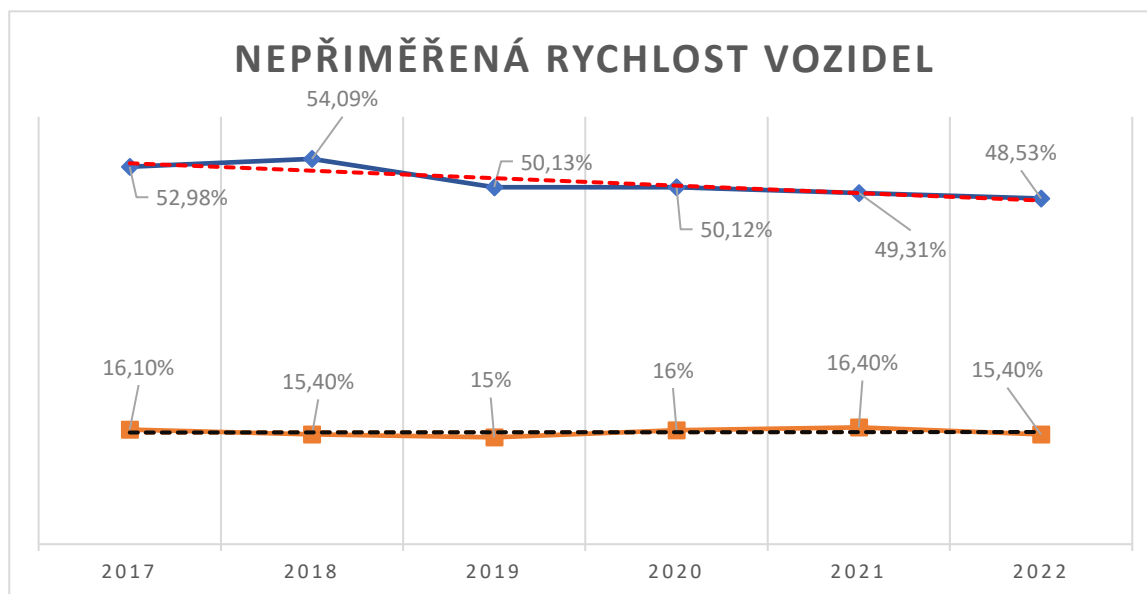
V následující tabulce je zachycen počet účastníků silničního provozu zaevidovaných pod vlivem návykové látky na pozemních komunikacích. V horní části, označené modrou barvou jsou účastníci, u kterých byla prokázána jízda pod vlivem návykové látky. Můžeme si všimnout stoupající lineární spojnice trendu, označené červenou barvou. Ve spodní části grafu, označeném oranžovou barvou, jsou označené dopravní nehody, ve kterých figurovala návyková látka. Ačkoliv nám lineární spojnice trendu, označena černou barvou v průběhu let velmi mírně stoupá, můžeme v rámci porovnání jednotlivých let říct, že hodnoty se nachází v podobných hodnotách. Pokud dojde k porovnání obou zobrazených spojníc, vyjde výsledek, že Policie ČR provádí velmi kvalitní práci v odchytu účastníků provozu pod vlivem návykových látek, neboť i přes stoupající tendenci ovlivněných účastníků alkoholem, či jinou návykovou látkou, dopravních nehod výrazně nepřibývá.



Graf 23 - Počty řidičů pod vlivem návykové látky (přestupky a nehody) od roku 2017–2022. Data PČR

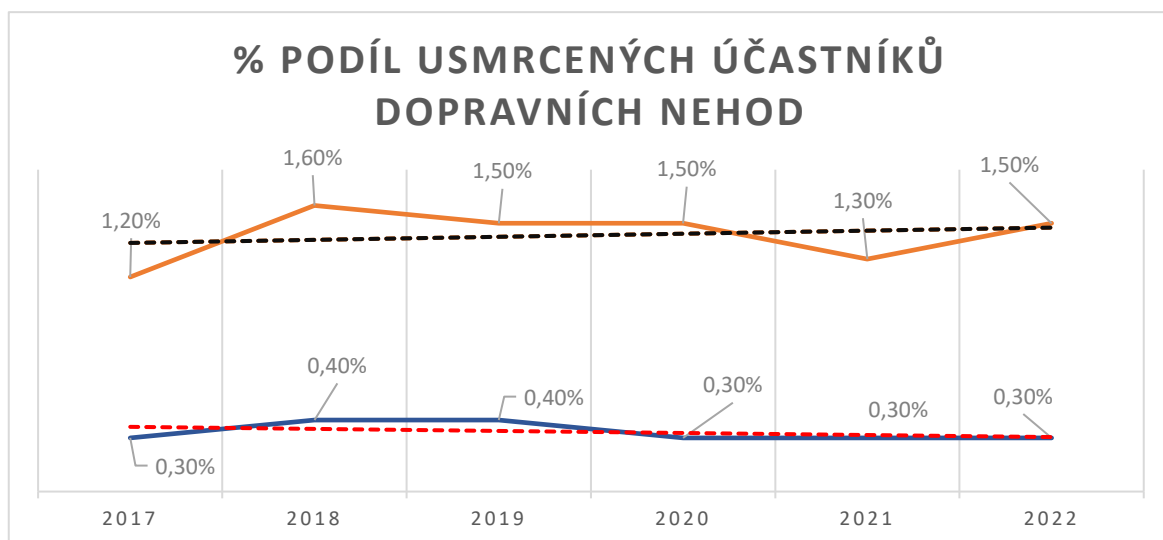
Dalším velice zajímavým faktorem je porovnání nepřiměřené rychlosti na komunikacích. V horní části tabulky, označené modrou barvou, vidíme procentuální počty neukázněných účastníků provozu, kteří během roku byli řešeni policisty za nerespektování maximální dovolené rychlosti v obci, nebo mimo obec s porovnáním s ostatními zjištěnými přestupky. Je zcela patrné, že měřením rychlosti jízdy se věnuje policie opravdu ve velkém měřítku, kolem 50 % času. V dolní části tabulky, označené oranžovou barvou, můžeme vidět, v kolika

