

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Celospolečenský význam a zvláštnosti dohledu nad
bezpečností a plynulostí silničního provozu**

Autor práce: Jan Uzel, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2024

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jan Uzel, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Celospolečenský význam a zvláštnosti dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.



Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Societal importance and peculiarities of supervision over the safety and smoothness of road traffic.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií




Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2022

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem je širší teoretické vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti, úžeji reflektující legitimitu operačního prostoru Policie České republiky ve vztahu k realizaci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Vedlejším cílem je za pomoci užitého výzkumného šetření empiricky detekovat názorovost veřejnosti na vnímání práce Policie České republiky, konkrétně dopravní policie ve vztahu k dohledu na silniční provoz.

Student: Jan Uzel, DiS.	27.10.2022 datum	 Podpis
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.	1.11.2022 datum	 Podpis

Schvalují zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.12.22 datum	 Podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	15.12.2022 datum	 Podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	9.1.2023 datum	 Podpis



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Dr. Mgr. Josefu Kříhovi, PhD., LL.M za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

UZEL, J. *Celospolečenský význam a zvláštnosti dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, 70 stran: bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2024. Vedoucí bakalářské práce Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Klíčová slova: bodový systém řídičů, historie, kontrola vozidla, legislativa, měření rychlosti, silniční provoz, vybrané automobilové silnice

Věcná část bakalářské práce (dále jen „práce“) širěji reflektuje trvale celospolečensky i odborně aktuální tematickou oblast, vymezující problematiku dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Teoretická část „práce“ aktuálně v optice „*de lege lata*“ stavu úžeji demonstruje účinný legislativní rámec dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, včetně historické retrospektivy institucionálního vývoje dopravní policie, včetně demonstrace základních principů, forem a metod provádění tohoto dohledu. Dále se zaměřuje na technické procesy spojené s bezpečností a plynulostí silničního provozu, např. zastavení a kontrola vozidel, bodový systém řídičů a úsekové měření rychlosti.

Empirická část práce, která tematicky obohacuje teoretickou část formou kvantitativního empirického výzkumu, se zaměřuje na hodnocení úkonů prováděných dopravní policií v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Tento výzkum je realizován prostřednictvím dotazníkového šetření mezi vybranou skupinou respondentů. Cílem je získat konkrétní data o efektivitě a vnímání činnosti dopravní policie a tyto údaje pak analyzovat a interpretovat jako výstup empirického šetření.

ABSTRACT

UZEL, J. *Societal importance and peculiarities of supervision over the safety and smoothness of road traffic, 70 pages*: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2024. Supervisor Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Key words: driver point system, history, vehicle control, legislation, speed measurement, road traffic, selected motorways

The substantive part of the bachelor's thesis (hereinafter referred to as the "**thesis**") broadly reflects a continuously socially and professionally relevant thematic area, defining the issue of supervision over road traffic safety and fluidity. The theoretical part of the "thesis" currently demonstrates, through the lens of the "de lege lata" state, an effective legislative framework for the supervision of road traffic safety and fluidity, including a historical retrospective of the institutional development of the traffic police, as well as a demonstration of the basic principles, forms, and methods of conducting this supervision. Furthermore, it focuses on technical processes related to road traffic safety and smoothness, such as vehicle stopping and inspection, the driver points system, and section speed measurement.

The empirical part of the thesis, which thematically enriches the theoretical part through quantitative empirical research, focuses on evaluating the activities carried out by traffic police in overseeing road safety and traffic flow. This research is conducted through a survey among a selected group of respondents. The aim is to obtain specific data on the effectiveness and perception of the traffic police's activities, and then analyse and interpret these data as the output of the empirical investigation.

Obsah

ÚVOD	10
1. CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	11
2. HISTORIE DOPRAVNÍ POLICIE	12
2.1 Období 1918 - 1945	12
2.2 Období 1945 - 2000	13
2.3 Současnost	14
3. DOHLED NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SIL. PROVOZU	16
3.1 Úvod do problematiky dohledu nad bezpečností a plynulostí sil. provozu	16
3.2 Státní správa.....	16
3.3 Věcná a funkční příslušnost.....	17
4. LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU	18
4.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	18
4.2 Zákon číslo 273/2008 Sb., o Policii České republiky.....	18
4.3 Zákon číslo 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.....	19
4.4 Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích	19
4.5 Zákon číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník.....	20
4.6 Zákon číslo 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	20
4.7 Zákon číslo 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.....	20
4.8 Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě.....	21
4.9 Ostatní právní předpisy	21
5. PRINCIPY DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU	22
5.1 Princip zákonnosti.....	22
5.2 Princip objektivnosti	22

5.3 Princip konkrétnosti	22
5.4 Princip cílevědomosti	23
5.5 Princip systematičnosti	23
5.6 Princip plánovitosti	23
5.7 Princip operativnosti	24
5.8 Princip teritoriality	24
5.9 Princip koordinovanosti	24
6. FORMY DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU	25
6.1 Viditelný dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu	25
6.2 Skrytý dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.....	25
6.3 Letecký dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu	26
7. ZPŮSOBY PROVÁDĚNÍ DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU	27
7.1 Rozdělení dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu	27
7.1.1 Základní kontrola	27
7.1.2 Speciální kontrola	28
7.1.3 Dopravně bezpečnostní akce	29
7.1.4 Dopravně bezpečnostní opatření.....	29
8. ZASTAVENÍ A KONTROLA VOZIDLA	30
8.1 Zastavení vozidla	30
8.2 Kontrola vozidla	31
8.3 Kontrola vozidla ve zvláštních případech.....	31
9. VYBRANÉ AUTOMOBILOVÉ SILNICE	33
9.1 Obecné rozdělení pozemní komunikace	33
9.2 Rozdělení vybraných automobilových silnic.....	33
9.3 Vybrané automobilové silnice I.....	34
9.4 Vybrané automobilové silnice II.....	34

9.5 Způsob dohledu na vybraných automobilových silnicích	34
9.6 Opuštění kontrolního stanoviště na vybraných automobilových silnicích hlídkou dopravní policie	35
9.7 Kontrola nad dodržováním obsazení vybraných automobilových silnic hlídkami dopravní policie	35
10. SPECIALIZOVANÉ SKUPINY	37
10.1 Skupina pro kontrolu nákladních vozidel	37
10.2 Moto - team.....	38
11. BODOVÝ SYSTÉM ŘIDIČŮ	39
11.1 Platnost bodového systému řidičů	39
11.2 Způsob realizace bodového systému v praxi	39
11.3 Informovanost řidičů.....	40
12. ÚSEKOVÉ MĚŘENÍ RYCHLOSTI VOZIDEL	41
12.1 Princip úsekového měření rychlosti.....	41
12.2 Nevýhody úsekového měření.....	41
12.3 Informační panely	42
13. BEZPILOTNÍ LETECKÉ PROSTŘEDKY	43
13.1 Bezpilotní systém.....	43
13.2 Bepilotní letecký prostředek	43
EMPIRICKÉ ŠETŘENÍ	44
Stanovení dílčích výzkumných hypotéz	44
Oslovená kohorta respondentů.....	44
Dílčí a zevšeobecňující vyhodnocení empirického šetření.....	45
Vyhodnocení empirického šetření	46
Verifikace či falsifikace dílčích výzkumných hypotéz.....	66
ZÁVĚR	68
SEZNAM LITERATURY.....	68
SEZNAM ZKRATEK	70

ÚVOD

Silniční provoz, odborně řečeno provoz na pozemních komunikacích, je v současné době ve společnosti velmi důležité téma hlavně vzhledem ke zvyšujícímu se počtu vozidel na pozemních komunikacích. V roce 1986, kdy se zpracovatel této práce narodil, vlastnila běžná rodina v tehdejší Československu nejčastěji nejvýše jedno osobní motorové vozidlo. V současné době se dostáváme do stavu, kdy každý člen rodiny má svoje osobní vozidlo, jelikož tato doba to po něm vyžaduje a finanční možnosti mu to dovolují. Od roku, který zpracovatel práce uvedl, se významně navýšil počet vozidel a dále se zcela logicky změnila podoba pozemních komunikací, zlepšila se bezpečnost vozidel, a to jak aktivní, tak i pasivní. Změnil se i dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, což je téma, které si zpracovatel vybral jako téma bakalářské práce. Uvedené téma je zpracovateli práce velmi blízké, protože má již téměř dvacetiletou praxi s řízením motocyklů, osobních a nákladních vozidel a od dětského věku také jezdí pravidelně na jízdním kole. Na pozemních komunikacích se tedy pohybuje dlouhodobě. Téma bakalářské práce mu je blízké i z toho důvodu, že od roku 2009 je příslušníkem Policie České republiky, zařazený na Dopravním inspektorátu Plzeň-město a hlavní úkol dopravní policie je právě dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Plynulost provozu na pozemních komunikacích v České republice velmi ovlivňují klimatické podmínky a v jednotlivých ročních obdobích se na komunikacích řidiči setkávají často s velmi komplikovanými podmínkami. Řidič vozidla není jediný účastník provozu na pozemních komunikacích, ale dohled na silniční provoz obecně by měl cílit nejvíce právě na něj.

Teoretická část práce se zabývá mimo jiné historií dopravní policie, legislativní úpravou dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, principům, formám a způsobům dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, dále je zde práce věnována zastavování a kontrole vozidel Policí ČR a další související problematice. Cílem bakalářské práce je demonstrovat úkony Policie ČR, konkrétně dopravní policie, ve vztahu k dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

V empirické části práce je vytvořen dotazník, jehož cílem bude zjistit názorové spektrum oslovené kohorty respondentů na úkony, které provádí Policie České republiky, zejména dopravní policie ve vztahu k dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

1. Cíl a metodika bakalářské práce

Věcná část práce je kategorizována na dvě části a to dílem na část teoretickou a dílem na část empirickou.

Hlavním cílem práce je širší teoretické vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti, úžeji reflektující legitimitu operačního prostoru Policie České republiky ve vztahu k realizaci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Konkrétně se jedná zejména o popis historie dopravní policie a objasnění legislativního ukotvení Policie České republiky ve vztahu k dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. V teoretické části jsou dále demonstrovány principy, formy a také způsoby provádění dohledu na silniční provoz ze strany Policie České republiky, respektive dopravní policie. V teoretické části jsou použity metody analyticko-syntetizující reflexe dostupných odborných parametrů literatury a deskripce účinných právních předpisů. Jsou objasněny technické aspekty dané problematiky, jako je např. zastavení a kontrola vozidla, bodový systém řidičů a úsekové měření rychlosti. Dále jsou v práci využívány zejména metody pozorování a logické indukce, v empirické části jsou za pomoci anonymního dotazníku stanoveny hypotézy.

Vedlejším cílem je za pomoci užitého výzkumného šetření empiricky detekovat názorovost veřejnosti na vnímání práce Policie České republiky, konkrétně dopravní policie. V empirické části je vypracován dotazník, který čítá celkem 20 otázek se zaměřením na vztah potencionálních řidičů k silničnímu provozu a obecně k výkonu dopravní policie.

2. Historie dopravní policie

2.1 Období 1918 - 1945

Na začátku 20. století se začal velmi rychle rozšiřovat automobilismus a s tím souviselo i zvýšení dopravního ruchu, proto se v této době objevila snaha dopravu korigovat. V době vzniku samostatného Československa v roce 1918 se v hlavním městě Praha v silniční dopravě pohybovali chodci, koňské povozy, kočáry, tramvaje a stále častěji automobily. Do narůstající dopravní situace bylo nutné vnést řád, který by účastníky provozu přiměl dodržovat pravidla, jež byla stanovená v uličním a jízdním řádu. Tento úkol se v prvopočátku setkával s neochotou a odporem veřejnosti. Nejprve bylo pro dohled nad dopravou vyškolen 27 strážníků z běžných útvarů, kteří dohlíželi na provoz jen v rušných pražských křižovatkách. V prosinci roku 1919 bylo zřízeno první samostatné dopravní oddělení, které čítalo 200 mužů. Následně byl v roce 1920 do pražských ulic nasazen cyklistický oddíl, který byl složen z 24 mužů. Ti na jízdním kole dohlíželi na silniční provoz na stanovených trasách. V roce 1920 vznikl také speciální oddíl v počtu 12 mužů v civilním oblečení, který dohlížel na chodce a čistotu ulic. Bylo nutné vyřešit mobilitu této nově vzniklé dopravní policie, která v té době nesla jméno dopravní stráž. Nepostačovalo již, že policisté se pohybují pouze pěšky, nebo na jízdním kole, proto v roce 1926 byly pro potřebu dopravní stráže zakoupeny 4 motocykly s přívěsným vozíkem a 7 motocyklů bez přívěsného vozíku.

Ve 20. letech 20. století probíhalo řízení křižovatek za pomoci pokynů policistů, ale bylo nutné zavést nový systém, protože stávající stav přestával stačit a plynulost průjezdu křižovatkami se postupně zhoršovala. První semafor byl v Praze po apelu velitele dopravní stráže nainstalován koncem roku 1927. Pro policisty byl velice těžký úkol naučit řidiče správně reagovat na světelné signály. V roce 1927 působila dopravní stráž jen v hlavním městě Praze, bezpečí na silnicích bylo nutné začít více řešit i v jiných větších městech i na venkově. Zde byl dohled na silniční provoz svěřen četníkům, kteří se této problematice z prvopočátku věnovali pouze okrajově až po splnění svých obvyklých úkonů. Vzhledem k situaci v silničním provozu bylo potřeba zakomponovat specializovaný útvar pro dohled na silniční provoz do struktury četnictva. Od 1. května 1935 se začaly zakládat četnické silniční kontrolní stanice. Silniční síť určovala, kde budou tyto stanice zřizovány. V květnu roku 1935 bylo těchto stanic na území

Československa 10 a v roce 1938 jich bylo 22. První služební vozidlo získala dopravní stráž v roce 1936.¹

Československo ve 30. letech 20. století sousedilo se státy, kde se jezdilo vpravo (mimo Maďarska). Československý stát se v roce 1931 ve švýcarské Ženevě zavázal, že nejpozději v roce 1936 bude v Československu také zavedena jízda vpravo. Příslušní odborníci se však proti této změně ohradili, upozorňovali na velké finanční náklady, které by byly se změnou spojené, dále na potřebu stavebně změnit podobu komunikací, přebudování tramvajových nástupišť, výhybek atd., přičemž celková změna dle výpočtů byla stanovena na 20 milionů korun. Nakonec se vzhledem ke zmíněným skutečnostem rozhodlo, že změna směru jízdy se uskuteční až dne 1. května 1939. Dne 15. března 1939 vstoupila do Československa německá vojska a o den později bylo vydáno rozhodnutí, že dne 17. března 1939 v 6:00 hod dojde ke změně směru jízdy, aby došlo ke sjednocení dopravních předpisů s Německem. Československým úřadům se nakonec povedlo změnu oddálit na datum 26. března 1939. Ve 3:00 hod uvedeného byla změna realizována.²

V období druhé světové války došlo k reorganizaci policie, v říjnu roku 1942 došlo ke zrušení dopravní stráže.³

2.2 Období 1945 - 2000

Po 2. světové válce se Ministerstvo národní bezpečnosti snažilo specializovat dohled na silniční provoz za pomoci základních stanic SNB. Toto bylo uvedeným ministerstvem schváleno v červnu roku 1952. Jako speciální výkonný aparát následně vznikla organizovaná dopravní služba. V rámci Hlavní správy Veřejné bezpečnosti byl vytvořen 4. odbor, který se dále rozděloval na referáty, a to konkrétně na 1. oddělení – řízení silničního provozu, 2. oddělení – řídičské průkazy a 3. oddělení – řízení výchovy občanstva a řidičů.

¹ POLICIE ČR, *90 let dopravní policie*. [online]. 2009 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

² MACHUTOVÁ Marcela, ČADEK Jiří, SUDEK Čeněk, TRŽIL Leoš. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, strana 48-49.

