

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**OPERAČNÍ PROSTOR A ZVLÁŠTNOSTI
ČINNOSTÍ VYBRANÉ POLICEJNÍ SOUČÁSTI
ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE
POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY,
SPECIÁLNÍHO ODDĚLENÍ DOHLEDU ČECHY**

Autor práce: Václav Bauer

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, Ph.D., LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Václav Bauer
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Operační prostor a zvláštnosti činností vybrané policejní součásti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, speciálního oddělení dohledu Čechy

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Operational Space and Specifics of the Activities of Selected Police Units Directorate of the Traffic Police Service of the Police Presidium of the Czech Republic, the Special Surveillance Department of the Czech

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Duben 2023
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je formou teoretického vhledu **šířeji** vymezit základní pojmosloví, východiska, včetně analytického „*de lege lata*“ účinného postihu legitimacy činnosti a organizaci dotčeného bezpečnostního sboru. **Vedlejším cílem** je v užším postihu praxeologicky detekovat a vyhodnotit recentní operační prostor odborných činností, eklekticky reflektované policejní součásti a ověřit jeho přínos pro zefektivnění výkonu tzv. „*přímé bezpečnostní povahy*“, tj. služby dopravní policie ve spolupráci s jinými útvary Policie ČR.

Student: Václav Bauer	25.05.2023 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.	30.5.2023 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	2.6.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	6.6.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	7.6.2023 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 Křihovi, Ph.D., LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

BAUER, V. *Operační prostor a zvláštnosti činnosti vybrané policejní součásti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, speciálního oddělení dohledu Čechy: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 94 s. Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, Ph.D., LL.M.

Klíčová slova: dopravní policie, operační prostor, Policie České republiky, silniční provoz, speciální oddělení dohledu

Obsahové vyznění bakalářské práce (dále jen „práce“) formou širšího teoretického i užšího praxeologického tematického odborného diskursu pojednává o operačním prostoru a zvláštnostech činnosti vybrané policejní součásti Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, kterou je Speciální oddělení dohledu Čechy (dále jen „SOD Čechy“). Teoreticky pojatá část vymezuje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, charakterizuje postavení a úkoly Policie ČR a s analytickým *de lege lata* pohledem popisuje právní rámec a organizační uspořádání služby dopravní policie. Samostatně řeší postavení „SOD Čechy“ jako útvaru *sui generis*, a to z hlediska důvodů jeho zřízení, organizačního zařazení, materiálně technického zabezpečení a okruhu úkolů *ex lege* svěřených příslušnými předpisy. Praxeologicky orientovaná část „práce“ zkoumá recentní operační prostor uvedeného oddělení a na základě statistických dat z informačního systému Kniha evidence práce a řízených rozhovorů s vedoucími pracovníky spolupracujících útvarů analyzuje výsledky jeho činnosti v letech 2022 až 2024. Obsahové vyznění „práce“ toliko strukturovaně reflektuje avizovaný význam a efektivitu oddělení pro výkon služby dopravní policie zabezpečující operační prostor služební činnosti tzv. „přímé bezpečnostní povahy“, posuzuje jeho součinnostní vztahy s ostatními místně a věcně příslušnými útvary Policie ČR a formuluje možná doporučení, směřující k zefektivnění a dalšímu rozvoji jeho činnosti.

ABSTRACT

BAUER, V. *Operational Space and Specifics of the Activities of Selected Police Units Directorate of the Traffic Police Service of the Police Presidium of the Czech Republic, the Special Surveillance Department Bohemia: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 94 pgs. Supervisor: Dr. Mgr. Josef Kříha, Ph.D., LL.M.

Key words: operational space, Police of the Czech Republic, road traffic, special surveillance department, traffic police

In terms of its content, this bachelor thesis (hereinafter the "**thesis**") addresses, through both a broader theoretical and a narrower praxeological scholarly discourse, the operational space and the specifics of the activities of a selected police component of the Directorate of the Traffic Police Service of the Police Presidium of the Czech Republic, namely the Special Surveillance Department Bohemia (hereinafter "**SOD Čechy**"). The theoretical part defines the fundamental terminology and the conceptual basis of the examined subject area, characterises the position and tasks of the Police of the Czech Republic, and, adopting an analytical *de lege lata* perspective, describes the legal framework and the organisational structure of the Traffic Police Service. It separately examines the position of "SOD Čechy" as a *sui generis* unit, with respect to the reasons for its establishment, its organisational placement, its material and technical resources, and the scope of tasks entrusted to it *ex lege* by the relevant regulations. The praxeologically oriented part of the "thesis" investigates the current operational space of the department and, drawing on statistical data from the Work Records Book information system and on guided interviews with the heads of cooperating units, analyses the results of its activities in the years 2022 to 2024. The content of the "thesis" thus provides a structured reflection of the stated significance and effectiveness of the department for the performance of traffic police service securing the operational space of duty of a so-called "direct security nature", assesses its cooperative relations with other territorially and substantively competent units of the Police of the Czech Republic, and formulates possible recommendations aimed at improving the efficiency and further developing its activities.

OBSAH

ÚVOD.....	10
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	12
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	14
2.1 Policie České republiky – základní charakteristika.....	14
2.2 Hlavní úkoly Policie ČR.....	15
2.3 Územní a věcná působnost Policie ČR.....	16
2.3.1 Územní působnost.....	16
2.3.2 Věcná působnost	17
2.4 Policejní prezidium ČR a jeho role	17
2.4.1 Útvary s celostátní působností	18
2.4.2 Krajská ředitelství policie	19
2.4.3 Územní odbory, Obvodní a Městská ředitelství.....	19
2.5 Služba dopravní policie – základní charakteristika	20
2.6 Hlavní úkoly služby dopravní policie.....	21
2.7 Organizační struktura služby dopravní policie.....	22
2.7.1 Ředitelství služby dopravní policie.....	22
2.7.2 Služba dopravní policie na KŘP	23
2.7.3 Oddělení silničního dohledu KŘP.....	23
2.7.4 Dálniční oddělení	24
2.7.5 Dopravní inspektoráty	25
2.7.6 Dopravně inženýrské činnosti	25
2.8 Právní rámec organizace a činnosti služby dopravní policie.....	27
2.8.1 Vybrané zákonné normy	27
2.8.2 Vybrané interní akty řízení Policie ČR.....	29
3 SPECIÁLNÍ ODDĚLENÍ DOHLEDU ČECHY	31
3.1 Důvody vzniku SOD	32
3.2 Organizační zařazení a vnitřní struktura SOD Čechy	34

3.2.1	Personální stavy na SOD Čechy	34
3.3	Materiální a technické vybavení SOD Čechy	35
3.3.1	Zázemí a sídlo oddělení	35
3.3.2	Služební vozidla	36
3.3.3	Měřicí, záznamová a další technika	37
3.3.4	Ostatní vybavení.....	38
3.4	Úkoly a zaměření činnosti SOD Čechy.....	38
3.5	Priority činnosti SOD Čechy v silničním dohledu	39
4	PRAKTICKÁ ČÁST – ANALÝZA ČINNOSTI SOD ČECHY V LETECH 2022 AŽ 2024	42
4.1	Výsledky činnosti SOD Čechy v letech 2022 až 2024.....	42
4.1.1	Odsloužené hodiny příslušníků SOD Čechy.....	43
4.1.2	Policejní doprovody a jiná opatření	43
4.1.3	Vymáhání nedoplatek na pokutách za dopravní přestupky	45
4.1.4	Kontroly dodržování zákazu předjíždění nákladních vozidel na komunikacích o více jízdních pruzích.....	46
4.1.5	Měření rychlosti jízdy vozidel	49
4.1.6	Kontroly správné jízdy v jízdních pruzích.....	51
4.1.7	Kontroly dodržování zákazu držení hovorového zařízení	52
4.1.8	Kontroly technického stavu vozidel.....	52
4.1.9	Kontrola úhrady časového zpoplatnění.....	54
4.1.10	Kontroly dodržování zákazu požívání alkoholu nebo JNL.....	55
4.1.11	Odhalená trestná činnost v rámci BESIP a ostatní kriminalita	55
4.2	Příklady z praktické činnosti SOD Čechy	57
4.2.1	Doprovody významných osob při předsednictví ČR v Radě EU.....	57
4.2.2	Technické silniční kontroly při tuningové akci JH Sprint & Tuning.....	58
4.2.3	Doprovod mezinárodního cyklistického závodu Okolo jižních Čech.....	60
4.2.4	Doprovod transportu koní Převalského pro Zoo Praha.....	61

4.3	Rozhovory s vedoucími pracovníky	62
4.4	Vyhodnocení přínosu a efektivity SOD v systému PČR.....	66
ZÁVĚR.....		69
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ		71
SEZNAM ZKRATEK.....		75
SEZNAM TABULEK.....		77
SEZNAM PŘÍLOH.....		78
PŘÍLOHY		79

ÚVOD

Bezpečnost a plynulost silničního provozu (dále jen „**BESIP**“) patří dlouhodobě mezi důležité oblasti působnosti Policie České republiky. Se stoupajícím počtem vozidel, rostoucí intenzitou dopravy a zrychlujícím se životním stylem společnosti se zvyšují i nároky na operativní řízení a kontrolu provozu na pozemních komunikacích. Těmto aktuálním výzvám vyšla Policie ČR vstříc zřízením specializovaného oddělení služby dopravní policie s celorepublikovou působností nesoucí název „Speciální oddělení dohledu Policejního prezidia České republiky“ (dále jen „**SOD**“), které bylo zřízeno v druhé polovině roku 2021.

Úkolem zmíněného oddělení je výkon cíleného dohledu nad provozem na pozemních komunikacích v celé České republice, zejména na dálnicích a silnicích I. třídy s mezinárodním přesahem, a též schopnost okamžitého nasazení při mimořádných událostech či rozsáhlých dopravně bezpečnostních opatřeních (dále jen „**DBO**“). Oddělení je zařazeno přímo pod Ředitelství služby dopravní policie (dále jen „**ŘSDP**“), a rozděleno do dvou samostatných částí „Speciální oddělení dohledu Čechy“ (dále jen „**SOD Čechy**“) a „Speciální oddělení dohledu Morava“ (dále jen „**SOD Morava**“), přičemž každá část operativně pokrývá určené území ČR podle potřeby a vývoje aktuální dopravní situace.

Personální složení „**SOD**“ tvoří příslušníci dopravní policie s odbornými znalostmi a převážně dlouhodobou zkušeností v oblasti výkonu služby v silničním provozu. Oddělení je vybaveno moderní technikou, výkonnými a speciálními služebními vozidly, která umožňují realizaci mobilního dohledu, výkon specializovaných kontrolních činností a zásahy ve specifických případech na úsecích dálniční a přilehlé silniční infrastruktury. Vedle represe je kladen důraz i na preventivní působení v dopravě, a též na podporu krajských útvarů služby dopravní policie v případech, kdy to situace vyžaduje.

Volba tématu bakalářské práce (dále jen „**práce**“) byla determinována praxeologickými zkušenostmi jejího zpracovatele, který je aktuálně služebně zařazen jako vrchní inspektor na „**SOD Čechy**“. Zpracovatel tak může nabídnout autentický pohled na organizační strukturu a praktické fungování zmíněného oddělení, jehož význam ve výkonu služby dopravní policie postupně roste. Vzhledem k tomu, že „**SOD Čechy**“ je relativně novým oddělením a informace o jeho činnosti jsou

veřejnosti dostupné převážně prostřednictvím mediálních výstupů nebo jednotlivých případů nasazení, považuje zpracovatel „práce“ za přínosné věnovat se tomuto tématu z odborného hlediska.

