

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ TECHNICKÉ PROSTŘEDKY V RÁMCI  
DOHLEDU NAD SILNIČNÍM PROVOZEM**

Autor práce: Jiří Černý, DiS.  
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
Forma studia: Kombinovaná  
Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal  
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....  
Jiří Černý, DiS.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Janu Bouchalovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

ČERNÝ, J. *Dopravně bezpečnostní technické prostředky v rámci dohledu nad silničním provozem : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 60 s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jan Bouchal.

**Klíčová slova:** bezpečnost, blokové řízení, dohled na silniční provoz, přestupek, státní správa, technické prostředky.

Práce pojednává o dohledu nad silničním provozem a o dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

V teoretické části vysvětluje úlohu dopravní policie při této činnosti, právní úpravu dohledu na silniční provoz a způsoby dohledu na silniční provoz. Shrnuje do praktického přehledu technické prostředky, které se při této činnosti používají.

Praktická část práce popisuje příklady z praxe, konkrétně zjištění dopravního přestupku při dohledu nad silničním provozem a následné řešení tohoto přestupku. Jeden případ bude řešen v blokovém řízení, ve druhém případě se bude jednat o oznámení přestupku.

## **ABSTRACT**

ČERNÝ, J. *Traffic Safety Technical Resources in the Supervision of Road Traffic : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 60 p. Supervisor : JUDr. Jan Bouchal.

**Key words:** safety, penalty proceedings, supervision of road traffic, offence, state administration, technical resources.

Work deals with supervision of road traffic and on supervision for safety and fluency of road traffic.

The theoretical part explains the role of traffic police in this activity, legislation on road traffic supervision and controls on traffic. Sums in a practical overview of the technical resources that are used in this work.

The practical part describes practical examples, specifically finding a traffic offense in supervising road traffic and follow solution to this offense. One case will be solved in ticket proceedings, in the second case it will be the offense notifications.

## **OBSAH**

<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>8</b>
<b>ZÁKLADNÍ POJMY</b> .....	<b>9</b>
<b>2 POHLED DO HISTORIE</b> .....	<b>11</b>
2.1 HISTORIE POLICIE A ČETNICTVA .....	11
2.2 HISTORIE POLICEJNÍHO ŘEDITELSTVÍ V PLZNI .....	12
<b>3 DOHLED NAD SILNIČNÍM PROVOZEM</b> .....	<b>14</b>
3.1 POLICIE ČR PŘI DOHLEDU NAD SILNIČNÍM PROVOZEM .....	14
3.2 STÁTNÍ SPRÁVA A JEJÍ ÚLOHA .....	16
<b>4 PRÁVNÍ ÚPRAVA DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ</b> .....	<b>18</b>
<b>5 TECHNICKÉ PROSTŘEDKY PŘI DOHLEDU NAD SILNIČNÍM PROVOZEM</b> .....	<b>22</b>
5.1 TECHNICKÉ PROSTŘEDKY DOHLEDU NAD SILNIČNÍM PROVOZEM.....	23
5.1.1 Měření rychlosti .....	23
5.1.1.1 Radiolokátory .....	24
5.1.1.2 Měřicí zařízení pracující na principu optické metody .....	28
5.1.2 Způsoby zjišťování alkoholu a drog .....	33
5.1.3 Technické prostředky ke zjišťování hmotnosti vozidel .....	38
5.1.4 Zařízení pro záznam obrazové dokumentace dopravních přestupků .....	40
5.1.4.1 Fotoaparáty .....	40
5.1.4.2 Videokamery .....	41
5.2 VYBAVENOST DOPRAVNÍHO INSPEKTORÁTU.....	42
<b>6 MĚŘENÍ RYCHLOSTI V PRAXI</b> .....	<b>44</b>
6.1 POPIS ZJIŠTĚNÍ PŘESTUPKU .....	44
6.2 SILNIČNÍ KONTROLA.....	47
6.3 OZNÁMENÍ O PŘESTUPKU .....	47
6.4 ADMINISTRATIVA NA ODDĚLENÍ.....	49
6.5 PRAXE U SPRÁVNÍHO ORGÁNU.....	50
6.6 BLOKOVÉ ŘÍZENÍ.....	50
6.7 SHRUTÍ.....	54
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>55</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>57</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>60</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>60</b>

## ÚVOD

Jedním z narůstajících společenských problémů v současné době je provoz na pozemních komunikacích, resp. neukázněnost účastníků silničního provozu. Tento problém je třeba intenzivně řešit. Každodenně se stáváme účastníky provozu na pozemních komunikacích a setkáváme se s bezohledností, agresivitou a záměrným porušováním pravidel provozu na pozemních komunikacích. Negativní chování se objevuje nejen u běžných řidičů motorových vozidel, ale také u profesionálních řidičů. Ti všichni svým nezodpovědným chováním mohou způsobit dopravní nehodu, zranění nebo usmrcení osoby, nebo způsobit značné škody na majetku. Rok od roku je provoz na pozemních komunikacích stále hustější a nebezpečnější, dále je na řidiče všech motorových vozidel kladena vyšší náročnost na ovládání motorových vozidel, jsou vyžadovány znalosti a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Dalším faktorem je rostoucí počet řidičů, kteří v současné době snadno získají řidičské oprávnění, a tím se také zvyšuje počet vozidel na silnicích.

Podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, se může stát řidičem motorového vozidla osoba, která splňuje podmínky věku (ten je odlišný u jednotlivých skupin řidičského oprávnění), dále musí splňovat zdravotní způsobilost a v neposlední řadě odbornou způsobilost. V současné době se setkáváme u profesionálních řidičů s povinností absolvování psychologického vyšetření, stejně tak u řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění z důvodu bodového hodnocení některých přestupků. Zcela opomíjeno je posuzování psychického stavu u žadatelů o řidičské oprávnění, přičemž právě u těchto by se mohlo vyplatit. Na základě dopravně psychologického vyšetření by bylo možno eliminovat jedince s agresivními prvky chování, s nepřizpůsobivým chováním apod. Tito jedinci jsou pro další účastníky silničního provozu obvykle velkým nebezpečím.

Všichni účastníci silničního provozu by se měli chovat tak, aby neohrožovali svoji bezpečnost ani bezpečnost ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, aby nepoškozovali majetek svůj ani majetek dalších osob.

Toto téma bakalářské práce si autor zvolil vzhledem k současnému působení u dopravní policie ČR, kde bude nadále rozšiřovat svoje uplatnění, ale také proto, že ho téma zajímá i z pohledu občana.

# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce bude vytvoření uceleného přehledu technických prostředků používaných při dohledu nad silničním provozem. Takto vypracovaná práce bude přínosem pro nově začínající dopravní policisty, kterým poskytne ucelený přehled o technických prostředcích používaných při dohledu nad silničním provozem v praxi.

Téma zvolené práce je velmi aktuální vzhledem k narůstajícímu počtu motorových vozidel a řidičů, vysoké nehodovosti. V současné době je málo odborné literatury, která by pomohla začínajícím dopravním policistům zorientovat se v dané problematice. V práci budou použity metody deskripce návodů jednotlivých měřících zařízení, funkce analyzátoru alkoholu a drog v těle řidiče a porovnání vybavenosti jednotlivých dopravních oddělení se sídlem v Plzni.

V teoretické části práce budou popsány a utříděny technické prostředky používané při dohledu nad silničním provozem, používané u dopravního inspektorátu Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje, zejména jejich vlastnosti, přednosti a nedostatky projevující se při práci. Deskripce těchto technických prostředků bude provedena na základě studie návodů, vydaných Pokynů ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia a na základě vlastní praxe.

V praktické části bude zhodnoceno jedno z měřících zařízení a budou porovnány dva způsoby projednání přestupku - kazuistika na téma měření rychlosti v praxi.

Při zpracování praktické části budou popsány jednotlivé případy, zejména vznik, průběh a vyřešení případu. Poslouží k porovnání podobných případů, kdy budou přehledně uspořádána fakta, která jsou k případu známa a následně budou analyzována a vyhodnocena. Pomocí této metody lze postihnout některé souvislosti, které nejsou na první pohled zjevné, a tím nám umožňuje pochopit celý případ do hloubky.

V této práci se bude označovat výklad práva ve vztahu ke konkrétnímu přestupku. Kazuistika bude mít konkrétní strukturu, a to: uvedení případu – popis zjištěného přestupku, charakteristika problému – silniční kontroly, anamnéza – předpoklady, řešení přestupku, analýza případu, návrh řešení – praxe u správního orgánu, blokové řízení.

Praktická část bude zpracována na základě vlastní praxe a v souladu s legislativními a právními normami.



# ZÁKLADNÍ POJMY<sup>1</sup>

Pro přiblížení problematiky dopravně bezpečnostních technických prostředků je nutno nejprve definovat základní pojmy:

**Dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích** (dále jen „dohled na silniční provoz“) - spočívá v organizování a provádění řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (dále jen „pravidla silničního provozu“), dohledu nad technickým stavem vozidel a jeho kontrolách přímo v silničním provozu, řízení městského provozu a dodržování právních předpisů.

**Blokové řízení** – přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. (§ 84 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích)

**Příkazní řízení** – není-li pochybnosti o tom, že obviněný z přestupku se přestupku dopustil a nebyla-li věc vyřízena v blokovém řízení, může správní orgán bez dalšího řízení vydat příkaz o uložení napomenutí nebo pokuty. (§ 87 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích)

**Správní řízení** je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má nebo nemá. (zákon č. 500/2004 Sb., správní řád)

**Pozemní komunikace** – je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

**Bezpečnost** – v dopravě chápeme bezpečnost jako „dopravní“ bezpečnost, popř. bezpečnost „silničního provozu“. Představuje jednu z vlastností dopravního systému. Může se jednat o bezpečnost celého systému na národní/regionální úrovni, nebo se může jednat o bezpečnost konkrétního úseku silnice, určité kategorie účastníků silničního provozu. Je ovlivňována managementem bezpečnosti silničního provozu - od aktivit Ministerstva dopravy, BESIP, podoby zákonů, činnosti policie, stavu

---

<sup>1</sup> Pavlíček K., Kopecký Z.: *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY. 2006. s. 260 -291. ISBN 8086477-32-0.

technických předpisů, kvality dopravní výchovy, kvality silnic, celkové bezpečnostní kultury atd.

## 2 POHLED DO HISTORIE

Vznik dopravy můžeme historicky vnímat od doby, kdy lidé začali přepravovat zboží (náklad) pomocí lidské nebo zvířecí síly po neupravených pěšinách, cestách, případně tocích. Postupem času začali různými způsoby přepravovat i sebe, zpevňovat, rozšiřovat a upravovat cesty.

Začátek silniční dopravy (z dnešního pohledu), lze datovat do doby vynálezu spalovacího motoru. Koncem 19. století byla na území Česka (tehdejšího Rakouska-Uherska) zahájena první sériová výroba automobilu NW Präsident, a to v Kopřivnici. Tuto událost lze považovat za zahájení éry automobilismu.

S asfaltováním silnic se v České republice začalo až po roce 1945, čímž se do roku 1970 podařilo zřídit asfaltovou silnici téměř do každé obce. Výstavba dálniční sítě byla zahájena po roce 1970.<sup>2</sup>

### 2.1 Historie policie a četnictva

Vzhledem k zájmu autora o práci u dopravní policie, snažil se najít nějaké zajímavé historické momenty.