³ POLICIE ČR, *90 let dopravní policie*. [online]. 2009 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

Velmi významná změna se udála v roce 1953, když byly založeny Dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti. Tyto útvary převzaly všechny úkoly, které souvisely s provozem na komunikacích. Dopravní inspektoráty byly umístěny ve všech okresech a krajích. Dopravní inspektorát v Praze fungoval při Hlavní správě Veřejné bezpečnosti. V 60. letech 20. století došlo k územní reorganizaci státu a následně byly decentralizovány výkonné funkce na dopravní inspektoráty okresních oddělení Veřejné bezpečnosti. V souvislosti s uvedenou skutečností se situace ohledně dohledu na silniční provoz zlepšila. V důsledku uvedených legislativních změn byla u všech okresních oddělení Veřejné bezpečnosti vytvořena družstva silničního dohledu. Na uvedená oddělení se převedlo přezkušování řidičů a absolventů autoškol a schvalování technické způsobilosti vozidel. Byly vytvořeny správní odbory a správní skupiny a dopravní službě byla odňata veškerá agenda správního charakteru i přestupkové řízení. V dubnu roku 1964 se správní agendy vrátily zpět a došlo k obnovení dopravní služby Veřejné bezpečnosti jako služby speciální. Takovéto rozdělení bylo zachováno až do roku 2000. S určitými změnami se dopravní inspektoráty členily na oblasti dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, šetření dopravních nehod, dopravní inženýrství a agendu dopravně správní. Agenda dopravně správní byla v roce 2000 vzhledem k účinnosti nového zákona o provozu pozemních komunikací převedena na obecní úřady s rozšířenou působností.⁴

2.3 Současnost

I když dopravní služba prošla řadou změn, některé odkazy minulosti se dochovaly do dnešních dnů. Řízení provozu strážníky nahradily světelné křižovatky, ačkoliv znalost ručně řízeného provozu policistou je vyžadována dodnes z důvodu možného technického výpadku nebo náhlé reorganizace dopravy. Schvalování technické způsobilosti již dnes neprovádějí dopravní inspektoráty, avšak kontrola technického stavu vozidel je na denním pořádku. Dopravní policisté jsou školeni na kontrolu užitkových vozidel, kterých přes Českou republiku denně projíždí několik tisíc. Když v roce 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie, vznikla potřeba více se zaměřit na kontrolu sociálních

⁴ POLICIE ČR, *90 let dopravní policie*. [online]. 2009 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

předpisů u řidičů nákladní dopravy a na kontrolu vozidel, které přepravují nebezpečné látky. V návaznosti na budování silniční sítě dochází k výstavbě a zřizování dálničních oddělení, která se zaměřují jak na dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, tak na šetření dopravních nehod, dohled nad veřejným pořádkem a šetření obecných trestných činů. V současnosti se v rámci dopravní policie zavádí nové technické prostředky, například při měření rychlosti nebo při kontrole užívání alkoholu a drog za volantem.

Dopravní služba za celou svoji existenci prošla řadou změn a reorganizací. Jejich smyslem byly vždy dohled na silniční provoz a zajišťování jeho bezpečnosti. V podmínkách provozu jaké známe dnes, bude mít dopravní policie stále své nezastupitelné místo.⁵

⁵ POLICIE ČR, *90 let dopravní policie*. [online]. 2009 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

3. DOHLED NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU

3.1 Úvod do problematiky dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je zejména kontrola, která porovnává skutečný stav v provozu na pozemních komunikacích se stavem předpokládaným konkrétními technickými, právními a dalšími normami.

Hlavním účelem dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je kontrola chování jeho účastníků nebo osob, které svým jednáním ovlivňují jeho bezpečnost. Dohled rozdělujeme na chování účastníků silničního provozu, technický stav vozidel a stav dopravního značení, dopravního zařízení a stav pozemních komunikací. Hlavním cílem kontroly je zjistit jak správce komunikace, provozovatel vozidla či účastník silničního provozu splnil právním předpisem stanovené povinnosti, popřípadě v jaké míře zavinil, že nebyly splněny.⁶

3.2 Státní správa

Ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává státní správu Ministerstvo dopravy. Ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vykonává státní správu Ministerstvo vnitra, Policie České republiky, popřípadě městská policie. V rámci Policie České republiky správu vykonávají příslušné dopravní inspektoráty, které jsou řízeny a kontrolovány příslušnými krajskými ředitelstvími policie, a Policejním prezidiem České republiky. Dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zabývají také základní útvary Policie České republiky. Dopravní inspektoráty prostřednictvím kvalifikovaných sil a specifických metod

⁶ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 4.

a prostředků zabezpečují úkoly na úseku zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Vše vychází z příslušných právních předpisů.⁷

3.3 Věcná a funkční příslušnost

Do působnosti oddělení silničního dohledu, odboru služby dopravní policie krajského ředitelství policie, dopravního inspektorátu územního odboru krajského ředitelství policie, městského ředitelství policie, obvodního ředitelství policie, speciálního oddělení dohledu Policejního prezidia a dálničního oddělení patří šetření a prověřování trestných činů, které souvisí s porušením zákona o silničním provozu nebo s provozem vozidla. Do působnosti výše uvedených subjektů dále patří zjišťování, odhalování a dokumentace dopravních přestupků. Uvedené subjekty dále provádí kontrolu řádného dodržování přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích jednak dle vnitrostátních předpisů, jednak dle smluv Evropských společenství. Do působnosti je dále zahrnuto provádění technických silničních kontrol, šetření dopravních nehod a činnost na dopravně inženýrském úseku.⁸

⁷ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 4-5.

⁸ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 2

4. LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU

Při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu má Policie České republiky povinnost řídit se platnými právními předpisy. V této části bakalářské práce jsou uvedeny nejzákladnější právní předpisy, které se týkají dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, který v České republice primárně zajišťuje dopravní policie.⁹

4.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Tento zákon je pro dopravní policii jedním z nejdůležitějších právních předpisů. V zákoně jsou mimo jiné vymezeny základní pojmy, povinnosti řidiče i ostatních účastníků silničního provozu, jsou zde upraveny povinnosti učitele autoškoly a provozovatele vozidla. Dále je zde specifikován pojem dopravní nehoda, je zde upravena přeprava osob a nákladu. Zákon také obsahuje dopravní značky včetně jejich grafické podoby. Dále upravuje řízení provozu na pozemních komunikacích, jsou zde uvedeny a rozděleny skupiny vozidel a řidičských oprávnění. V zákoně je uvedena většina informací týkajících se řidičského průkazu, bodový systém řidiče a specifikace vybírání kaucí. Uvádí se zde i výčet příslušných správních deliktů. Uvedený zákon není jeden z nejdůležitějších právních předpisů jen pro dopravní policii, jak již bylo uvedeno, ale i pro řidiče obecně.¹⁰

4.2 Zákon číslo 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Ve vztahu k dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ze strany Policie ČR je v aplikaci ustanovení § 34 zákona číslo 273/2008 Sb., uvedeno odnětí věci, § 36 obsahuje použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, v § 52 je

⁹ Vlastní

¹⁰ NOVOPACKÝ Daniel, VETEŠNÍK Pavel, BEZDĚKOVSKÝ Karel. *Zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.). Komentář*. Wolters Kluwer, 2022, str. 5-11.

uveden donucovací prostředek zastavovací pás, zahrazení cesty vozidlem a jiný prostředek k násilnému zastavení vozidla nebo zabránění odjezdu vozidla a vytlačování vozidlem. V § 56 uvedeného zákona je definováno použití zbraně a § 67 upřesňuje získávání informací v souvislosti s odhalováním a šetřením přestupků.¹¹

4.3 Zákon číslo 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Tento zákon, jak je i zmíněno v samotném názvu, vymezuje odpovědnost za přestupek, a to jak právnické, tak i fyzické osoby. Je zde uveden zánik odpovědnosti za přestupek, jsou zde vyjmenovány správní tresty a jejich ukládání, definuje se zde mimo jiné i řízení o přestupcích, příslušnost správních orgánů, a to jak věcná, tak i místní. Dále se zde upravuje právní styk s cizími zeměmi, doručování a jsou zde definovány pojmy jako např. účastník řízení, nebo poškozený.¹²

4.4 Zákon číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

V aplikaci ustanovení § 2 zákona číslo 13/1997 Sb., je vymezeno základní dělení komunikace. Zákon mimo jiné definuje výstavbu dálnice, uvádí informace o mýtném, sjízdnosti a schůdnosti silnic, ochraně pozemních komunikací a vyjmenovává příslušné přestupky.¹³

¹¹ ŠTEINBACH Miroslav, ŠLESINGER René, ZIMMERMANN Miroslav, BÍLEK Milan, HLAVÁČOVÁ Kateřina. *Zákon o Policii České republiky (č. 273/2008 Sb.) – Komentář*. Wolters Kluwer, 2019, str. 69-83.

¹² BOHADLO David, BROŽ Jan, KADEČKA Stanislav, PRŮCHA Petr, RIEGEL Filip, ŠŤASTNÝ Vít. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (č. 250/2016 Sb.)*. Komentář – 2. vydání. Wolters Kluwer, 2022, str. 23-125.

¹³ ČERNÍNOVÁ Michaela, ČERNÍN Karel, TICHÝ Michal. *Zákon o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb.) – Komentář*. Wolters Kluwer, 2015, str. 24-94.

4.5 Zákon číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník

Dopravní policie se v souvislosti s tímto zákonem setkává zejména se třemi skutky, mezi které se řadí těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle aplikace ustanovení § 147 zákona č. 40/2009 Sb., jedná se o trestný čin proti životu a zdraví, dále ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274, jedná se o trestný čin obecně ohrožující, a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337, v tomto případě se jde o trestný čin proti pořádku ve věcech veřejných.¹⁴

4.6 Zákon číslo 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Pro dopravní policisty je v tomto právním předpisu to nejdůležitější obsaženo v aplikaci ustanovení § 10 zákona č. 30/2024 Sb., je zde uvedena povinnost mít pojištěné vozidlo.¹⁵

4.7 Zákon číslo 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

Tento právní předpis z hlediska svého obsahu zdánlivě s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu nespojuje, jelikož je v něm uveden např. zákaz kouření na určitých místech nebo podmínky prodeje a podávání alkoholických nápojů, ale např. v aplikaci ustanovení § 21 a § 22 zákona číslo 65/2017 je upraveno, jak má Policie České republiky postupovat při vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky u řidičů.¹⁶

¹⁴ DRAŠTÍK Antonín, FREMR Robert, DURDÍK Tomáš, RŮŽIČKA Miroslav, SOTOLÁŘ Alexander. *Trestní zákoník (č. 40/2009 Sb.) - Komentář*. Wolters Kluwer, 2015, str. 326-527.

¹⁵ ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon číslo 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 13.2.2024. Česká republika, 2016, § 10.

¹⁶ KRÝSA Ivo, KRÝSOVÁ Zdena. *Zákon o ochraně veřejného zdraví*. Wolters Kluwer, 2016, str. 159-164.

4.8 Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě

V tomto zákoně jsou zpracované příslušné předpisy Evropské unie a zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie. Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro cizí i vlastní potřeby za účelem podnikání. V zákoně jsou také stanoveny pokuty, které se vztahují na provozování mezinárodní silniční dopravy.¹⁷

4.9 Ostatní právní předpisy

S dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu dále souvisí např. vyhláška číslo 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) číslo 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) číslo 3821/85 a (ES) číslo 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) číslo 3820/85.¹⁸

Ve velké míře je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu upraven zejména v pokynu policejního prezidenta číslo 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dohled na silniční provoz se dále upravuje v pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky číslo 1 ze dne 1. ledna 2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod, a v pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky číslo 2 ze dne 1. ledna 2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.¹⁹

¹⁷ ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě*. 26. 4.1994. Česká republika: Parlament České republiky, § 1.

¹⁸ Vlastní

¹⁹ Vlastní

5. PRINCIPY DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU

Je důležité, aby dohled na provoz na pozemních komunikacích probíhal s vynaložením přiměřených sil a prostředků, plnil předpokládané cíle a aby vycházel z následujících principů. Jedná se o principy zákonnosti, objektivnosti, konkrétnosti, cílevědomosti, systematičnosti, plánovitosti, operativnosti, teritoriality a koordinovanosti.²⁰

5.1 Princip zákonnosti

Jedná se o jeden z nejdůležitějších principů činnosti všech orgánů státní moci a správy v každém právním státě. Ve vztahu k dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se jedná o bezpodmínečné dodržování právních předpisů jak při provádění zákroků, tak i ve všech dalších opatřeních ve vztahu k ostatním občanům i organizacím a účastníkům silničního provozu.²¹

5.2 Princip objektivnosti

Aby policista jednal v mezích zákona, musí být objektivní, vylučuje se subjektivita. Policista musí přesně a nezaujatě zhodnotit situaci nebo chování osob a zajistit odpovídající opatření.²²

5.3 Princip konkrétnosti

Jedná se o zkoumání konkrétního obsahu chování účastníků silničního provozu, ale i dalších subjektů, které ovlivňují bezpečnost silničního provozu. A dále se jedná

²⁰ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 9.

²¹ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 9.

²² KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 9.

o zkoumání všech objektivních zákonitostí a procesů, které ovlivňují dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.²³

5.4 Princip cílevědomosti

Charakterizuje povinnost každého policisty, ale i celého útvaru policie k provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a stanovuje cíle a zaměření své činnosti. Vychází se jak z aktuální dopravně bezpečnostní situace, tak z komplexního hodnocení vývoje bezpečnosti silničního provozu.²⁴

5.5 Princip systematickosti

Důležitá je každodenní hlídková činnost, přičemž roční doba není kritériem a kritériem nejsou ani povětrnostní podmínky, ale především situace v silničním provozu, přestože roční doba i povětrnostní podmínky hlídkovou činnost ovlivňují.²⁵

5.6 Princip plánovitosti

Plán je základním prostředkem řízení dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Reaguje na aktuální změny v dopravně - bezpečnostní situaci.²⁶

²³ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 9.

²⁴ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 9

²⁵ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 9

²⁶ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 10

5.7 Princip operativnosti

Jedná se o protiklad principu plánovitosti. Dopravní policie obecně tento princip uplatňuje zejména při operativních změnách a jednotlivý policista v konkrétních situacích v silničním provozu.²⁷

5.8 Princip teritoriality

Tento princip na rozdíl od obecní policie není uplatňován striktně. Příslušník Policie České republiky může projednat dopravní přestupek i mimo území, na kterém vykonává službu.²⁸

5.9 Princip koordinovanosti

Jedná se o vzájemnou koordinaci a informovanost základních útvarů Policie České republiky a dopravních inspektorátů mezi sebou při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.²⁹

Uvedené principy je nutno chápat ve vzájemných souvislostech, protože jen tak mohou přispět k účelnému organizování a výkonu dohledu nad silničním provozem.³⁰

²⁷ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 10.

²⁸ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 10.

²⁹ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 10 – 11.

³⁰ KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, str. 11.

6. FORMY DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU

Formy přímého dohledu na silniční provoz se dělí na viditelný, skrytý a letecký přímý dohled na silniční provoz.³¹

6.1 Viditelný dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Viditelný přímý dohled na silniční provoz se realizuje za účelem přímého zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zejména v místech, kde dochází k častému porušování pravidel silničního provozu. Dopravní policisté tak působí na zklidnění silničního provozu a zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Viditelný přímý dohled provádějí policisté ve služebním stejnokroji. Pokud se používá služební vozidlo, je vozidlo v barevném provedení a označení Policie ČR.³²

6.2 Skrytý dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Skrytý přímý dohled slouží k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v místech, kde dochází k častému a závažnému porušování pravidel silničního provozu. Efektivní odhalování výše uvedeného jednání vyžaduje výkon služby ve vozidlech bez barevného provedení a označení policie. Pěší hlídky provádí dohled v občanském oděvu.

Ve služebním vozidle mohou skrytý přímý dohled vykonávat hlídky v občanském oděvu i služebním stejnokroji.³³

³¹ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 16

³² ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 16

³³ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 16

6.3 Letecký dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Letecký dohled se využívá v kombinaci s hlídkami, které jsou umístěny přímo na pozemní komunikaci. Letecký dohled je zajišťován bezpilotními a leteckými prostředky policie, nebo vrtulníky Letecké služby.³⁴

³⁴ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 16

7. ZPŮSOBY PROVÁDĚNÍ DOHLEDU NAD BEZPEČNOSTÍ A PLYNULOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU

Způsob dohledu na silniční provoz stanovuje vedoucí organizačního článku Policie České republiky po vyhodnocení dopravně bezpečnostní situace, vývoje nehodovosti, příčin a následků dopravních nehod a různých požadavků, které se k provozu na pozemních komunikacích vztahují.³⁵

7.1 Rozdělení dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu

Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je realizován jmenovitě základní kontrolou, speciální kontrolou, dopravně bezpečnostní akcí a dopravně bezpečnostním opatřením.³⁶

7.1.1 Základní kontrola

Během základní kontroly hlídka dopravní policie zjišťuje a odhaluje přestupky v silničním provozu, které souvisí a jsou hlavními příčinami dopravních nehod. Základní kontrola spočívá v přímém dohledu na silniční provoz, v kontrole dodržování pravidel silničního provozu a to všemi účastníky silničního provozu, v kontrole dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, kontrole technického stavu vozidel přímo v silničním provozu, kontrole dokladů k přepravovanému nákladu a kontrole dodržování povinností vyplývajících z příslušných zákonů. Základní kontrola dále spočívá v kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek, ve zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací,

³⁵ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 11

³⁶ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 11 - 12

dopravních značek a dopravních zařízení, ve vyhledávání trestné činnosti, v pátrání zejména po osobách a odcizených věcech, dále ve zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel a v přímém dohledu na veřejný pořádek.³⁷

7.1.2 Speciální kontrola

Aby se co nejúčinněji řešilo porušování pravidel silničního provozu, dopravní policie provádí speciální kontroly. Ve většině případů je základní kontrola součástí speciální kontroly. Speciální kontrola se plánuje a organizuje v běžném výkonu služby dopravní policie za účelem účinného řešení problematiky, pro kterou je určena.