Cílem „práce“ je přispět k demonstraci operačního prostoru místně a věcně příslušné policejní součásti „SOD Čechy“, včetně jejího přínosu pro výkon služby dopravní policie v celostátním měřítku a možností spolupráce s ostatními útvary Policie ČR.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem „práce“ je formou širšího teoretického vhledu primárně vymezit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti činnosti Policie České republiky, se zaměřením na službu dopravní policie, a to včetně analytického *de lege lata* pohledu na legitimitu činnosti a organizaci dotčeného bezpečnostního sboru. „Práce“ se v této souvislosti soustředí na specifika operačního prostoru uvedeného útvaru a jeho zapojení do systému zajišťování „BESIP“.

Vedlejším cílem je v užším postihu praxeologicky detekovat a vyhodnotit recentní operační prostor odborných činností „SOD Čechy“ a ověřit jeho přínos pro zefektivnění výkonu služby dopravní policie ve spolupráci s ostatními útvary Policie ČR, a to jak v běžném výkonu služby, tak v rámci mimořádných situací, kontrolních akcí nebo společných opatření. Zvláštní pozornost bude věnována otázce efektivity, koordinace a případných limitů výkonu služby vzniklých z hlediska územní působnosti jednotlivých článků dopravní služby.

Metodologicky bude „práce“ vycházet z kombinace teoreticko-analytického přístupu a praxeologické sondy do reálného fungování útvaru. V teoretické části bude provedena rešerše odborné literatury, analýza příslušných právních předpisů a interních aktů řízení Policie ČR, zejména těch, které upravují strukturu dopravní služby a postavení útvarů s celostátní působností.

V praxeologicky orientované části „práce“ bude provedena kombinace kvantitativní analýzy statistických dat z informačního systému Kniha evidence práce a kvalitativního šetření, a to zejména prostřednictvím případových studií, interní dokumentace a výsledků řízených rozhovorů s vedoucími pracovníky dopravních a jiných spolupracujících útvarů Policie ČR. S poukazem k aktuálnímu služebnímu zařazení zpracovatele „práce“ u zkoumaného policejního útvaru budou do samotného textu „práce“ mimo jiné i ilustrativně a názorně subsumovány jeho empirické zkušenosti a konkrétní generalizované poznatky z aplikační policejní praxe, které tak umožní hlubší porozumění jeho operačnímu prostoru.

Získané poznatky z teoretické i praxeologicky orientované části „práce“ budou vyhodnoceny a využity jako podklad pro formulaci závěrečných doporučení. Ta budou směřovat především k návrhům na zefektivnění spolupráce mezi „SOD Čechy“

a ostatními útvary Policie ČR, k možné optimalizaci vnitřního uspořádání oddělení a k identifikaci směrů dalšího rozvoje činnosti tohoto specializovaného útvaru s celostátní působností. Shora naznačenou ambicí těchto návrhů je toliko přispět k praktickému využití jejích výstupů v recentních i budoucích podmínkách faktického zabezpečení výkonu služby dopravní policie.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

Předmětem kapitoly je vymezení teoretických východisek nezbytných pro pochopení organizace a činnosti „SOD“. Úvodem je rámcově charakterizováno postavení Policie České republiky jako bezpečnostního sboru, který tvoří nedílnou součást systému zajišťování vnitřní bezpečnosti České republiky. Navazující výklad demonstruje organizační členění služby dopravní policie, a to včetně postavení jednotlivých článků této služby v organizační struktuře Policie ČR. Závěrečná část kapitoly je věnována právnímu rámci upravujícímu výkon činností spojených s dohledem nad silničním provozem, a to jak v rovině obecně závazných právních předpisů, tak v rovině interních aktů řízení Policie ČR.

2.1 Policie České republiky – základní charakteristika

Policie České republiky představuje jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, jehož posláním je zajišťovat výkon státní moci v oblasti vnitřního pořádku, ochrany osob a majetku, veřejného pořádku a prevence trestné činnosti. Jejím základním úkolem je chránit práva a svobody osob, přispívat k bezpečnému fungování společnosti a účinně reagovat na ohrožení vnitřní bezpečnosti státu, přičemž jako součást výkonné moci jsou její příslušníci v souladu se zákonem oprávněni zasahovat do práv a svobod osob.¹ Základní právní rámec její činnosti tvoří zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o PČR**“). Organizačně je Policie ČR podřízena Ministerstvu vnitra České republiky a jejím vrcholným řídicím orgánem je Policejní prezidium ČR (dále jen „**PP ČR**“), v jehož čele stojí policejní prezident.

Policie ČR byla zřízena v roce 1991, a to na základě zákona schváleného Českou národní radou dne 21. června 1991. Na tento den každoročně připadá tzv. Den Policie ČR, připomínaný jako profesní svátek. Samotný vznik sboru je datován ke dni 15. července 1991, kdy byla Policie ČR vytvořena transformací dosavadních českých složek Sboru národní bezpečnosti.²

¹ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 1-10

² ŠTEINBACH M. *30 let Policie České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2021, s. 24

2.2 Hlavní úkoly Policie ČR

Jako ozbrojený bezpečnostní sbor plní Policie ČR zákonem stanovené úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti. Jejich rámec vymezuje zejména „zákon o PČR“, který formuluje jak obecné poslání sboru, tak konkrétní oblasti jeho působnosti. Výčet úkolů je přitom determinován aktuálními bezpečnostními hrozbami a společenským vývojem, což klade nároky na schopnost přizpůsobovat organizaci a metody výkonu služby měnícím se podmínkám.

S aplikací ustanovení § 2 „zákona o PČR“ Policie ČR zejména:

- chrání bezpečnost osob, majetku a veřejného pořádku,
- předchází trestné činnosti a přestupkům a přispívá k jejich odhalování,
- provádí pátrání po osobách a věcech,
- zajišťuje bezpečnost při hromadných akcích a mimořádných událostech,
- dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu,
- poskytuje součinnost při krizovém řízení a ochraně obyvatelstva,
- plní úkoly v oblasti ochrany státních hranic a pobytu cizinců,
- vykonává činnosti v trestním řízení v rozsahu stanoveném trestním řádem,
- zajišťuje ochranu vybraných osob a objektů.³

Výkon uvedených úkolů probíhá jak v rámci běžné služby, tak při nasazení v krizových a mimořádných situacích, přičemž je realizován prostřednictvím jednotlivých služeb a organizačních článků Policie ČR podle jejich věcné nebo územní působnosti. Specifické úkoly přitom plní útvary s celostátní působností, které zajišťují například ochranu ústavních činitelů, potírání organizovaného zločinu či boj proti drogové kriminalitě.

Z hlediska zaměření „práce“ je klíčovým úkolem policie zajištění „BESIP“, který spadá do působnosti služby dopravní policie. Tento úkol se v posledních letech zařadil

³ ŠKODA, J. a kol. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2023. s. 41-43

mezi priority sboru, a to nejen pro vysokou intenzitu provozu, ale i pro závažné důsledky dopravních nehod, které negativně dopadají na lidské životy, plynulost dopravy i ekonomiku státu.⁴ Právě v této oblasti zaujímá významnou roli „SOD“ jako nový specializovaný článek dopravní policie s možností operativního nasazení napříč územím celé České republiky.

2.3 Územní a věcná působnost Policie ČR

Policie České republiky je oprávněna vykonávat svou činnost na celém území státu. Jednotlivé útvary však mají stanovenou jak územní působnost *ratione loci*, tak věcnou působnost *ratione materiae*. Zmiňované pojmy vyjadřují, kde a v jakém rozsahu jsou policejní složky oprávněny plnit své zákonné úkoly. Jejich jednoznačné vymezení je předpokladem efektivní organizace služby, přehlednosti kompetencí a řádné koordinace mezi jednotlivými útvary.

2.3.1 Územní působnost

Územní působnost policie je určena správním členěním České republiky. Základní organizační jednotky policie – krajská ředitelství Policie ČR – odpovídají třinácti krajům a hlavnímu městu Praze. V rámci krajských ředitelství působí dále územní odbory, a ve větších městech městská ředitelství policie. Tyto články zajišťují přímý výkon služby v terénu v konkrétním území. Jednotlivá územní pracoviště odpovídají za plnění zákonných úkolů ve vymezeném regionu a při řešení přesahujících případů či mimořádných situací spolupracují s ostatními útvary.⁵

Vedle těchto struktur existují i útvary s celostátní působností, které nejsou vázány příslušností *ratione loci* (blíže viz podkapitola 2.4.1). „SOD“ přitom není samostatným útvarem s celostátní působností, nýbrž oddělením „ŘSDP“, jemuž je svěřen celorepublikový operační prostor.

⁴ K vnímání závažnosti dopravních deliktů a jejich společenských důsledků v zahraniční odborné literatuře srov. CORBETT, C. *Car Crime*. Cullompton: Willan Publishing, 2003. ISBN 978-1-84392-024-3.

⁵ HRUDKA, J., ZÁMEK, D. *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012. s. 32-

2.3.2 Věcná působnost

Věcná působnost se vztahuje k okruhům činností svěřeným jednotlivým službám. Policie ČR se podle zaměření člení do několika základních služeb, například služby pořádkové policie, služby dopravní policie, služby cizinecké policie, služby kriminální policie a vyšetřování, ochranné služby či letecké služby, přičemž každá z nich vykonává věcnou působnost v rámci své specializace.⁶

Služba dopravní policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, šetří dopravní nehody, realizuje dopravně bezpečnostní akce (dále jen „**DBA**“) a zajišťuje dopravní opatření při mimořádných událostech.⁷ Významnou roli v této oblasti sehrávají jak krajské a územní články dopravní policie, tak nově vzniklé „**SOD**“, jehož věcná působnost směřuje především k operativnímu dohledu v exponovaných úsecích dopravní sítě, k doprovodům nadměrných nákladů a ke specializovaným úkolům při mimořádných situacích.

Věcná a územní působnost se vzájemně doplňují, díky čemuž může policie reagovat jak na lokální bezpečnostní problémy, tak na potřeby s nadregionálním dopadem. Každý organizační článek Policie ČR má v této struktuře jasně vymezené kompetence, odpovědnost i podřízenost, čímž je zajištěna koordinace a kontinuita výkonu služby napříč republikou.