% dopravních nehod je hlavní příčinou nepřiměřená rychlost. Z grafu je patrné, že Policie ČR zde dělá opětovně skvělou práci v rámci prevence, ačkoliv je zde možné zlepšení.



Graf 24 - Počty řidičů nerespektujících rychlost (přestupky a nehody) od roku 2017–2022. Data PČR

Nejsmutnější tabulkou je % podíl usmrcených účastníků dopravních nehod v porovnání s celkovým počtem dopravních nehod, ve srovnání dvou nejčastějších vzniků nehodového děje. V horní části grafu 25 je zobrazen procentuální podíl úmrtí účastníků, za které může nepřiměřená rychlost. Ačkoliv je v předchozí tabulce uvedeno, že nepřiměřená rychlost může v průměru okolo 15 procent za vznik nehodového děje, vidíme že následky těchto nehod jsou více fatální. Ve spodní části grafu je zobrazen procentuální podíl úmrtí účastníků, za které může nesprávný způsob jízdy. Ačkoliv je zavinění dopravní nehody z důvodu nesprávného způsobu jízdy 4x častější nežli nepřizpůsobení rychlosti, jsou následky nepřizpůsobení rychlosti jízdy, v roce 2022, 5x smrtelnější.



Graf 25 - % podíl usmrcených účastníků dopravních nehod (nepřizpůsobení rychlosti, nevěnování se řízení) od roku 2017-2022. Data PČR

4.7 Dopravní přestupky a nehody v Pardubickém kraji

V následující tabulce je zobrazeno srovnání Pardubického kraje s ostatními kraji v ČR. Hlavní město Praha je zde uvedeno jako samostatný kraj. Hlavními srovnávacími ukazateli byl počet nehod za určitý rok, kolik osob bylo při předmětných dopravních nehodách usmrceno a kolik osob utrpělo lehká či těžká zranění a dále kolik dopravních přestupků bylo v daném roce policisty zjištěno. V posledním řádku tabulky je uvedeno průměrné umístění Pardubického kraje mezi ostatními kraji.

Tabulka 2 - Statistický přehled Pardubického kraje v rámci dopravních nehod, zranění a dopravních přestupků

	Počet nehod	Usmrceno osob	Zraněno osob	Počet přestupků
Rok 2017	3970	30	1606	17669
Rok 2018	4348	33	1679	18630
Rok 2019	4358	31	1509	19386
Rok 2020	4061	26	1310	17760
Rok 2021	4391	21.	1220	19760
Rok 2022	4426	28	1265	20525
Průměrné umístění	3.-4.	6.	6.	4.

Zajímavým faktorem je samotný počet dopravních nehod. Pardubický kraj se zde v průměru řadí na dělenou 3. příčku v nejmenším počtu dopravních nehod v roce. S ohledem na to, že se Pardubický kraj, co se týče hustoty silnic a dálnic, řadí na 2. příčku s hustotou 797,7 m/km² ⁴⁷, je tento údaj více nežli výborný. Horší data jsou bohužel vidět na počtu průměrných usmrčených a zraněných osob při dopravních nehodách. Zde se Pardubický kraj nachází v dolních číslech lepší poloviny krajů České republiky. Zde je možnost velkého zlepšení v rámci dohledu nad BESIP, zejména v úsecích častých a vážných dopravních nehod. V počtech zjištěných dopravních přestupků se Pardubický kraj řadí na čtvrtou příčku v rámci celé republiky. Otázkou však zůstává, zda tento údaj svědčí o vychovanosti a ukázněnosti účastníků provozu, či o menší aktivitě v rámci BESIP, za kterou může být i faktor, že se v Pardubickém kraji nachází pouze čtyři dopravní inspektoráty, jedno dálniční oddělení (v době psaní textu je dálniční oddělení Opatovec v přípravě) a jedno krajské družstvo dopravní policie.

Souhrnem můžeme sdělit, že Policie ČR v Pardubickém kraji vykonává dohled nad BESIP v lepším průměru v porovnání s ostatními kraji České republiky. Mezi její hlavní priority na další roky patří dohled v úsecích častých dopravních nehod či mírné přepracování inženýrské dopravní sítě v místě problémových křížení komunikací či nepřehledných zákrut.