Do roku 1918 patřilo území našeho státu do rakouské části habsburské monarchie, což mělo vliv na vývoj organizace bezpečnostní služby na našem území. Ministerstvo vnitra bylo nejvyšší instancí politické správy a mělo velmi širokou působnost. Spadalo pod něj mj. četnictvo, silniční a říční policie, zabývalo se státním občanstvím a vydáváním pasů, přistěhovalectvím, vystěhovalectvím, sčítáním obyvatel, statistikou, automobilismem a vzduchoplavectvím, registrací spolků atd. Z hlediska místní působnosti udržovalo veřejný pořádek a veřejnou bezpečnost na celém území četnictvo. Výjimku tvořila statutární města, kde fungovaly státní policejní úřady.

Za první republiky vznikl větší počet samostatných odborných oddělení, a to zejména: tiskové, spolkové a divadelní, dopravní, oddělení pro zbrojní pasy, úřadovna pro potírání lichvy a oddělení pro pořiční policii. Existoval také Ústřední přihlašovací úřad a pasové oddělení, kde se vydávaly cestovní pasy, občanské legitimace, plavební

---

<sup>2</sup> CENIA. Historie silniční dopravy. [online]. © 2013 [cit. 2016-11-30]. Dostupné z [http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/?p=historie\\_silnicni\\_dopravy&site=doprava](http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/?p=historie_silnicni_dopravy&site=doprava).

knížky a evidovaly se osoby přicházející do města z míst postižených nakažlivými chorobami.

Dále existovaly speciální útvary bezpečnostního oddělení: železniční, poštovní, mravnostní, evidenční, korespondenční, oddělení krádeží, oddělení pro stíhání kapesních zlodějů, trestní rejstřík atd. V roce 1929 byla zřízena Všeobecná kriminální ústředna s celostátní působností, která vedla evidenci zločinců, pátrala po nezvěstných osobách, poskytovala pomoc úřadům při stíhání zločinců, při identifikaci mrtvol atd.

Dne 30. 6. 1945 byla vyhlášena nová organizace Sboru národní bezpečnosti, jejímž cílem bylo sjednotit odlišný vývoj činnosti v jednotlivých částech republiky. Byly vytvořeny tzv. zemské odbory bezpečnosti (ZOB), které měly organizovat a řídit všechny složky vnitřní národní bezpečnosti v Čechách. Tvořily je čtyři oddělení:

- ZOB I – vnitro (vedení, řídilo SNB, StB a kriminální službu)
- ZOB II – zpravodajský úsek
- ZOB III – právní a správní úsek
- ZOB IV – dopravní úsek.<sup>3</sup>

## 2.2 Historie policejního ředitelství v Plzni

Autor práce v této kapitole zmíní několik informací o historii policie ve městě Plzeň. K tomuto městu má velmi vřelý vztah, protože se zde narodil, dosud zde žije a pracuje jako policista.

První informace o městské stráž v Plzni je z 12. srpna 1651, kdy bylo úkolem této stráže udržování veřejného pořádku. Dne 11. července 1850 byl v Plzni nově zřízený četnický sbor v počtu dvou důstojníků a dvaceti mužů.

O zřízení policejního komisařství v Plzni uvažovalo rakouské ministerstvo vnitra již v roce 1916, ale tehdy plzeňská obec nesouhlasila se zřízením státní policie ve městě. Důvodem byly požadavky finančního podílu města na zřízení a provoz státní policie ve městě. K domluvě o zestátnění výkonu policejní služby v Plzni došlo až v listopadu 1919 po vyjednávání Rady města Plzně (v čele se starostou města L. Pikem) s Ministerstvem vnitra ohledně financování stávající obecní policie. Zástupci městské policejní stráže si v prosinci 1919 požádali o účast na vyjednávání o zestátnění policie,

---

<sup>3</sup> POLICIE ČR. Historie policie a četnictva. [online]. © 2017 [cit. 2017-01-05]. Dostupné z <http://www.policie.cz/clanek/historie-policie-a-cetnictva.aspx>.

protože chtěli být ujisti o jistotě a podmínkách práce. V té době poukazovali na nejistotu, která panovala mezi mužstvem policejních sborů z hlediska absence příslušného normativu. Převzetí městské stráže do služeb státu vč. předání věcného zařízení a budov probíhalo až do konce roku 1920.

Z archivních dokumentů lze vyčíst systém organizace Policejního ředitelství v Plzni z roku 1935. Nejvyšším úřadem tohoto institutu bylo jeho prezidium. To vedlo agendu osobních věcí úředníků, oficiantů, kancelářských pomocníků apod., vyřizovalo správu dotací, rozpočtu, podatelnu, spisovnu, výpravnu atd.

Dále byla činnost policejního ředitelství rozdělena na jednotlivá oddělení:

I. oddělení – policie tisková a shromažďovací, cizinecká, evidence obyvatelstva, vystěhovalectví ...

II. oddělení – policie spolková, zbrojní, veřejné produkce a zábavy, cestovní pasy, věci obchodní a živnostenské, obecní místněpolicejní agenda ...

III. oddělení – policie dopravní, trestní řízení administrativní s výjimkou přestupků nařízení o policejní hodině uzavírací, vyšetřování kriminálních případů způsobených dopravou motorových vozidel a ústřední evidence trestních rejstříků, rekvizice ve věcech dopravních ...

IV. oddělení – věci sociální péče a agenda mravnostní, provádění zákona o potírání cikánství, věci vyhoštění a policejního postrku

V. oddělení – policejní lékař

VI. oddělení – velitelství sboru uniformované stráže, vedlo výstrojní oddělení, evidenční práce, manipulační práce, rozdělení služeb ...<sup>4</sup>

Z historických pramenů je patrné, že existovala dopravní oddělení policie, ovšem z hlediska dobové situace byla činnost tohoto oddělení naprosto odlišná od současnosti. Dopravní problematiku tvořilo (dle vývoje) pouze migrující obyvatelstvo, koňské povozy, jízdní kola, kočáry, postupně automobily nebo motocykly, ojediněle také lodní doprava. Zcela jistě se řešila jiná problematika oproti dnešní rychlé jízdě, dodržování dopravních předpisů, jízdě pod vlivem alkoholu aj. omamných látek, technickému stavu vozidel apod.

---

<sup>4</sup> HERAJT, T. *Historie policie v letech 1918-1945 : Policejní ředitelství v Plzni*. Plzeň : Československá obec legionářská-Jednota Mladá Boleslav, 2010. s. 9 – 31. ISBN 978-80-86011-42-4.

### 3 DOHLED NAD SILNIČNÍM PROVOZEM

Nad silničním provozem se provádí kontroly, které spočívají v porovnávání technických, právních a dalších norem se skutečným stavem, který je k vidění ve skutečném provozu na pozemních komunikacích. Hlavním úkolem je zejména kontrola účastníků silničního provozu a dalších osob, které mohou svým chováním ovlivňovat provoz a také bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Chování jednotlivců může spočívat v samotném jednání nebo opomenutí. Dohled nad silničním provozem lze rozdělit na tři kategorie.

Dohled nad technickým stavem silničních vozidel, dohled nad stavem pozemních komunikací, dopravních značek a zařízení a hlavně dohled nad chováním účastníků silničního provozu.

Cílem těchto kontrol je zjistit, zda účastníci provozu, provozovatelé vozidel a správci komunikací plní své povinnosti, které jim ukládá zákon. Též do jaké míry jsou tyto podmínky splněny.<sup>5</sup>

Podle NÁCHODSKÉHO<sup>6</sup> je zastavování vozidel v dopravě jedním z nejnebezpečnějších služebních úkonů policisty. Největší nebezpečí spatřuje v tom, že policista předem neví, koho zastavuje. Může se jednat o nebezpečného pachatele násilného trestného činu nebo osobu, která je s touto činností spojena. Taková osoba si stavění motorového vozidla může vyložit jako odhalení tohoto spojení, přičemž policistu může ohrožovat jak řidič, tak i spolujezdec.

#### 3.1 Policie ČR při dohledu nad silničním provozem

Výkon státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo dopravy a je ústředním orgánem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Dalšími orgány v těchto záležitostech jsou krajský úřad, obecní úřad s rozšířenou působností, Ministerstvo vnitra a Policie České republiky.

Ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vykonávají státní správu Ministerstvo vnitra a Policie České republiky. V rámci policie vykonávají tuto správu okresní a jim na roveň postavené dopravní inspektoráty Policie

<sup>5</sup> PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 25- 30. ISBN 8086477-24-X.

<sup>6</sup> NÁCHODSKÝ, Z. *Taktika policejní akce*. Praha : ARMEX, 1993. s. 34.

České republiky. Při výkonu jejich pravomocí je řídí a kontroluje příslušný krajský dopravní inspektorát a Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. Společně s dopravními inspektoráty se na dohledu nad silničním provozem podílejí také základní útvary Policie České republiky.

Policie ČR při dohledu nad silničním provozem vykonává další úkoly, což jsou zejména organizování a řízení provozu na pozemních komunikacích, kontrola dodržování povinností všech účastníků silničního provozu, dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, dodržování právních předpisů, dohledu na technický stav všech vozidel v silničním provozu a řízení provozu ve městě.

Všechny tyto úkoly plní především dopravní policie ČR prostřednictvím příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR, prostřednictvím skupiny silničního dohledu Policie ČR správ krajů, prostřednictvím dálničních oddělení a oddělení řízení dopravy Dopravního inspektorátu hlavního města Prahy a oddělení centrálního řízení dopravy Dopravního inspektorátu hlavního města Prahy.

Kromě výše jmenovaných úkolů vykonává dopravní policista celou řadu činností, které přímo s dohledem nesouvisí, ale dotýkají se práce policie jako takové. Pro názornost, za rok 2015 bylo službou dopravní policie v provozu odhaleno 141 odcizených vozidel, 533 hledaných osob a zadrženo 205 ilegálních migrantů.<sup>7</sup>

„Na dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se podílí také obecní a městská policie. Činnost obecní policie vychází ze zákona 553/1991 Sb., o obecní policii, a dále ze zákona 361/2000 Sb. Co se týče dopravy, je jejich činnost zaměřena na řešení porušení pravidel provozu vyplývajících z místní úpravy provozu, kontrolují požití alkoholu, ale také měří rychlost (což je stále diskutovaná záležitost). V rámci součinnosti s Policií ČR se provádí společný výkon na základě uzavíraných koordinačních dohod – to zahrnuje například dohled nad přechody pro chodce, spolupráci při zajišťování kulturních a společenských akcí, nebo rozdělení teritoriální působnosti pro BESIP.“<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> TICHÝ, V. „Dopravka“ má nové pravomoci i povinnosti. *Policista*. Praha, číslo 3/2016, 8 stran. ISSN 1211-7943.

<sup>8</sup> MACHUTOVÁ, M. et al. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO, 2009. s. 135. ISBN 978-80-87040-14-0.

### 3.2 Státní správa a její úloha

Jednou ze základních činností dopravních inspektorátů je dohled příslušníků Policie ČR na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Tato činnost je jednou z nejobsáhlejších a také nejvíce vnímanou veřejností. Svým obsahem se liší od dalších úkolů a činností dopravních inspektorátů. Lze ji charakterizovat jako jeden z neúčinnějších způsobů operativního pozitivního ovlivňování bezpečnosti silničního provozu a jako aktivní působení na chování účastníků silničního provozu.