2.4 Policejní prezidium ČR a jeho role

„**PP ČR**“ představuje nejvyšší řídicí orgán Policie ČR a současně organizační složku státu. Jeho úkolem je strategické řízení sboru, jeho koncepční rozvoj a metodické vedení všech policejních útvarů. Zároveň plní úlohu hlavního spojovacího článku mezi Policií ČR a Ministerstvem vnitra ČR, jemuž je organizačně i kompetenčně podřízeno. V jeho čele stojí policejní prezident, kterého jmenuje a odvolává ministr vnitra a jemuž za činnost celé policie odpovídá.⁸

„**PP ČR**“ plní řadu významných úkolů. Stanovuje cíle a priority Policie ČR, zabezpečuje jednotné postupy a vydává vnitřní předpisy, tzv. interní akty řízení (dále jen „**IAŘ**“). Mezi jeho klíčové pravomoci patří řízení útvarů s celostátní působností,

⁶ HRUDKA, J., ZÁMEK, D. *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012. s. 35

⁷ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie ČR, 2019. s. 46

⁸ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 37-38

koordinace spolupráce mezi jednotlivými složkami a řízení krizových situací. Dále vykonává činnost analytickou, kontrolní, i koncepční. Významnou součástí jeho agendy je rovněž spolupráce se zahraničními bezpečnostními institucemi.⁹

Z hlediska vnitřního členění je „PP ČR“ rozčleněno na úseky jednotlivých náměstků, z nichž každý odpovídá za určitou oblast policejní služby, případně za lidské zdroje a vzdělávání, ekonomiku či oblast informačních technologií. Pod jednotlivé náměstky spadají ředitelství specializovaných služeb, jako jsou služba dopravní policie, služba pořádkové policie, služba kriminální policie a vyšetřování, služba cizinecké policie, letecká služba či pyrotechnická služba. V rámci „PP ČR“ působí rovněž řada odborných odborů, například pro krizové řízení, mezinárodní spolupráci, legislativu, strategii či veřejné vztahy.¹⁰

Fungování a vnitřní členění „PP ČR“ je upraveno „IAŘ“, zejména Pokynem policejního prezidenta č. 137/2009, přičemž konkrétní personální a organizační rozvržení znázorňuje organizační schéma uvedené v příloze Pokynu policejního prezidenta č. 133/2023. Z uvedených dokumentů vyplývá komplexnost i náročnost řízení tak rozsáhlé instituce jakou je Policie ČR.¹¹

2.4.1 Útvary s celostátní působností

V rámci struktury Policie ČR působí i specializované útvary s celostátní působností, které nejsou navázány na územní členění republiky. Zřizuje je ministr vnitra na návrh policejního prezidenta a v jejich čele stojí ředitel podřízený některému z náměstků policejního prezidenta, případně policejnímu prezidentovi nebo řediteli organizačního článku policejního prezidenta.¹² Jde o složky, které plní úkoly v boji proti nejzávažnějším formám kriminality, případně zabezpečují podpůrné činnosti v oblasti výcviku, vzdělávání či kriminalistiky, anebo se věnují ochraně důležitých osob. Mezi nejznámější patří Útvar rychlého nasazení (URNA), Národní centrála proti organizovanému zločinu (NCOZ), Národní protidrogová centrála (NPC), Ochranná

⁹ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 40 - 42

¹⁰ ŠTEINBACH M.. *30 let Policie České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2021, s. 58

¹¹ HRUDKA, J., ZÁMEK, D. *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012. s. 29

¹² ŠTEINBACH M.. *30 let Policie České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2021, s. 58

služba (OS), Letecká služba (LS), Kriminalistický ústav (KÚ) či Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy (ÚPVSP).¹³

2.4.2 Krajská ředitelství policie

Krajská ředitelství policie (KŘP) představují klíčovou organizační úroveň Policie ČR v rámci územní působnosti. V každém kraji, včetně hlavního města Prahy, funguje samostatné KŘP, které odpovídá za výkon služby na daném území a koordinuje činnost podřízených útvarů. V jeho čele stojí krajský ředitel podřízený policejnímu prezidentovi, který odpovídá za strategické i operativní řízení policie na úrovni kraje. KŘP zahrnují jednotlivé odbory, například služby pořádkové policie, služby dopravní policie nebo služby kriminální policie a vyšetřování, a dále zahrnují odbory vnitřní kontroly, krizového řízení či provozně technické útvary. Krajská ředitelství zabezpečují plnění úkolů policie nejen v běžném režimu, ale i při mimořádných a krizových situacích.¹⁴

2.4.3 Územní odbory, Obvodní a Městská ředitelství

Nejnižší organizační úroveň výkonu služby v rámci Policie ČR tvoří územní odbory (ÚO), pod které spadají jednotlivá obvodní oddělení policie (OOP) a dopravní inspektoráty (DI) jakožto složky přímého výkonu služby. V největších městech ČR jsou územní odbory nahrazeny městskými ředitelstvími (MŘ), zatímco v hlavním městě Praze jsou jejich ekvivalentem obvodní ředitelství (OŘ) a místní oddělení (MOP). Územní odbory odpovídají za řízení a koordinaci běžného výkonu služby na úrovni okresu, a to jak ve složce pořádkové policie, tak v oblasti dopravní a kriminální služby. Obvodní oddělení představují základní kontaktní bod mezi policií a veřejností, neboť zajišťují příjem oznámení, obchůzkovou činnost, dohled nad veřejným pořádkem, přímou asistenci při krizových situacích i další úkoly každodenní policejní služby. Městská ředitelství fungují obdobně jako územní odbory, zajišťují však výkon služby v rozsáhlejších a komplexnějších městských aglomeracích, například v Ostravě, Brně nebo Plzni.¹⁵

¹³ ŠKODA, J. a kol. *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2023. s. 55

¹⁴ HRUDKA, J., ZÁMEK, D. *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012. s. 32

¹⁵ VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 43-45.

2.5 Služba dopravní policie – základní charakteristika

Policie ČR dnes zajišťuje široké spektrum úkolů v oblasti vnitřního pořádku a bezpečnosti, mezi nimiž zaujímá významné místo dohled nad „BESIP“. Tato povinnost je vymezena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“), který specifikuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu i pravomoci a úkoly policie při výkonu dohledu.

V rámci Policie ČR se uvedené činnosti systematicky věnuje služba dopravní policie, která nejen dohlíží na bezpečnost a plynulost provozu, ale rovněž provádí vyšetřování dopravních nehod, řeší přestupkové i trestné činy v dopravě a věnuje se dopravnímu inženýrství a prevenci.¹⁶

Jde o činnost vysoce odbornou a specifickou, neboť vyžaduje hluboké znalosti v oblasti legislativy, psychologie účastníků silničního provozu i technického stavu vozidel, jakož i schopnost operativně reagovat na mimořádné situace. S rozvojem silniční infrastruktury, nárůstem intenzity dopravy a proměnou dopravních návyků veřejnosti přitom náročnost této služby trvale roste.¹⁷

Problematika „BESIP“ dnes překračuje regionální úroveň a nabývá celostátního významu, což klade vysoké nároky na organizaci, flexibilitu a vzájemnou spolupráci jednotlivých složek policie. Právě tato skutečnost se stala jedním z hlavních důvodů vzniku „SOD“, které má přispět ke zkvalitnění a efektivnějšímu řízení dopravního dohledu na úrovni celé ČR.¹⁸

¹⁶ PAVLÍČEK K., KOPECKÝ Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006, s. 4-8.

¹⁷ HRUDKA, J., ZÁMEK, D. *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012. s. 80-81

¹⁸ MACHUTOVÁ M., HODBOŘ M., ČADEK J., SUDEK Č, TRŽIL L.. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, s. 154-155

2.6 Hlavní úkoly služby dopravní policie

Úkoly služby dopravní policie vymezuje zejména „zákon o silničním provozu“, „zákon o PČR“ a dále „IAŘ“. Mezi stěžejní úkoly patří každodenní dohled nad „BESIP“, šetření dopravních nehod a výkon dopravně inženýrské činnosti. Vedle toho se služba podílí na řadě dalších činností souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, zejména na kontrolách zaměřených na silniční dopravu. Veškeré uvedené činnosti směřují k zajištění bezpečného a plynulého provozu v celé silniční síti ČR.

Mezi základní činnosti služby dopravní policie patří:

- dohled nad „BESIP“,
- kontrola dodržování pravidel silničního provozu a souvisejících právních předpisů,
- zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků a trestných činů v souvislosti s dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu,
- provádění technických silničních kontrol (TSK),
- kontrola vozidel v systému časového zpoplatnění,
- kontroly nedoplatků na dopravních pokutách řidiče nebo provozovatele vozidla a jejich vymáhání,
- šetření dopravních nehod a zajištění jejich dokumentace,
- zpracování dopravně inženýrských stanovisek a návrhů opatření,
- zajištění doprovodů zvláštního významu (např. vojenské techniky, nadrozměrných nákladů),
- realizace kontrolních „DBA“,
- preventivní činnost v oblasti „BESIP“,
- spolupráce s dalšími bezpečnostními složkami a orgány veřejné správy.¹⁹

¹⁹ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie ČR, 2019. s. 45-46

Nedílnou součástí činnosti služby dopravní policie je rovněž vyhodnocování dopravně bezpečnostní situace, zpracování statistických přehledů, identifikace rizikových lokalit a navrhování systémových opatření. Služba dopravní policie tak plní nejen funkci represivní, ale i preventivní a odbornou, a tvoří významnou součást komplexního systému zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích.²⁰

2.7 Organizační struktura služby dopravní policie

Služba dopravní policie je v rámci Policie ČR organizována tak, aby dokázala efektivně pokrýt celé území státu a reagovat na různorodé potřeby dopravy jak na dálničních úsecích, tak ve městech a regionech. Její organizační struktura je rozčleněna do několika článků, z nichž každý má jasně definovanou působnost a okruh úkolů. Každý z těchto článků operuje primárně ve svém vymezeném teritoriu, což v praxi znamená, že jeho působnost je omezena na konkrétní úsek dálnice, okres nebo kraj. Toto územní vymezení sice umožňuje lepší znalost lokální situace a přímý kontakt s regionálními partnery, současně však omezuje možnost operativního nasazení mimo rámec příslušného teritoria bez předchozí koordinace. Některé útvary, jako oddělení silničního dohledu nebo dálniční oddělení, vedle běžného výkonu služby vykonávají také specializovanou činnost, např. kontrolu silniční dopravy, kontrolu přepravy nebezpečných látek či doprovody nadměrných nákladů. Jasně definovaná struktura tak nejen zajišťuje organizaci a řízení sil a prostředků, ale zároveň vytváří prostor pro cílené dopravně bezpečnostní aktivity.²¹

2.7.1 Ředitelství služby dopravní policie

Služba dopravní policie je řízena z úrovně „PP ČR“, a to prostřednictvím „ŘSDP“. V jeho čele stojí ředitel služby, který je podřízený prvnímu náměstkovi policejního prezidenta (1. NPP). Zmíněný řídicí článek odpovídá za metodické vedení, koncepční řízení a strategický rozvoj služby dopravní policie v celé republice.

²⁰ Na mezinárodní úrovni přínos vymáhání dopravních předpisů k bezpečnosti silničního provozu dokládá např. CARSON, J., JOST, G., MEINERO, M. *How Traffic Law Enforcement Can Contribute to Safer Roads: PIN Flash Report 42* [online]. Brussels: European Transport Safety Council, 2022 [cit. 2025-05-25]. Dostupné z: https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf.