4.8 Řízený rozhovor s vrchním inspektorem dopravních nehod

Silniční doprava zaznamenala za posledních několik desítek let výrazný vývoj. Provoz na komunikacích se zvýšil, zvýšila se maximální rychlost vozidel, ale zároveň i jejich bezpečnost. Dnešní moderní vozidla jsou vybavena nejenom skvělou pasivní bezpečností řidiče a posádky vozidla, ale zejména moderními aktivními bezpečnostními prvky. Všechna moderní vozidla jsou vybavena kvalitními brzdami, systémy ABS (Anti-Block Brake System) s nadstavbou ASR (Anti-Slip Regulation), ESP (Electronic Stability Program) a dalšími prvky, které pomáhají předcházet dopravním nehodám. V posledních letech na silničních komunikacích jezdí vozidla s aktivním sledováním mrtvého úhlu ve zpětných zrcátkách, s automatickým zastavením vozidla před překážkou či samovolným držením a jízdy vozidla v jízdních pružích. V současnosti je patrná snaha o zavedení vozidel s autopilotem do

⁴⁷ Dopravní infrastruktura v kraji k 1. 1. 2022: 2022. *Český statistický úřad* [online]. České Budějovice [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/infrastruktura-silnicni-dopravy-v-kraji-k-1-1-2022>

provozu. Tato vozidla mají za cíl na základě naučeného programu jezdit bez zásahu řidiče. I přes všechny technické novinky ve vozidlech, dopravních nehod neubývá. Jakým způsobem se změnil vznik dopravních nehod za poslední léta, zda dochází vlivem vyšší bezpečnosti a ochrany posádky vozidla k méně častému zranění při dopravních nehodách, jsem se zeptal vrchního inspektora dopravních nehod okresního dopravního inspektorátu. K dopravní policii České republiky nastoupil v roce 1992, od roku 1993 je zařazen do výjezdové skupiny dopravních nehod. Za posledních 30 let by se dalo říci, že v silniční dopravě zažil všechny možné scénáře. I přesto nastávají dopravní nehody, které jej dokáží překvapit a zaskočit i současné době.

Otázka – Dopravní nehody jsou stálým tématem zpravodajských portálů, internetových diskuzí a potlačování jejich vzniku je hlavní náplní dopravní policie. Proč stále dochází ke vzniku dopravních nehod?

Odpověď – Dopravní nehoda je mimořádná událost v silničním provozu. Kdo se na komunikacích pohybuje, určitě nemůže říci, že se jedná o mimořádnou událost. Každý den se setkáváme s neukázněnými řidiči vozidel. Nemluvím zde pouze o nepřiměřené rychlosti, nebezpečném předjíždění či špatnému technickém stavu vozidel. Zejména se jedná o nepozornost. Pokaždé když řídím v městském provozu a sleduji situaci kolem, všímám si řidičů, kteří velice často telefonují, v horším případě píšou na telefonu zprávy či sledují sociální síť. Nelze tedy říci, že dopravní nehoda je mimořádná událost. Takový řidič velice často svou nepozorností dopravní nehodu zavíní, nebo napomůže k jejímu vzniku. Velice často vyjíždíme na různé tůkance vozidel v městské dopravě, které se stávají na tak naprosto nepochopitelných úsecích, že jen můžeme kroutit hlavou, jak se tohle mohlo stát, a poslouchat výmluvy viníka dopravní nehody, že přísahá, že se opravdu věnoval řízení svého vozidla a sledoval situaci kolem. Nepozornost řidičů je vysoká zejména v pomalém provozu. Lidé jsou natolik navyklí na sledování svých mobilních zařízení, že zkrátka nepozornosti přibývá. Samozřejmě něco jiného se děje v provozu mimo obce. I tady může nepozornost za spousty dopravních nehod, ale převládá zde nepřiměřená rychlost.

Otázka – Za jaký typ dopravních nehod tedy může zejména nepozornost řidičů?

Odpověď – Jsou to převážně dopravní nehody v městském provozu. Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem jedoucím před ním, nevěnování se řízení a nesledování situace kolem sebe a nerespektování dopravního značení, zejména nedání přednosti v jízdě. Samozřejmě musím zmínit dopravní nehody, jejichž účastníci jsou chodci či cyklisté. Řidič je zkrátka rozptýlen, nesoustředí se na jízdu a v současném, mnohem rychlejším provozu, kdy se situace kolem našeho vozidla mění velmi rychle, dochází vlivem nepozornosti k dopravním nehodám. Naštěstí nedochází při těchto nehodách k tak častým zraněním účastníků a jsou zde i mnohem menší čísla v rámci úmrtnosti účastníků. Nemůžu ovšem nepozornost řidičů vztahovat pouze k nehodám v městech a obcích. Nepozornost je samozřejmě za vznikem nehod i mimo obce, kdy jejich následky jsou bohužel mnohem větší, někdy i fatální.

Otázka – Změnil se v rámci prevence za poslední roky i samotný dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu?

Odpověď – Mnohonásobně. Když jsem nastoupil k dopravní policii, byla výsada dopravky, že mají vozidla a jsou mobilní. I přesto na odděleních nebylo moc vozidel. Obvodní oddělení měla svá vozidla sloužící k výkonu zaměření jejich práce, a proto tak často nedělala dohled nad BESIP. V dnešní době je vozový park policie na velmi vysoké úrovni a každé oddělení má ke službě k dispozici vlastní vozidla. Z tohoto důvodu vykonávají dohled nad bezpečností provozu i kolegové z jiných oddělení. Nechci samozřejmě říci, že k dohledu nad BESIP je zapotřebí vozidlo, ale nějak se k těm silnicím policista dostat potřebuje. Dalším rozdílem, který mě mnohdy mrzí, je, že se s ohledem na mnohem větší provoz vozidel přestaly dělat uzávěry a kontroly vozidel. Velice často celé oddělení vyrazilo do nějaké obce, kde se zavřela komunikace a docházelo ke kontrole každého vozidla. Při těchto kontrolách jsme odhalili řidiče, kteří měli zákaz řízení, byli pod vlivem alkoholu nebo jinak porušili silniční zákon. V dnešní době není možné kontroly tímto způsobem praktikovat. Nejenom, že se setkáváme s velkou nevolí řidičů k takovýmto akcím, ale zejména je množství pohybujících se vozidel po komunikaci natolik vysoké, že bychom po chvíli měli kolonu vozidel několik kilometrů dlouhou, a to již je v rozporu s plynulostí provozu. Navíc s ohledem na moderní technologie, rádiové stanice a GPS navigace by se každý řidič, jenž nemá čisté svědomí, o takové uzávěře dozvěděl a zvolil by alternativní cestu, aby se kontrole