Mezi speciální kontrolu patří:

- kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel
- kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy
- kontrola technického stavu vozidel
- kontrola zaměřená na zákaz držet v ruce nebo jiným způsobem při jízdě vozidlem telefonní přístroj nebo jiné hovorové či záznamové zařízení
- kontrola zaměřená na vybraná nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu zejména na nesprávné předjíždění, nesprávné přejíždění železničního přejezdu, nesprávnou jízdu v jízdních pruzích a nerespektování světelných signálů
- kontrola zaměřená na vybrané účastníky silničního provozu (motocyklisté, cyklisté, chodci)
- kontrola zaměřená na dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (např. kontrola sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, nízkorychlostní kontrolní vážení), součástí této kontroly je u kontrolovaných vozidel i kontrola technického stavu
- kontrola časového zpoplatnění komunikací

³⁷ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 11

Ředitel ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky nebo vedoucí odboru může s předstihem dle vývoje dopravně bezpečnostní situace stanovit, že v určitém čase a na určitém území bude hlídka dopravní policie vykonávat konkrétní speciální kontrolu.³⁸

7.1.3 Dopravně bezpečnostní akce

Dopravně bezpečnostní akce se organizují za účelem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na konkrétním území při nasazení co největšího počtu sil a prostředků. Dopravně bezpečnostní akce se realizuje na území v působnosti krajského ředitelství policie, útvarů zřízených v rámci krajského zřízení policie, územního odboru krajského ředitelství policie, městského ředitelství policie, obvodního ředitelství policie, nebo na celém území České republiky. Do akce se zařazuje co možná nejvyšší počet policistů služby dopravní policie, popřípadě i z ostatních útvarů nebo organizačních článků policie, ale nesmí být narušeno plnění jejich hlavních úkolů. Při realizaci dopravně bezpečnostní akce konkrétní vedoucí zpracovává její plán, ve kterém je uvedeno konkrétní zaměření akce a sledované ukazatele.³⁹

7.1.4 Dopravně bezpečnostní opatření

Dopravně bezpečnostní opatření se uskutečňuje za účelem zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a veřejného pořádku při pořádání společenských, sportovních, kulturních, politických a jiných akcí. Konkrétní vedoucí při realizaci dopravně bezpečnostního opatření zpracovává plán opatření.⁴⁰

³⁸ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 12

³⁹ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 13

⁴⁰ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 13

8. ZASTAVENÍ A KONTROLA VOZIDLA

Zastavení vozidla a následná kontrola vozidla je pro příslušníky Policie České republiky potencionálně nebezpečný úkon. Oba úkony musí policisté provádět v souladu s právními předpisy a zároveň také v souladu s určitým citem, či intuicí. Při zastavování vozidla je důležité hledět zejména na povětrnostní podmínky a dopravně-technický stav pozemní komunikace. Při kontrole vozidla je nutné dávat pozor na chování posádky vzhledem k potencionálnímu nebezpečí ze strany kontrolované posádky.⁴¹

8.1 Zastavení vozidla

Policista musí dát znamení k zastavení vozidla tak, aby řidič vozidla, které je zastavováno, mohl svoje vozidlo zastavit bezpečně a včas s ohledem na povětrnostní podmínky, stav pozemní komunikace, rychlost vozidla, viditelnost a situaci v silničním provozu. Policista dává znamení k zastavení vozidla většinou zastavovacím terčem, popřípadě vztyčenou paží, a to dlaní směrem k zastavovanému vozidlu. Pokud je snížená viditelnost, dává policista k zastavení vozidla znamení červeným světlem, se kterým pohybuje v horním půlkruhu. Pokud policista zastavuje vozidlo z jedoucího služebního vozidla, dává znamení k zastavení vozidla světelným signálem „POLICIE STOP“, nebo jen „STOP“, popřípadě prostřednictvím zastavovacího terče nebo kýváním paže dolů a nahoru. Hlídka policie při zastavování vozidla volí dle způsobu zastavování signál, který je viditelný buď při pohledu na přední, nebo na zadní část služebního vozidla. Za účelem zajištění bezpečnosti zastavovaného vozidla a hlídky může policista použít svítící nápis, který je předvolený na světelném zařízení a aby se ještě více zvýšila bezpečnost, může policista užít současně i zvláštní výstražné znamení.⁴²

⁴¹ Vlastní

⁴² ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 18

8.2 Kontrola vozidla

Za účelem vlastní bezpečnosti musí policista ke kontrolovanému vozidlu přistoupit ze zadu a musí sledovat, jak se chová řidič a také posádka vozidla. Další člen hlídky musí prvního policistu zajišťovat. Pokud kontrolu vozidla provádí jednočlenná hlídka policie, musí ke kontrolovanému vozidlu policista přistupovat vždy se zvýšenou opatrností. Je nutné, aby policista při provádění kontroly dbal zvýšené opatrnosti s ohledem na svoji bezpečnost a bezpečnost kontrolovaného řidiče i ostatních účastníků silničního provozu. Když hlídka policie zastaví vozidlo, musí řidiče pozdravit vojenským způsobem i běžným občanským pozdravem. Policista musí řidiče vyzvat, aby vypnul motor a vozidlo zajistil proti pohybu, případně aby řidič vystoupil z vozidla. Když je snižená viditelnost, je nutné, aby řidič rozsvítil vnitřní osvětlení kabiny vozidla. Policista, který provádí kontrolu vozidla, nesmí zastavené vozidlo poškodit. Policista by tedy neměl zejména otevírat, ani zavírat dveře zastaveného vozidla, dále by neměl otevírat kapotu či prostor, kde je umístěn náklad. K otevření dveří vyzve policista řidiče či spolujezdce kontrolovaného vozidla. Policista by dále neměl stoupat na stupátko nákladního vozidla, neměl by se bez zbytečného důvodu naklánět do vozidla, pokud to nevyžaduje povaha kontroly, například kontrola uložení přepravovaného nákladu nebo kontrola digitálního tachografu. Policista nesmí řídit kontrolované vozidlo.⁴³

8.3 Kontrola vozidla ve zvláštních případech

Hlídka Policie České republiky nesmí ohrozit plnění úkolů Ministerstva vnitra, policie, Celní správy České republiky, Hasičského záchranného sboru České republiky, Vězeňské služby České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, zpravodajské služby a cizích bezpečnostních sborů.⁴⁴

⁴³ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 18-19.

⁴⁴ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 19-20.

Pokud policista dává výzvu k zastavení vozidla a řidič zastavovaného vozidla na tuto výzvu nereaguje, může policista použít prostředek k násilnému zastavení vozidla, jedná se například o zastavovací pás.⁴⁵

Násilné zastavení vozidla prostřednictvím zastavovacího pásu je velmi rozšířené po celém světě. Zastavovací pás je velice skladný a je velmi efektivní, jelikož při najetí kola pronásledovaného vozidla na zastavovací pás dojde k mnohonásobnému propíchnutí pneumatiky hroty, které jsou na zastavovacím pásu umístěny. Tento způsob je pro policisty bezpečnější než zahrazení cesty policejním vozidlem, na což má Policie České republiky také oprávnění. Použití zastavovacího pásu má i své nevýhody, protože po použití pásu může dojít k destabilizaci pronásledovaného vozidla a k dopravní nehodě. Při použití zastavovacího pásu může také dojít k poškození pneumatiky jiného pronásledujícího vozidla policie.⁴⁶

⁴⁵ ŠTEINBACH Miroslav, ŠLESINGER René, ZIMMERMANN Miroslav, BÍLEK Milan, HLAVÁČOVÁ Kateřina. *Zákon o Policii České republiky (č. 273/2008 Sb.) – Komentář*. Wolters Kluwer, 2019, str. 75.

⁴⁶ TALLO Anton, RAK Roman. *Dopravno-bezpečnostné technológie*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislavě, 2012, strana 66-67.

9. VYBRANÉ AUTOMOBILOVÉ SILNICE

9.1 Obecné rozdělení pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta, která je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci i s pevnými zařízeními, která slouží k zajištění uvedeného užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se rozdělují na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.⁴⁷

9.2 Rozdělení vybraných automobilových silnic

V závislosti na hustotě provozu na pozemních komunikacích, bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a v závislosti na geografickém umístění pozemní komunikace se dají pozemní komunikace zjednodušeně rozdělit na důležité a méně důležité. Na tzv. důležitých pozemních komunikacích je potřeba, aby byl dohled ze strany dopravní policie prováděn rovnoměrně. Proto Policie České republiky hlavní silniční síť rozděluje na :

- vybrané automobilové silnice označované jako VAS I, které mají celostátní nebo mezinárodní význam. Tyto silnice stanovuje ředitel ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- vybrané automobilové silnice označované jako VAS II, které mají krajský význam. Tyto silnice stanovuje vedoucí odboru služby dopravní policie krajského ředitelství policie.⁴⁸

⁴⁷ ČERNÍNOVÁ Michaela, ČERNÍN Karel, TICHÝ Michal. *Zákon o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb.) – Komentář*. Wolters Kluwer, 2015, str. 3.

⁴⁸ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 5

9.3 Vybrané automobilové silnice I

Ředitel ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky s ohledem na vývoj dopravně bezpečnostní situace v teritoriu a personální obsazení příslušného organizačního článku služby dopravní policie stanovuje minimální rozsah počtu hodin za kalendářní měsíc pro obsazení silnic VAS I dopravními policisty. Pokud ze závažných důvodů nemůže vedoucí konkrétního dopravního inspektorátu obsadit v požadované době VAS I dopravními policisty, tak o tom musí informovat ředitele ředitelství služby dopravní policie.⁴⁹

9.4 Vybrané automobilové silnice II

O obsazení silnic VAS II dopravními policisty rozhoduje náměstek ředitele krajského ředitelství policie pro vnější službu na základě návrhu vedoucího odboru služby dopravní policie krajského ředitelství. Pokud jako v případě VAS I např. z personálních důvodů nelze v předemtný čas VAS II obsadit dopravními policisty, musí o této skutečnosti být vyrozuměn vedoucí odboru služby dopravní policie krajského ředitelství.⁵⁰

9.5 Způsob dohledu na vybraných automobilových silnicích

S výjimkou dálnic a silnic pro motorová vozidla se dohled na silnicích VAS I a VAS II dopravními policisty provádí stacionárně na kontrolním stanovišti. Na

⁴⁹ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 5

⁵⁰ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 5

dálnicích a silnicích pro motorová vozidla dopravní policisté provádí dohled stacionárně na kontrolním stanovišti nebo formou pohyblivých hlídek ve vozidle.⁵¹

9.6 Opuštění kontrolního stanoviště na vybraných automobilových silnicích hlídkou dopravní policie

Hlídka dopravní policie kontrolní stanoviště vybrané automobilové silnice VAS I a VAS II může opustit na nezbytně nutnou dobu, vyžadují-li to úkony jako je např. řízení provozu nebo kontrola řidiče, který je v pátrání a musí se provést následná realizace daného úkonu. Hlídka dopravní policie může z kontrolního stanoviště vybrané automobilové silnice odvolat operační středisko policie.⁵²

9.7 Kontrola nad dodržováním obsazení vybraných automobilových silnic hlídkami dopravní policie

Kontrolu nad dodržováním obsazení vybraných automobilových silnic dopravními policisty zajišťuje jednak ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia, ale i příslušné odbory služby dopravní policie krajských ředitelství policie. Vedoucí příslušného organizačního článku služby dopravní policie odpovídá za dodržování obsazení vybraných automobilových silnic dopravními policisty. Případný výkon služby na vybraných automobilových silnicích nad běžný rozsah může stanovit vedoucí odboru služby dopravní policie krajského ředitelství policie, pokud je to nezbytné vzhledem k zajištění efektivnějšího dohledu. Uvedený vedoucí odboru může také stanovit, že dohled na vybraných automobilových silnicích bude zajišťovat jiný než místně příslušný organizační článek služby dopravní policie. Za okolností, kdy dojde k náhlému uzavření předmětného úseku vybrané automobilové silnice, se přesunou dopravní policisté na

⁵¹ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 6

⁵² ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 6

příslušné objízdné trasy. Pokud na dálnicích vykonávají dopravní policisté statický dohled mimo místa označená jako parkoviště a na mimoúrovňových kříženích, musí mít služební vozidlo policie v činnosti zvláštní výstražné světlo modré, případně modré a červené barvy.⁵³

⁵³ ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 6

10. SPECIALIZOVANÉ SKUPINY

Aby došlo v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu k cílenému zaměření se i na jiné skupiny řidičů než jsou ti, kteří řídí „pouze“ osobní motorová vozidla, došlo na odděleních silničního dohledu dopravních inspektorátů ke vzniku specializovaných skupin, které jsou zaměřeny na řidiče nákladních vozidel. Dopravní policisté jsou do těchto skupin dosazováni s velkou pečlivostí ze strany příslušného vedení, jelikož tato služba zcela logicky vyžaduje znalost, přesnost, zkušenost a specifický cit pro danou problematiku ze strany dopravních policistů.⁵⁴

10.1 Skupina pro kontrolu nákladních vozidel

Po 1. květnu roku 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie, se v České republice velmi výrazně rozšířila nákladní doprava. V oblasti sociálních předpisů a při přepravě nebezpečných látek a odpadů bylo nutné zvýšit kontrolu nad dodržováním příslušných směrnic a dohod. Z tohoto důvodu bylo nutné vyškolit dopravní policisty, technicky je vybavit a dále bylo potřeba v dané problematice zahájit součinnost s příslušnými civilními orgány. Dopravní inspektoráty v problematice kontroly nákladních vozidel spolupracují zejména s Centrem služeb pro silniční dopravu, které spadá pod Ministerstvo dopravy České republiky. Dopravní policisté mají pro kontrolu nákladních vozidel k dispozici speciálně upravené vozidlo. Ta jsou nakupována většinou z rozpočtu krajské samosprávy, cílem je pozitivně ovlivnit nákladní dopravu, vozidla jsou mimo jiné vybavena technikou, která umožňuje kontrolu dodržování bezpečnostních přestávek, dob řízení a odpočinku řidiče, konkrétně se využívá program Tagra a Tachoscan. Vozidla jsou dále vybavena prostředky, které umožňují kontrolu přepravy nebezpečných věcí podle dohody ADR, k tomuto se využívá software ADREM. Tato speciálně upravená vozidla jsou vybavena váhami, za pomoci kterých se provádí nízkorychlostní kontrolní vážení nákladních vozidel. Dopravní policisté se v rámci kontroly nákladních vozidel zaměřují také na řádné upevnění nákladu. Přítomnost dopravních policistů ve skupině, která je zaměřena na kontrolu nákladních vozidel, významně zvyšuje jejich specializace, proto se tito dopravní policisté dále zaměřují na odhalování tzv. sofistikované manipulace se záznamovým zařízením. Jde o vysoce specializovanou

⁵⁴ Vlastní.

činnost, policisté v rámci kontroly nákladních vozidel odhalují, zda vozidlo není vybaveno technickým prostředkem, který narušuje funkci tachografu.⁵⁵

10.2 Moto - team

V roce 2014 na základě rozkazu policejního prezidenta číslo 20 ze dne 10. února 2014 vznikla pracovní skupina „MOTO – TEAM“ za účelem zajištění pravidelného a efektivního dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu s cílem eliminovat protiprávní jednání účastníků silničního provozu, které vážně ohrožuje bezpečnost a plynulost silničního provozu. Tento tým je složený z dopravních policistů, kteří jsou zařazeni na odbor služby dopravní policie krajských ředitelství, na dálničních odděleních a na dopravních inspektorátech. Dopravní policisté realizují dohled na silniční provoz na motocyklech zpravidla v období od 1. března do 31. října při příznivých povětrnostních podmínkách.⁵⁶

Skutečnost, že dopravní policie realizuje dohled na silniční provoz také na motocyklech, má spoustu cenných výhod. Ve větších městech při velké hustotě provozu jsou dojezdové časy např. k dopravním nehodám, kde provádějí policisté na motocyklech prvotní úkony, kratší oproti hlídkám dopravní policie, které jezdí ve služebních vozidlech. Další výhodou je skutečnost, že motocyklisté nejen v České republice jsou obecně specifická skupina lidí, která ve větší míře neuznává autoritu. Když s těmito lidmi provádí kontrolu motohlídka dopravní policie, dostane se vzájemná komunikace řidičů s policisty zpravidla na požadovanou úroveň. Jízda na motocyklu s sebou přináší větší rizika pro dopravní policisty, proto jsou dopravní policisté, kteří jsou v MOTO - TEAMU zařazeni, minimálně dvakrát do roka vysíláni na jízdní okruhy a letiště na kurzy bezpečné jízdy. Policisté provádějí dohled na silniční provoz na motocyklech zpravidla ve dvojčlenných hlídkách, každý člen hlídky má svůj motocykl.⁵⁷

⁵⁵ MACHUTOVÁ Marcela, HODBOŤ Michal, ČADEK Jiří, SUDEK Čeněk, TRŽIL Leoš. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín – Moto Public, 2021, str. 147-148.

⁵⁶ ČESKÁ REPUBLIKA. *Rozkaz policejního prezidenta č. 20 ze dne 10. února 2014, kterým se zřizuje pracovní tým Moto-team*. 10. 2.2014. Česká republika: Policejní prezidium České republiky, str. 1 a 5.