K této činnosti dává policistům oprávnění zákon o Policii České republiky, jednotlivá oprávnění jsou vymezena zákonem o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tímto se policie řídí a vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích tak, že kontroluje dodržování povinností účastníků silničního provozu, dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, podílí se na jeho řízení, objasňuje dopravní nehody, vede evidenci dopravních nehod, dále projednává v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a vykonává prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Příslušníci PČR při vykonávání dohledu na pozemních komunikacích jsou ve služebním stejnokroji oprávněni:

- a) dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích
- b) zastavovat vozidla
- c) zabránit řidiči v jízdě
- d) zadržet řidičský průkaz
- e) zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem
- f) vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem
- g) vyzvat řidiče ke kontrole sociálních předpisů
- h) vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou
- i) vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla



- j) vyzvat řidiče motorového vozidla ke kontrole maximální přípustné hmotnosti na nápravu, maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy
- k) rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti
- l) použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla
- m) vybírat kauci.<sup>9</sup>

Dohled nad silničním provozem je kvalifikovaná, organizovaná hlídková činnost příslušníků Policie ČR, zejména služby dopravní policie a služby pořádkové policie ČR, která je prováděna podle obecně závazných právních předpisů i interních aktů řízení.

Při dohledu na dodržování ustanovení zákonů a vyhlášek v oblasti provozu na pozemních komunikacích spolupracuje s Policií České republiky také obecní (městská) policie, která má v této problematice jen částečné pravomoci. Některá ustanovení přímo ukládají součinnost obou policií.

---

<sup>9</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 156-157. ISBN 8086477-24-X.

## 4 PRÁVNÍ ÚPRAVA DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ

Problematika dohledu nad silničním provozem vychází z ústavního pořádku České republiky. Je specifikována v následujících právních předpisech:

- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů *(upravuje postavení policie jako jednotného ozbrojeného bezpečnostního sboru území České republiky, jehož úkolem je především služba veřejnosti, ochrana bezpečnosti osob a majetku, předcházení trestné činnosti, plnit další úkoly dle zákonů a předpisů, které jsou součástí právního řádu)*
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů *(tímto zákonem jsou upravena práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy, působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích)*
- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ze znění pozdějších předpisů *(upravuje problematiku úlohy orgánů státní správy a orgánů obce, které v roli správního orgánu vedou občany k tomu, aby dodržovali zákony a jiné právní předpisy a respektovali práva spoluobčanů; dbají především na to, aby občané neztěžovali plnění úkolů státní správy a nerušili veřejný pořádek a občanské soužití)*
- zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 225/2006 Sb. *(hlavními zásadami zákona je umožnit kontrolu opatření omezujících dostupnost tabákových výrobků a alkoholu, kontrolu opatření směřujících k ochraně před škodami působenými těmito výrobky, zákon též stanoví působnost správních úřadů a orgánů územních samosprávných celků při tvorbě a realizaci programů na podporu ochrany před škodami způsobenými výše uvedenými výrobky)*
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů *(upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání)*

*a jejich ochranu, dále upravuje práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a také výkon správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady)*

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (*zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a též pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku)*)
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (*upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, dále upravuje tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích - registraci vozidel; technické požadavky na provoz silničních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti; práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla; práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel; práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí; kontroly technického stavu vozidel v provozu)*)
- zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (*upravuje pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, upravuje zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti; nestanoví-li tento zákon jinak, pojištění odpovědnosti se řídí občanským zákoníkem)*)
- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (*upravuje problematiku trestních činů, trestní odpovědnosti, trestního stíhání, trestních sankcí, uložení trestu atd.)*)
- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (*podle tohoto zákona vykonává Ministerstvo vnitra a Policie ČR státní správu ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích; v rámci policie vykonávají tuto správu okresní a krajské dopravní inspektoráty a Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR)*)

- vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (*vyhláška řeší umístění a platnost dopravních značek a dopravního značení; výjimky z omezení jízdy některých vozidel; označování osob, věcí a vozidel ve zvláštních případech; řízení provozu na pozemních komunikacích; apod.*)
- vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) (*vymezuje pojmy jako „vozidla“, „nebezpečné věci“ látky a předměty, „mezinárodní přeprava“, stanoví podmínky a pravidla smluvních stran – států – při využívání v mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí; cílem Evropské dohody je přání smluvních stran zvýšit bezpečnost mezinárodní silniční dopravy*)
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č.80/1994Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) (*jedná se o dokument Sbírky mezinárodních smluv ČR, který upravuje podporu rozvoje a zlepšení mezinárodní osobní a nákladní silniční dopravy*)
- Nařízení Rady (EHS) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (nařízení nabývá v celém rozsahu účinnosti dne 11. dubna 2007) (*nařízení se vztahuje na dopravu zboží a cestujících po silnicích na území EU vozidly nad 3,5t vč. návěsu či přívěsu a na dopravu cestujících vozidly, která jsou vybavena více jak 9 místy vč. sedadla řidiče; řeší zejména pracovní dobu řidičů - dobu řízení, přestávky v řízení, odpočinek, atd.*)
- Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (*nařízení se týká používání záznamových zařízení, kterými může být účinně kontrolováno dodržování sociálních předpisů. V nařízení jsou stanoveny zásady a oblast působnosti, pravidla používání zařízení, typy apod.*)
- Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014

o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (*mění legislativu pro konstrukci, montáž, používání a zkoušení tachografů za účelem snazší srozumitelnosti, vymezuje oblast působnosti, nové požadavky a údaje, které musí být zaznamenávány, ochranu údajů, odhalování manipulace nebo zneužití apod.*)

Podzákonná činnost policie se řídí interními předpisy Policie ČR a Závaznými pokyny policejního prezidenta. Pro dopravní policii je základním a nejpoužívanějším předpisem Závazný pokyn policejního prezidenta 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento dokument je základním materiálem pro činnost dopravního policisty při výkonu dohledu nad silničním provozem.

## 5 TECHNICKÉ PROSTŘEDKY PŘI DOHLEDU NAD SILNIČNÍM PROVOZEM

Při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, při jeho řízení a plnění úkolů, které s těmito činnostmi souvisí, používá Policie ČR řadu technických prostředků.

Některé technické prostředky se používají také v ostatních službách PČR, popřípadě v jiných oborech lidské činnosti nebo i v běžném životě. Takovými technickými prostředky jsou například fotoaparáty, videotechnika, počítače, radiostanice, motorová vozidla apod., některé jsou určeny k plnění speciálních úkolů příslušníků dopravních inspektorátů Policie ČR.

Technikou rozumíme souhrn materiálních prostředků i způsobů jejich použití ve výrobních i nevýrobních oblastech. Dopravně bezpečnostní technika je souhrn takových materiálních prostředků a postupů, které směřují k účinnému zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k jeho řízení. Mezi dopravně bezpečnostní a technické prostředky zařazujeme především takové, které jsou svou konstrukcí a účelem určeny k zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k jeho řízení a dále takové, které jsou používány zejména policisty zařazenými u služby dopravní policie ČR. Při dohledu na silniční provoz, zajišťování jeho bezpečnosti a plynulosti a při plnění úkolů, které s těmito činnostmi souvisejí, používá Policie ČR řadu technických prostředků. Dohled na silniční provoz je definován jako organizovaná, kvalifikovaná hlídková činnost příslušníků služby dopravní policie, která je prováděná na základě obecně platných právních a interních předpisů. Technické pomůcky jsou definovány jako takové pomůcky, přístroje a zařízení, které policista klade mezi sebe a předmět, na který působí, tj. na silniční provoz. S uvedenou problematikou velmi úzce souvisí také správné postupy užívání technických prostředků. Dopravně bezpečnostní technické pomůcky jsou pomůcky, přístroje a zařízení, které policista používá při zjišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a při jeho řízení.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z.: *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 169-176. ISBN 8086477-24-X.

## 5.1 Technické prostředky dohledu nad silničním provozem

Tuto kategorii technických prostředků lze dále rozčlenit na technické prostředky:

- k zjišťování rychlosti jízdy vozidel
- k zjišťování požití alkoholu a drog
- k zjišťování hmotnosti vozidel
- k obrazové dokumentaci dopravních prostředků
- k pátrání po odcizených vozidlech
- ke kontrole technického stavu silničních vozidel.

Uvedené dělení nemůže dokonale vyjádřit skutečný stav technických prostředků, neboť některé z nich lze zařadit do dvou i více skupin. Například přístroje určené k měření rychlosti jsou vybaveny vlastní dokumentační technikou, podobně tak i některé elektronické přístroje ke zjišťování alkoholu atd.<sup>11</sup>

### 5.1.1 Měření rychlosti

Měřiče rychlosti jízdy silničních vozidel slouží ke zjištění a případné dokumentaci rychlosti jízdy vozidla v konkrétním čase na konkrétním místě. Cílem takového měření je kontrola dodržování stanovených rychlostních limitů řidiči silničních vozidel. V současnosti provádí Policie ČR kontroly dodržování stanovené rychlosti pomocí radiolokátorů, optickou metodou, měřením času potřebného k překonání přesně stanovené vzdálenosti a měřením časových impulsů vysílaného laserového nebo infračerveného paprsku. K měření používá Policie ČR radiolokační měřiče a zařízení využívající optickou metodu měření. U všech používaných přístrojů je většinou uváděna přesnost měření s tolerancí 3 km pro rychlost do 100 km.h-1 a s tolerancí 3% pro vyšší rychlosti. K oficiálnímu měření lze používat pouze taková zařízení, jejichž přesnost je pravidelně kontrolována určeným odborným pracovištěm. Povinnou součástí každého měřicího přístroje je potvrzení o kontrole a o seřízení. S ohledem na přesnost rychloměrů motorových vozidel musí policista při postihu

---

<sup>11</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. s. 176. ISBN 8086477-24-X.

přestupků z naměřené rychlosti odečítat 10% a teprve za takto upravenou rychlost může řidiče postihnout.<sup>12</sup>

#### 5.1.1.1 Radiolokátory

Při dohledu na silniční provoz užívá Policie ČR nejčastěji radiolokační měřič rychlosti (dále jen „radar“). Princip radaru vychází z Dopplerova jevu, který spočívá ve změně kmitočtu elektromagnetických nebo akustických vln při vzájemném pohybu zdroje vlnění a pozorovatele. Při Dopplerově jevu dochází k posuvu k delším vlnovým délkám pro vzdalující se objekty a opačně. V případě, že se bude měřené vozidlo od zařízení vzdalovat, frekvence odraženého signálu bude nižší než frekvence signálu vysílaného. Naopak od vozidla, které se bude k radaru přibližovat, bude odražen kmitočet o vyšší frekvenci, než byl původně vysílán. Používané radary mohou měřit okamžitou rychlost z pevného stanoviště i za jízdy měřícího vozidla, a to v obousměrném provozu vozidel měřených na příjezdu i odjezdu k radarovému zařízení. V současnosti užívané radary mají výrobcem obvykle stanovený rozsah měření 20 - 250 km.h<sup>-1</sup>. Pro přesné měření je výrobcem udávaná maximální vzdálenost radarů od kontrolovaného vozidla 60 metrů. Skutečnost je taková, že jsou radary schopné měřit i na větší vzdálenost. Překážky zasahující do anténního diagramu radarové hlavy se nesmějí vyskytovat ve směru měření. Tyto překážky by mohly způsobit rušivý odraz vysílaného signálu. Za určitých podmínek může dojít k tzv. lomovému odrazu paprsku, přičemž tento jev se může vyskytnout u všech měřičů rychlosti, které pracují na mikrovlnném principu. V praxi představují takové překážky zejména sloupy pouličního osvětlení, dopravní značky, zábradlí, zvýšený tramvajový pás, svodidla, atd. Přítomnost nežádoucích odrazů může signalizovat vícenásobné měření jednoho vozidla, velký počet měřených vozidel nebo uskutečnění měření radiolokátorem v okamžiku, kdy se měřené vozidlo ještě nenachází v úhlu radarové hlavy. V těchto případech je nutné snížit dosah měřiče rychlosti nebo zvolit jiné stanoviště měření. Měření lze provést jak z levého, tak z pravého okraje vozovky. Při měření z jedoucího vozidla je potřebné dodržovat rovnoměrnou rychlost jízdy a přímý směr měřícího vozidla, aby byla zaručena rovnoběžnost pohybu měřícího a měřeného vozidla. Během doby jednoho

---

<sup>12</sup> MACHUTOVÁ, M. et al. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO, 2009. s. 44-47. ISBN 978-80-87040-14-0.



měření za jízdy (cca 2 sekundy) se rychlost vozidel nesmí změnit o více jak 2 km/h, jinak je měření samotným zařízením anulováno.