vyhnul. Proto v současné době dochází zejména k namátkovým kontrolám vozidel nebo má hlídka stanovené kontrolní body, kde zastavuje vozidla dle svého uvážení.

Otázka – Když mluvíme o alkoholu, ubývá řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových a psychotropních látek?

Odpověď – Srovnávat dobu, kdy jsem začínal u výjezdové skupiny dopravních nehod, a dnešní dobu s ohledem na jízdu řidičů pod vlivem zakázaných látek je velice těžké. Samozřejmě platí, že v 90. letech byla společnost zcela jiná. Běžně se dělo, že zejména v manuálně zaměřených pracích, v mém okrese například v místní firmě Transporta, se řidiči běžně během práce piva napili. Většinou to ale byli řidiči s nízkou hranicí alkoholu v krvi v rámci přestupkového řízení. To stejné platí i o vesnických hospodách a následné cestě domů. Provoz ještě zdaleka nebyl tak vysoký a hrozící nebezpečí ostatním účastníkům provozu bylo výrazně nižší. Stávalo se běžně, že jsem během jednoho dne při výkonu práce odchytl i šest řidičů pod vlivem alkoholu. V dnešních dnech je odchyceno těchto šest řidičů v rámci jednoho měsíce. Rozhodně si ale netroufnu říci, že je to dáno tím, že řidiči jsou více svědomití a neusedají za volant pod vlivem alkoholu. Hlavní příčinou bude již zmíněný vysoký provoz ostatních účastníků po komunikacích, a tím pádem se nám řidiči pod vlivem mnohem více schovají do proudu jedoucích vozidel a mají větší šanci, že nebudou odchyceni. Dle mého názoru budou současná čísla velmi podobná a srovnatelná s dobou minulou. Co se týče jiných návykových látek, jako jsou drogy a další, zde je situace zcela jiná. V dnešní době jsou čísla řidičů pod vlivem drog vyšší nežli v dobách minulých, což je ovšem dáno tím, že dříve jsme neměli prostředky k zjišťování ovlivnění těchto řidičů. Není to moc let zpátky, kdy teprve dorazily pomůcky, jako je DrugWipe a podobné orientační testy na přítomnost drog a jiných návykových látek u řidičů za, pomocí nichž můžeme takové řidiče na silnicích odchyťovat. Dříve to zkrátka nebylo možné.

Otázka – Vozidla jsou dneska bezpečnější, nabízejí jak pasivní, tak aktivní bezpečnostní prvky a mnohá z nich nabízí i ochranu při srážce s chodcem a další technické pomůcky. Dochází k méně častému zranění osob při dopravních nehodách?

Odpověď – Nemyslím si. Vozidla jsou modernější, nabízí skvělou ochranu jak posádky vozu, tak případně i chodců a cyklistů, ale jsou také mnohem rychlejší, a rychlost ty miský

vah s minulostí opětovně vyrovnává. Ze začátku mé kariéry samozřejmě docházelo ke zranění účastníků dopravních nehod i k jejich usmrcení. Vliv na to zcela určitě měla nedostatečná bezpečnost vozidel. Spousty starších řidičů nepoužívalo bezpečnostní zádržné pásy, neboť na ně nebyli zvyklí a používat je nechtěli. Samotné deformační schopnosti vozidel byly na naprosto jiné úrovni nežli dnes. V dnešní době je každé vozidlo vybaveno minimálně dvěma airbasy, dříve nic nebylo. Dopravní nehody ovšem byly v menších rychlostech nežli dnes. Nemůžu říct, že v 90. letech vozidla nebyla rychlá, samozřejmě že byla, ale ne v takovém množství jako dnes. Zrychlují se vozidla, zrychluje se povrch komunikací, zrychluje se doba a zkrátka dopravní nehody se stávají ve velkých rychlostech a z toho plyne i vysoký počet zraněných účastníků. Řidiči vozidel jsou ve velkých stresech, vše musí být hned a teď, spousta řidičů spěchá a nepozornost a rychlost zkrátka způsobují dopravní nehody. Faktor rychlosti k nim přidává vysoký počet zraněných, či bohužel usmrcených účastníků provozu.

Otázka – Mohl bych tedy poprosit o závěrečné shrnutí doby ze začátku Vaší služby do současné doby a nějakou radu z pohledu dopravního policisty?