²¹ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie ČR, 2019. s. 44-46

Pod „ŘSDP“ spadají:

- Odbor metodiky a koordinace výkonu služby,
- Odbor inženýrskotechnických činností,
- „SOD Čechy“,
- „SOD Morava“. ²²

2.7.2 Služba dopravní policie na KŘP

Na úrovni KŘP působí odbor služby dopravní policie (OSDP), který zajišťuje řízení, koordinaci a metodické vedení všech podřízených článků v rámci kraje. OSDP zároveň představuje komunikační článek mezi „ŘSDP“ a úrovní územních odborů, jimž předává pokyny, kontroluje jejich plnění a zajišťuje jednotný výkon služby v dopravní problematice. Součástí jeho činnosti je rovněž vyhodnocování dopravně bezpečnostní situace v rámci celého kraje a reagování na její vývoj odpovídajícími „DBO“ a „DBA“, a dále mu přísluší výkon dopravně inženýrské agendy. ²³

2.7.3 Oddělení silničního dohledu KŘP

Oddělení silničního dohledu odboru služby dopravní policie KŘP působí v rámci celého kraje a zaměřuje se především na dohled nad „BESIP“ na komunikacích I. a II. třídy, včetně vybraných úseků dálnic. V rámci své činnosti zajišťuje nejen každodenní výkon služby v terénu, ale také realizaci specializovaných kontrolních akcí se zaměřením na nákladní dopravu. Příslušníci oddělení provádějí kontrolní vážení vozidel, ověřují technický stav vozidel a jízdních souprav, kontrolují přepravu nebezpečných věcí dle dohody ADR i dodržování pravidel týkajících se doby řízení, bezpečnostních přestávek a používání tachografů dle dohody AETR. ²⁴ Oddělení silničního dohledu tak plní nejen běžné úkoly spojené s výkonem dohledu, ale specializuje se i na kontrolu dodržování sociálních a technických předpisů v silniční dopravě. Nedílnou součástí jeho činnosti je rovněž provádění a zajišťování doprovodů nadměrných a nadrozměrných nákladů v rámci

²² POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. *Organizační schéma Policejního prezidia ČR. Příloha k PPP č. 133/2023*. eSiař [informační systém IAŘ]. Praha: Policejní prezidium ČR, 2023 [cit. 2025-05-25].

²³ HRUDKA, J., ZÁMEK, D. *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012. s. 78-79

²⁴ ŠIROKÝ, J. *Technologie dopravy*. 5. dopl. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. s. 16

jeho územní působnosti, případně dalších doprovodů zvláštního významu a akcí společenského charakteru. Tímto způsobem se oddělení významně podílí na zajištění bezpečného provozu, zejména v oblasti nákladní dopravy.²⁵

2.7.4 Dálniční oddělení

Dálniční oddělení (DO) tvoří složku služby dopravní policie určenou k výkonu dohledu na dálničních úsecích a rychlostních silnicích. Jejich územní působnost se vztahuje na určený dálniční úsek, který bývá zpravidla o délce 50 km a většinou kopíruje působnost středisek správy a údržby dálnic (SSÚD) v daném úseku dálnice. Vzhledem k tomu, že dálniční úsek obvykle prochází několika kraji a dálniční oddělení je podřízeno jednomu z KŘP, tak není toto oddělení limitováno územní působností příslušného KŘP, nýbrž přiděleným dálničním úsekem. Vedoucí dálničního oddělení je služebně podřízen vedoucímu OSDP v rámci krajského ředitelství. Činnost dálničních oddělení je zaměřena především na dohled nad „BESIP“, a to s důrazem na specifika dálničního provozu. V praxi jde zejména o kontrolu dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, zákazu předjíždění a bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, jakož i o další přestupky spojené s rizikovým nebo agresivním chováním řidičů. Nedílnou součástí jejich práce je rovněž kontrola silniční dopravy, a to v obdobném rozsahu jako u OSD, tedy včetně vážení vozidel, kontroly technického stavu a režimové přepravy. Společně s Celní správou ČR provádějí dálniční oddělení kontrolu uhrazení časového poplatku za užití zpoplatněné komunikace osobními vozidly.²⁶

Dálniční oddělení rovněž šetří dopravní nehody, k nimž dojde na dálničních úsecích, a úzce spolupracují s SSÚD při řešení mimořádných událostí, zajištění sjízdnosti a průjezdnosti dálnic, a při asistenci u odstraňování odstavených a nepojízdných vozidel. Ve svěřených úsecích se DO podílejí i na zajištění veřejného pořádku a řeší přestupky a trestné činy, které se silničním provozem přímo nesouvisejí.²⁷

²⁵ MACHUTOVÁ M., HODBOŮ M., ČADEK J., SUDEK Č., TRŽIL L.. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, s. 147-148

²⁶ PAVLÍČEK K., KOPECKÝ Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006, s. 41-43

²⁷ MACHUTOVÁ M., HODBOŮ M., ČADEK J., SUDEK Č., TRŽIL L.. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, s. 148-149

2.7.5 Dopravní inspektoráty

Dopravní inspektoráty (DI) představují základní článek služby dopravní policie na okresní úrovni. Organizačně spadají pod územní odbory, případně pod městská či obvodní ředitelství v závislosti na územním členění. V rámci každého dopravního inspektorátu působí skupina silničního dohledu, policisté určení k šetření dopravních nehod a rovněž příslušníci vykonávající dopravně inženýrskou činnost.

Činnost DI je zaměřena zejména na výkon dohledu nad „BESIP“, přičemž důraz je kladen na dohled ve vytípaných rizikových úsecích svěřeného území. Příslušníci dopravních inspektorátů se aktivně podílejí na „DBA“, jež jsou plánovány na základě aktuální dopravní situace a dlouhodobých analýz nehodovosti. Součástí agendy DI je rovněž vedení evidence dopravních nehod a zpracování související dokumentace, a dále spolupráce s dalšími subjekty veřejné správy. V případě závažných nebo smrtelných dopravních nehod provádějí důkladné šetření, zajišťují důkazní materiál a úzce spolupracují s vyšetřovatelem SKPV. V řadě okresů se DI podílejí na přípravě a realizaci „DBO“, na organizaci kontrolních akcí i na vyhodnocování dopravně nehodové situace.²⁸

2.7.6 Dopravně inženýrské činnosti

Dopravně inženýrská činnost představuje vysoce specializovaný segment služby dopravní policie zaměřený na preventivní a koncepční ovlivňování podmínek v silničním provozu. Policisté s touto odborností působí na KŘP, případně na DI, a plní úkoly spojené s posuzováním návrhů dopravních staveb, projektů organizace dopravy, dopravního značení či úprav provozu.

Dopravně inženýrský úsek služby dopravní policie plní úkoly policie vyplývající z výkonu státní správy na úseku „BESIP“. Součástí jeho činnosti je vydávání odborných stanovisek ke stavebním záměrům a účast ve správních řízeních vedených silničními správními úřady. Dopravní inženýři rovněž provádějí analýzy dopravní nehodovosti, identifikují riziková místa a navrhují opatření k jejich eliminaci, přitom spolupracují s projektanty, správci komunikací, samosprávami i státními institucemi, jako je Ředitelství silnic a dálnic nebo Ministerstvo dopravy ČR.²⁹

²⁸ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie ČR, 2019. s. 45

²⁹ PAVLÍČEK K., KOPECKÝ Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006, s. 253-255

Díky svému odbornému zázemí přispívá dopravně inženýrská činnost policie k systémovému zvyšování „BESIP“ a plní nezastupitelnou roli při tvorbě dopravní infrastruktury, která zohledňuje nejen technické požadavky, ale i bezpečnostní hlediska provozu, čímž vytváří bezpečný dopravní prostor.

2.8 Právní rámec organizace a činnosti služby dopravní policie

Organizace a činnost služby dopravní policie jsou ukotveny v relativně rozsáhlém a vnitřně provázaném systému právních předpisů, který je pro účely „práce“ účelné rámcově demonstrovat ve dvou rovinách. První rovinu tvoří obecně závazné právní předpisy, jež s analytickým *de lege lata* vzhledem vymezují postavení, pravomoci a povinnosti zakročujících příslušníků při výkonu dohledu nad silničním provozem. Druhou rovinu představují „IAŘ“ Policie ČR jakožto normativní instrumenty *sui generis*, které uvedené zákonné mantinely procesně a metodicky rozpracovávají do podoby konkrétních služebních postupů. Teprve ve vzájemné souhře obou rovin lze plně postihnout legitimitu a věcný rozsah činnosti dotčeného bezpečnostního sboru.

2.8.1 Vybrané zákonné normy

V rovině obecně závazných předpisů tvoří primární normativní východisko činnosti dopravní policie níže demonstrativně uvedený výčet zákonů, které *ex lege* vymezují jak postavení sboru, tak pravidla silničního provozu, technické požadavky na vozidla, organizaci silniční dopravy či správu pozemních komunikací.

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

Představuje obecný právní základ *lex generalis* postavení a činnosti Policie ČR. Vymezuje její řídicí a organizační strukturu, postavení jednotlivých útvarů, kompetence policejního prezidenta a soubor oprávnění a povinností příslušníků při vymáhání práva.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.**

Ve vztahu k dohledu nad „BESIP“ působí jako *lex specialis*, stanovuje pravidla provozu a *in concreto* vymezuje oprávnění příslušníků zejména při kontrole řidičů, měření rychlosti, orientačním vyšetření na alkohol a jiné návykové látky, řízení provozu a šetření dopravních nehod, jakož i skutkové podstaty přestupků. Tvoří tak stěžejní nástroj každodenního výkonu služby.

- **Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.**

Upravuje technickou způsobilost vozidel, technické prohlídky, kontrolu evidenčních údajů a registraci vozidel.

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

Reguluje podnikání v silniční dopravě a *ex lege* zakládá výkon státního odborného dozoru, jehož nositelem je mimo jiné Policie ČR. Na jeho základě jsou příslušníci oprávněni kontrolovat přepravu nebezpečných věcí (ADR), doby řízení (tzv. sociální předpisy), tachografy i dodržování podmínek vnitrostátní a mezinárodní dopravy.

- **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.**

Upravuje kategorizaci a správu komunikací, zpoplatnění pozemních komunikací, zvláštní užívání pozemních komunikací, přepravu nadměrných nákladů i kontrolní vážení, tedy činnosti, při nichž Policie ČR vystupuje jako kontrolní orgán.

- **Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů.**

Coby pozdější úprava *lex posterior* nahradil předchozí předpis, zavedl elektronický systém kontroly pojištění vozidel a zakotvil oprávnění Policie ČR ověřit existenci pojištění přímo na místě silniční kontroly.

- **Vyhlášky a prováděcí předpisy**

Výkon služby je dále provázán s řadou prováděcích vyhlášek, zejména vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, vyhláškou č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a vyhláškou č. 82/2012 Sb., o provádění

kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích.³⁰

V trestněprávní rovině se subsidiárně uplatní zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších přepisů, vymezující skutkové podstaty trestných činů, jejich kvalifikaci a tresty, a procesně navazující zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších přepisů (trestní řád). V praxeologické rovině dopravní policie nabývají uvedené předpisy na významu *in concreto* zejména u dopravních nehod s trestněprávními následky, jako jsou těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148), neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151), ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274) či maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337).