Za účelem postihu řidiče lze využít dle druhu měřicího přístroje fotodokumentaci, případně videodokumentaci.

„Dlouhodobým a výhradním dodavatelem radarových měřičů rychlosti pro Policii v České republice je společnost Ramet C.H.M. a. s. se sídlem v Kunovicích. První dodávky se uskutečnily počátkem devadesátých let a pokračují do současnosti. Po celou tuto dobu společnost vyvíjí a modernizuje radarové měřiče, které jsou v užívání policejních složek ČR i mnoha států světa.“<sup>13</sup>

### **Ramer 7 CCD**

Ramer 7 CCD má vynikající parametry a z tohoto důvodu patří mezi vysoce kvalitní přístroje pro měření rychlosti. K měření rychlosti využívá Dopplerova jevu a k dokumentaci přestupku využívá digitální fotografii. Zařízení je zabudováno v policejním vozidle, může být provozováno ze stojícího i z jedoucího vozidla. Při měření z jedoucího vozidla je naměřená rychlost vozidel automaticky korigována o rychlost měřicího vozidla. Zaměřená rychlost vozidel se zobrazuje na displeji ovládací jednotky. Pokud měřené vozidlo překročí zvolený limit, rychlost je oznámena hlasovým výstupem a obraz dopravní situace je zaznamenán do paměti počítače včetně naměřené rychlosti a doplňkových údajů. Tento obraz je zároveň zobrazen na monitoru počítače. Pole doplňkových údajů na snímku obsahuje rychlost měřeného a měřicího vozidla, datum a čas měření, nastavený dosah přístroje, číslo přístroje a číslo obrázku.

Ramer 7 CCD zajišťuje dokumentaci prostřednictvím CCD kamery na záznamovém médiu počítače, které má kapacitu až 400 snímků. Systém umožňuje okamžitě vytisknout obrázek na připojené tiskárně. Pro práci za zhoršené viditelnosti slouží zábleskové zařízení. Toto zařízení je vybavené filtrem, který zabraňuje oslnění

---

<sup>13</sup> *Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* [online]. [cit 2015-12-15] Dostupné z:

<http://docplayer.cz/1055246-160-zavazny-pokyn-policejniho-prezidenta-ze-dne-4-prosince-2009-kterym-se-upravuje-postup-na-useku-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu.html>.

řidičů. Výrobce Ramer 7 CCD nabízí pro stanoviště s bezobslužným provozem Stabil pro kontinuální dlouhodobé sledování provozu s dokumentací těch vozidel, která v daném místě překročila nastavený limit rychlosti. Systém je napájen ze sítě, pro případné výpadky je napájení zálohováno pouze baterií.<sup>14 15</sup>

Při používání tohoto zařízení je potřeba ustavit vozidlo (s tímto radarem) dle pokynů v návodu k obsluze, zejména dbát na sklon vozidla (aby vozidlo stálo v rovině s pozemní komunikací). Mezi radarem a měřeným vozidlem je potřeba se vyhnout jakýmkoliv překážkám, aby nedošlo k reflexi.

Ramer 7 CCD přibližuje obrázek č. 1 a obrázek č. 2.

Obrázek č. 1 - Ramer 7CCD



Zdroj: DI PM, vlastní foto

---

<sup>14</sup> zdroj RAMET C.H.M. a. s. KUNOVICE R305 611X.

<sup>15</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 52-53. ISBN 8086477-32-0.

Obrázek č. 2 - Ramer 7 CCD



Zdroj: DI PM, vlastní foto

## AD 9

Radarový rychloměr AD9 měří a zaznamenává překročení nejvyšší povolené rychlosti vozidel na příjezdu i odjezdu. Tento radarový měřič rychlosti pracuje na základě Dopplerova jevu. Jakmile dojde k překročení stanovené rychlosti projíždějícím vozidlem, je přístrojem pořízena obrazová dokumentace v digitální podobě. Získaná obrazová dokumentace obsahuje naměřené údaje a v této podobě je fotografie uložena na pevný disk přístroje. Jedná se zejména o měřené vozidlo, jeho rychlost, datum a čas měření a směr jízdy. Fotografie v této podobě se okamžitě po zaznamenání zobrazí obsluze přístroje. Radarový rychloměr AD9 má několik verzí, a to AD9 T, AD9 C, AD9 O a AD9 P. Rozdíl je pouze ve způsobu provedení.

Za zmínku stojí verze AD9 C. Zde se provádí měření bez použití radaru. Při tomto měření je potřeba srovnat ověřenou rychlost vozidla s rychloměrem AD9 C a rychlost měřeného jedoucího vozidla. Pokud je po dobu 10 vteřin rychlost a vzdálenost obou vozidel konstantní, je jasné, že jejich rychlosti jsou totožné.

Mezi základní komponenty rychloměru AD9 patří radarová hlava, řídicí počítač, displej, reflektor blesku, kamera a paměťové medium.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> zdroj RAMET C.H.M. a. s. KUNOVICE R308 391 CZ.

S tímto zařízením oddělení Dopravní policie v Plzni nedisponuje, v současné době nelze popsat vlastní praktické zkušenosti.

### **Ramer10**

Radarový rychloměr Ramer10 měří rychlost a dokumentuje překročení nejvyšší povolené rychlosti projíždějících vozidel. Při překročení rychlosti projíždějícím vozidlem je pořízena fotografie s informací o naměřené rychlosti, data a času měření a směru jízdy. Tento záznam je uložen na pevný disk radarového měřiče. Tento rychloměr je vyráběn ve verzích Ramer10 T, Ramer10 C, Ramer10 P, Ramer10 O, Ramer10 G. Rozdíl je ve způsobu provedení. Radarový měřič rychlosti Ramer10 pracuje na základě Dopplerova jevu.

Verze rychloměru Ramer10 C pracuje ve verzi bez použití radaru. Je zapotřebí srovnat rychlost vozidla se zabudovaným rychloměrem Ramer10 C s měřeným jedoucím vozidlem a zaznamenat tuto rychlost do snímku nebo pomocí funkce START-STOP, která je vlastně úsekovým měřením.

Mezi základní komponenty patří radarová hlava, řídicí počítač, zobrazovací zařízení (tablet), digitální kamera, reflektor blesku a paměťové médium.<sup>17</sup>

#### **5.1.1.2 Měřící zařízení pracující na principu optické metody**

K měření rychlosti je dále používáno zařízení pracující na principu měření optickou metodou pomocí snímače rychlosti měřícího vozidla a kamery. Toto zařízení je využíváno pro měření rychlosti z jedoucího vozidla. Údaj o rychlosti jízdy se získává z přesného rychloměru měřícího vozidla a je přenášen na monitor. Pro objektivní zjištění rychlosti měřeného vozidla je nutno pořizovat obrazový záznam po dobu nejméně 10 sekund při neměnném odstupu měřícího vozidla od vozidla měřeného a bez manipulace s transfokátorem videokamery.

Jedná se o zařízení Gesig Travimo, které kromě měření rychlosti slouží také k dokumentaci jiných přestupků. Dokumentovat je možné např. nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění, průjezd křižovatkou na signál červeného světla,

---

<sup>17</sup> zdroj RAMET C.H.M. a. s. KUNOVICE R311 063X CZ.

nezastavení na příkaz dopravní značky P6, nedání přednosti v jízdě, nesprávné parkování, nerespektování dopravního značení, apod. S vyjímatelnou kamerou lze také pořizovat dokumentaci poškození vozidel po dopravní nehodě, místa nehody, dokladů od vozidel a nákladu, stavu pneumatik, zjevné závady na vozidle, atd.

Zařízení obsahuje tyto části:

- digitální rychloměr Minispeed 2000
- videorekordér s monitorem
- přední a zadní videokamery s objektivem „ZOOM“
- tiskárnu k okamžitému zhotovení snímků z videozáznamu
- jednotku pro dálkové ovládání
- mikrofon pro případné komentování videozáznamu.

Toto měřicí zařízení je zabudováno do služebních vozidel Policie ČR. Měření se provádí tak, že policejní vozidlo, které je vybavené za předním a zadním oknem televizními kamerami, sleduje v odstupu 15 - 100 metrů měřené vozidlo. V policejním vozidle lze na monitoru sledovat obraz kontrolovaného vozidla vč. data, hodiny, případně dalšího údaje a především vč. údaje o rychlosti, kterou jede v daném okamžiku policejní automobil. Za důkaz překročení rychlosti se považuje, pokud bylo kontrolované vozidlo policejním vozidlem sledováno konstantní rychlostí a v neměnné vzdálenosti po dobu nejméně 10 sekund. Dokumentace přestupku se provádí na videozáznam, z kterého je možné ihned zhotovit snímek. Výrobce udává přesnost měření shodnou s přesností radiolokačních měřičů, může být ale ovlivněna řadou okolností, jako např. nesprávným nahuštěním pneumatik, jejich opotřebením, kvalitou povrchu vozovky atd.<sup>18 19 20</sup>

Zařízení Gesig Travimo je pro názornost na obrázcích č. 3, 4 a 5.

---

<sup>18</sup> zdroj RAMET C.H.M. a. s. KUNOVICE.

<sup>19</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost - zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 52-53. ISBN 8086477-32-0.

<sup>20</sup> Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia č. 4 ze dne 27. června 2006 k jednotnému používání a postupu při dokumentaci dopravních a ostatních přestupků videozařízeními Gesig Travimo

Obrázek č. 3 - Gesig



Zdroj: DI PM, vlastní foto

Obrázek č. 4 - Gesig



Zdroj: DI PM, vlastní foto

Obrázek č. 5 - Gesig



Zdroj: DI PM, vlastní foto

## PolCam

Jedná se o mobilní videosystém pro záznam přestupků v silniční dopravě, zejména měření průměrných rychlostí vozidel. Toto zařízení je možné používat na motocyklech nebo automobilech. Výstupem ze systému PolCam je videozáznam nebo možnost tisku jednotlivých snímků. Na obrazovce je k vidění měřená rychlost, čas, datum, počítadlo snímků, pozice přiblížení kamery a projetí úsek komunikace. Tento systém je složen z centrální jednotky modelu PC 2006, dálkového ovládání, kamery, displeje a záznamového zařízení s paměťovým médiem.<sup>21</sup>

Toto zařízení je vidět na obrázcích č. 6, 7, 8 a 9.

Obrázek č. 6 - PolCam



Zdroj: DI PM, vlastní foto

Obrázek č. 7 - PolCam



Zdroj: DI PM, vlastní foto

<sup>21</sup> zdroj RAMET C.H.M. a. s. KUNOVICE česká verze 1.7.4.6 CZ

Obrázek č. 8 - PolCam



Zdroj: DI PM, vlastní foto

Obrázek č. 9 - PolCam



Zdroj: DI PM, vlastní foto



### 5.1.2 Způsoby zjišťování alkoholu a drog

Činnost, jakou je řízení vozidla, vyžaduje od řidiče plné využití jeho schopností. Požitím alkoholu nebo drog jsou jeho schopnosti sníženy. Takový řidič má opožděné a chybné reakce a sám vytváří rizikové situace. Požívání alkoholu a drog v silniční dopravě představuje problém, který se zákonodárce rozhodl řešit zákazem řízení pod jejich vlivem. K vynucení dodržování tohoto zákazu jsou příslušné subjekty mimo zákonných oprávnění vybavené také technickými prostředky ke zjišťování jejich přítomnosti v těle.