Odpověď – Vše již bylo řečeno. Neznám přesná statistická data a mluvím pouze za sebe, ze svých pocitů, zkušeností a zážitků. Doba se velmi změnila, provoz zesílil, dopravních nehod neubývá. Ačkoliv se mění jejich charakter, stále dochází k vysokému počtu zraněných a usmrcených účastníků provozu. Hlavní roli nemusí hrát pouze alkohol a jiné návykové látky, ale zejména nepozornost a rychlost. Menší nehody, jako jsou odřené nárazníky, promáčkuté blatníky, se s ohledem na vysoký provoz, který v současné době panuje, stávají a stávat budou. Takové nehody jsou zcela v pořádku a omluvitelné. Všem řidičům u každé dopravní nehody říkám, že pokud nastala pouze škoda na majetku, tak plechy se vymění a za chvíli se tomu doma zasmějí, pokud ale dojde ke zranění osob, chyba nastala již někde jinde. Nepozornost, agresivita na silnicích a rychlost vozidel. Ať řidiči dodržují tyto tři hlavní pravidla, a na silnicích bude mnohem bezpečněji. Pro řidiče, kteří toto nedodržují, je zde výjezdová skupina dopravních nehod. (směje se)

5 Zhodnocení, shrnutí a doporučení

V současné době se velmi mluví o novelizaci Zákona o silničním provozu nejen v politických kruzích, ale také mezi dopravními experty a veřejností. Předmětem debaty je zvýšení peněžních sazeb za spáchané přestupky, či vyšší bodové ohodnocení do karty řidiče. Samotní dopravní experti a poradci na Ministerstvu dopravy se nemohou shodnout, jaká varianta a úprava zákona pomůže cílit na větší bezpečnost a plynulost na českých silnicích. Častým ukazatelem jsou okolní evropské státy. Velice často se zde objevují několikanásobně vyšší peněžní sazby za spáchané přestupky, nežli jsou zavedené v České republice. Vydat se cestou větší represe je jednou z možných cest k odrazení neukázněných řidičů v páchání přestupkového jednání. Nevýhodou tohoto řešení je, že na tom budou potrestáni i ukáznění řidiči, kteří zkrátka udělali jednou neúmyslnou chybu. Zda se takovou cestou vydat, mít vyšší peněžní sazby, hrozit zajištěním vozidla či sebráním řidičského oprávnění na delší dobu, je debata pro dopravní experty a dopravní psychology.

V bakalářské práci byly v minulých kapitolách uvedeny statistické údaje, nad kterými polemizovat nelze. Dle dostupných statistických údajů bylo zjištěno, že nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod je nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem vozidla. Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost řidičů vozidel. Zajímavý faktor byl zjištěn v tom, že ačkoliv je nevěnování se řízení vozidla několikanásobně častější příčinou dopravních nehod nežli nepřizpůsobení rychlosti, vinou nepřiměřené rychlosti bylo v minulém roce usmrceno či zraněno až 5x více účastníků oproti nevěnování se řízení. Inspektor výjezdové skupiny dopravních nehod v řízeném rozhovoru vysvětlil, proč tato situace nastává. V případech nevěnování se řízení dochází zejména k dopravním nehodám v nízké rychlosti v městské zástavbě. Díky nižší rychlosti, modernějším vozidlům a pasivní i aktivní bezpečnosti vozidel dochází k nižšímu počtu zraněných účastníků. Samotná kontrola řidičů dopouštějících se přestupkového jednání v rámci nevěnování se řízení vozidla a nesledování situace kolem sebe, je pro příslušníky policie velmi náročná a obtížná. Mezi hlavní zjistitelné a pokutované přestupky, kterými se policie zabývá v rámci nevěnování se řízení vozidla je držení hovorového zařízení během jízdy. Ze statistických údajů bylo zjištěno, že tímto problémem se hlídky police zabývají velmi důrazně a dlouhodobě. Bohužel, další případy, kdy se řidič nemusí věnovat dostatečně řízení vozidla, mezi která může patřit neukázněnost, nepozornost, kouření cigaret za volantem, stravování za volantem či psychická nebo fyzická únava, jsou velmi složité

zjistitelné a pro policisty prakticky nepokutovatelné. Nemůžeme je sice zahrnout do statistik zpracovaných v této práci, z vlastních zkušeností ovšem vím, že i přes častý výskyt tohoto přestupkového jednání je odhaleno a pokutováno jen v rámci promile procent.

Práce policie by se v dohledu nad spácháním přestupkového jednání v rámci nevěnování se řízení vozidla měla zaměřit více na městský provoz. Více využívat technické pomůcky, jako jsou například dalekohledy opatřené záznamovým zařízením, a více se věnovat této problematice, zejména na složitých dopravně inženýrských sítích, jako jsou složité křižovatky, hojně využívané přechody pro chodce či místa kde se tvoří kolony vozidel. Taková místa se dají velmi lehce vytipovat v rámci kriminalistických policejních map, které jsou nově přístupné i pro samotnou veřejnost na internetu.

Nepřízpůsobení rychlosti jízdy řidiči vozidel byl, je a vždy bude velký problém. Účastníci provozu na komunikacích neustále někam pospíchají nebo zkrátka si chtějí pouze užít adrenalinový pocit z rychlosti jízdy. Jak bylo uvedeno, ačkoliv rychlost není nejčastější příčina vzniku dopravní nehody, přesto je nejčastější příčinou lehkých či těžkých zranění, velice často bohužel i zranění smrtelných. Ne nadarmo pořádá organizace BESIP, Policie ČR, ale i ministerstva spoty, dokumenty i letáky s mottem „Rychlost zabíjí“. Statistické údaje nelžou a bylo zjištěno, že toto tvrzení je pravdivé. Na českých silnicích každým rokem umírá přes 450 účastníků provozu a nepřiměřená rychlost má na svědomí více jak 40 % z celkových usmrcených účastníků.