V rovině správního trestání se uplatní zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších přepisů, upravující obecná procesní pravidla (*lex generalis* správního procesu), a ve vztahu k němu jako zvláštní úprava zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších přepisů, vymezující zásady odpovědnosti, druhy správních trestů i procesní postupy jejich ukládání. Jednotlivé skutkové podstaty obecných přestupků pak konkretizuje zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, ve znění pozdějších přepisů.³¹

2.8.2 Vybrané interní akty řízení Policie ČR

Zatímco obecně závazné předpisy zakládají legitimitu činnosti *erga omnes*, vnitřní organizaci a metodické vedení služby dopravní policie upravují „IAŘ“ Policie ČR jakožto normativní instrumenty *sui generis*, závazné toliko sboru. Veřejně se nepublikují, pro příslušníky jsou však závazné a fungují jako nástroj jednotného a koordinovaného výkonu služby v celé republice. Mezi stěžejní patří:

- **Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.**

Coby *lex interna* dohledové činnosti definuje postupy, jež musí příslušníci dodržovat při výkonu dohledu nad „BESIP“, a sjednocuje činnost napříč

³⁰ PAVLÍČEK K., KOPECKÝ Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006, s. 13-14

³¹ VETEŠNÍK, P. a kol. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 627-628

útvary dopravní služby, ať již jde o běžný výkon služby na DI, specializované kontroly OSD, či činnost DO. Eliminuje tak rozdíly mezi jednotlivými kraji a útvary a zajišťuje předvídatelnost a v mezích pravomoci postup každého příslušníka. Současně poskytuje oporu při zpětné kontrole správnosti provedených úkonů. Doplnuje jej Rozkaz ředitele ŘSDP č. 2/2021, jímž se zpřesňuje postup vybraných činností.

- **Pokyn policejního prezidenta č. 133/2023, organizační řád Policejního prezidia České republiky.**

Pokyn upravuje organizační a řídicí strukturu „PP ČR“.

- **Pokyn policejního prezidenta č. 137/2009, o organizaci Policie České republiky.**

Starší, ale stále používaný předpis, který se zabývá vnitřní strukturou a řízením Policie ČR.

Na základě uvedeného lze konstatovat, že právní rámec služby dopravní policie tvoří komplexní, vertikálně i horizontálně provázaný systém, v němž obecně závazné předpisy stanovují vnější, zákonné mantinely výkonu pravomoci a interní akty řízení je *in concreto* převádějí do podoby jednotných služebních postupů. Teprve syntéza obou rovin – *de lege lata* i metodické – zaručuje, že výkon dohledu nad silničním provozem je realizován profesionálně, efektivně a v souladu se zásadou legality.³²

³² Vlastní zdroj - MINISTERSTVO VNITRA ČR, *eSiař – neveřejná databáze „IAR“*, Praha: Ministerstvo vnitra, 2025

3 SPECIÁLNÍ ODDĚLENÍ DOHLEDU ČECHY

„SOD“ představuje poměrně nový útvar služby dopravní policie, který byl zřízen v druhé polovině roku 2021 v podřízenosti Ředitelství služby dopravní policie. Jeho vznik byl reakcí na skutečnost, že stávající krajské a dálniční články nebyly schopny dostatečně pružně reagovat na rychle se měnící situaci v silničním provozu. Záměrem bylo vytvořit mobilní a operativně použitelnou jednotku, kterou lze soustředit tam, kde je dohled v daném okamžiku nejvíce potřebný, ať již jde o zesílený dohled na zatížených dálničních úsecích, řešení nenadálých dopravních komplikací, či o rychlou reakci na mimořádné události.

„SOD“ disponuje celostátní působností a je rozděleno na dvě části, „SOD Čechy“ a „SOD Morava“. Jeho hlavním posláním je posilovat činnost dopravní policie nad rámec běžného výkonu služby jednotlivých krajských ředitelství. Vzhledem k tomu, že není vázáno příslušností *ratione loci*, lze je nasadit kdekoli na území České republiky. Obě oddělení jsou využívána jak při rozsáhlých dopravně bezpečnostních akcích, tak při doprovodech nadměrných nákladů či při zajišťování dohledu v rizikových úsecích dálnic a silnic I. třídy, zejména na tazích s mezinárodním přesahem.³³

Personálně tvoří útvar převážně zkušení dopravní policisté, kteří prošli výběrovým řízením. „SOD Čechy“ disponuje moderní technikou, včetně výkonných služebních vozidel s měřicími a záznamovými zařízeními, mobilní vážicí techniky a prostředků pro kontrolu technického stavu vozidel, a je schopno operativně reagovat na požadavky nadřízených článků i v krizových či nestandardních podmínkách, a to včetně dlouhodobých opatření, jako jsou mezinárodní přesuny vojenských konvojů, mezinárodní summity, potírání nelegálních závodů či zajištění akcí společenského charakteru.

Svou činnost „SOD Čechy“ nevykonává izolovaně, ale v úzké součinnosti s dalšími složkami Policie ČR, zejména s odděleními silničního dohledu KŘP, dálničními odděleními a dopravními inspektoráty, a podle potřeby rovněž s pořádkovou policií, útvary s celostátní působností, Celní správou ČR či Armádou ČR.

³³ MACHUTOVÁ M., HODBOŮ M., ČADEK J., SUDEK Č., TRŽIL L.. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, s. 143

Svou povahou představuje „SOD“ jednotku *sui generis*, kterou lze operativně nasadit na celém území státu, a tím i významný prvek přímého výkonu služby dopravní policie s působností přesahující běžnou krajskou strukturu. Vedle přímého výkonu služby je oddělení využíváno metodickým úsekem „ŘSDP“ jako pracoviště určené k testování inovací před jejich zavedením do praxe. Jde zejména o ověřování nových služebních prostředků, například aktualizací mobilní bezpečné platformy (MBP), platebních terminálů, inovovaných služebních stejnokrojů, vozidel či měřicí a záznamové techniky. Ověřovány jsou rovněž nové postupy a zákonná oprávnění Policie ČR, u nichž „SOD“ prověřuje jejich reálnou funkčnost a využitelnost pro policejní činnost. Tím oddělení přispívá nejen k metodickému rozvoji služby, ale i k předávání zkušeností a ke zvýšení efektivity řízení služby dopravní policie.

3.1 Důvody vzniku SOD

Vznik „SOD“ je odpovědí na dlouhodobou potřebu zvýšit úroveň a efektivitu dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu v celé České republice. Vývoj dopravní situace, růst intenzity dopravy, rozšiřování dálniční sítě i stále složitější provoz přinesly nové výzvy, na něž běžná organizační struktura dopravní policie nedokázala dostatečně pružně reagovat. Podstatnou úlohu sehrála rovněž skutečnost, že bezpečnost silničního provozu stále častěji překračuje hranice jednotlivých krajů a stává se otázkou celorepublikového významu. Inspirací se stala i zahraniční praxe, zejména slovenská, kde obdobná jednotka funguje již od roku 2009. Tamní zkušenosti potvrdily, že pro efektivní řešení rizikových situací a rychlou reakci na mimořádné události je účelné disponovat specializovaným útvarům, který není vázán na jediné území či kraj.³⁴

Hlavním důvodem zřízení „SOD“ bylo vytvoření nástroje umožňujícího operativní nasazení sil a prostředků kdekoli na území státu podle aktuálních potřeb a vývoje dopravně bezpečnostní situace. Tento krok vychází nejen z praktických zkušeností, ale i ze strategických dokumentů Policie ČR, například z tzv. Bílé knihy Policie ČR,³⁵ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (Ú 6.1 a Ú 6.3)³⁶

³⁴ MACHUTOVÁ M., HODBOŘ M., ČADEK J., SUDEK Č, TRŽIL L.. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, s. 154 - 155

³⁵ Vlastní zdroj – neveřejný interní dokument Policie ČR

³⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020, revize a aktualizace s platností od roku 2017*, Praha: Ministerstvo dopravy, 2017, s. 75 – 76

a Resortního akčního plánu Ministerstva vnitra, v němž byl vznik „SOD“ uveden jako konkrétní úkol.³⁷

Další významnou pohnutkou bylo zefektivnění dohledu na zatížených dálničních a silničních tazích s mezinárodním přesahem. Dosavadní systém se opíral o činnost dálničních oddělení, která však vedle dohledu zajišťovala také výjezdy k dopravním nehodám, čímž byly jejich možnosti nasazení omezeny. Oddělení silničního dohledu se zase specializovala především na kontrolu sociálních předpisů, přepravu nebezpečných věcí či technické silniční kontroly. „SOD“ mělo umožnit nasazení specializovaných sil právě tam, kde je třeba zajistit zvýšený dohled, například v rekonstruovaných úsecích dálnic, v místech uzavírek, nebo na úsecích s vysokým výskytem dopravních nehod.³⁸

Zásadní úlohu plní „SOD“ rovněž v oblasti doprovodů nadrozměrných nákladů, neboť díky celorepublikové působnosti dokáže zajistit doprovod po celé trase bez nutnosti předávání mezi jednotlivými krajskými ředitelstvími, čímž šetří jejich síly a prostředky, a tím zefektivňuje celý proces.

Mezi další důvody patří potřeba modernizovat a zjednodušit kontrolu časového zpoplatnění dálnic (tzv. videotolling), potírání nelegálních závodů, operativní zapojení do mimořádných „DBO“ (například v rámci tzv. Auto-teamu³⁹) i posílení možností Policie ČR při odhalování závažné trestné činnosti na dálniční síti. „SOD“ zároveň plní funkci testovací platformy pro nové technologie, metodiku a vybavení určené pro výkon policejní služby. Neméně podstatným motivem je i protikorupční rozměr, neboť celorepublikové působení a nasazení oddělení mimo konkrétní regionální vazby omezuje možnost ovlivňování činnosti jednotlivých organizačních článků služby dopravní policie.

Celkově je vznik „SOD“ výsledkem souběhu strategických požadavků, reálných potřeb výkonu služby, inspirace zahraničními zkušenostmi a snahy Policie ČR nabídnout moderní, pružný a efektivní nástroj k řešení aktuálních výzev v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

³⁷ Vlastní zdroj – neveřejný interní dokument Ministerstva vnitra ČR

³⁸ MACHUTOVÁ M., HODBOŮ M., ČADEK J., SUDEK Č., TRŽIL L.. *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, s. 143

³⁹ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. *Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2020. Interní akt řízení (neveřejný)

3.2 Organizační zařazení a vnitřní struktura SOD Čechy

Z organizačního hlediska je „SOD“ zřízeno jako dvě samostatná oddělení spadající pod „ŘSDP“. Konkrétně jde o „SOD Čechy“ se sídlem v Praze, prioritně určené pro činnost v Čechách, a „SOD Morava“ se sídlem v Prostějově, prioritně určené pro činnost na území Moravy a Slezska. Obě oddělení jsou přímo podřízena řediteli „ŘSDP“, jenž je služebním funkcionářem s personální pravomocí a odpovídá za jejich vedení.

V čele každého oddělení stojí vedoucí, zařazený v 7. tarifní třídě (TT) s příplatkem za vedení. Vedoucí zajišťuje řízení a organizaci činnosti, plánování služeb, personální agendu i komunikaci s nadřízenými složkami. Policisté přímého výkonu služby jsou zařazení v 5. a 6. tarifní třídě, přičemž jeden z nich, zařazený v nejvyšší třídě, vykonává administrativní činnost a v nepřítomnosti zastupuje vedoucího. Početní stavy obou částí „SOD“ byly od vzniku útvaru v druhé polovině roku 2021 systemizovány v počtu 14 + 1 (policisté a řídicí pracovník), ve druhé polovině roku 2024 došlo k navýšení tabulkových míst na 18 + 1 na obou částech. Z hlediska operačního řízení sil a prostředků podléhají příslušníci „SOD“ při výkonu služby Národnímu operačnímu centru Policejního prezidia ČR (NOC), což zaručuje koordinaci nasazení na celém území státu a umožňuje plnit úkoly podle aktuálních priorit a požadavků.⁴⁰

3.2.1 Personální stavy na SOD Čechy

Po zřízení v druhé polovině roku 2021 začalo „SOD Čechy“ reálně fungovat až v roce 2022, neboť po vzniku probíhalo teprve materiálně technické zabezpečování a nábor spojený s výběrem policistů. Rok 2022 byl proto především obdobím personální stabilizace, kdy oddělení teprve budovalo své jádro a postupně doplňovalo potřebné kapacity. Plánovaný počet příslušníků byl pro tento rok stanoven na 14+1 (policisté + vedoucí), skutečný stav se však pohyboval mezi šesti až osmi policisty. Převážná část dostupného personálu tak byla reálně nasazena v terénu, ovšem s minimální rezervou.