⁵⁷ Vlastní.

11. BODOVÝ SYSTÉM ŘIDIČŮ

Bodový systém řidičů je preventivní nástroj, který má za cíl působit na řidiče. Systém by měl řidiče odrazovat od páchaní přestupků v dopravě.⁵⁸

11.1 Platnost bodového systému řidičů

Bodový systém v České republice funguje od 1. července 2006. Tento systém je ukotven v zákoně číslo 411/2005 Sb., a zákoně číslo 226/2006 Sb., tyto zákony novelizovaly zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.⁵⁹ Hlavním cílem bodového systému není jen snížení dopravních přestupků, ale i snížení nehodovosti. Určité dopravní přestupky jsou ohodnoceny trestnými body, tyto trestné body se sčítají, když řidič dosáhne dvanácti bodů, přijde na rok o řidičské oprávnění. Mnoho řidičů se domnívá, že se trestné body odečítají, ve skutečnosti se body přičítají až do maximálního počtu 12. Někteří řidiči si také mylně myslí, že pokud dostanou za dopravní přestupek nízkou pokutu, nedostanou bodový postih. Pro řidiče je důležité, aby byli seznámeni se skutečností, kolik bodů za jaký přestupek lze obdržet a snažit se předmětnému přestupkovému jednání vyhnout. Dále je důležité, aby řidiči, kteří páchají přestupky, sledovali výši trestných bodů z důvodu, aby předešli maximálnímu počtu a tím zákazů řízení motorových vozidel.⁶⁰

11.2 Způsob realizace bodového systému v praxi

Bodový systém je zaměřený na řidiče všech motorových vozidel. Když řidič dosáhne dvanácti bodů, ztratí odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Rozsah bodů za jednotlivé přestupky se pohybuje od dvou do sedmi bodů. Při spáchání více přestupků najednou se vždy počítá nejzávažnější spáchaný přestupek. Poté co řidič dosáhne dvanácti bodů, je mu příslušnými orgány oznámena tato skutečnost a současně

⁵⁸ Vlastní

⁵⁹ BUŠTA Pavel, KNĚŽÍNEK Jan, SEIDL Antonín. *Zákon o silničním provozu (ve znění 27 novel)*. Lenka Buštová, 2012, str. 156-158.

⁶⁰ KODECAR, *Bodový systém*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.kodecar.cz/blog/bodovy-system/>

je řidič vyzván k odevzdání řidičského průkazu. Řidiči může být řidičský průkaz vrácen za jeden rok, musí se ale podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti v autoškole.⁶¹

11.3 Informovanost řidičů

V praxi se nezdá, že řidiči, kteří často páchají bodované přestupky, stav svého bodového hodnocení nevidují, snadno pak dojde k tzv. vybodování řidiče. Počet bodů v kartě každého řidiče lze zjistit v místě trvalého bydliště na příslušném obecním úřadě nebo magistrátu. Počet bodů lze také zjistit prostřednictvím služby CZECH POINT.⁶²

Policista při řešení přestupku s řidičem nemá ze zákona povinnost informovat daného řidiče o skutečnosti, že mu za spáchaný přestupek budou přičteny body.⁶³

⁶¹ KODECAR, *Bodový systém*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.kodecar.cz/blog/bodovy-system/>

⁶² KODECAR, *Bodový systém*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.kodecar.cz/blog/bodovy-system/>

⁶³ Vlastní.

12. ÚSEKOVÉ MĚŘENÍ RYCHLOSTI VOZIDEL

Měření rychlosti vozidel ze strany Policie České republiky provádí výhradně dopravní policisté, a to buď prostřednictvím zařízení, které je zabudováno přímo ve služebním vozidle nebo prostřednictvím přenosného měřicího zařízení, které dopravní policisté používají na pevných stanovištích. Systém úsekového měření byl vyvinut za účasti Policie České republiky. Úsekové měření rychlosti realizují příslušné magistráty, městské nebo obecní úřady ve spolupráci s městskou policií.⁶⁴

12.1 Princip úsekového měření rychlosti

Jedná se o formu tzv. pasivního způsobu měření rychlosti vozidel. Samotný systém funguje na principu výpočtu rychlosti na základě časů průjezdů dvou bodů, kterými je ohraničen měřený úsek. Ten může být jakkoliv dlouhý. Místo, kde úsekové měření začíná, je označené vodorovnou čarou, která je umístěna na úrovni kamery, jež snímá projíždějící vozidla. Druhá kamera je umístěna na konci měřeného úseku i tato kamera rozpozná registrační značku měřeného vozidla, systém následně porovná čas vjezdu s časem odjezdu z měřeného úseku a výpočtem se určí rychlost vozidla.⁶⁵

12.2 Nevýhody úsekového měření

Úsekové měření rychlosti nepracuje s rychlostí vozidla okamžitou, ale s rychlostí vozidla průměrnou. Uvedená skutečnost může být výhodná pro řidiče, jelikož i přesto, že řidič v měřeném úseku překročí nejvyšší dovolenou rychlost, může ještě v měřeném úseku svoje vozidlo významně zpomalit a poté se vejde do průměrné rychlosti, která je pod stanoveným maximem. Nevýhodou je měření rychlosti motocyklů, protože motocykly mají registrační značku umístěnou v zadní části a kamera systému měření zadní registrační značku nenačítá. K nepřechtení registrační značky kamerou systému může dojít také v případě, že předmětné vozidlo jede v nízké vzdálenosti za jiným

⁶⁴ Vlastní.

⁶⁵ HAREX INVEST s.r.o., *Jak funguje úsekové měření*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.dopravniznacen.com/jak-funguje-usekove-mereni>

vozidlem. V tomto případě také může dojít k nenačtení přední registrační značky vozidla.⁶⁶

12.3 Informační panely

Informační panely jsou umístěny v řadě měst a obcí, panel zobrazuje aktuální rychlost měřeného vozidla, přičemž tento systém má pouze preventivní účel, naměřená rychlost ani registrační značka měřených vozidel se neukládá.⁶⁷

⁶⁶ HAREX INVEST s.r.o., *Jak funguje úsekové měření*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.dopravniznacenim.com/jak-funguje-usekove-mereni>

⁶⁷ ELEKTRICKEVOZY, *Jak policie měří rychlost? Nejčastější radary mnohdy ani nepoznáte*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.elektrickevozy.cz/clanky/jak-policie-meri-rychlost-nejcasteji-radary-mnohdy-ani-nepoznate>

13. BEZPILOTNÍ LETECKÉ PROSTŘEDKY

Policie České republiky při sledování silničního provozu, nebo při dokumentování dopravních nehod využívá od roku 2016 také bezpilotní systém.⁶⁸

13.1 Bepilotní systém

Bepilotní systém je systém, který je složen z bepilotního letounu a pozemní řídicí stanice a dále dalších komponentů, konkrétně prostředek pro komunikační spojení a zařízení pro záchyt, nebo vypuštění bepilotního leteckého prostředku.⁶⁹

13.2 Bepilotní letecký prostředek

Bepilotní letecký prostředek, neboli dron lze popsat jako miniaturní helikoptéru, nebo vrtulové vznášedlo, které je bepilotní. Je možné řídit ho dálkově, na dron lze přichytit speciální doplňky, například fotoaparát nebo kameru. Pohyb dronu je omezen kapacitou baterie.⁷⁰

Při sledování silničního provozu se bepilotní letecké prostředky využívají převážně na rizikových úsecích, kde se páchají závažné dopravní přestupky, např. zákaz předjíždění.⁷¹

Výhodou využívání bepilotních leteckých prostředků je možnost působení na místech, kde nelze využít policejní helikoptéru a je zapotřebí působit v utajení.⁷²

⁶⁸ Vlastní.

⁶⁹ AUSTIN Reg. *Unmanned Aircraft Systems, UAVS Design, Development and Deployment*. Wiley, 2011, str. 9.

⁷⁰ KARAS Jakub. *222 tipů a triků pro drony*. Computer press, 2017, str. 23.

⁷¹ Vlastní.

⁷² NOVOTNÝ Tomáš. *Nesmrtící zbraně*. Universum, 2021, str. 167-169.

EMPIRICKÉ ŠETŘENÍ

Cílem empirické práce je za pomoci dotazníkového šetření zjistit, jak dotazovaní obecně vnímají práci dopravní policie a dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Dotazník se skládá celkem z 20 otázek, stanovený počet dotazovaných je stanoven na minimální počet 100. Do průzkumu byli zařazeni respondenti v různém věku, jednalo se o ženy i muže. Vytvořený dotazník je v příloze číslo I. bakalářské práce. Dotazník byl vytvořen elektronicky, prostřednictvím internetové stránky www.mysurveo.com a následně byl rozeslán autorem práce jeho známým z různých věkových i sociálních skupin.

Stanovení dílčích výzkumných hypotéz

Jak již bylo uvedeno, cílem bakalářské práce je zjištění, jak je práce dopravní policie a její dohled na silniční provoz obecně vnímána veřejností. Z tohoto důvodu byly stanoveny celkem 3 hypotézy:

- 1) Dílčí výzkumná hypotéza číslo 1: Více než 70 % dotazovaných reaguje na úseky, kde probíhá úsekové měření a sníží rychlost.
- 2) Dílčí výzkumná hypotéza číslo 2: Více než 50 % dotazovaných se domnívá, že dopravně bezpečnostní akce pozitivně ovlivňují provoz na pozemních komunikacích.
- 3) Dílčí výzkumná hypotéza číslo 3: Více než 50 % dotazovaných považuje kontrolní činnost hlídek dopravní policie za dostačující.

Oslovená kohorta respondentů

Výběr dotazovaných probíhal náhodně z okruhu známých autora bakalářské práce. Sběr dat byl proveden formou anonymity dotazovaných osob, žádný z dotazovaných nebyl k realizaci dotazníku jakkoliv nucen, dotazník probíhal ve formě dobrovolnosti. Celkem bylo vyhodnoceno 100 dotazníků. Všechny dotazníky byly ze strany dotazovaných vyplněny správně, pouze na otázku číslo 1 odpovědělo z celkového počtu

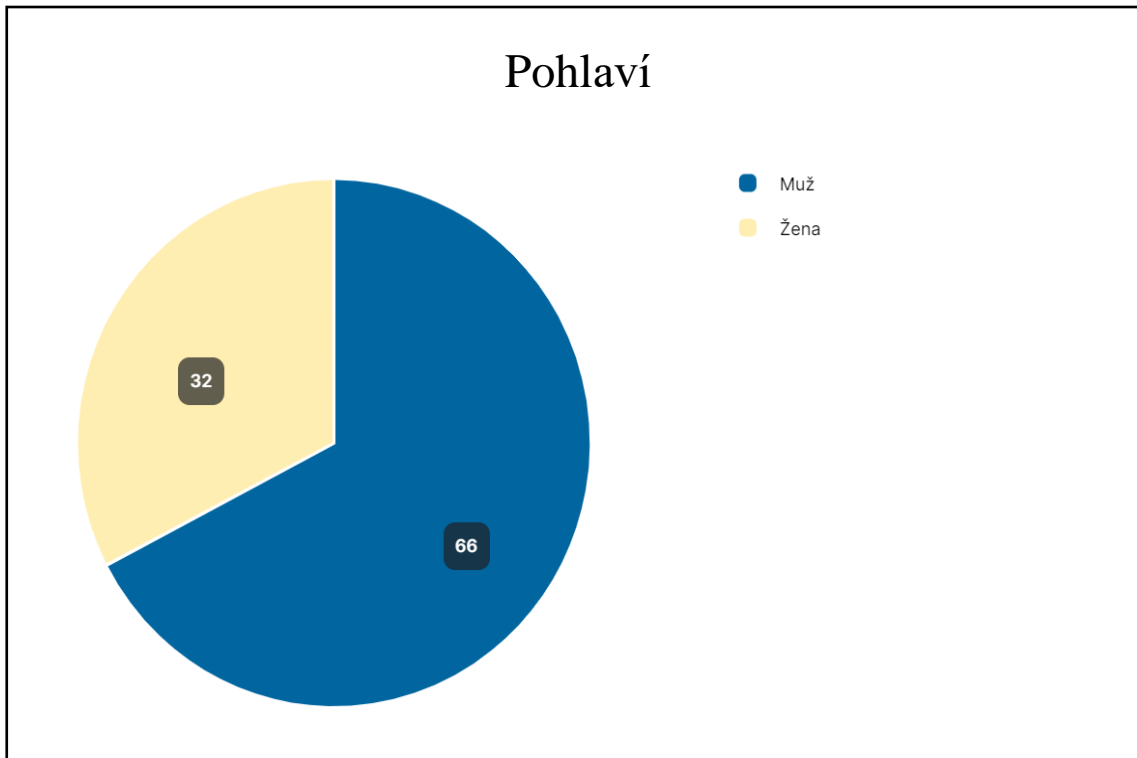
dotazovaných, jen 98. Všichni dotazovaní vlastní řidičský průkaz a znají alespoň částečně město Plzeň.

Dílčí a zevšeobecňující vyhodnocení empirického šetření

Dotazník je složen z dvaceti otázek, ke každé otázce je vyhotoven jeden graf. Nad rámečkem grafu je uvedeno číslo grafu a za ním přesné znění otázky. V jednotlivých grafech jsou výsledky uvedeny v procentech, vyjma prvního grafu, kde je přímo uveden počet dotazovaných.

Vyhodnocení empirického šetření

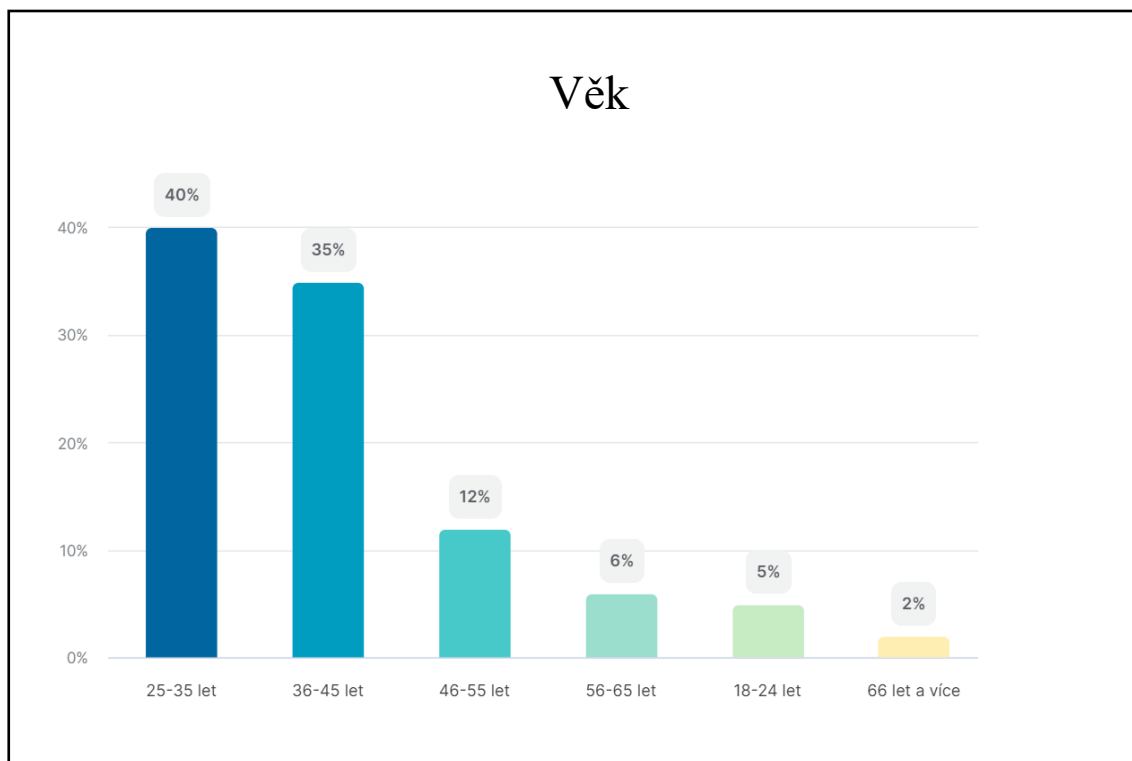
Graf číslo 1: Pohlaví



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V této otázce bylo možné odpovědět pouze jednou odpovědí. Z celkového počtu dotazovaných bylo 32 žen a 66 mužů. Dva respondenti na tuto otázku neodpověděli.