Ačkoliv se Policie České republiky věnuje měření rychlosti v obcích, mimo obce či na dálnicích ve velkém měřítku, kdy zjištěné porušení předepsané rychlosti je kolem 45 % z celkových zjištěných přestupkových jednání za rok, nestačí to k potlačení vysoké smrtelnosti u dopravních nehod. Řidiči jsou znalí a vědí, kolik policejních vozidel určených pro radarové měření se v jejich okresu pohybuje. Jakmile jej uvidí někde projíždět, tak jsou si vědomi, že je velmi malá šance, že se bude pohybovat někde další měřící vozidlo. Policie by měla více využívat možností ručních radarových zařízení k měření rychlosti v obci, ale i mimo obce. Techniku pro potírání rychlosti vozidel má česká policie na vysoké úrovni. V současné době dochází k obměně měřících vozidel, na dopravní inspektoráty přichází nové ruční měřící zařízení. Dohled nad BESIP je v ohledu měření rychlosti výborný. Dopravní inspektoráty se měření rychlosti věnují, jsou vyhlašované dopravně bezpečnostní

akce na měření rychlosti, každoročně probíhá akce SPEEDMARATON, kdy si občané mohou na interaktivní mapě sami zvolit místa, kde má docházet k měření rychlosti. Dochází k akcím, kdy se dopravní inspektoráty v kraji sjedou do jednoho okresu, kde po celý den dochází k měření rychlosti vozidel všemi dostupnými prostředky. Za tuto práci musíme policii pochválit a v rámci zlepšení situace doporučit vytrvalost v této činnosti.

V ostatních případech dohledu nad BESIP policie odvádí velmi dobrou práci. Využívá veškeré zákonné možnosti při samotném dohledu. Z výše uvedených statistických údajů je potřeba apelovat na větší dohled v rámci kontroly nerespektování dopravního značení a kontroly u přechodů pro chodce. Jak již bylo zmíněno, policie má na tuto kontrolu technické prostředky, ať již dalekohledy se záznamovým zařízením, tak vozidla pro skrytý dohled, či může využít letecké služby či bezpilotních dronů. Zde se mě napadá jediná výtku, která vyplývá ze zjištěných statistických údajů. Spolupráce za pomoci letecké policie a jejich vrtulníků se každoročně koná. Její četnost by chtělo zvýšit, ale samotným faktorem je finanční nákladnost této spolupráce. V tom by do budoucna mohla pomoci technika v rámci bezpilotních dronů, které budou výbornými pomocníky nejen v rámci dohledu nad BESIP, ale i při zpracování dopravních nehod.

Sloužit jako policista u dopravní policie není vůbec jednoduché. Za touto službou je ovšem dlouhá historie plná zajímavých začátků od první republiky přes zdokonalování techniky pro dohled nad BESIP, nákup silničních stíhacích vozidel či motocyklů a moderní radarové techniky pro měření rychlosti vozidel. Policista, který si službu u dopravní policie zvolí, má možnost si vybrat v širokém spektru služebních oddělení, jak na okresních inspektorátech, dálničních oddělení, či krajských družstvech. Po jeho nástupu podstupuje řadu školení a stává se z něj expert v dopravě v rámci znalosti zákonných norem a nařízení, ale i kontrolor technického stavu vozidel, vážení hmotnosti přetížených vozidel, nebo vyšetřovatel výjezdové skupiny dopravních nehod. Práce dopravního policisty není snadná, ale její aktivní vykonávání slouží k zachování plynulosti, ale zejména bezpečnosti účastníků silničního provozu.

6 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo přiblížení a seznámení čtenáře se službou Policie České republiky se zaměřením na problematiku v dopravě na pozemních komunikacích. Popsat, jaké zákonné oprávnění mohou policisté využít při kontrole účastníků silničního provozu a jakým způsobem provádí dohled nad BESIP se zaměřením na potlačení vzniku nehodového děje.

Teoretická část byla zaměřená na popis náplně práce dopravní policie, vznik dopravní policie, rozdělení pracovišť a útvarů, včetně popisu pracovní náplně. Jakým způsobem se může nový dopravní policista rozhodnout ve směřování jeho kariéry a jakým způsobem bude probíhat školení, aby se stal expertem v dopravě. Následně byla shrnuta veškerá zákonná oprávnění příslušníků Policie ČR při dohledu nad BESIP a popsány všechny zákonné důvody k zastavení a kontrole vozidla, včetně možnosti řízení a usměrnění provozu.

V praktické části došlo k analýze dostupných statistických údajů věnující se dopravní nehodovosti a zjištěného přestupkového jednání páchaného účastníky silničního provozu. Na základě zpracovaných grafů a tabulek došlo k uvedení čtenáře do problematiky zpracování statistických údajů souvisejících se vznikem nehodového děje a jejich porovnání s nejčastěji páchanými přestupky účastníků provozu. Jsou zde detailně uvedené problémy se zpracováním statistických údajů dopravních nehod s návrhem pro budoucí zlepšení v této oblasti. Následně došlo k analýze zjištěných údajů, zamyšlením, zpracováním a následným návrhem pro budoucí směřování Policie ČR při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v rámci co největšího potlačení možného vzniku nehodového děje.