#### Detekční trubičky ke zjišťování alkoholu<sup>22 23</sup> - Souprava Altest

Jedná se o velice jednoduchý, levný a poměrně přesný prostředek ke zjišťování podnapilosti, který nevyžaduje příkon proudu ani údržbu nebo kalibraci. Podstatou detekce je barevná indikace chemické reakce trubičky s alkoholem, která se v závislosti na množství alkoholu v organismu projeví délkou a intenzitou zbarvení indikační náplně. V trubičkách, které používají policisté, je jako reakční látka užit chroman draselný. Ten se v přítomnosti alkoholu redukuje na chromitou sůl a dochází k jeho výraznému zelenému zbarvení. Souprava kromě obalu obsahuje detekční trubice, plastické náustky, odměrný sáček a odlamovač. Detekční trubice a náustky jsou určeny pouze k jednorázovému použití, odměrný sáček lze prakticky používat bez omezení. Po vyjmutí trubičky z pouzdra je nutné zjistit, zda její aktivní náplň má původní žluté zbarvení.

Pokud tomu tak není, je nutno ji bezpodmínečně vyřadit a znehodnotit. Je-li trubička bez vady, oddělí se pomocí odlamovače oba její konce a zasune se do odměrného sáčku. Na opačný konec trubičky se nasadí hygienický náustek tak, aby se jej jiná osoba, než osoba kontrolovaná, nedotýkala. Kontrolovaná osoba jedním hlubokým nádechem pozvolna profukuje trubičku až do úplného naplnění odměrného sáčku. Vzduch z odměrného sáčku nesmí být nikdy protlačován přes trubičku zpět, neboť by tím byl zcela zkreslen výsledek zkoušky. Vyhodnocení zkoušky se provádí cca po 2 minutách, po ukončení chemické reakce v trubičce. Pokud se náplň detekční trubičky nezbarví zeleně, znamená to, že kontrolovaná osoba buď alkohol nepožila vůbec, nebo koncentrace alkoholu v krvi kontrolované osoby je nižší než 0,3 g na kg

---

<sup>22</sup> Návod na použití soupravy Altest vydaný výrobcem Sklářny Kavalier a.s.

<sup>23</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 59-61. ISBN 8086477-32-0.

hmotnosti. V případě pozitivního výsledku se indikační náplň zbarví do zelena v takové délce, která odpovídá přibližně množství alkoholu v krvi kontrolované osoby. Během zkoušky ani bezprostředně před ní, nesmí zkoušená osoba kouřit. Přítomnost nikotinu by mohla ovlivnit test a trubička by se mohla zbarvit do hněda. V případě znehodnocení zkoušky je třeba ji opakovat po 15 minutách. Obdobně je potřeba zkoušku opakovat v případě, že byl výsledek negativní a dle jiných faktorů je pravděpodobné, že řidič alkohol požil. V současné době se již tento způsob měření v Plzeňském kraji nepoužívá a nahradil ho přístroj Dräger.

Likvidace použitých detekčních trubiček a náustků po skončení testu se řídí Rozkazem ředitele Policie České republiky správy Západočeského kraje ze dne 14. května 2002:

„ (1) Všem příslušníkům Policie České republiky správy Západočeského kraje (dále jen „správy kraje“) a Policie České republiky okresních a městského ředitelství na území správy kraje (dále jen „okresní a městské ředitelství“), kteří při své činnosti používají detekční trubičky ALTEST

- a) nakládat s použitými detekčními trubičkami jako s nebezpečným odpadem,
- b) shromažďovat veškeré použité detekční trubičky ALTEST do nepropustné nádoby (dodávané firmou VERKON, s. r. o.), která splňuje požadavky kladené na shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů,
- c) mít při výkonu služby k dispozici igelitový obal pro použité detekční trubičky ALTEST,
- d) uložit použitou detekční trubičku do igelitového obalu a nakládat s ní jako s nebezpečným odpadem do doby jejího uložení ve skladu odpadů.“<sup>24</sup>

### **Dräger 7410 Plus Com<sup>25</sup>**

Používá se k rychlému zjištění koncentrace alkoholu v krvi měřením koncentrace alkoholu v krvi měřením koncentrace alkoholu v dechu testované osoby. Testovaná osoba si před zahájením testování alkoholu v dechu sama rozbálí náustek, jehož užíší konec zasune do přístroje. Poté je proveden výdech do náustku (přístroje)

---

<sup>24</sup> Rozkaz ředitele Policie České republiky správy Západočeského kraje č. 53/2002 ze dne 14. května 2002, kterým se zajišťuje ekologické nakládání s detekčními trubičkami ALTEST.

<sup>25</sup> Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger 7410 Plus Com.

a následně se zobrazí výsledek testu. Prostřednictvím dodávané tiskárny je možno vytisknout kterýkoliv výsledek dechové zkoušky.<sup>26</sup>

V současné době se tento přístroj převážně nepoužívá, na mnohých odděleních Policie ČR byl nahrazen novou řadou přístrojů Dräger 7510.

### **Dräger Alcotest 7510**

Jedná se o hygienické, jednoduché a rychlé měření alkoholu v dechu s přehledným zobrazením výsledku. Přístroj lze jednoduše nastavit tak, aby vyhovoval různým národním předpisům či požadavkům uživatele. Intuitivní systém měření je vybaven flexibilním obslužným menu, velkou pamětí a jednoduchým přenosem dat na mobilní tiskárnu nebo do PC. Nový odběrový systém dokáže zjistit koncentrovaný alkohol v ústní dutině.

V takovém případě se dechová zkouška vyhodnocuje jako neplatná. S každým záznamem dechové zkoušky se automaticky ukládá její jedinečné číslo s datem a časem provedení.

Dräger Alcotest 7510 může být používán v širokém rozmezí teplot. Výsledky měření lze přenášet bezdrátově na tiskárnu Mobile Printer pro okamžitý tisk protokolů, případně rychle stahovat pomocí příslušejícího software do PC. Dalším volitelným doplňkem přístroje je modul GPS.

Princip měření: elektrochemický senzor Dräger 1"; specifický na alkohol.

Měřicí rozsah: 0,3 mg/L; při překročení měřicího rozsahu je zobrazeno hlášení  
Odběr vzorku standardní: automaticky na pevný objem výdechu.

Doba přípravy k testu: cca 6 s od zapnutí (závisí na okolní teplotě).

Doba vyhodnocení výsledku měření: cca 3 s při 0,0 mg/L; cca 10 s při 0,5 mg/L při pokojové teplotě. Provozní teplota: -10°C až +50°C.<sup>27</sup>

Pro názornost je tento přístroj vidět na obrázku č. 10.

---

<sup>26</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost - zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 61-63. ISBN 8086477-32-0.

<sup>27</sup> Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger Alcotest 7510.

Obrázek č. 10 - Dräger 7510



Zdroj: DI PM, vlastní foto

### **DrugWipe 5+, DrugWipe 5S<sup>28</sup>**

Dramatický nárůst nehod způsobují mimo jiné tzv. moderní rekreační drogy, což má za následek značný počet zranění i majetkové škody. Drogový test DrugWipe dokáže testovat pokožku, sliny i pot. Pro orientační zkoušku není tedy nutné provádět odběr krve či získávat vzorek moči od kontrolované osoby. Dostačujícím způsobem je přejít testovacím proužkem zejména přes jazyk nebo po pokožce obličeje, po rukách nebo v podpaží apod. Podezření z užití drog může být prokázáno rychle, spolehlivě a nenásilně. Testy s použitím DrugWipe jsou provedeny rychle a spolehlivě, dají se jednoduše použít jak v terénu, tak na policejní služebně. Pomocí přístroje DrugWipe je možno odhalit přítomnost pěti druhů omamných a psychotropních látek. Jedná se o marihuanu, amfetamin, kokain, opiáty a benzodiazepam. Přístroj je znázorněn na obrázku č. 11.

---

<sup>28</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 63-64. ISBN 8086477-32-0.

Obrázek č. 11 - DrugWipe 5S



Zdroj: DI PM, vlastní foto

### **Dräger DrugTest 5000**

Testovací zařízení Dräger DrugTest 5000 Test Kit je určeno k okamžitému kvalitativnímu důkazu přítomnosti látek, respektive tříd látek v lidských slinách k diagnostickým účelům nebo pro potřeby soudního lékařství. Pro představu je znázorněn na obrázku č. 12.

Obrázek č. 12 - Dräger Drugtest 5000



Zdroj: DI PM, vlastní foto

Při měření se postupuje tak, že se na sběrač slin nanese vytřením dutiny ústní potřebné množství slin. Ty reagují s mikročásticemi na pórovitém sběrači slin. Tento proces trvá asi jednu minutu, poté se indikátor vhodnosti zbarví do modra. Drogy, které jsou přítomné ve slinách, „soutěží“ s drogami na testovací membráně o omezený počet vazebních míst protilátek, nacházejících se na povrchu mikročastic. Poté se sběrač vloží

do analyzátoru Dräger DrugTest 5000 Analyzátor, kde se spustí proces vyhodnocení. Testovaná osoba nesmí deset minut před zkouškou jíst, pít ani kouřit.<sup>29</sup>

### **Dräger DrugTest 5000 Analyzátor**

Přístroj Dräger DrugTest 5000 Analyzátor slouží k důkazu přítomnosti drog, a to ze vzorků slin. Princip měření spočívá v optickém vyhodnocení imunochemických zkušebních papírků, které jsou obsaženy v testovací soupravě. Tento systém umožňuje rychlou a jednoduchou zkoušku přítomnosti opiátů, metamfetaminů, metabolitů kokainu, cannabinoidů, benzodiazepaminů a amfetaminů. Ihned po ukončení rozboru se výsledek zkoušky zobrazí na displeji a lze jej buď vytisknout na mobilní tiskárně, uložit do paměti analyzátoru nebo přenést na externí počítač.<sup>30</sup>

Pro službu dopravní policie je boj s drogami na silnicích jednou z priorit, které se věnuje od roku 2006. V tomto roce policisté získali oprávnění testovat řidiče pomocí jednorázového testeru na přítomnost jiných návykových látek. Podle statistik došlo za posledních šest let k šedesáti procentnímu nárůstu řidičů pod vlivem drog.<sup>31</sup>

### **5.1.3 Technické prostředky ke zjišťování hmotnosti vozidel<sup>32</sup>**

V silniční dopravě je častým nešvarem snaha přepravců uskutečnit vysoký přepravní výkon s minimálními náklady. To způsobuje nejen přetěžování vozidel ale také značné poškozování pozemních komunikací. Přetížené vozidlo je z hlediska bezpečnosti silničního provozu rizikovým faktorem. Je hůře ovladatelné, má delší brzdovou dráhu, než jeho výrobce předpokládal, často hrozí nebezpečí změny těžiště vozidla, uvolnění nákladu atd. Pro předcházení tomuto negativnímu jevu se v rámci dohledu na silniční provoz provádí vážení vozidel. Dopravní policie ČR

---

<sup>29</sup> Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger DrugTest 5000.

<sup>30</sup> Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger DrugTest 5000.

<sup>31</sup> TICHÝ, V. „Dopravka“ má nové pravomoci i povinnosti“. *Policista*. Praha, číslo 3/2016, 8 stran. ISSN 1211-7943.