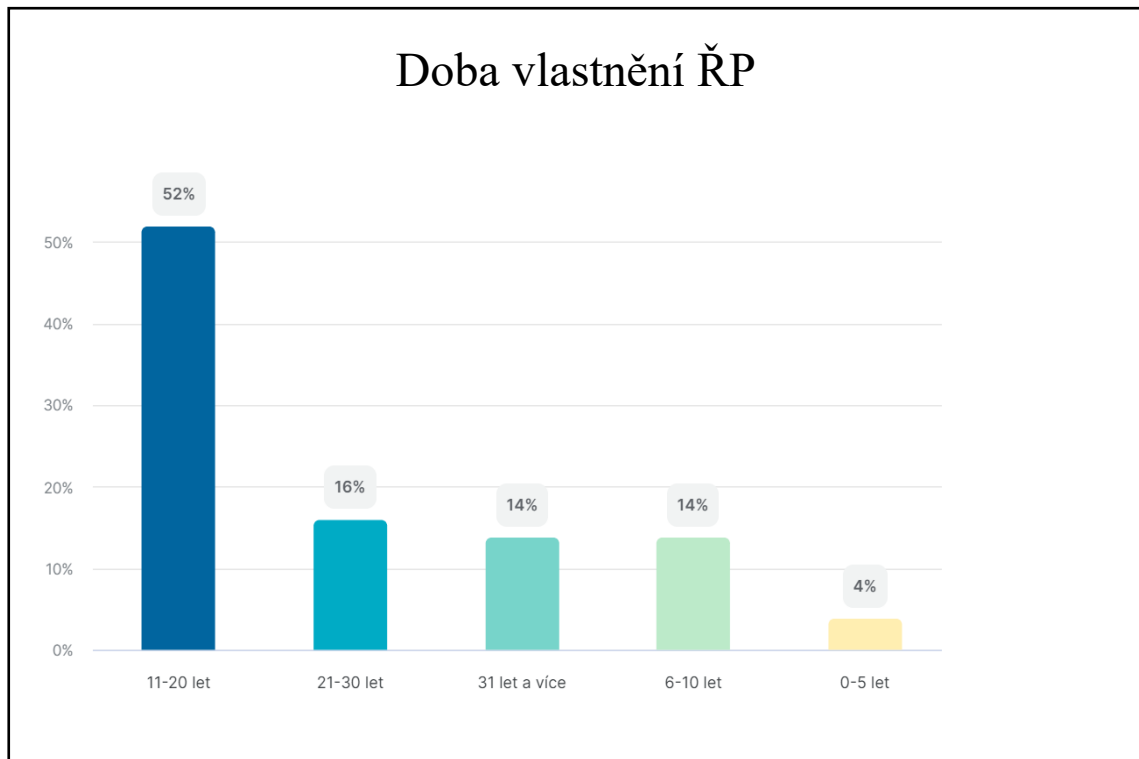
Graf číslo 2: Věk



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V této otázce bylo možné odpovědět také pouze jednou odpovědí. Tato otázka byla vytvořena za účelem zjištění věku dotazovaných. Nejpočetnější skupinou je věková skupina od 25-35 let, jedná se o 40 % dotazovaných. Na druhém místě je věková skupina 36-45 let, kterou zastupuje 35 % dotazovaných. Následuje věková skupina 46-55 let, jedná se o 12% dotazovaných, poté následuje věková skupina 56-65 let, která tvoří 6 % dotazovaných. 5 % dotazovaných tvoří věkovou skupinu 18-24 let a poslední je kategorie osob 66 let a více, kterou tvoří 2 % dotazovaných.

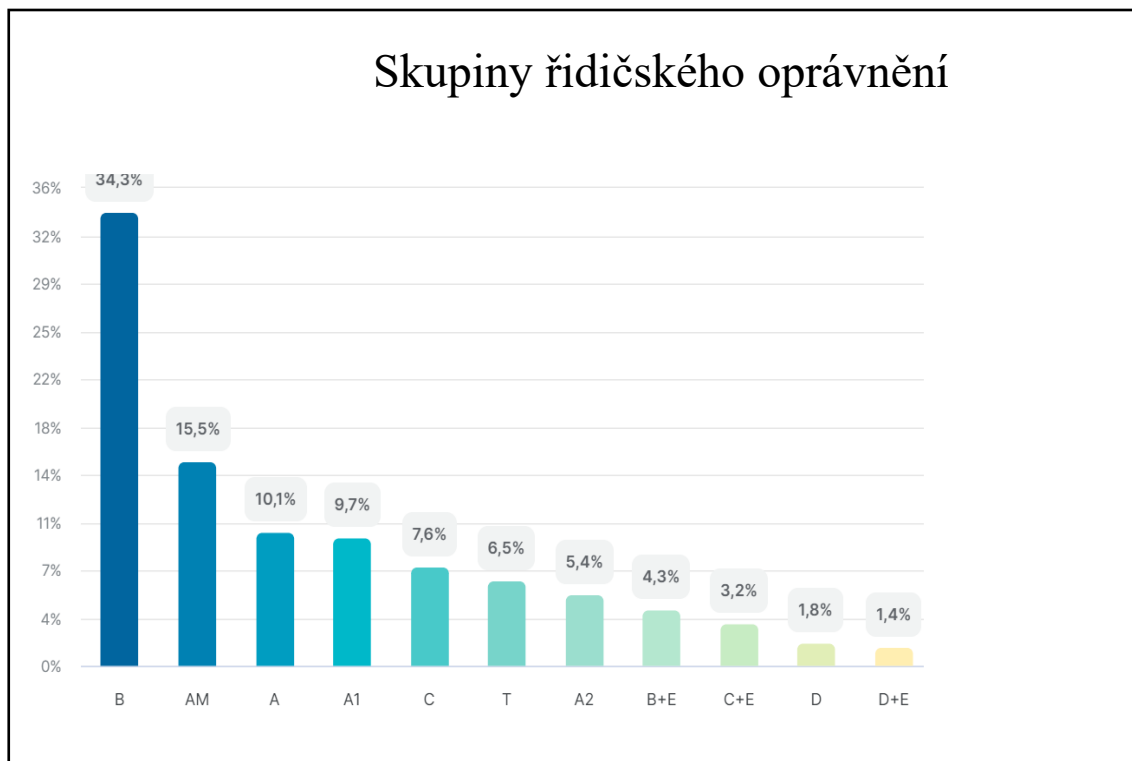
Graf číslo 3: Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 3 bylo zjišťováno, jak dlouho dotazovaní vlastní řidičský průkaz. 52 % z dotazovaných vlastní řidičský průkaz 11-20 let. 16 % dotazovaných 21-30 let a 14 % dotazovaných 31 let a více. 14 % odpovídajících pak vlastní řidičský průkaz 6-10 let a poslední nejmenší skupinu tvoří se 4 % kategorie 0-5 let.

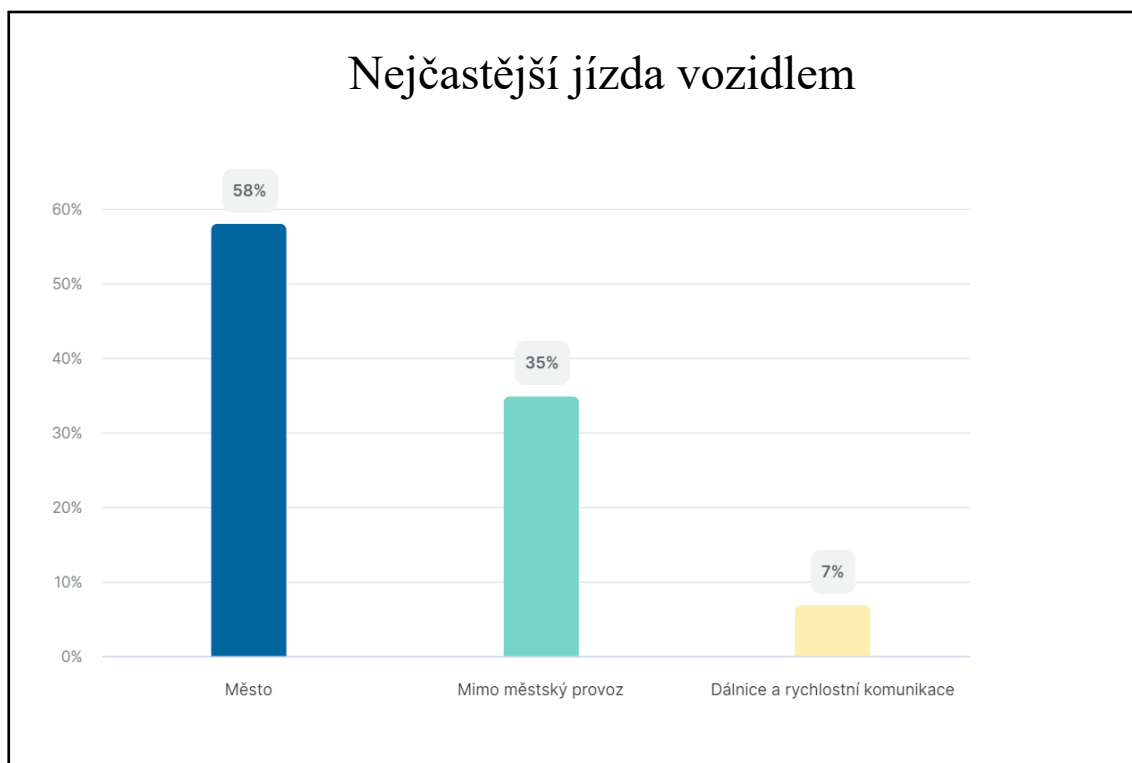
Graf číslo 4: Jaké skupiny řidičského oprávnění vlastníte?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 4 bylo zjišťováno, jakého řidičského oprávnění jsou dotazovaní držitelé. V této otázce šlo odpovědět jednou, či více odpovědí. Celkem 34,3 % dotazovaných je vlastníkem skupiny B řidičského oprávnění, následuje 15,5 % dotazovaných, kteří jsou vlastníkem skupiny AM. 10,1 % dotazovaných jsou držitelé skupiny A. 9,7 % dotazovaných vlastní skupinu A1 a 7,6 % dotazovaných skupinou C. Následuje 6,5 % dotazovaných, kteří jsou držitelé skupiny T řidičského oprávnění. 5,4 % respondentů vlastní skupinu A2, 4,3 % dotazovaných vlastní skupinu B+E. 3,2 % dotazovaných jsou držitelé skupiny C+E. Nejmenší dvě skupiny dotazovaných tvoří držitelé řidičského oprávnění skupiny D a to 1,8 % a řidiči skupiny D+E a to 1,4% dotazovaných.

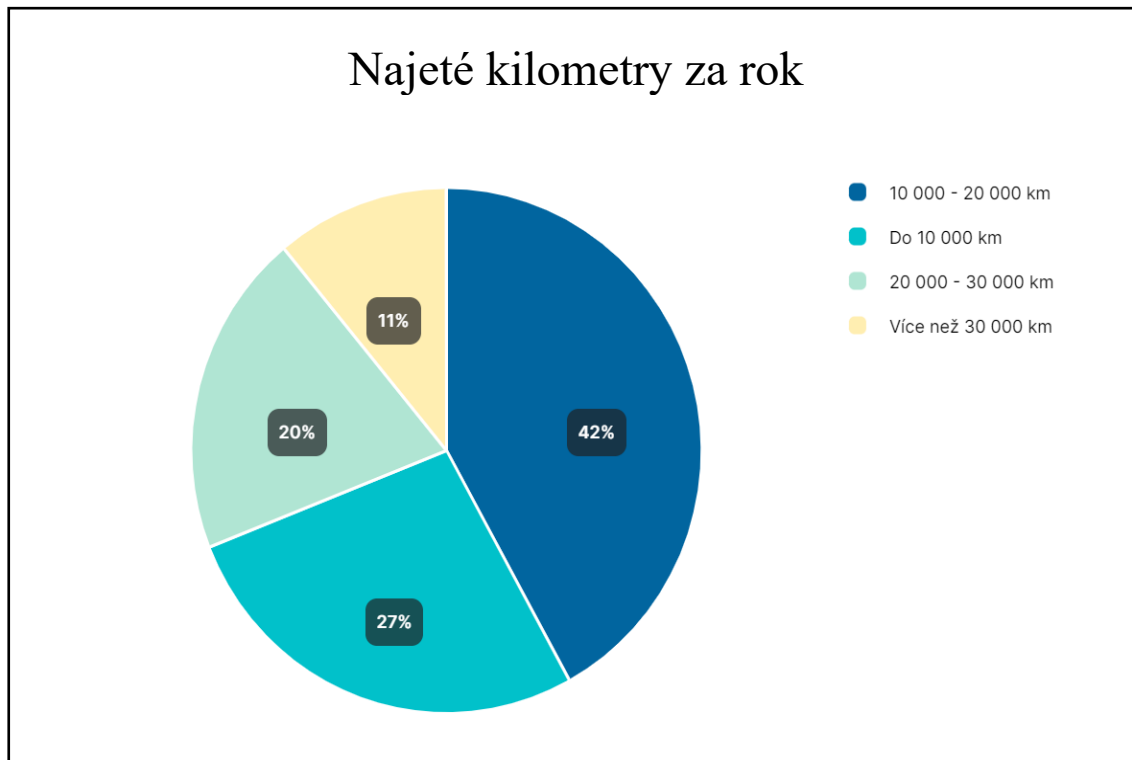
Graf číslo 5: Ve kterých místech nejčastěji jezdíte s vozidlem?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 5 bylo zjišťováno, v jakých místech dotazovaní nejčastěji jezdí s vozidlem, konkrétně jestli jezdí nejčastěji ve městě, mimo městský provoz, nebo na dálnici a rychlostní komunikaci. Nejvyšší zastoupení má skupina dotazovaných, kteří nejčastěji jezdí ve městě a to celkem 58 % dotazovaných. Druhou nejpočetnější skupinu tvoří dotazovaní, kteří nejčastěji jezdí mimo městský provoz, celkem 35 %. Zbýlých 7% dotazovaných jezdí pak pravidelně na dálnici a rychlostní komunikaci.

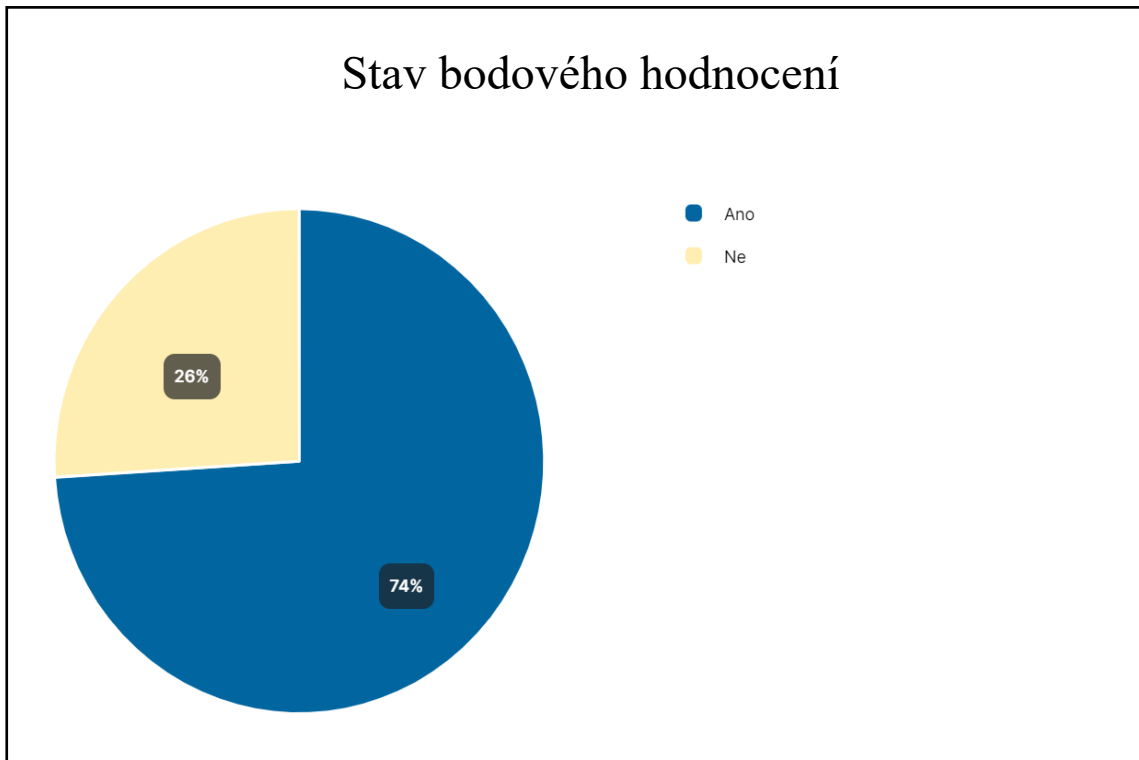
Graf číslo 6: Kolik ujedete s vozidlem přibližně kilometrů za rok?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

Účelem otázky číslo 6 bylo zjistit, kolik kilometrů dotazovaní ujedou s vozidlem přibližně za jeden rok. U této otázky bylo možné vybrat pouze jednu odpověď. 42 % dotazovaných za rok ujede přibližně 10 000 – 20 000 km. 27 % dotazovaných za rok s vozidlem ujede do 10 000 km. 20 % respondentů za rok ujede 20 000 – 30 000 a nejmenší je skupina dotazovaných, kteří za rok ujedou více než 30 000 kilometrů, jedná se o 11 % dotazovaných.