V závěrečné části byl proveden řízený rozhovor s vrchním inspektorem dopravních nehod, který popsal vývoj dohledu nad BESIP a vzniku nehodového děje v průběhu více jak třiceti let jeho služby.

Práce shrnuje problematiku samotného dohledu nad BESIP v rámci zákonných norem a její snahou je navrhnout řešení pro větší efektivitu výkonu služby s cílem co nejvíce předcházet vzniku nehodového děje.

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Seznam použité literatury

FELCAR Miroslav, KOPECKÝ Zdeněk a PAVLÍČEK Kamil. Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-256-0.

CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, Úřad vyšetřování pro ČR, 1998.

JEMELKA, Luboš. § 91 [Ukládání pokuty příkazem na místě]. In: JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, marg. č. 11. ISBN 978-80-7400-772-9.

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem: podle stavu k 01.12.2011. 4. přepracované vydání. Praha: Linde, 2012. ISBN 80-7201-867-3.

MICHÁLEK, Rostislav. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-489-7.

PAVLÍČEK, Kamil, Zdeněk KOPECKÝ a Jaroslav HOŘÍN. Vybrané kapitoly z dopravně bezpečnostní činnosti. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2003. ISBN 80-7251-137-8.

PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6.

7.2 Seznam použitých internetových zdrojů

Dopravní infrastruktura v kraji k 1. 1. 2022: 2022. *Český statistický úřad* [online]. České Budějovice [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/infrastruktura-silnicni-dopravy-v-kraji-k-1-1-2022>

Dopravní nehody v ČR. *Dopravní nehody v ČR* [online]. 2022 [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

Historie BESIP. BESIP [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

LUKAŠÍK, Tomáš. *Přestupky a trestné činy za rok 2021* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022 [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/dokumenty>

Ředitelství služby dopravní policie. Policie [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

Statistika nehodovosti. *Policie České republiky* [online]. 2020–2022 [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

TECL, Jan. *Přestupky a trestné činy za rok 2020* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2021 [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/dokumenty>

7.3 Seznam použitých právních předpisů

Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23.01.1997, ve znění pozdějších předpisů

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ze dne 14.09.2000, ve znění pozdějších předpisů

Zákona číslo 273/2008 Sb., zákon o Policii České republiky, ze dne 17.07.2008, ve znění pozdějších předpisů

Zákon číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník, ze dne 08.01.2009, ve znění pozdějších předpisů

Zákon číslo 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ze dne 12.06.2016, ve znění pozdějších předpisů

Pokyn ředitele služby dopravní policie č. 8/2019, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích

Pokyn policejního prezidenta 300, ze dne 23.12.2020

7.4 Seznam ostatních zdrojů

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.01.2009, č. j. 5 As 16/2008-68.

STRAKA, Jan a Jana FABIANOVÁ. *Ročenka nehodovosti 2017*. Praha: Ředitelství služby dopravní Policie Policejního prezidia ČR, 2018.

STRAKA, Jan a Jana FABIANOVÁ. *Ročenka nehodovosti 2018*. Praha: Ředitelství služby dopravní Policie Policejního prezidia ČR, 2019.

STRAKA, Jan a Jana FABIANOVÁ. *Ročenka nehodovosti 2019*. Praha: Ředitelství služby dopravní Policie Policejního prezidia ČR, 2020.

8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam obrázků

Foto 1 - Vývoj počtu dopravních nehod od roku 1961. Foto Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v roce 2022, Policejní prezidium.....	46
Foto 2 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2017. Data PČR.....	55
Foto 3 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2018. Data PČR.....	57
Foto 4 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2019. Data PČR.....	59
Foto 5 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2020. Data PČR.....	61
Foto 6 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2021. Data PČR.....	63
Foto 7 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2022. Data PČR.....	65

8.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 - (Roztřídění nejčastějšího vzniku nehodového děje v rámci přestupkového jednání. Zdroj vlastní).....	53
Tabulka 2 - Statistický přehled Pardubického kraje v rámci dopravních nehod, zranění a dopravních přestupků.....	69

8.3 Seznam grafů

Graf 1 - (Vývoj počtu dopravních nehod od roku 2017–2022. Data PČR).....	47
Graf 2 - Vývoj počtu zraněných či usmrcených účastníků dopravních nehod od roku 2017-2022. Data PČR.....	47
Graf 3 - % podíl zraněných účastníků na počet dopravních nehod od roku 2017- 2022. Data PČR.....	47
Graf 4 - Počty přestupkových a trestních jednání účastníků provozu od roku 2017–2022. Data Ministerstvo dopravy.....	50
Graf 5 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2017 v procentech. Data PČR.....	55
Graf 6 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2017. Zdroj PČR a vlastní.....	56
Graf 7 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2017. Zdroj PČR.....	56
Graf 8 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2018 v procentech. Data PČR.....	57