<sup>32</sup> Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 5/2015 ze dne 29. prosince 2015, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení.

spolupracuje při této činnosti s Centrem pro silniční dopravu, které je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy ČR.<sup>33</sup>

### **Nájezdové váhy HAENNI AND Cie AG CH-3303<sup>34</sup>**

Jedná se o kolové váhy, které slouží ke zjišťování hmotnosti, zejména nákladních automobilů a jejich přípojných vozidel. V provozu na pozemních komunikacích v ČR se používá především způsob postupného vážení jednotlivých náprav vozidla a výpočet celkové hmotnosti se provádí pomocí elektromagnetických vah HAENNI AND Cie AG CH-3303 Jegenstorf. Váhy jsou složeny ze dvou plochých vážních plošin s postranním digitálním ukazatelem, dvou vyrovnávacích plochých podložek, propojovacích kabelů, síťového měřiče napětí, osobního počítače a tiskárny. Samotná váha se skládá z ploché vážní plošiny a postranní ukazatelové části. Vážící plošina je složena z trubkového pérového systému, vestavěného mezi základní a horní desku. Celý váhový systém v plošině je naplněn kapalinou, kterou tvoří směs vody a glycerinu a je neprodyšně uzavřen. Trubková pera jsou při zatížení stlačena k sobě, přičemž se v kapalině vyvine tlak. Tento je v ukazatelové části měřen senzorem a dále předáván jako elektrický signál. Mikroprocesorem řízená elektronika digitalizuje jednotlivé signály a z nich vypočítává zatížení váhy. To se zobrazuje na displeji a přenáší se do počítače.

Pro zajištění regulérnosti měření je nezbytné dodržování následujících podmínek:

- používat váhy lze při teplotách okolního prostředí v rozpětí od -20° do +60°
- měřící místo musí být rovné, maximální sklon v libovolné poloze nesmí být, při určování celkové hmotnosti, překročen o 5%
- podklad váhy musí být rovný a čistý, vzdálenost mezi měřícím místem a podloženou váhou nesmí na žádném místě překročit 10 mm
- vozidlo musí stát na váze kolmo.

---

<sup>33</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 64. ISBN 8086477-32-0.

<sup>34</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 66-67. ISBN 8086477-32-0.

Postup při vlastním vážení je následující:

- po uložení váhy na měřicí místo a propojení kabelů se váha zapne v nezátíženém stavu
- proběhne automatické testování přístroje, které je ukončeno, když se zobrazí všechny segmenty ukazatele a napětí baterie ve V, zařízení je v pořádku a připraveno k měření, jestliže se na ukazateli objeví symbol 00
- vážené vozidlo najíždí postupně jednotlivými nápravami na činné plochy váhy a vyhodnocovací jednotka zaznamená skutečné tlaky na nápravu a vyhodnotí případné překročení povolených hodnot za účelem eliminování výškových rozdílů jednotlivých náprav u dvou a vícenápravových vozidel jsou váhy doplněny nájezdovými rohožemi, které zajišťují objektivitu měření.<sup>35</sup>

#### **5.1.4 Zařízení pro záznam obrazové dokumentace dopravních přestupků<sup>36</sup>**

V některých případech někdy nestačí k dokumentaci dopravních přestupků pouhý slovní popis zjištěného stavu. Dokazování je proto vhodné doplnit obrazovou dokumentací. V případě, že není důležité zachycení pohybu, stačí použít fotografické přístroje. V případě požadavku na dynamické zachycení situace je potřeba použít videokameru.

##### **5.1.4.1 Fotoaparáty**

Fotografie lze využívat při dohledu nad silničním provozem především k dokumentování dopravních přestupků, kde není rozhodující zachycení vozidla nebo osoby v pohybu. Tímto způsobem lze pořizovat dokumentaci např. jízdy vozidla po nesprávné straně vozovky nebo předjíždění v místech, kde je to zakázáno. Avšak nelze takto pořídit dokumentaci např. nezastavení vozidla na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Policisté tuto techniku používají nejčastěji ke zhotovení dokumentace z míst dopravních nehod. Fotografie je možné využít zejména k dokumentování přestupků tzv. klidové dopravy a mnoha dalších.

<sup>35</sup> Ing. Jan Huser et al., Metodika nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. CSPSD 2013. Interní materiál.

<sup>36</sup> PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost : zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. s. 67-70. ISBN 8086477-32-0.



## **Dokumentace jízdy na signál s červeným světlem „Stůj!“**

Nejvíce frekventovaným přestupkem proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu bývá nerespektování světelných signálů při řízení provozu nebo při zabezpečování provozu na železničních přejezdech. K dokumentaci těchto přestupků bylo s kladnými výsledky vyzkoušeno automatické fotodokumentační zařízení.

Tento systém je schopný zadokumentovat vjezd vozidel do určeného prostoru na znamení červeného světla. Zařízení, které zajišťuje dokumentaci, je aktivováno při rozsvícení signálu s červeným světlem a je spuštěno vozidlem, které přejelo v době rozsvícení tohoto signálu hranici, na které byl řidič povinen vozidlo zastavit. Zařízení po naexponování prvního snímku pořizuje další snímky v krátkých časových intervalech, zpravidla se jedná o interval 1 sekundy. Důvodem je získání podkladu pro případné vyvrácení obhajoby přestupce, že po vjezdu do prostoru na signál červeného světla vozidlo zastavil, ale podařilo se mu to až např. na okraji přechodu pro chodce, ale v jízdě až do změny směru nepokračoval. Na snímku jsou, kromě obrazové části, také časové údaje včetně údajů o době, která uplynula od rozsvícení signálu s červeným světlem.<sup>37</sup>

### **5.1.4.2 Videokamery**

Videokamery tvoří dosud stále plně nedocenenou techniku pro účely dokumentace dopravních přestupků apod. Oproti fotografickým přístrojům dokáží zařízení tohoto typu zachytit pohyb a jsou vhodná především k zadokumentování děje a tedy i přestupku v celém jeho průběhu. Tímto záznamovým zařízením lze velmi dobře dokumentovat např. nerespektování příkazu dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“, jízdu do křižovatky nebo na železniční přejezd na signál červeného světla, nesprávné předjíždění, projevy agresivity řidičů atd., ale zároveň i přestupky, které lze dokumentovat fotograficky. Lze předpokládat, že po zvýšení počtu takových přestupků, budou videokamery využívány nejen silničními dopravními hlídkami k dokumentaci přestupků a dopravních nehod, ale také jako stabilní přístroje, např. pro kontrolu, zda řidiči respektují světelné signály na křižovatkách, přechodech pro chodce, železničních přejezdech apod. Vzhledem k vývoji a klesajícím cenám této techniky, lze předpokládat, že i u Policie ČR se tento způsob zjišťování a dokumentace dopravních přestupků,

---

<sup>37</sup> Volně dle Koordinační dohody o užívání Automatizovaného systému řízení dopravy dle § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR a § 1746 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (oddíl III. Práva a povinnosti spojená s užíváním ASŘD).

trestné činnosti apod., stane běžně používaným. Oproti fotoaparátům je hlavní výhodou videokamer zadokumentování celé situace - zachycení pohybu. Ve velkých městech jsou budovány automatické kamerové systémy v prostoru křižovatek s intenzivním provozem. Pomocí tohoto systému je možno provádět dálkový dohled na silniční provoz a je možné zajistit optimální průjezdnost komunikace a adekvátně reagovat na problémy.

### **Městské kamerové systémy**

Obsluhu kamerového systému zajišťují příslušníci Policie České republiky a obecní policie pomocí pracoviště Městského kamerového systému. Obsluha nezasahuje do nastavení kamer, zasahuje pouze v případech, které souvisí s plněním služebních povinností.<sup>38</sup> V okamžiku, kdy již obsluha nepotřebuje změněnou pozici kamerového systému, tuto pozici smaže a informuje v nejkratším čase správce systému. Ten provede vymazání této pozice ze systému. Sledování vybraných lokalit a událostí je možné pomocí ručního ovládání a přednastavených pozic jen při plnění služebních povinností. Obsluha provádí zpracování videozáznamů ze záznamových serverů za účelem využití pro další šetření. Využívání záznamů se řídí předpisy Policie České republiky a obecní policie. Po přibližně dvaceti osmi dnech se záznamy automaticky mažou, doba smazání může být po dohodě se správcem upravena.

## **5.2 Vybavenost Dopravního inspektorátu**

V rámci DI Plzeň město jsou pro měření rychlosti používána tato zařízení: Ramer 7CCD, Polcam a Gesig (viz obrázky č. 1 – 9 v této práci).

Pro kontrolu řidičů, zda nejsou ovlivněni alkoholem nebo jinou návykovou látkou, se používají alkoholtestery Dräger, stejně tak pro zjištění drog v těle.

S těmito zařízeními má autor práce možnost pracovat v rámci svého pracovního zařazení.

---

<sup>38</sup> Volně dle Koordinační dohody o užívání Automatizovaného systému řízení dopravy dle § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR a § 1746 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (oddíl III. Práva a povinnosti spojená s užíváním ASŘD).

Při spolupráci našeho oddělení s Centrem služeb pro silniční dopravu jsou využívány nájezdové váhy HAENNI AND Cie AG CH-3303, se kterými mají praxi kolegové zařazení v týmu na kontrolu užitkových vozidel (AETR, ADR).

Přehled měřičů rychlosti používaných na odděleních se sídlem v Plzni je uveden v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Měřiče rychlosti na odděleních se sídlem v Plzni<sup>39</sup>

<b>Měřiče rychlosti</b>	<b>Dopravní inspektorát Plzeň-město</b>	<b>Dopravní inspektorát Plzeň-venkov</b>	<b>Dopravní inspektorát Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje</b>
<b>Polcam</b>	VW Passat - civilní	nemá	nemá
<b>Gesig</b>	Škoda Octavia -civilní	nemá	nemá
<b>Ramer 7 CCD</b>	Škoda Octavia – barevné provedení PČR	Škoda Octavia – barevné provedení PČR	nemá
<b>Ramer AD 9</b>	nemá	Škoda Octavia – barevné provedení PČR	Škoda Octavia – barevné provedení PČR
<b>Ramer AD 10</b>	nemá	nemá	VW Passat - civilní

Z tabulky je zřejmé, že každé oddělení nedisponuje všemi technickými prostředky.

<sup>39</sup> vlastní průzkum

## **6 MĚŘENÍ RYCHLOSTI V PRAXI**

V praktické části této práce bude přibliženo měření rychlosti zařízením Gesig Travimo, které se provádí v praxi. Zařízení je pevně instalováno ve služebním vozidle Škoda Octavia v civilním provedení. Popisovány budou dva případy z přelomu roku 2015/2016, přičemž jeden případ byl předán do správního řízení na Magistrát města Plzně a druhý byl vyřešen v blokovém řízení.

### **6.1 Popis zjištění přestupku**

Dne 16. 11. 2015 byla na měření rychlosti nasazena hlídka s volacím znakem Popel 613 s civilním policejním vozidlem. Výkon služby spočíval v dohledu na silniční provoz na území města Plzně, konkrétně se zaměřením na příjezdové komunikace do města. V 15:05 hodin projížděla hlídka po vozovce I/26 mimo obec ve směru jízdy od obce Ejpvovice směrem do centra města. Jedná se o silniční přivaděč z dálnice D5. Policisty ve služebním civilním vozidle dojelo a předjelo šedivé vozidlo. Nejvyšší povolená rychlost zde byla stanovena na 90 km/h, což policista dodržel, proto bylo patrné, že zmíněné šedivé vozidlo limit překračuje. Řidič si jedoucího služebního vozidla v civilním provedení nevšiml, a proto policisté započali sledování šedivého vozidla a měření jeho rychlosti měřicím zařízením Gesig Travimo.