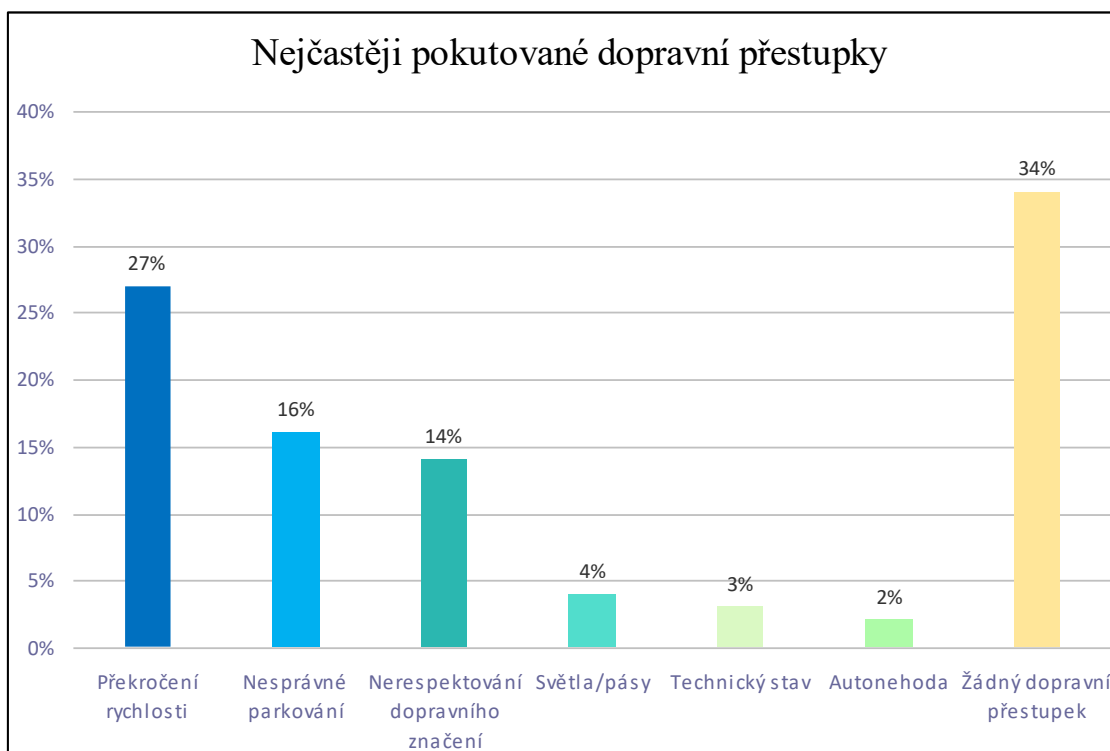
Graf číslo 7: Znáte aktuální stav svého bodového hodnocení v kartě řidiče?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveio.com)

Účelem otázky číslo 7 bylo zjistit, jestli dotazovaní znají stav svého bodového hodnocení v kartě řidiče. Většina dotazovaných stav svého bodového hodnocení v kartě řidiče zná a to konkrétně 74 %. 26 % dotazovaných stav svého hodnocení v kartě řidiče nezná.

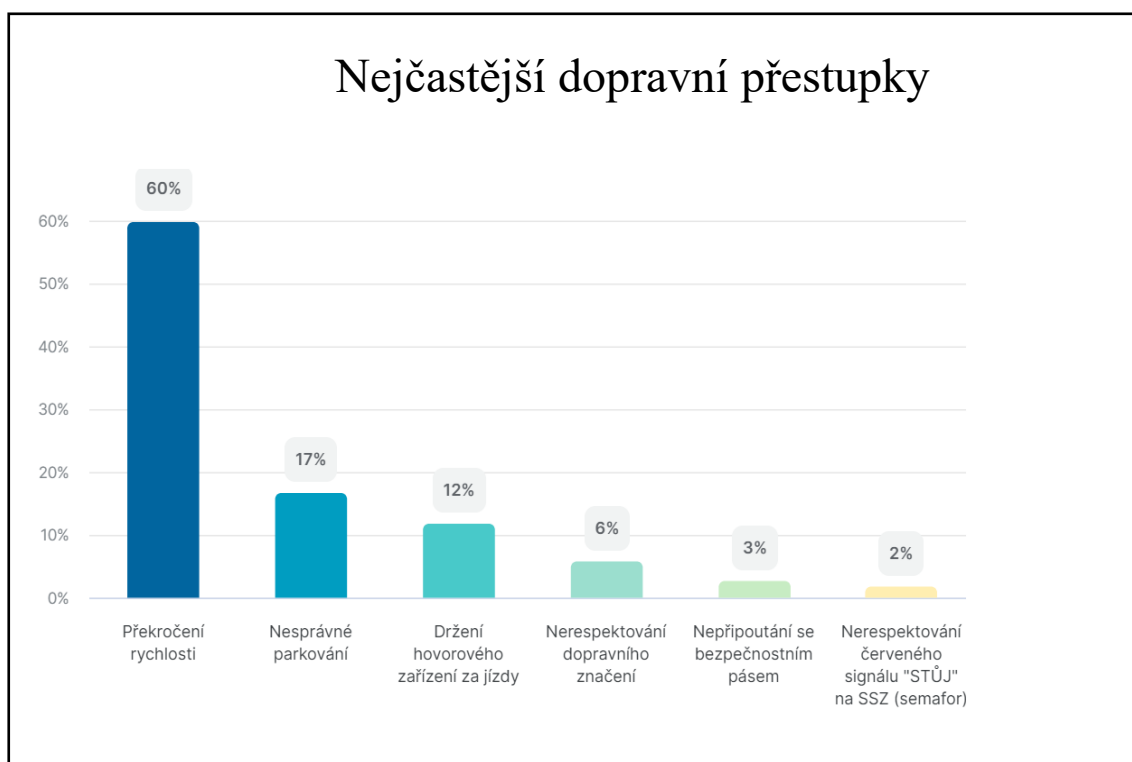
Graf číslo 8: Za jaký dopravní přestupek jste byl/a naposledy potrestán/a?



(zdroj: vlastní, graf: vlastní)

V této otázce neměli dotazovaní možnost výběru, svoji odpověď museli vyjádřit slovně. Odpovědi byly poté seskupeny do jednotlivých skupin a následně vyjádřeny graficky. 27 % dotazovaných bylo naposledy potrestáno za překročení nejvyšší povolené rychlosti, 16 % dotazovaných bylo naposledy potrestáno za nesprávné parkování vozidla a 14 % dotazovaných bylo naposledy pokutováno za nerespektování dopravního značení. 4% dotazovaných bylo naposledy potrestáno za nesplnění povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, nebo mít během jízdy rozsvícené stanovené osvětlení. 3 % respondentů bylo naposledy potrestáno za závadu na technickém stavu vozidla a 2 % dotazovaných se dopustilo přestupku, který souvisel se zaviněním dopravní nehody. 34 % dotazovaných pak uvedlo, že nikdy za dopravní přestupek potrestání nebyli.

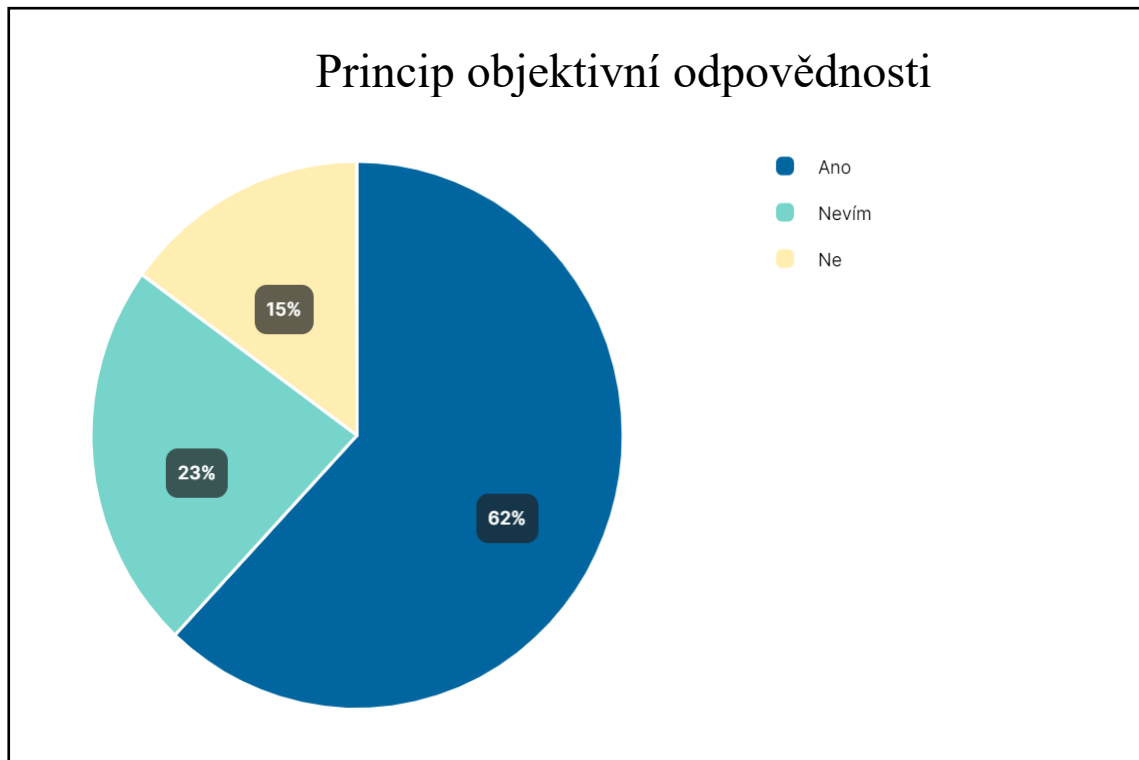
Graf číslo 9: Kterého dopravního přestupku se podle Vás řidiči nejčastěji dopouštějí?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

Otázka číslo 9 má za účel zjistit, jakých dopravních přestupků se dle respondentů řidiči nejčastěji dopouštějí. Nejčastějším přestupkem je dle 60 % dotazovaných překročení nejvyšší povolené rychlosti. To potvrzují i údaje z předešlého grafu č. 8, kde právě překročení rychlosti, je nejčastějším naposledy spáchaným přestupkem. 17 % dotazovaných si myslí, že nejčastější dopravní přestupek řidičů by mohlo být nesprávné parkování. 12 % dotazovaných uvedlo, že nejčastější přestupek řidičů je držení hovorového zařízení a 6% respondentů se domnívá, že řidiči nerespektují dopravní značení. Zbylých 5% je pak rozděleno mezi přestupky nepřipoutání se bezpečnostním pásem a nerespektování červeného signálu „STÚJ“ na SSZ.

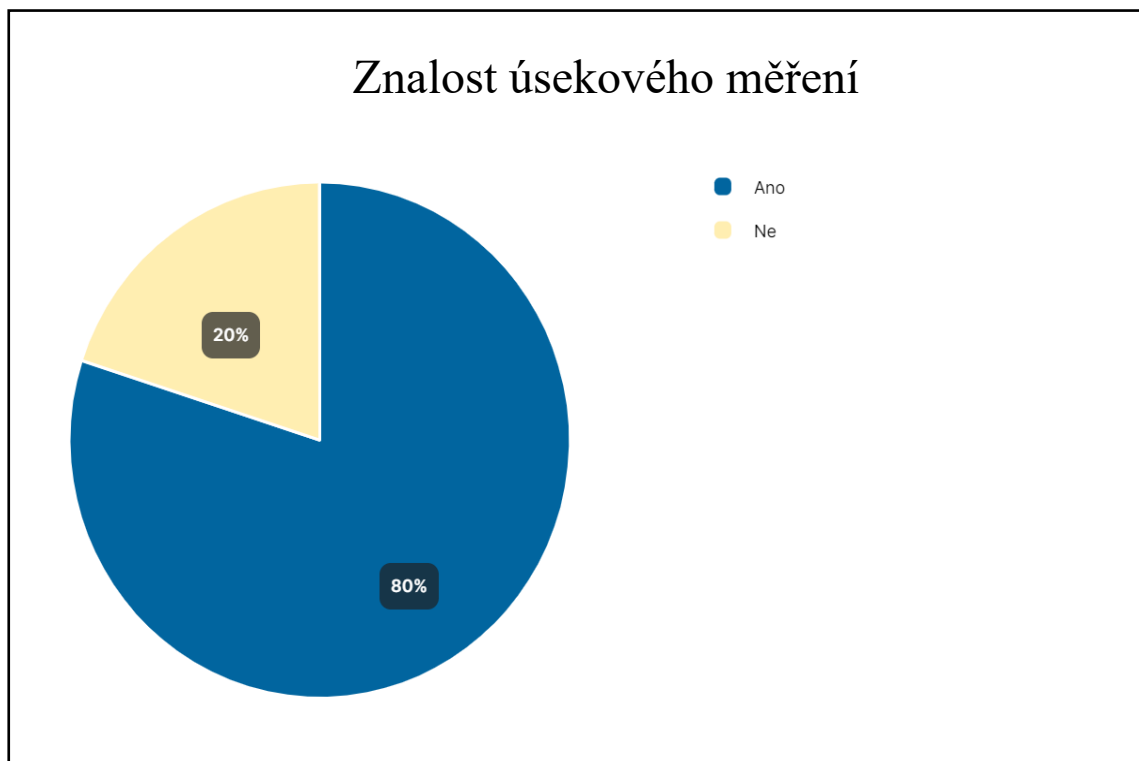
Graf číslo 10: Souhlasíte s tím, aby při řešení přestupků při provozu na silnicích, byl využíván princip objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a tím se zvýšila pravděpodobnost potrestání zaznamenaného přestupku?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveio.com)

Účelem otázky číslo 10 bylo zjistit, zda dotazovaní souhlasí s využíváním objektivní odpovědnosti provozovatele. V této otázce byly zařazeny celkem tři možnosti, ze kterých dotazovaní vybírali. 62 % dotazovaných s objektivní odpovědnosti provozovatele souhlasí, naopak 15 % dotazovaných s objektivní odpovědnosti provozovatele nesouhlasí. 23 % respondentů na otázku nedokáží odpovědět, proto vybrali možnost „nevím“.

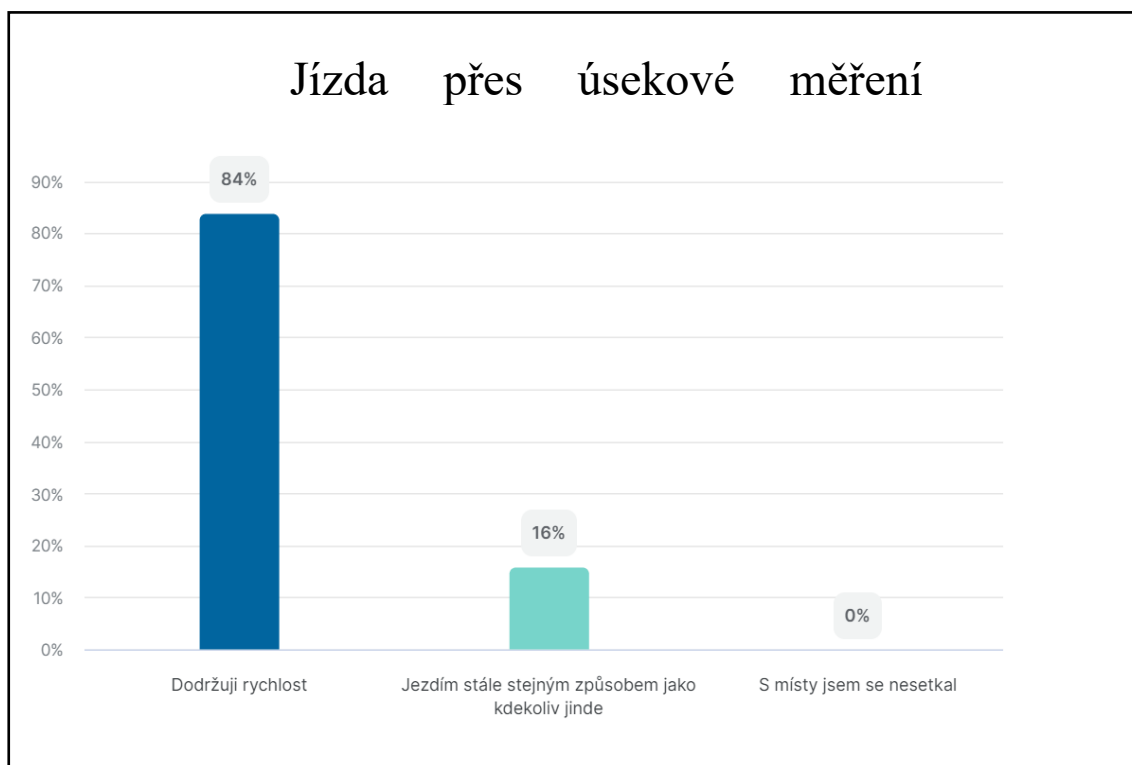
Graf číslo 11: Znáte úseky silnic ve Vaší obci, kde probíhá úsekové měření rychlosti?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurvio.com)

V otázce číslo 11 se má objasnit, zda dotazovaní respondenti znají úseky silnic v obci, ve které žijí a kde probíhá úsekové měření rychlosti. Naprostá většina dotazovaných, konkrétně 80 % ví, v jakých částech jejich domovské obce úsekové měření probíhá, naopak 20 % dotazovaných tyto úseky nezná.