Graf 9 – Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2018. Zdroj PČR a vlastní.....	59
Graf 10 – Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2018. Zdroj PČR	59
Graf 11 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2019 v procentech. Data PČR	59
Graf 12 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2019. Zdroj PČR a vlastní.....	60
Graf 13 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2019. Zdroj PČR	60
Graf 14 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2020 v procentech. Data PČR	61
Graf 15- Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2020. Zdroj PČR a vlastní.....	62
Graf 16 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2020. Zdroj PČR	62
Graf 17 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči za rok 2021 v procentech. Data PČR	61
Graf 18 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2021. Zdroj PČR	64
Graf 19 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2021. Zdroj PČR a vlastní.....	64
Graf 20 - Nejčastější příčina nehod zaviněných řidiči rok 2022 v procentech. Data PČR..	65
Graf 21 - Procentuální porovnání vzniku dopravních nehod a zjištěných přestupků v roce 2022. Zdroj PČR a vlastní.....	66
Graf 22 - Procentuální zastoupení dopravních nehod s chodci a pod vlivem návykové látky a zjištěných přestupků v roce 2022. Zdroj PČR	66
Graf 23 - Počty řidičů pod vlivem návykové látky (přestupky a nehody) od roku 2017–2022. Data PČR	67
Graf 24 - Počty řidičů nerespektující rychlost (přestupky a nehody) od roku 2017–2022. Data PČR	68
Graf 25 - % podíl usmrcených účastníků dopravních nehod (nepřízpůsobení rychlosti, nevěnování se řízení) od roku 2017-2022. Data PČR	69

9 Přílohy



Příloha č. 1 – Znak Policie České republiky⁴⁸



Příloha č. 2 – Logo služby dopravní policie⁴⁹



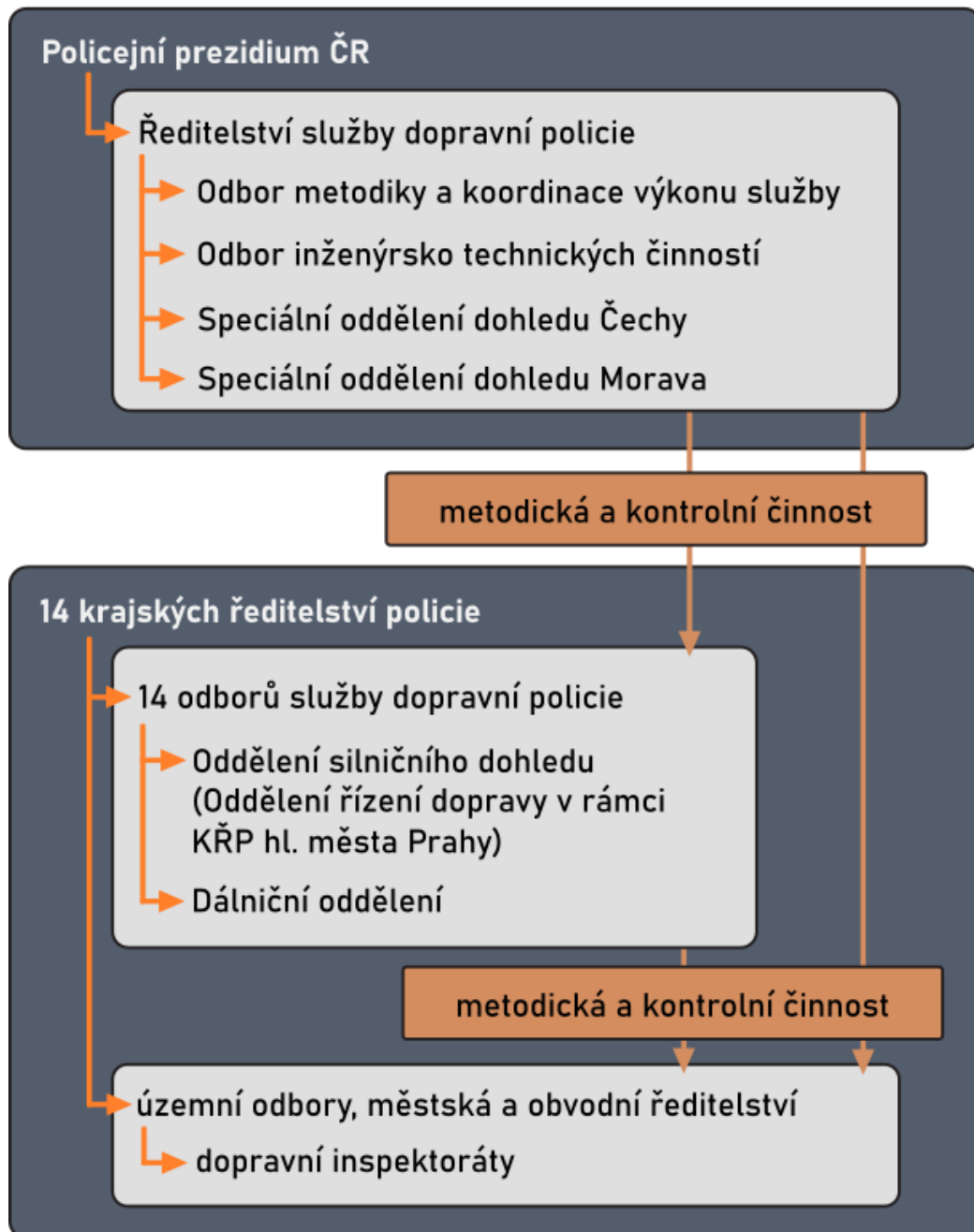
Příloha č. 2 – Logo organizace BESIP⁵⁰

⁴⁸ *Znak Policie České republiky* [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/>

⁴⁹ *Logo služby dopravní policie* [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

⁵⁰ *Logo organizace BESIP* [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://besip.cz/>

Organizační struktura služby dopravní policie



Příloha č. 3 – Organizační struktura služby dopravní policie⁵¹

⁵¹ *Organizační struktura služby dopravní policie* [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>