V roce 2023 zůstal plánovaný počet příslušníků na úrovni 14+1 (policisté + vedoucí), zatímco skutečný stav se již pohyboval v rozmezí deseti až třinácti policisty, což svědčí o postupném doplňování personálních kapacit. Ve výkonu služby bylo stabilně nasazeno devět až dvanáct policistů. Rozdíl oproti celkovému stavu byl dán zejména dlouhodobými pracovními neschopnostmi, stážemi u jiných útvarů či účastí na

⁴⁰ Vlastní zdroj – neveřejné interní dokumenty Policie ČR

povinných vzdělávacích kurzech. Oddělení tak v roce 2023 učinilo další krok k plnému obsazení, plánovaný stav však nebyl zcela naplněn.

V roce 2024 byl podle údajů k prosinci plánovaný stav stanoven na 18+1 (policisté + vedoucí). Skutečný stav však činil třináct policistů a ve výkonu služby bylo nasazeno dvanáct policistů. I v tomto období je patrné, že skutečný počet příslušníků zaostával za plánovanými cíli, což souvisí nejen s obvyklou fluktuací a náročností výběru nových policistů, ale i s absencemi z pracovních a zdravotních důvodů.⁴¹

Z hlediska vývoje lze konstatovat, že „SOD Čechy“ v posledních třech letech procházelo pozvolným růstem a stabilizací personálního zázemí, od omezeného provozu v roce 2022 ke stabilnější struktuře v letech následujících. Ve všech sledovaných letech si přitom oddělení udrželo vysokou míru výkonnosti, neboť v přímém výkonu služby bylo vždy nasazeno přibližně 80 až 100 % celkového skutečného stavu, a to navzdory dlouhodobým pracovním neschopnostem, stážími či vzdělávacím kurzům, které tyto počty přirozeně ovlivňují.

3.3 Materiální a technické vybavení SOD Čechy

Zajištění odpovídajícího materiálního a technického vybavení představuje pro „SOD Čechy“ předpoklad efektivního výkonu služby. Vzhledem k náročnosti zásahů, rozmanitosti činností i širí územní působnosti je důraz kladen na vysokou mobilitu, odolnost a moderní technické prostředky, které umožňují pružně reagovat na aktuální potřeby výkonu služby dopravní policie.

3.3.1 Zázemí a sídlo oddělení

„SOD Čechy“ má své zázemí v objektu zařízení služeb Ministerstva vnitra ČR na adrese Přípotoční 300/12, Praha – Vršovice. V budově jsou k dispozici kanceláře určené pro přípravu a administrativní činnost, zasedací místnost pro porady a instruktáže i garážová a venkovní stání pro služební vozidla. Garáže umožňují nejen bezpečné parkování techniky, ale i základní údržbu vozidel, manipulaci s vybavením a přípravu na plánované akce. V areálu sídla jsou rovněž k dispozici sklady pro uložení speciálních prostředků a techniky. Současně zde sídlí autoopravna zařízení služeb Ministerstva vnitra ČR, takže služební vozidla mohou být operativně servisována.

⁴¹ Data z databáze informačního systému Kniha evidence práce Policie ČR

3.3.2 Služební vozidla

Vozový park „SOD Čechy“ patří mezi nejmodernější v rámci služby dopravní policie. Oddělení využívá především rychlá a výkonná služební vozidla, která umožňují účinný dohled na dálnicích i rychlý zásah v různých typech dopravního provozu. Základ tvoří:

- **Škoda Superb 2.0 TSI 4x4** – v provedení pro skrytý dohled s měřicí technikou výrobce Ramet a.s., jakož i v barevném provedení Policie ČR upraveném pro službu dopravní policie
- **Škoda Kodiaq 2.0 TSI 4x4** – vozidlo SUV v provedení pro skrytý dohled i v barevném provedení Policie ČR, opatřené ochranným rámem pro násilné zastavení vozidel při zákroku proti nebezpečným řidičům či při pronásledování
- **BMW 540i xDrive Touring** – v provedení pro skrytý dohled i v barevném provedení Policie ČR, vybavené technikou na měření rychlosti výrobce Soitron a na dokumentaci přestupků
- **Ferrari 458 Italia** – první supersportovní automobil u Policie ČR, v barevném provedení Policie ČR, vybavený technikou na dokumentaci přestupků a využívaný zejména pro speciální úkoly (prezentace, edukativní akce, zákroky proti nelegálním silničním závodům a tuningovými srazům)
- **IVECO Daily** – dodávkové vozidlo vybavené kamerovým systémem s 360° úhlem záběru, určené pro specializovaný dohled nad řidiči nákladních vozidel a autobusů, u nichž se kontroluje dodržování zákazu držení hovorového zařízení za jízdy a věnování se řízení.
- **BMW R1250 RT** – policejní motocykly v barevném provedení Policie ČR, určené pro kontrolní akce, doprovody i zásahy v místech s hustým provozem nebo špatnou průjezdností.

Vozidla jsou vybavena integrovanými kamerovými systémy se záznamem, výstražným zařízením pro právo přednostní jízdy i prostředky pro komunikaci s operačními středisky. K roku 2025 je na „SOD Čechy“ systemizováno sedm služebních vozidel v barevném provedení Policie ČR pro viditelný dohled, tři vozidla v civilním provedení pro skrytý dohled a dále čtyři služební motocykly. Doplnění pohonných hmot je zajištěno na běžné síti čerpacích stanic prostřednictvím flotilových

karet ČEPRO, a. s., a servis vozidel probíhá v rámci předplaceného servisu u autorizovaného servisu příslušné značky, případně v autoopravných zařízeních služeb Ministerstva vnitra ČR.

3.3.3 Měřicí, záznamová a další technika

Pro výkon služby v terénu je „SOD Čechy“ vybaveno širokou škálou specializované techniky určené k dohledu a k dokumentaci protiprávního jednání v silničním provozu:

- Přenosné laserové měřiče rychlosti (zn. TruCAM)
- Mobilní váhy pro kontrolu přetížení nákladních vozidel
- Analyzátory alkoholu v dechu (zn. Dräger)
- Orientační testery návykových látek ve slinách (zn. Drugwipe)
- Mobilní bezpečné platformy pro lustrace řidičů a vozidel
- Automatizovaný systém pro kontrolu elektronických dálničních známek (ARGOS)
- Osobní kamery
- Videokamery
- Fotoaparáty
- Platební terminály

3.3.4 Ostatní vybavení

Príslušníci „SOD Čechy“ mají k dispozici nové typy služebních stejnokrojů, včetně testovacích verzí, reflexních vest a další ochranné výstroje. Samozřejmostí je osobní výstroj, včetně balistické ochrany, a zdravotnické prostředky pro poskytnutí první pomoci, mezi nimiž nechybí automatizovaný externí defibrilátor (AED). Materiální a technické vybavení „SOD Čechy“ se pravidelně modernizuje a obměňuje, neboť oddělení je určeno k pilotnímu testování nových technologií, služebních prostředků i metodiky zaváděné do výkonu služby napříč celou dopravní policií.

3.4 Úkoly a zaměření činnosti SOD Čechy

„SOD Čechy“ bylo zřízeno jako specializovaný útvar s celorepublikovou působností, jehož hlavním posláním je posilovat výkon služby dopravní policie zejména v situacích, které překračují možnosti běžných krajských či dálničních útvarů. Úkoly oddělení jsou vymezeny v článku 57 Pokynu policejního prezidenta č. 300/2020.

Hlavními úkoly „SOD“ jsou:

- a) snížení zátěže krajských ředitelství policie v oblasti zajišťování doprovodů nadrozměrných nákladů přesahujících územní působnost jednotlivých krajských ředitelství policie,
- b) podpora organizačních článků služby dopravní policie.

„SOD“ zejména:

- a) plní úkoly policie v oblasti dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, jehož součástí je odhalování, prošetřování a vyřizování dopravních přestupků svěřených do působnosti policie,
- b) odhaluje trestné činy, provádí prvotní a neodkladné úkony a dále postupuje v součinnosti s věcně a místě příslušnými krajskými ředitelstvími policie,
- c) organizuje a zajišťuje ve spolupráci s krajskými ředitelstvími policie doprovody nadrozměrných nákladů přesahující územní působnost jednotlivých krajských ředitelství policie,
- d) organizuje a zajišťuje ve spolupráci s krajskými ředitelstvími policie akce společenského charakteru, jejichž rozsah přesahuje územní působnost jednotlivých krajských ředitelství policie,

- e) působí při preventivně výchovné činnosti zaměřené na účastníky silničního provozu.⁴²

Jak již bylo uvedeno, jedním z hlavních důvodů vzniku „SOD“ je snížení zátěže KŘP při zajišťování doprovodů nadrozměrných nákladů, zejména těch, jejichž trasy přesahují územní působnost jednotlivých krajů. „SOD Čechy“ zajišťuje tyto doprovody samostatně, čímž krajským útvarům odlehčuje a zvyšuje plynulost přepravy. Oddělení je dále určeno k podpoře organizačních článků služby dopravní policie v rámci celé ČR a může být nasazeno k posílení běžných i mimořádných opatření, ať již jde o rozsáhlé dopravně bezpečnostní akce, krizové situace, nebo akce společenského charakteru, jejichž rozsah přesahuje území jednoho kraje. „SOD Čechy“ rovněž vypomáhá při zajištění významných společenských, sportovních či kulturních akcí, pokud jejich rozsah přesahuje územní působnost jednoho kraje nebo pokud jejich zajištění vyžaduje větší množství sil a prostředků. Samostatně vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a aktivně se účastní prezentačních a preventivně výchovných činností ve spolupráci s odborem komunikace a vnějších vztahů Policejního prezidia ČR, případně s obdobnými odbory na jednotlivých krajských ředitelstvích.

3.5 Priority činnosti SOD Čechy v silničním dohledu

Priority „SOD“ každoročně stanovuje ředitel „ŘSDP“. Vycházejí z aktuálních trendů v dopravě, z analýz nehodovosti i z dlouhodobých zkušeností z výkonu služby a vždy reflektují největší rizika a potřeby silničního provozu v daném období, čímž určují hlavní zaměření dohledové činnosti oddělení.