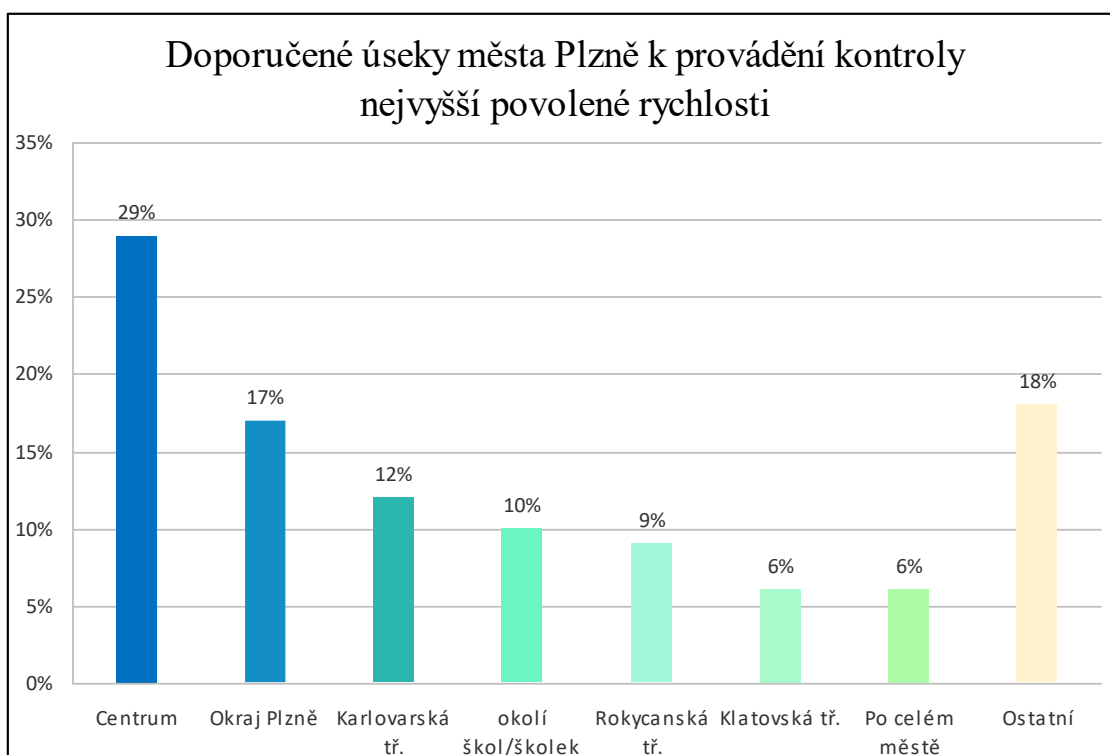
Graf číslo 12: Jaký má na Vás vliv informace, že projíždíte úsekem, kde probíhá úsekové měření rychlosti, nebo policie měří rychlost vozidel?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurvio.com)

Cílem otázky číslo 12 bylo zjištění, zda dotazovaní upraví rychlost jízdy svého vozidla v místě, kde probíhá úsekové měření rychlosti, nebo policie měří rychlost vozidel. Na 84 % dotazovaných má měření rychlosti vliv, jelikož v měřeném místě dodržují nejvyšší povolenou rychlost. 16 % dotazovaných na měřených úsecích jezdí stále stejně, jako na úsecích neměřených. Třetí možnost odpovědi byla odpověď „s místy jsem se nesetkal“, tuto odpověď nikdo z dotazovaných neoznačil.

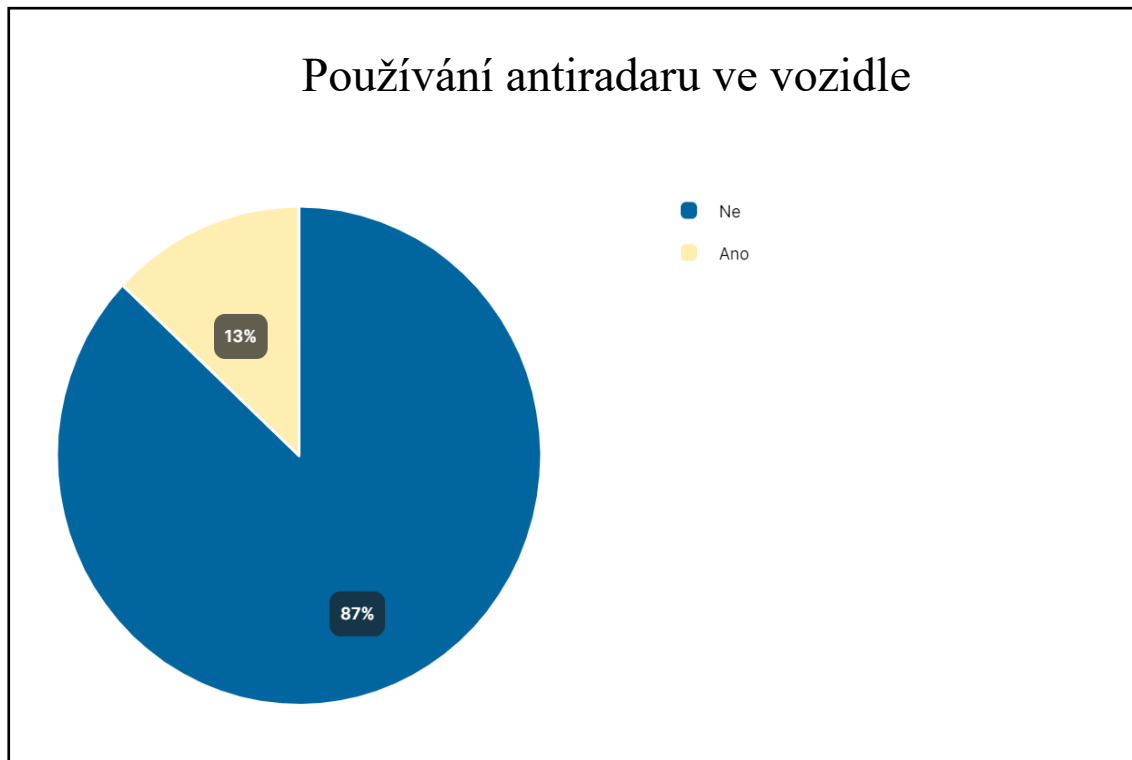
Graf číslo 13: Jaká místa a úseky ve městě Plzni, doporučujete k provádění kontroly dodržování nejvyšší povolené rychlosti?



(zdroj: vlastní, graf: vlastní)

Otázka číslo 13 se dotazuje respondentů na jejich názor, kde by v Plzni mělo probíhat měření nejvyšší povolené rychlosti. V této otázce stejně jako v otázce číslo 8 respondenti museli svůj názor vyjádřit slovně, odpovědi byly seskupeny celkem do osmi skupin dle požadovaného místa měření. 29 % respondentů by dle dotazníku chtělo, aby měření rychlosti probíhalo v centru města Plzně. 17 % respondentů by naopak uvítalo, aby měření probíhalo v okrajových částech města. 12 % respondentů se vyjádřilo, že nejlepším místem pro měření rychlosti je Karlovarská ulice. 10 % dotazovaných by měření rychlosti preferovalo v okolí škol a školek a 9 % dotazovaných by chtělo, aby měření probíhalo na Rokycanské ulici. Shodně 6 % respondentů se vyjádřilo pro měření rychlosti na Klatovské třídě a pro měření na celém území města Plzně. Zbylých 18 % respondentů na otázku nedokázalo konkrétně odpovědět.

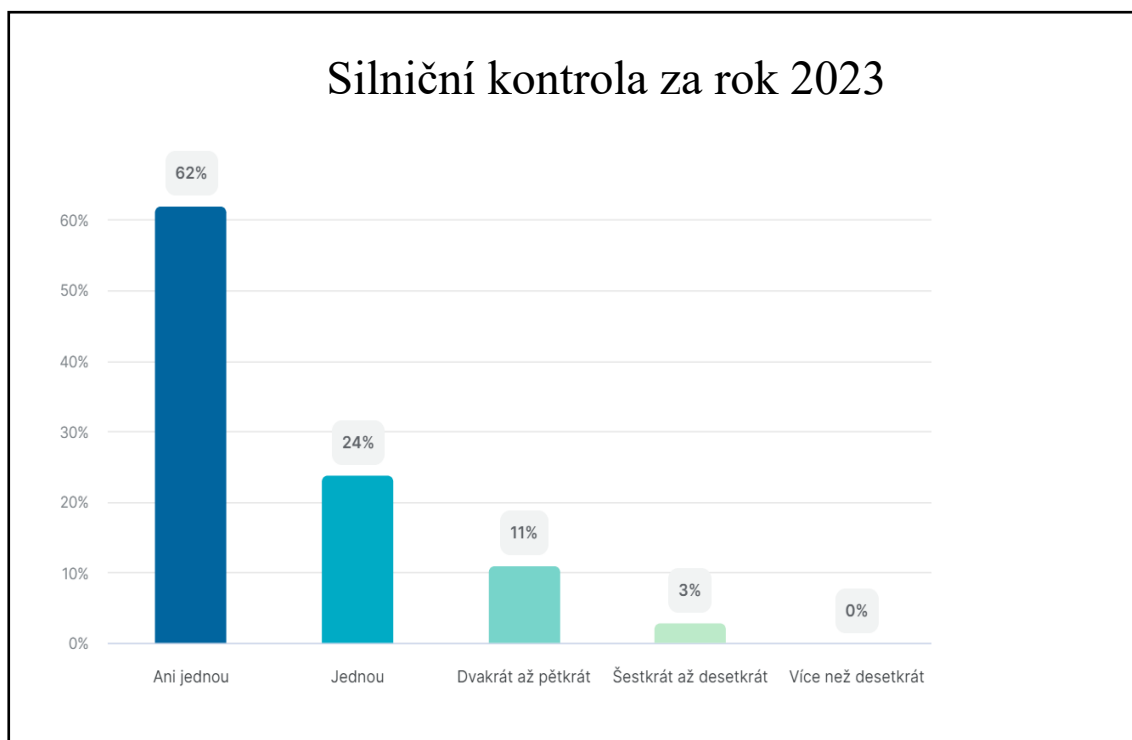
Graf číslo 14: Souhlasíte s užíváním antiradaru ve vozidlech?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 14 jsem od respondentů zjišťoval, jestli souhlasí s užíváním antiradaru ve vozidlech. Většina, konkrétně 87 % dotazovaných nesouhlasí s užíváním antiradaru ve vozidlech. 13 % dotazovaných s užíváním antiradaru ve vozidlech naopak souhlasí.

Graf číslo 15: Kolikrát jste byl/a kontrolován/a policisty jako řidič/ka vozidla za rok 2023?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 15 bylo od dotazovaných zjišťováno, kolikrát byli za rok 2023 kontrolováni policisty. Většina dotazovaných, konkrétně 62 % v roce 2023 nebyla ani jednou kontrolována ve vozidle hlídkou policie. 24 % dotazovaných bylo za rok 2023 kontrolováno policisty jednou. 11 % dotazovaných v roce 2023 bylo hlídkou policie ve vozidle kontrolováno dvakrát až pětkrát. 3 % dotazovaných bylo kontrolováno šestkrát až desetkrát a více než desetkrát nebyl z dotazovaných kontrolován nikdo.

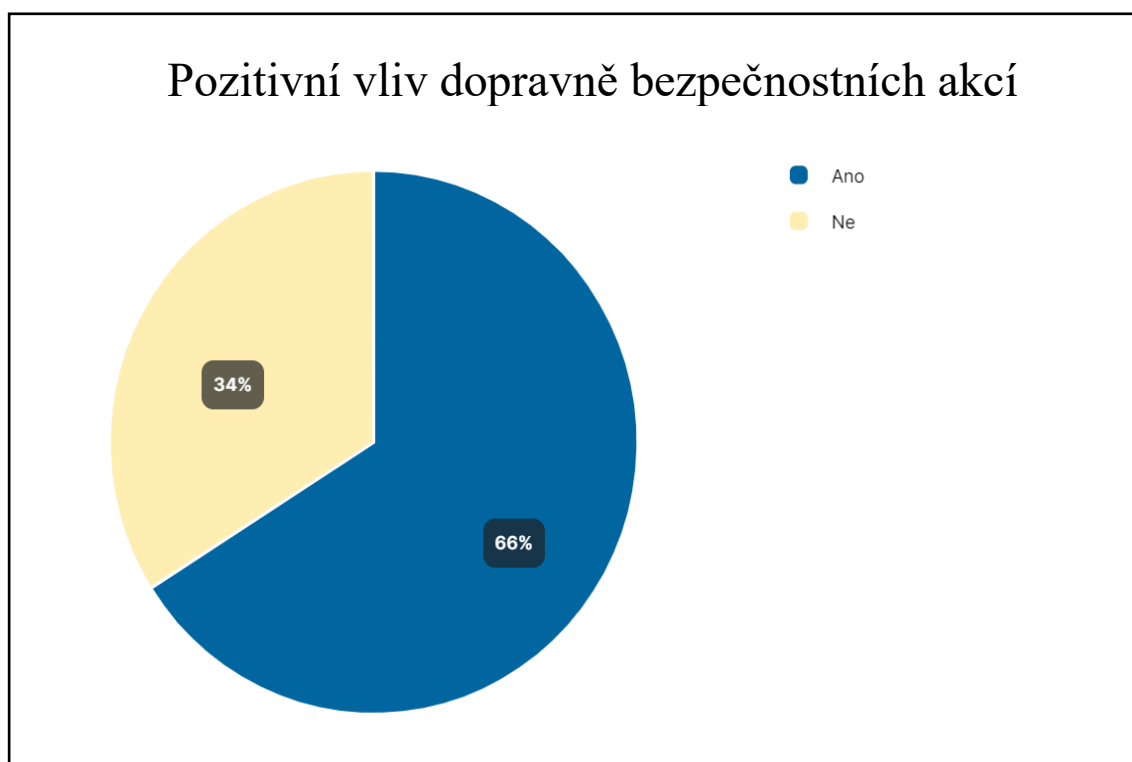
Graf číslo 16: Souhlasíte s důsledným prováděním testů na přítomnost alkoholu a OPL při každé kontrole vozidla policisty?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 16 bylo zjišťováno, jestli dotazovaní souhlasí s důsledným prováděním testů na přítomnost alkoholu a návykových látek při každé kontrole vozidla policisty. S uvedeným souhlasí 75 % dotazovaných a naopak nesouhlasí 25 % respondentů.

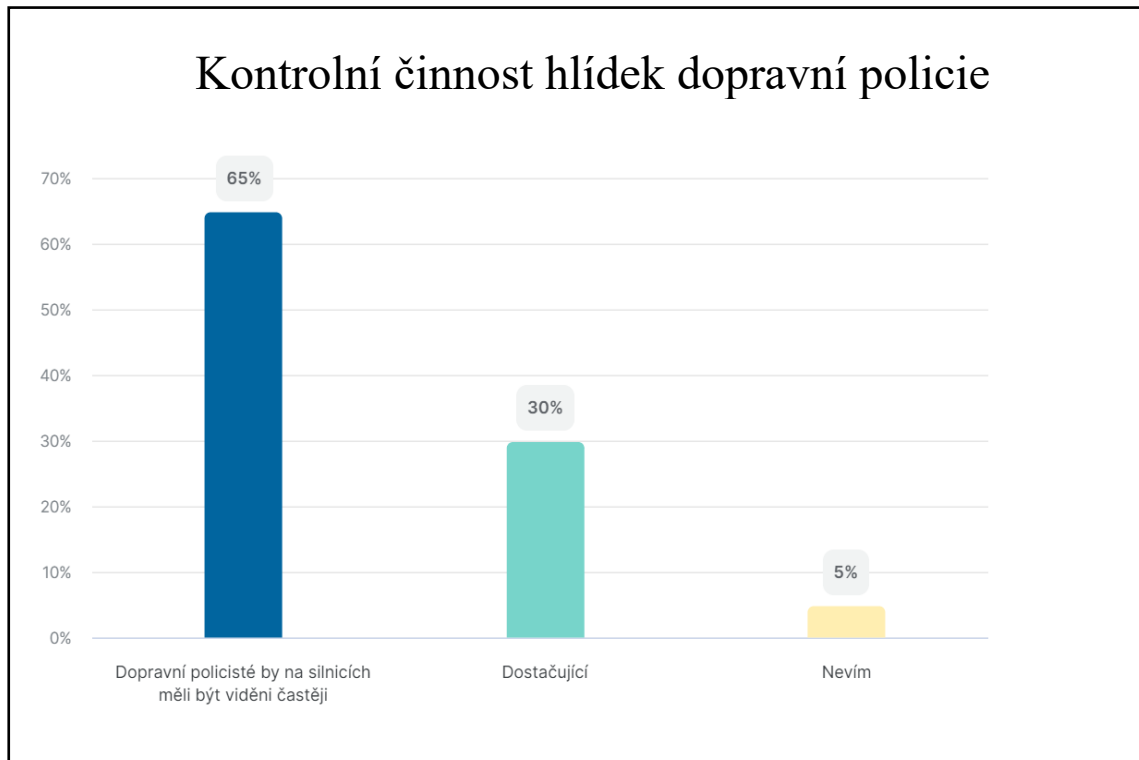
Graf číslo 17: Myslíte si, že dopravně bezpečnostní akce pozitivně ovlivňují provoz na pozemních komunikacích?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 17 byli respondenti dotazováni, jestli si myslí, že dopravně bezpečnostní akce pozitivně ovlivňují provoz na pozemních komunikacích. 66 % respondentů odpovědělo kladně, naopak 34 % dotazovaných si nemyslí, že by měly dopravně bezpečnostní akce pozitivní vliv na provoz na pozemních komunikacích.