Řidič pokračoval v jízdě směrem do centra města, přičemž jel stále zvýšenou rychlostí, přibližně kolem 120 km/h, ačkoliv v tomto místě byla zákonem povolena rychlost jen 90 km/h. Proto policisté s tímto vozidlem srovnali rychlost na 116 km/h a započali měření přesně v čase 15:05:16 hodin, znázorněno na obrázku č. 13.

Obrázek č. 13 - Začátek měření



Zdroj: DI PM, č.j.: KRPP-12587/PŘ-2015-030506

Rychlost obou vozidel byla prakticky ustálena i v čase 15:05:21 hodin, a to konkrétně 117 km/h, znázorněno na obrázku č. 14.

Obrázek č. 14 - Průběh měření



Zdroj: DI PM, č.j.: KRPP-12587/PŘ-2015-030506

Na konci desetivteřinového úseku v čase 15:05:26 hodin byla rychlost stále 117 km/h, znázorněno na obrázku č. 15.

Obrázek č. 15 - Konec měření



Zdroj: DI PM, č.j.: KRPP-12587/PŘ-2015-030506

Záznam jízdy byl v tuto chvíli dostačující, a proto hlídka provedla přiblížení se služebním vozidlem k měřenému vozidlu z důvodu lepší čitelnosti registrační značky, znázorněno na obrázku č. 16.

Obrázek č. 16 - Pohled na registrační značku vozidla



Zdroj: DI PM, č.j.: KRPP-12587/PŘ-2015-030506

Celý záznam jízdy řidiče trval 51 vteřin. Po celou dobu byla rychlost jízdy přibližně stále stejná.

Následně hlídka zapnula výstražné zvukové zařízení současně s nápisem STOP, policista sedící na straně spolujezdce nasadil magnetický maják na střechu služebního vozidla a vypnul nahrávací zařízení. V tuto chvíli se služební vozidlo nacházelo již před změřeným vozidlem a společně odjeli na bezpečné místo k provedení silniční kontroly

a vyřešení zjištěného dopravního přestupku. K zastavení byl zvolen sjezd na benzinovou čerpací stanici, nacházející se u hranice města Plzně.

## **6.2 Silniční kontrola**

Po zastavení vozidla byl řidič vyzván k předložení dokladů potřebných k provozu a řízení motorového vozidla a byla zahájena běžná silniční kontrola vyplývající ze zákona číslo 361/2000 Sb.<sup>40</sup> Hlídka se dotázala řidiče, zda si je vědom přestupku, spočívajícího v překročení nejvyšší povolené rychlosti. Řidič uvedl, že se domníval, že je stále na dálnici a proto jel tak rychle. Dále při zjištění, že tento přestupek je spojen s uložením bodů do karty řidiče, již nebyl ochoten vyřídit tento přestupek v blokovém řízení formou blokové pokuty, proto bylo sepsáno Oznámení o přestupku.

## **6.3 Oznámení o přestupku**

Z výše uvedených důvodů hlídka započala sepsování Oznámení o přestupku. V tomto tiskopisu je potřeba vyplnit osobní údaje pachatele přestupku a technické údaje vozidla, dále popsat místo a skutek, kterého se řidič dopustil (viz obrázek č. 17).

---

<sup>40</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Obrázek č. 17 - První strana formuláře Oznámení o přestupku

Policie České republiky  
Městské ředitelství policie Plzeň  
Územní odbor vnější služby  
Dopravní inspektorát  
PLZEŇ

Č.j. KRPP/...../PŘ-2015-030506 v Plzni dne 16. 11. 2015

**Oznámení přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích**

Podle § 58 odst.1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, Vám oznamujeme jako místně příslušnému správnímu orgánu, podezření ze spáchání přestupku:

Podezřelý řidič motorového vozidla a porušená ustanovení:

Jméno: ..... Příjmení: ..... Rozený(á): .....  
Narozen(á): ..... Místo: ..... Okres: .....  
Státní příslušnost: ..... Číslo OP/ pas: ..... Stát: ..... Tel.: .....  
Trvalý pobyt: ..... PSČ: ..... Okres: .....  
Přechodný pobyt: ..... PSČ: ..... Okres: .....  
Řidičský průkaz č.: ..... Skupiny: ..... Vydaný: .....  
Motorové vozidlo(RZ, tvůr): ..... Barva: .....  
VIN: ..... Barva: .....  
VIN: ..... Barva: .....  
VIN: ..... Barva: .....

Výše uvedený řidič je podezřelý z porušení ustanovení § 18 odst. 2, zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125e odst. 1 písm. f) bod 4) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to tím, že dne 16. 11. 2015 v 15:05 hod. mimo obec na vozovce 11,26 ..... ve směru jízdy DP, s.r.l., jel s výše uvedeným vozidlem rychlostí 113,3 ..... kmhod<sup>-1</sup> / uvedená rychlost již po odečtení odchylky laserového rychloměru 3,2 ..... / V daném úseku pozemní komunikace je nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 70 ..... kmhod<sup>-1</sup>. Nejvyšší dovolenou rychlost překročil o 23,3 ..... kmhod<sup>-1</sup>. Rychlost vozidla byla změřena digitálním rychloměrem, typu MINISPEED 2000.

Četl: .....  
Četl: .....  
Četl: .....

Zdroj: DI PM, č.j.: KRPP-12587/PŘ-2015-030506

Na druhé straně tohoto tiskopisu je prostor pro vyjádření pachatele přestupku a podpisové doložky (viz obrázek č. 18).



Obrázek č. 18 - Druhá strana formuláře Oznámení o přestupku

Vysvětlení a podpis občana, který je podezřelý z přestupku:

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

.....  
 podpis občana

Svědci / jméno, příjmení, datum narození, trvalý a přechodný pobyt /:

VALKYV OBEDNÝ 325 657

PERUP NĚ ČERVY

OEČ: 325 220

mpor. Ing. Karel Machulda  
vedoucí DI

Zdroj: DI PM, č.j.: KRPP-12587/PŘ-2015-030506

Po vyplnění všech náležitostí se pachatel přestupku písemně nevyjádřil, pouze tento formulář podepsal. Poté bylo řidiči sděleno, že jeho přestupek bude oznámen dle § 58 zákona č. 200/1990 Sb.<sup>41</sup> k dořešení na Magistrát města Plzně. Řidiči byly navráceny jeho doklady a v tuto chvíli byla silniční kontrola skončena.

## 6.4 Administrativa na oddělení

Na oddělení byl tento přestupek zaevidován do ETR (tj. v elektronické podobě) a vytvořen kompletní spis v listinné podobě. Po založení nového přestupkového čísla

<sup>41</sup> Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích.

jednacího byly vyplněny opět všechny osobní údaje, technické údaje, popis skutku a další skutečnosti.

Orgán Policie České republiky má na předání přestupku správnímu orgánu zákonnou lhůtu 30 dní ode dne zjištění přestupku, na DI Plzeň - město jsou přestupky oznamovány přibližně ve lhůtě do 20 dnů.

V okamžiku, kdy byl kompletní spis schválen vedoucím oddělení, byla pořízena jeho kopie, která se uložila do archivu DI. Originál byl odeslán na Oddělení dopravních přestupků Magistrátu města Plzně.

## **6.5 Praxe u správního orgánu**

Správní orgán přijme od PČR originál přestupkového spisu, který řádně zaeviduje.

Po jeho prostudování ukládá pachateli přestupku - ve většině případů - pokutu v příkazním řízení.

Pokud se pachatel přestupku odvolá proti uložené pokutě, správní orgán zahájí další úkony ve správním řízení, například nařídí výslechy svědků apod.

V tomto případě jsou policisté, kteří přestupek oznamovali, předvoláni písemnou formou k podání vysvětlení.

## **6.6 Blokové řízení**

Pro názornost uvedu i příklad dopravního přestupku ukončeného v blokovém řízení. Dne 30. 01. 2016 probíhalo měření nejvyšší dovolené rychlosti - stejně jako v prvním případě se služebním vozidlem Škoda Octavia v civilním provedení s rychloměrem Gesig Travimo. Na vozovce ulice Folmavská v Plzni ve směru jízdy k ulici Borská bylo dojeté stříbrné vozidlo, které zjevně překračovalo nejvyšší dovolenou rychlost v obci, zde stanovenou na 50 km/h. Celou akci přibližují obrázky č. 19 až 21. Samotné měření bylo započato v čase 10:40:53 hodin.

Obrázek č. 19 - Začátek měření



Zdroj: DI-PM, č.j.: KRPP-977/PŘ-2016-030506

V čase 10:40:58 hodin byla rychlost vozidel 67 km/h.

Obrázek č. 20 - Průběh měření



Zdroj: DI-PM, č.j.: KRPP-977/PŘ-2016-030506

V závěru měření v čase 10:41:03 hodin se rychlost opět vrátila na hodnotu 71 km/h.

Obrázek č. 21 - Konec měření



Zdroj: DI-PM, č.j.: KRPP-977/PŘ-2016-030506

Po zřetelném zaznamenání registrační značky (viz obrázek č. 22) bylo nahrávání ukončeno a po zastavení vozidla a provedení běžné silniční kontroly byla tato rychlost zprůměrována na výsledných 70 km/h. Následně bylo zjištěno, že změřené vozidlo má prasklinu na čelním skle ve stírané ploše větší než 20 mm, což bylo vyřešeno společně s překročením rychlosti. Řidič s přestupky a s vyšší sankce na místě souhlasil a z tohoto důvodu byl vypsán blok na pokutu na místě zaplacenou, jak je patrné z obrázku č. 23, který řidič podepsala na dílech A i B. Tímto byl přestupek vyřešen a silniční kontrola ukončena.

Podle FIALY a OTTOVÉ může v praxi nastat situace, kdy přestupce podá podnět k přezkumnému řízení. Přezkumné řízení se tradičně řadí mezi mimořádné opravné prostředky. K zahájení řízení dochází teprve na základě úkonu správního orgánu, kterým je usnesení o zahájení přezkumného řízení. Na úseku Policie ČR se v tomto řízení přezkoumávají převážně rozhodnutí o uložení blokové pokuty.<sup>42</sup>

<sup>42</sup> FIALA, Z., OTTOVÁ, L. Několik poznámek k přezkumu blokových pokut uložených za dopravní přestupky. *Policista*. Praha, 7.1.2001, číslo 1/2011, 3 strany. ISSN 1211-7943.

Obrázek č. 22 - Pohled na registrační značku vozidla



Zdroj: DI-PM, č.j.: KRPP-977/PŘ-2016-030506

Obrázek č. 23 - Pokutový blok

Série: JL / 2015 číslo bloku: **L 0913661** 977

1. Jméno a příjmení

2. Rodné číslo / datum narození  / 3101

3. Adresa místa pobytu

4. Totožnost ověřena

**BLOK NA POKUTU**

5. Přestupkové jednání – doba, místo a popis DNE 30.1.2016, 10-40 HOD, PŘEZV. U FOLMIVSKÁ P2:  
§ 18/4 zč. 361/2005 Sb. - RYCHLOST V OBCI 50/70/67  
§ 51/12 zč. 361/2005 Sb. - TS - PŘISUVANÁ NA CENĚM SVLE > 20 MM

6. Pokuta uložena za přešupek dle § 125c/114-1525c/114-361/2000 zák. č. 361/2000 Sb., ve znění p.p.

7. Celková výše uložené pokuty -1000- Kč, slovy -TISÍC- Kč  
 Proti uložení této pokuty se nelze odvolat. Platí jako stvrženka o zaplacení pokuty.