- **Priority „SOD Čechy“ v roce 2022**

Na počátku roku 2022 byly pro SOD nastaveny tyto klíčové priority:

- 1) Vymáhání nedoplatků na dopravních pokutách evidovaných v systému CEPAN

⁴² POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. *Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2020. Interní akt řízení (neveřejný)

- 2) Dodržování zákazu předjíždění nákladních automobilů (NA) na dálnicích v místech s dopravním značením B 22a (zákaz předjíždění NA) + § 36 odst. 4 „zákona o silničním provozu“
- 3) Nepřiměřená rychlost a dodržování nejvyšší povolené rychlosti NA dle § 18 „zákona o silničním provozu“

- **Priority „SOD Čechy“ v roce 2023**

Pro rok 2023 byly priority SOD stanoveny následovně:

- 1) Věnování se řízení (zejména kontrola držení hovorového zařízení při řízení a jiných činnostech odvádějících pozornost)
- 2) Dodržování zákazu předjíždění nákladních automobilů (NA) na dálnicích v místech s dopravním značením B 22a (zákaz předjíždění NA) + § 36 odst. 4 „zákona o silničním provozu“
- 3) Nepřiměřená rychlost a dodržování nejvyšší povolené rychlosti NA dle § 18 „zákona o silničním provozu“.
- 4) Jízda v jízdních pruzích dle § 12 „zákona o silničním provozu“
- 5) Vymáhání nedoplateků na dopravních pokutách evidovaných v systému CEPAN

- **Priority „SOD Čechy“ v roce 2024**

Pro rok 2024 byly plánovány tyto priority:

- 1) Věnování se řízení (zejména kontrola držení hovorového zařízení při řízení a jiných činnostech odvádějících pozornost)
- 2) Dodržování zákazu předjíždění nákladních automobilů (NA) na dálnicích v místech s dopravním značením B 22a (zákaz předjíždění NA) + § 36 odst. 4 „zákona o silničním provozu“
- 3) Nepřiměřená rychlost a dodržování nejvyšší povolené rychlosti NA dle § 18 „zákona o silničním provozu“
- 4) Vymáhání nedoplateků na dopravních pokutách evidovaných v systému CEPAN

5) Technické silniční kontroly (TSK)

„SOD Čechy“ tak systematicky reaguje na aktuální trendy v dopravě, na statistiky nehodovosti i na podněty z praxe. Důraz je kladen na silniční nákladní dopravu, zejména problematiku předjíždění a rychlosti nákladních vozidel na dálnicích, na dodržování bezpečné jízdy v jízdních pruzích, a na vymáhání platebních povinností za dopravní pokuty. Nově je do priorit začleňováno též věnování se řízení a důraznější kontrola technického stavu vozidel. Výčet priorit tak odráží skutečné potřeby a rizika na českých dálnicích a hlavních silničních tazích.

4 PRAKTICKÁ ČÁST – ANALÝZA ČINNOSTI SOD ČECHY V LETECH 2022 AŽ 2024

„SOD Čechy“ v letech 2022 až 2024 posílilo svou roli v rámci služby dopravní policie, a to jak v objemu, tak v šíři realizovaných činností. Srovnání jednotlivých let na základě statistických ukazatelů umožňuje identifikovat trendy v dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, charakter prováděných činností i konkrétní oblasti, na něž byl v souladu s aktuálními prioritami vedení služby kladen důraz. S tím, jak se postupně dařilo navyšovat personální stav oddělení, rostla i jeho výkonnost a schopnost zvládat větší objem činností. Současně však přibývaly nové úkoly, požadavky vedení i zajišťované akce, což zvyšovalo nároky na výkon služby. V některých obdobích se příslušníci pohybovali na hranici maximálního pracovního nasazení, a to jak z hlediska počtu hodin v terénu, tak z hlediska celkové organizační a psychické náročnosti služby.

Analýza činnosti „SOD Čechy“ je v praxeologicky orientované části založena na statistických datech z interního informačního systému Kniha evidence práce (KEP), který u Policie ČR slouží jako základní nástroj pro evidenci vykazované činnosti dopravních hlídek. Prostřednictvím KEP jsou pravidelně sestavovány podrobné statistiky o činnosti jednotlivých článků služby dopravní policie, což umožňuje objektivní srovnání vývoje a výkonu oddělení v jednotlivých letech. Součástí praktické části je rovněž provedení řízených rozhovorů s vedoucími pracovníky spolupracujících útvarů Policie ČR, zaměřených především na praktické využití a efektivitu „SOD“ při každodenním výkonu služby i při mimořádných akcích. Výsledky těchto šetření slouží jako podklad pro celkové vyhodnocení přínosu a efektivitu oddělení v rámci systému Policie České republiky.

4.1 Výsledky činnosti SOD Čechy v letech 2022 až 2024

Vytěžování dat z informačního systému KEP není jednoduchou úlohou, neboť statistické výstupy tohoto systému jsou velmi obsáhlé a často přednastavené podle šablon, které nemusí přesně odpovídat potřebám analýzy konkrétního útvaru. Pro získání relevantních a srovnatelných údajů k jednotlivým činnostem „SOD Čechy“ je proto nezbytné jednotlivé statistické sestavy kombinovat, filtrovat a vzájemně porovnávat. V následujícím výkladu jsou postupně rozebrány hlavní oblasti činnosti oddělení podle toho, zda jde o prioritní úkoly stanovené vedením služby dopravní policie, či o běžné každodenní úkony. Současně je upozorněno na případná metodická a evidenční úskalí, jež mohou ovlivnit interpretaci získaných dat. Vzhledem k tomu, že KEP je neveřejným

informačním systémem, jsou pro zpracování „práce“ použity pouze výtahy údajů nezbytné pro daný účel a celková data nejsou dále uváděna, a to ani v příloze.

4.1.1 Odsloužené hodiny příslušníků SOD Čechy

Ve statistické položce „odslouženo hodin“ je evidován celkový počet hodin, které příslušníci „SOD Čechy“ strávili v přímém výkonu služby i při činnostech mimo výkon, například při výcviku, administrativní práci, prezentacích či jiných úkonech. Samostatně je zde vykazován počet hodin věnovaných tzv. skrytému dohledu nad silničním provozem, při němž hlídky působí v civilních vozidlech. Významnou položkou je rovněž počet hodin odpracovaných v noci, což se týká zejména doprovodů nadměrných nákladů, neboť tyto akce probíhají zpravidla v době sníženého provozu, tedy v nočních a brzkých ranních hodinách. Vzestup počtu odsloužených hodin koreluje se zajišťováním personálního stavu „SOD Čechy“ v letech od jeho založení.

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 1: Odsloužené hodiny SOD Čechy v letech 2022 – 2024

Ukazatel	2022	2023	2024
Ve výkonu služby	9 545	12 375	12 777
Mimo výkon služby	2 174	5 484	6 250
z toho skrytý dohled	–	1 546	1 927
z toho v noci	1 080	1 199	1 208
Celkem (výkon + mimo výkon)	11 719	17 859	19 027

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Skrytý dohled nebyl v roce 2022 samostatně evidován.

4.1.2 Policejní doprovody a jiná opatření

Podrobnější pozornost si zasluhuje statistika jednoho z hlavních úkolů „SOD Čechy“, jímž je zajišťování doprovodů nadměrných nákladů. V praxi se oddělení neomezuje pouze na tento typ doprovodů. Zajišťuje rovněž další doprovody s krajským přesahem či zvláštním významem a vypomáhá ostatním útvarům v situacích, které je personálně nebo organizačně výrazně zatěžují. Mezi takové případy patří například doprovody vojenských konvojů NATO, policejních jednotek FRONTEX, převozu transplantačních orgánů, zahraničních státních návštěv či asistence při mezinárodních politických a bezpečnostních akcích, jako jsou zasedání orgánů Evropské unie, summit GLOBSEC a další obdobné akce. Níže je uveden výtah ze statistiky KEP týkající se doprovodů a dalších opatření realizovaných v letech 2022 až 2024.

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 2: Doprovody a jiná opatření SOD Čechy v letech 2022 – 2024

Kategorie	Ukazatel	2022	2023	2024
Funkcionáři a delegace	Počet	409	115	56
	Odsloužené hodiny	3 498	559	621
	Ujeté km	62 817	11 669	8 545
Sportovní a kulturní akce	Počet	14	160	96
	Odsloužené hodiny	250	1 379	1 736
	Ujeté km	1 272	20 100	20 663
Nadměrné náklady	Počet	55	49	35
	Odsloužené hodiny	848	580	515
	Ujeté km	21 894	16 615	12 135
Řízení provozu	Počet	15	47	113
	Odsloužené hodiny	6	192	192
	Ujeté km	–	–	–

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025.

Doprovody jsou v systému KEP evidovány a dále členěny do jednotlivých kategorií podle charakteru doprovodu. V kategorii označené „Funkcionáři a delegace“ jsou zahrnuty zejména doprovody policejních jednotek FRONTEX, zahraničních státních návštěv a asistence při významných mezinárodních politických a bezpečnostních akcích, jako jsou zasedání orgánů Evropské unie, summit GLOBSEC a další obdobné akce. V roce 2022 došlo k výraznému nárůstu těchto doprovodů, celkem na 409, při nichž příslušníci odsloužili 3 498 hodin a najeli služebními vozidly 62 817 kilometrů. Tento mimořádný objem činnosti byl způsoben především konáním předsednictví České republiky v Radě EU ve druhé polovině roku 2022, kdy „SOD Čechy“ vypomáhalo při zajištění bezpečného a plynulého doprovodu zahraničních delegací a významných hostů. Do téže položky byly zahrnovány i doprovody vojenských konvojů NATO, které souvisely se zvýšeným pohybem vojenské techniky v návaznosti na válku na Ukrajině. V důsledku změny příslušných právních předpisů si však tyto doprovody od roku 2024 začala samostatně zajišťovat Vojenská policie, což se projevilo v celkovém poklesu počtu těchto akcí realizovaných oddělením. V následujících letech je tak v této kategorii patrný výrazný pokles objemu práce, který dokládá, jak mimořádně náročné bylo období evropského předsednictví a počátku války na Ukrajině, a jak vysoké nároky na „SOD Čechy“ kladlo.

V položce „Sportovní a kulturní akce“, je zahrnuta účast „SOD Čechy“ na prezentačních a preventivních akcích pořádaných Policií ČR. Tyto akce zpravidla zahrnují prezentace služebních vozidel, zejména vozidla Ferrari 458 Italia, které slouží nejen k přímému výkonu služby, ale i k preventivním a reprezentačním účelům. Do téže statistiky jsou rovněž započítávány doprovody cyklistických závodů, spanilých jízd motorkářů či automobilových srazů, u nichž je třeba zajistit bezpečný průběh akce a plynulost dopravy.

Doprovody nadměrných nákladů jsou evidovány pod kategorií „Nadměrné náklady“ a patří mezi hlavní úkoly „SOD Čechy“. Od roku 2022 je u nich patrný postupný pokles počtu. Do položky „Řízení provozu“ se vykazují veškeré činnosti spojené s organizací a řízením silničního provozu při dopravních nehodách, plánovaných uzavírkách či během společenských a kulturních akcí. „SOD Čechy“ se v tomto směru podílelo například na zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu při Mistrovství světa v biatlonu v roce 2024 i při dalších významných akcích, kde bylo nutné reagovat na aktuální dopravní situaci a minimalizovat riziko vzniku kolon či nehod.