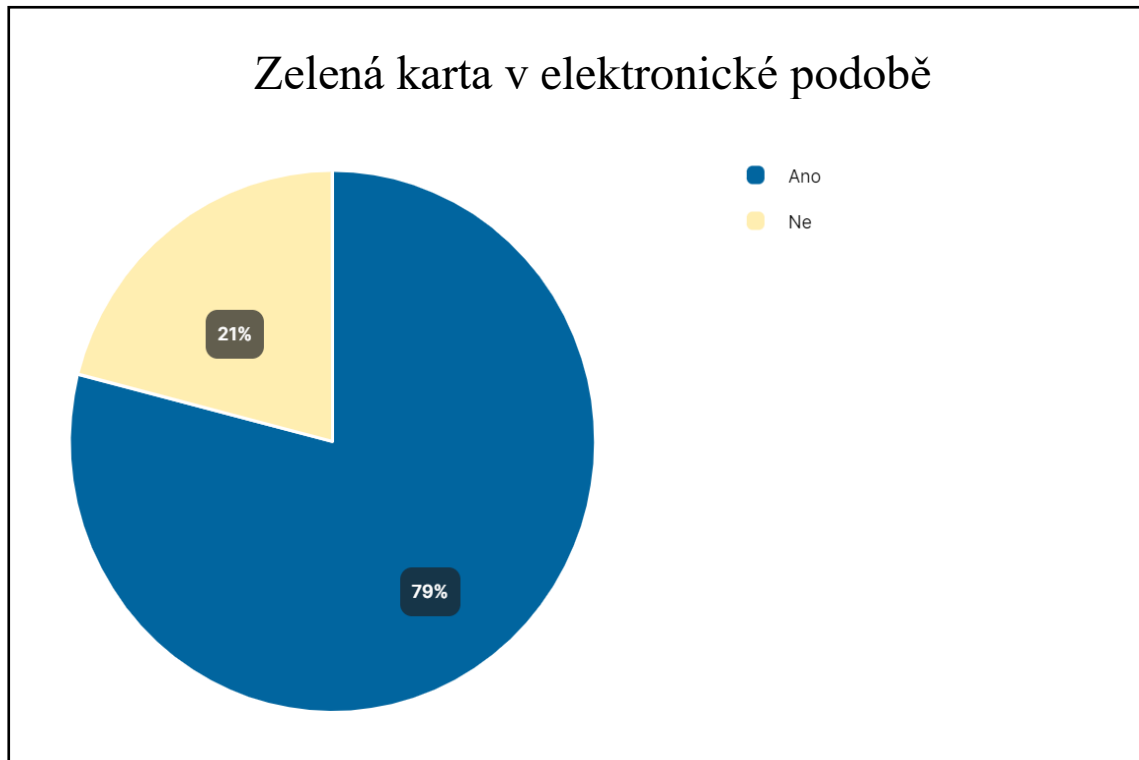
Graf číslo 18: Myslíte si, že kontrolní činnost hlídek dopravní policie je ...?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurvio.com)

Účelem otázky číslo 18 bylo od dotazovaných zjistit, jestli je dle jejich názoru činnost dopravní policie dostačující. Celkem si mohli dotazovaní v této otázce vybrat jednu ze tří možností. 65 % dotazovaných si myslí, že by dopravní policisté na silnicích měli být viděni častěji, 30 % dotazovaných vidí aktuální stav jako dostačující a zbylých 5 % dotazovaných se k dané otázce vyjádřilo odpovědí „nevím“.

Graf číslo 19: Souhlasíte s tím, aby stačilo předkládat zelenou kartu (doklad o pojištění vozidla) při policejní kontrole, nebo při účasti na dopravní nehodě pouze v elektronické podobě (zelená karta by byla například uložena v mobilním telefonu)?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

V otázce číslo 19 bylo zjišťováno, jestli dotazovaní souhlasí, aby při policejní kontrole, nebo při dopravní nehodě mohli mít doklad o pojištění vozidla (zelenou kartu) pouze v elektronické podobě. 79 % dotazovaných odpovědělo kladnou odpovědí, naopak 21 % dotazovaných by rádo ponechalo stávající stav (zelená karta v tištěné podobě).

Graf číslo 20: Jaký platební prostředek byste preferoval/a při úhradě sankce za dopravní přestupek?



(zdroj: vlastní, graf: www.mysurveo.com)

Otázka číslo 20 je poslední a zjišťuje se v ní, jaký platební prostředek by dotazovaní preferovali při úhradě sankce za dopravní přestupek. Je zde možnost vybrat jednu ze tří odpovědí. 79 % dotazovaných preferuje při platbě platební kartu, 13 % dotazovaných preferuje platbu v hotovosti a zbylých 8 % dotazovaných preferuje platbu složenkou.

Verifikace či falsifikace dílčích výzkumných hypotéz

- 1) Dílčí výzkumná hypotéza číslo 1, že více než 70 % dotazovaných reaguje na úseky, kde probíhá úsekové měření rychlosti a svoji jízdu přizpůsobí, se potvrdila, jak ukazuje výsledek otázky číslo 12. Celkem 84 % dotazovaných na měřených úsecích dodržuje nejvyšší povolenou rychlost.
- 2) Dílčí výzkumná hypotéza číslo 2, že více než 50 % dotazovaných se domnívá, že dopravně bezpečnostní akce pozitivně ovlivňují provoz na pozemních komunikacích, se též potvrdila. 66 % respondentů vnímá dopravně bezpečnostní akce kladně. Vyplývá to z odpovědí na otázku č. 17.
- 3) Dílčí výzkumná hypotéza číslo 3, že více než 50 % dotazovaných považuje kontrolní činnost hlídek dopravní policie za dostačující, se nepotvrdila. Za dostačující to považuje pouze 30 %. Naopak 65 % respondentů by uvítalo, kdyby dopravní policie byla viděna na silnicích častěji. Vyplývá to z odpovědí na otázku č. 18.

ZÁVĚR

Ve věcné části práce je primárním cílem detailně demonstrovat úkony prováděné Policií České republiky, s důrazem na dopravní policii, v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Bakalářská práce je strukturována do dvou částí - teoretické a empirické.

V teoretické části se autor zaměřuje na historický vývoj dopravní policie. Tato sekce je rozdělena do tří historických období, pokrývajících vznik samostatného Československa až po současnost.

V rámci teoretické části je dále podrobně vysvětlená státní správa a oblasti působnosti, které se týkají dohledu nad silničním provozem z hlediska záležitostí věcných a funkčních.

Problematika dohledu nad silničním provozem je pevně zakotvena v platných právních předpisech, které jsou podrobně specifikovány v samostatné kapitole.

Samostatný blok, skládající se z celkem tří kapitol, se zabývá principy, formami a metodami dohledu nad silničním provozem.

Následující kapitola se věnuje zastavení a kontrole vozidel, po níž následuje soubor kapitol zaměřených na témata, která jsou z hlediska historie relativně nová v kontextu bakalářské práce. Tyto témata zahrnují vybrané automobilové silnice, specializované skupiny v rámci dopravní policie, bodový systém pro řidiče a úsekové měření rychlosti vozidel.

V empirické části autor vytvořil dotazník, který se skládá z dvaceti otázek a za pomoci kterého zjišťoval, jak je práce dopravní policie a její dohled na silniční provoz obecně řidiči vnímána. Současně si autor stanovil tři hypotézy, které byly ve dvou případech potvrzeny, a jedna hypotéza potvrzená nebyla.

Během zpracování práce se autor setkal s informacemi, které významně obohatily jeho znalosti v oblasti úzce související s tématem práce.

Řádné vyplnění dotazníku v rámci empirické části práce svědčí o aktivním zájmu respondentů o problematiku dohledu nad silničním provozem. Z formulovaných dílčích hypotéz plyne, že řidiči obecně hodnotí práci dopravních policistů pozitivně a uvědomují si, že činnosti dopravní policie na pozemních komunikacích přispívají k celkové bezpečnosti jízdy pro všechny účastníky provozu.

SEZNAM LITERATURY

Literární zdroje

AUSTIN Reg. *Unmanned Aircraft Systems, UAVS Design, Development and Deployment*. Wiley, 2011, 368s. ISBN: 978-1-119-96426-1.

BOHADLO David, BROŽ Jan, KADEČKA Stanislav, PRŮCHA Petr, RIEGEL Filip, ŠTASTNÝ Vít. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (č. 250/2016 Sb.). Komentář – 2. vydání*. Wolters Kluwer, 2022, 596s. ISBN 978-80-7676-419-4.

BUŠTA Pavel, KNĚŽÍNEK Jan, SEIDL Antonín. *Zákon o silničním provozu (ve znění 27 novel)*. Lenka Buštová, 2012, 288s. ISBN 978-80-9042-702-0.

ČERNÍNOVÁ Michaela, ČERNÍN Karel, TICHÝ Michal. *Zákon o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb.) – Komentář*. Wolters Kluwer, 2015, 528s. ISBN 978-807478-653-2.

DRAŠTÍK Antonín, FREMR Robert, DURDÍK Tomáš, RŮŽIČKA Miroslav, SOTOLÁŘ Alexander. *Trestní zákoník (č. 40/2009 Sb.) - Komentář*. Wolters Kluwer, 2015, 3264s. ISBN 978-80-7478-791-1.

KARAS Jakub. *222 tipů a triků pro drony*. Computer press, 2017, 208. ISBN 978-80-251-4874-7.

KAZDA Petr, KAZDOVÁ Karolína. *Zákon o pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla (č. 168/1999 Sb.). Komentář*. Wolters Kluwer, 2016, 204s. ISBN 978-80-7552-259-7.

KOPECKÝ Zdeněk, Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, 351s., ISBN 8086477-32-0.

KRÝSA Ivo, KRÝSOVÁ Zdena. *Zákon o ochraně veřejného zdraví*. Wolters Kluwer, 2016, 300s. ISBN 978-80-7552-070-8.

MACHUTOVÁ Marcela, ČADEK Jiří, SUDEK Čeněk, TRŽIL Leoš. *Historie dopravní policie*. Praha: MILPO MEDIA s.r.o., 2009, 159s., ISBN 978-80-87040-14-0.

MACHUTOVÁ Marcela, HODBOŮ Michal, ČADEK Jiří, SUDEK Čeněk, TRŽIL Leoš. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín – Moto Public, 2021, 160s., ISBN 978-80-906693-8-3.

NOVOPACKÝ Daniel, VETEŠNÍK Pavel, BEZDĚKOVSKÝ Karel. *Zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.). Komentář*. Wolters Kluwer, 2022, 912s., ISBN 978-80-7676-494-1.

NOVOTNÝ Tomáš. *Nesmrtící zbraně*. Universum, 2021, 208s. ISBN 978-80-242-7418-8.

ŠTEINBACH Miroslav, ŠLESINGER René, ZIMMERMANN Miroslav, BÍLEK Milan, HLAVÁČOVÁ Kateřina. *Zákon o Policii České republiky (č. 273/2008 Sb.) – Komentář*. Wolters Kluwer, 2019, 300s. ISBN 978-80-7598-193-6.

TALLO Anton, RAK Roman. *Dopravno-bezpečnostné technológie*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislavě, 2012, 128s. ISBN 978-80-8054-537-6.

Internetové zdroje

ELEKTRICKEVOZY, *Jak policie měří rychlost? Nejčastější radary mnohdy ani nepoznáte*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

HAREX INVEST s.r.o., *Jak funguje úsekové měření*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.dopravniznacenim.com/jak-funguje-usekove-mereni>

KODECAR, *Bodový systém*. [online]. [cit. 2024-03-22]. Dostupné z: <https://www.kodecar.cz/blog/bodovy-system/>

POLICIE ČR, *90 let dopravní policie*. [online]. 2009 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>

Legislativní dokumenty

ČESKÁ REPUBLIKA. *Rozkaz policejního prezidenta č. 20 ze dne 10. února 2014, kterým se zřizuje pracovní tým Moto-team*. 10.2.2014. Česká republika: Policejní prezidium České republiky.

ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon číslo 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 13.2.2024. Česká republika: Parlament České republiky.

ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě*. 26. 4.1994. Česká republika: Parlament České republiky.

ČESKÁ REPUBLIKA. *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 300 ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. 23. 12.2020. Česká republika: Policejní prezidium České republiky.

SEZNAM ZKRATEK

ČR – Česká republika

EHS – Evropské hospodářské společenství

ES – Evropská společenství

s – strana

Sb. - sbírky

SNB – Sbor národní bezpečnosti

SSZ – světelné signalizační zařízení

ŘP – řidičský průkaz

VAS – vybrané automobilové silnice

DOTAZNÍK – DOHLED NA SILNIČNÍ PROVOZ

1. Pohlaví

- Žena
- Muž

2. Věk

- 18-24 let
- 25-35 let
- 36-45 let
- 46-55 let
- 56-65 let
- 66 let a více

3. Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?

- 0-5 let
- 6-10 let
- 11-20 let
- 21-30 let
- 31 let a více

4. Jaké skupiny řidičského oprávnění vlastníte?

- AM

- A1
- A2
- A
- B
- B+E
- C
- C+E
- D
- D+E
- T

5. Ve kterých místech nejčastěji jezdíte s vozidlem?

- Město
- Mimo městský provoz
- Dálnice a rychlostní komunikace

6. Kolik ujedete s vozidlem přibližně kilometrů za rok?

- Do 10 000 km
- 10 000 - 20 000 km
- 20 000 - 30 000 km
- Více než 30 000 km

7. Znáte aktuální stav svého bodového hodnocení v kartě řidiče?

- Ano

- Ne

8. Za jaký dopravní přestupek jste byl/a naposledy potrestán/a?

- Napište jedno nebo více slov ...

9. Kterého dopravního přestupku se podle Vás řidiči nejčastěji dopouštějí?

- Překročení rychlosti
- Držení hovorového zařízení za jízdy
- Nerespektování dopravního značení
- Nerespektování červeného signálu "STŮJ" na SSZ (semafor)
- Nepřipoutání se bezpečnostním pásem
- Nesprávné parkování

10. Souhlasíte s tím, aby při řešení přestupků při provozu na silnicích, byl využíván princip objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a tím se zvýšila pravděpodobnost potrestání zaznamenaného přestupku?

- Ano
- Ne
- Nevím

11. Znáte úseky silnic ve Vaší obci, kde probíhá úsekové měření rychlosti?

- Ano
- Ne

12. Jaký má na Vás vliv informace, že projíždíte úsekem, kde probíhá úsekové měření rychlosti, nebo policie měří rychlost vozidel?

- Dodržuji rychlost
- Jezdím stále stejným způsobem jako kdekoliv jinde
- S místy jsem se nasetkal

13. Jaké místa a úseky ve městě Plzni doporučujete k provádění kontroly dodržování nejvyšší povolené rychlosti?

- Napište jedno nebo více slov ...

14. Souhlasíte s užíváním antiradaru ve vozidlech?

- Ano
- Ne

15. Kolikrát jste byl/a kontrolován/a policisty jako řidič/ka vozidla za rok 2022?

- Jednou
- Dvakrát až pětkrát
- Šestkrát až desetkrát
- Dvakrát až pětkrát
- Ani jednou

16. Souhlasíte s důsledným prováděním testů na přítomnost alkoholu a OPL při každé kontrole vozidla policisty?

- Ano
- Ne

17. Myslíte si, že dopravně bezpečnostní akce pozitivně ovlivňují provoz na pozemních komunikacích?

- Ano
- Ne

18. Myslíte si, že kontrolní činnost hlídek dopravní policie je?

- Dostačující
- Dopravní policisté by na silnicích měli být viděni častěji
- Nevím

19. Souhlasíte s tím, aby stačilo předkládat zelenou kartu (doklad o pojištění vozidla) při policejní kontrole, nebo při účasti na dopravní nehodě pouze v elektronické podobě (zelená karta by byla například uložena v mobilním telefonu)?

- Ano
- Ne

20. Jaký platební prostředek byste preferoval/a při úhradě sankce za dopravní přestupek?

- Hotovost
- Platební kartu
- Složenky