8. V PLZNI dne 30.1.16  
 podpis s uvedením jména a příjmení nebo služebního či identifikačního čísla oprávněné úřední osoby [Signature]

9. Souhlasím s provedením přestupku v blokovém řízení, potvrzuji, že údaje uvedené na obou částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části A bloku dne 30.1.16 [Signature]

Část B bloku  
podpis příslušce

Zdroj: DI-PM, č.j.: KRPP-977/PŘ-2016-030506

## 6.7 Shrnutí

Závěrem lze konstatovat, že každý policista na DI oznamuje správnímu orgánu přibližně 15 podobných přestupků za rok. Jsou ale i výjimky - zejména kolegové, kteří se specializují na kontrolu sociálních předpisů v nákladní dopravě. Tito dokáží zpracovat ročně přibližně 50 oznamovaných přestupků. Nejčastěji se jedná o přestupky v souvislosti s překročením nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužitím bezpečnostního pásu, držením hovorového zařízení během jízdy a samozřejmě v souvislosti s jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Jak uvádí BARTÁK<sup>43</sup>, hlavní příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění a nepřiměřená rychlost jízdy. Nejzávažnější následky však stále mají nehody zaviněné nepřiměřenou rychlostí jízdy, neboť v průměru při každé 51. nehodě dochází k usmrcení zúčastněné osoby. Souhlasím s autorovým textem, ve kterém uvádí, že zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze zajistit především změnou našeho chování za volantem. I přes neustálé zpřísňování postihů za chybné a nevhodné chování v silničním provozu, stále častější preventivní akce Policie ČR, musí každý začít především sám u sebe.

Vzhledem k četnosti těchto přestupků a chování některých řidičů při silničních kontrolách, bych navrhoval zvýšení sankcí a legislativní úpravy v neprospěch takových řidičů.

---

<sup>43</sup> BARTÁK, M. et al. *Autoškola 2017*. Vydání sedmé. Praha : PLOT, 2016. s. 157-158. ISBN 978-80-7428-300-0.

## ZÁVĚR

Tato práce byla zaměřena na problematiku dohledu na silniční provoz z hlediska platné legislativy a postupů, které autor získal vlastní praxí na DI-PM. Tématem se zabýval již při předchozím studiu na Vyšší policejní škole v Praze, zpracoval jej ve své absolventské práci a některé svoje poznatky a znalosti rozšířil v této bakalářské práci.

Kapitoly teoretické části byly věnovány problematice dohledu nad silničním provozem včetně právní úpravy. Byl zpracován přehled měřících zařízení a technických prostředků nad silničním provozem, které se používají v Plzeňském kraji. U všech zmíněných zařízení byla provedena deskripce s využitím dostupných materiálů. Pro lepší orientaci slouží definice základních pojmů.

Na základě porovnání vybavenosti jednotlivých dopravních oddělení se sídlem v Plzni bylo zjištěno, že vybavenost na DI-PM je nesourodá, ale v nejbližší budoucnosti je plánována modernizace a obnova techniky. Vzhledem ke stále se zvyšujícímu pokroku v oblasti techniky lze očekávat, že budou i přístroje neustále dokonalejší.

„Během existence společnosti RAMET C.H.M. a. s., prošla technika obrovským pokrokem ve vývoji a výrobě radarových měřičů rychlosti. V budoucnu lze očekávat další technická zlepšení, zejména ve smyslu plné automatizace kontroly rychlosti vozidel. Tomuto světovému trendu je podřízen i směr vývoje ve výše jmenované společnosti.“<sup>44</sup>

Praktická část byla věnována kazuistice případů řešení přestupku, týkajících se překročení nejvyšší povolené rychlosti a postup práce s měřícím zařízením Gesig Travimo. Jeden případ byl oznamován na Magistrát města Plzně a druhý byl vyřešen v blokovém řízení. S odkazem na názor odborníka byla u druhého případu nastíněna další varianta řešení přestupku.

Dle názoru autora má měřící zařízení Gesig Travimo v současné době velmi dobré uplatnění v praxi. Přestože bude v brzké době nahrazeno novějším typem rychloměru, je přesvědčen o tom, že bude toto zařízení chybět policistům při vykonávání dohledu nad silničním provozem.

V závěru je potřeba zmínit, že při zajišťování dopravní bezpečnosti zaznamenává významnou roli také dopravní psychologie. Více než devadesát procent všech nehod je zapříčiněno selháním člověka, případně kombinací selhání člověka a jiné

---

<sup>44</sup> MACHUTOVÁ, M. et al. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO, 2009. s. 47. ISBN 978-80-87040-14-0.

okolnosti. I to sebelepší auto řídí člověk a na dokonale projektované silnici jezdí opět řidič. Dopravní psychologie přispívá ke zvyšování dopravní bezpečnosti zejména výběrem řidičů, jejich vzděláváním a výcvikem. Dále rehabilitací řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, optimalizací režimu práce a odpočinku u řidičů profesionálních, taktéž posuzováním dopadů na bezpečnost – různých informačních technologií ve vozidlech nebo posuzováním vlivů dopravního prostředí na řidiče – billboardy, konstrukce silnic atd.<sup>45</sup>

V průběhu posledních 15 let se rozšiřuje integrovaný přístup, který je zaměřený na ovlivnění chování uživatelů silnic pomocí různých mezinárodních a národních kampaní, prosazování bodových systémů, výchovy a opatření, které se týkají jednotných řidičských oprávnění. Důležitou část tohoto přístupu sice tvoří pasivní a aktivní bezpečnost vozidel a pravidelné povinné technické prohlídky vozidel, ale zlepšení dopravní bezpečnosti je v první řadě záležitostí chování uživatelů silnic.

Příspěvkem k prevenci bezpečnosti silničního provozu může být též kniha *Osudová střetnutí* od psychologa Karla Havlíka, ve které jsou vyličený osudy obětí tragických nehod a psychologické profily viníků nehod. Autor v knize čerpá z poznatků své čtyřicetileté praxe a znaleckých posudků dvaceti tisíc řidičů.

---

<sup>45</sup> ŠUCHA, M. et al. *Dopravní psychologie pro praxi : Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha : GRADA, 2013. s. 9. ISBN 978-80-247-4113-0.



# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje:

1. BARTÁK, M. et al. *Autoškola 2017*. Vydání sedmé. Praha : PLOT, 2016. 323 s. ISBN 978-80-7428-300-0.
2. FIALA, Z., OTTOVÁ, L. Několik poznámek k přezkumu blokových pokut uložených za dopravní přestupky. *Policista*. 2011, č. 1, s. 48. ISSN 1211-7943.
3. HAVLÍK, K. *Osudová střetnutí: Rozhovory s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu*. Praha : TRITON, 2010. 150 s. ISBN 978-80-7387-349-3.
4. HERAJT, T. *Historie policie v letech 1918-1945: Policejní ředitelství v Plzni*. Plzeň : Československá obec legionářská, 2010. 324 s. ISBN 978-80-86011-42-4.
5. MACHUTOVÁ, M. et al. *Historie dopravní policie*. Praha : MILPO, 2009. 160 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
6. NÁCHODSKÝ, Z. *Taktika policejní akce*. Praha : Armex, 1993. 233 s. ISBN není uvedeno.
7. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha : POLICE HISTORY, 2004. 200 s. ISBN 8086477-24-X.
8. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost: zvláštní část*. Praha : POLICE HISTORY, 2006. 351 s. ISBN 8086477-32-0.
9. ŠUCHA, M. et al. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha : Grada, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.
10. TICHÝ, V. „Dopravka“ má nové pravomoci i povinnosti. *Policista*. 2016, č. 3, s. 40. ISSN 1211-7943.

## Legislativní dokumenty:

1. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky : Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích. Vydání šesté. Praha : Armex, 2012. ISBN 978-80-87451-16-8.
2. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů : (Zákon o silničním provozu). Vydání desáté. Praha : Armex, 2012. ISBN 978-80-87451-11-3.
3. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. [online]. Dostupné z WWW: <<https://zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>>.

### **Elektronické zdroje:**

1. Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. [online]. [cit 2015-12-15]. Dostupné z WWW:<<http://docplayer.cz/1055246-160-zavazny-pokyn-policejniho-prezidenta-ze-dne-4-prosince-2009-kterym-se-upravuje-postup-na-useku-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu.html>>.
2. CENIA. Historie silniční dopravy. [online]. © 2013 [cit. 2016-11-30]. Dostupné z WWW:<[http://vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie\\_silnicni\\_dopravy&site=doprava/](http://vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_silnicni_dopravy&site=doprava/)>.
3. POLICIE ČR. Historie policie a četnictva. [online]. © 2017 [cit. 2017-01-05]. Dostupné z WWW: < <http://www.policie.cz/clanek/historie-policie-a-cetnictva.aspx>>.

### **Ostatní zdroje - interní materiály PČR:**

1. Koordinační dohoda o užívání Automatizovaného systému řízení dopravy dle § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR a § 1746 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
2. Návod pro používání soupravy Altest, vydaný výrobcem sklárny Kavalier a.s.
3. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 5/2015 ze dne 29. prosince 2015, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení.
4. Rozkaz ředitele Policie České republiky správy Západočeského kraje č. 53/2002 ze dne 14. května 2002, kterým se zajišťuje ekologické nakládání s detekčními trubičkami ALTEST.
5. Pokyn č. 4 ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ze dne 27. června 2006 k jednotnému používání a postupu při dokumentaci dopravních a ostatních přestupků videozařizováním Gesig Travimo.
6. Ing. Jan Huser et al., Metodika nízkorychlostního kontrolního vážení vozidel podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. CSPSD 2013.
7. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie 4/2015
8. RAMET C.H.M. a. s. KUNOVICE R305 611X – návod pro Ramer 7CCD

9. RAMET C.H.M. a.s. KUNOVICE R308 391 CZ – návod pro Ramer AD 9
10. RAMET C.H.M. a.s. KUNOVICE R311 063 X CZ – návod pro Ramer AD 10
11. RAMET C.H.M. a.s. KUNOVICE česká verze 1.7.4.6 CZ – návod pro Polcam
12. Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger 7410 Plus Com
13. Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger Alcotest 7510
14. Návod k použití vydaný výrobcem přístroje Dräger DrugTest 5000

## SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 – Měřiče rychlosti na odděleních se sídlem v Plzni .....	43
---	----

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 - Ramer 7CCD .....	26
Obrázek č. 2 - Ramer 7 CCD .....	27
Obrázek č. 3 - Gesig .....	30
Obrázek č. 4 - Gesig .....	30
Obrázek č. 5 - Gesig .....	30
Obrázek č. 6 - PolCam .....	31
Obrázek č. 7 - PolCam .....	31
Obrázek č. 8 - PolCam .....	32
Obrázek č. 9 - PolCam .....	32
Obrázek č. 10 - Dräger 7510 .....	36
Obrázek č. 11 - DrugWipe 5S .....	37
Obrázek č. 12 - Dräger Drugtest 5000 .....	37
Obrázek č. 13 - Začátek měření .....	45
Obrázek č. 14 - Průběh měření.....	45
Obrázek č. 15 - Konec měření.....	46
Obrázek č. 16 - Pohled na registrační značku vozidla .....	46
Obrázek č. 17 - První strana formuláře Oznámení o přestupku.....	48
Obrázek č. 18 - Druhá strana formuláře Oznámení o přestupku.....	49
Obrázek č. 19 - Začátek měření .....	51
Obrázek č. 20 - Průběh měření.....	51
Obrázek č. 21 - Konec měření.....	52
Obrázek č. 22 - Pohled na registrační značku vozidla .....	53
Obrázek č. 23 - Pokutový blok.....	53