4.1.3 Vymáhání nedoplatek na pokutách za dopravní přestupky

Centrální evidence přeplatek a nedoplatek (dále jen „CEPAN“) je informační systém provozovaný Celní správou ČR, který slouží k evidenci a správě neuhrazených pokut a dalších finančních nedoplatek. Umožňuje Policii ČR rychle zjistit, zda konkrétní řidič nebo provozovatel vozidla má neuhrazené pokuty za dopravní přestupky, u kterých může na základě novely „zákona o PČR“ od roku 2022 požadovat jejich uhrazení. Příslušníci „SOD Čechy“ využívají „CEPAN“ při silničních kontrolách k vymáhání nedoplatek přímo na místě, čímž zvyšují vymahatelnost práva a snižují počet neuhrazených sankcí v systému. Od ledna 2022 je pro oddělení vymáhání nedoplatek prioritou, neboť příslušníci prováděli testování systému „CEPAN“ ve spojení s mobilní bezpečnou platformou (MBP). V informačním systému KEP je vymáhání nedoplatek evidováno teprve od roku 2023, a proto nejsou k dispozici dřívější data.

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 3: Vymáhání nedoplatků v systému CEPAN v letech 2023–2024

Ukazatel	2023	2024
Uhrazené nedoplatky – počet	547	506
Uhrazené nedoplatky – částka (Kč)	2 067 281	1 412 084
Zadržení RZ / technického prostředku – počet	34	35
Okolnosti zvláštního zřetele – počet	8	3
Dodatečně uhrazené nedoplatky – počet	27	13
Dodatečně uhrazené nedoplatky – částka (Kč)	298 800	93 699

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Vymáhání nedoplatků je v IS KEP evidováno až od roku 2023.

Počet uhrazených nedoplatků zjištěných při kontrolách „SOD Čechy“ zůstává ve sledovaném období přibližně stejný, celková vybraná částka však postupně klesá. Z praxe lze potvrdit, že veřejnost je v posledních letech lépe informována o možnosti zjištění a uhrazení těchto nedoplatků. Zejména právnické osoby podnikající v silniční dopravě začaly samy aktivně kontaktovat správce daně a hradit své závazky v předstihu. V několika případech bylo využito zákonného oprávnění k zadržení tabulek registračních značek vozidla, načež zpravidla následovala rychlá úhrada dlužné částky a vrácení tabulek provozovateli. Ve statistice je sledována také položka „okolnosti zvláštního zřetele“, do níž spadají případy, kdy bylo převáženo zboží podléhající rychlé zkáze nebo kdy byly přepravovány osoby se zdravotním postižením (ZTP) či nezletilé děti. U těchto případů nebylo z objektivních důvodů přistoupeno k zadržení registračních značek vozidla a vymožení nedoplatku na místě.

4.1.4 Kontroly dodržování zákazu předjíždění nákladních vozidel na komunikacích o více jízdních pruzích

Kontrola zákazu předjíždění nákladních vozidel na dálnicích je jednou z priorit činnosti „SOD“ a vychází z ustanovení § 36 odst. 4 „zákona o silničním provozu“, které zní: *Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.*⁴³

⁴³ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. s. 88

Řidiči nákladních vozidel o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny dále nesmějí předjíždět na úsecích dálnic, kde je to zakázáno dopravní značkou B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, která zakazuje řidiči nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3500 kg předjíždět motorové vozidlo vlevo. Na vozovce se dvěma a více jízdními pruhy v jednom směru jízdy nesmí řidič nákladního automobilu o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3500 kg užít k jízdě jiného než pravého jízdního pruhu, není-li to nutné k objíždění.⁴⁴ Cílem této kontroly je zvýšit bezpečnost a především plynulost provozu, zejména v místech s hustým provozem.

Príslušníci „SOD Čechy“ se na tyto úseky pravidelně zaměřují, a to jak v rámci běžného dohledu, tak při speciálních kontrolních akcích. Kontrola probíhá buď přímo ze služebních vozidel vybavených záznamovou technikou, nebo prostřednictvím letecké služby s využitím dronové techniky, která je nově využívána při dohledu nad „BESIP“⁴⁵ Při zjištění porušení zákazu může být řidiči na místě uložena pokuta. Do roku 2024 nebylo možné přestupek vyřešit na místě a řidič musel být oznámen do správního řízení, v němž mu byl uložen zákaz řízení. Od roku 2024 se právní úprava zmírnila a řidiči lze uložit pokutu přímo na místě, což se promítlo i do statistik. Dodržování těchto zákazů přispívá k plynulosti provozu a snižuje riziko nehod na vytížených dálničních úsecích.

⁴⁴ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. s. 394

⁴⁵ HRINKO, M. *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020. s. 162

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 4: Kontrola zákazu předjíždění nákladních automobilů a uložení kaucí v letech 2022–2024

Kategorie	Ukazatel	2022	2023	2024
Předjíždění (celkem)	Vyřízeno na místě	1	4	362
	Částka (Kč)	1 000	6 000	1 690 500
	Nevyřízeno na místě	12	90	5
z toho § 36 odst. 4	Vyřízeno na místě	–	–	18
	Částka (Kč)	–	–	81 500
	Nevyřízeno na místě	–	2	1
z toho DZ B 22a	Vyřízeno na místě	–	–	334
	Částka (Kč)	–	–	1 590 000
	Nevyřízeno na místě	–	82	4
Kauce dle § 125a zák. č. 361/2000 Sb.	Počet	12	42	7
	Výše (Kč)	60 000	317 500	89 000

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Členění na podkategorie je samostatně evidováno až od roku 2024; symbol „–“ označuje neevidovanou hodnotu.

Ve statistice jsou vykazována všechna zjištěná porušení zákazu předjíždění, přičemž přestupky nákladních vozidel jsou dále rozlišovány v podkategoriích na základě porušení podle § 36 odst. 4 „zákonu o silničním provozu“, nebo porušení dopravní značky B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“.

V roce 2022 vzhledem k nízkému personálnímu stavu a výrazné vytíženosti oddělení dopravy nezbyl dostatečný prostor věnovat se této problematice v potřebném rozsahu. V roce 2023 bylo sledované přestupkové jednání povinně oznamováno do správního řízení, což vyžadovalo opatřit kvalitní důkazní materiál, zejména videozáznamy prokazující spáchání přestupku. Z tohoto důvodu byly plánovány speciální kontrolní akce ve spolupráci s Leteckou službou Policie ČR a s využitím dronové techniky.

Rok 2024 přinesl několik zásadních změn. Na mnoha úsecích dálnic došlo k rozšíření dopravního značení o zákazovou značku B 22a, čímž se prodloužily úseky platnosti zákazu předjíždění nákladních automobilů. Současně došlo k legislativním změnám, které umožnily řešit tyto přestupky s řidičem přímo na místě uložení pokuty v příkazním řízení. To mělo za následek výrazný nárůst přestupků vyřešených příkazem na místě a zároveň pokles počtu případů, kdy bylo nutné ukládat kaucí řidičům cizincům, neboť většinu přestupků bylo možné vyřešit ihned bez nutnosti správního řízení. Tyto změny se odrazily i ve statistice, která za rok 2024 eviduje nárůst řešených přestupků v této oblasti.

4.1.5 Měření rychlosti jízdy vozidel

Měření rychlosti jízdy vozidel představuje jednu z dlouhodobých priorit činnosti „SOD Čechy“ a patří mezi hlavní nástroje dohledu nad „BESIP“. Nepřiměřená rychlost zůstává dlouhodobě jednou z nejčastějších příčin závažných dopravních nehod s fatálními následky, a proto je kontrola dodržování nejvyšší dovolené rychlosti prioritou nejen v rámci celorepublikových, ale i regionálních dopravně bezpečnostních akcí služby dopravní policie.⁴⁶

„SOD Čechy“ disponuje moderním technickým vybavením pro měření rychlosti, a to jak stacionárními, tak mobilními prostředky. Příslušníci využívají služební vozidla s integrovanými měřicími zařízeními, které umožňují kontrolovat rychlost nejen ze statických stanovišť, ale i za jízdy v běžném provozu. Významný je rovněž skrytý dohled prostřednictvím civilních vozidel s měřicí a záznamovou technikou, která umožňuje dokumentovat nebezpečné přestupky a agresivní chování řidičů.

Kontroly dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jsou plánovány především na úsecích s vyšší intenzitou dopravy, v místech častých dopravních nehod nebo na úsecích se zvýšeným rizikem nedodržení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, například v okolí rekonstrukcí, zúžení či dopravních omezení. Příslušníci „SOD Čechy“ se prioritně zaměřují také na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti řidiči nákladních vozidel na dálnicích, neboť její nedodržování vede k pomalému předjíždění nákladních vozidel a tím ke zpomalování plynulosti provozu na dálničním úseku. „Zákon o silničním provozu“ k tomu v §18 odst. 3 stanoví, že *„Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, vozidla základní složky integrovaného záchranného systému a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km.h⁻¹; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km.h⁻¹ a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km.h⁻¹. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h⁻¹.“*⁴⁷ Ze zákona tedy vyplývá, že řidiči nákladních vozidel smějí mimo obec jet nejvýše rychlostí 80 km/h. Toto ustanovení však řidiči nákladních automobilů z různých důvodů nedodržují, například vozidla mají vyšší konstrukční rychlost, řidiči spěchají na nakládku či vykládku.

⁴⁶ PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 108

⁴⁷ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 194

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 5: Měření rychlosti jízdy vozidel v letech 2022–2024

Kategorie	Ukazatel	2022	2023	2024
Rychlost v obci	Vyřízeno na místě	7	8	18
	Částka (Kč)	4 500	11 000	37 500
	Nevyřízeno na místě	3	3	3
Rychlost mimo obec	Vyřízeno na místě	21	375	803
	Částka (Kč)	26 300	401 800	1 859 700
	Nevyřízeno na místě	3	27	52
Rychlost celkem	Vyřízeno na místě	28	383	821
	Částka (Kč)	30 800	412 800	1 897 200
	Nevyřízeno na místě	6	30	55

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. V roce 2024 bylo v souvislosti s překročením rychlosti na místě zadrženo 15 řidičských průkazů.

Ve statistice je porušení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy evidováno pouze podle toho, zda k porušení došlo v obci, mimo obec, případně jako součet těchto položek. Počet přestupků týkajících se překročení rychlosti u řidičů nákladních automobilů není v evidenci sledován samostatně, a proto nelze přesně určit jejich procentuální zastoupení mezi všemi kontrolovanými řidiči.

V roce 2023 je patrný nárůst počtu řešených přestupků v oblasti překročení rychlosti, který souvisí jak s personální stabilizací oddělení, tak s pořízením laserových měřičů rychlosti umožňujících statické a častější kontroly. Tento trend pokračoval i v roce 2024, kdy bylo měření rychlosti stanoveno jako jedna z priorit činnosti a příslušníci se na tuto oblast důsledněji zaměřili. V důsledku toho vzrostla i celková částka vybraná na pokutách, což bylo ovlivněno změnou „zákona o silničním provozu“, která výrazně zvýšila sankce za překročení rychlosti.

Současně nová právní úprava svěřila Policii ČR pravomoc zadržet na místě řidičský průkaz při překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, respektive mimo obec o 50 km/h a více oproti povolenému limitu (tj. přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 2 „zákona o silničním provozu“). V roce 2024 bylo „SOD Čechy“ v souvislosti s tímto přestupkem na místě zadrženo celkem 15 řidičských průkazů.

4.1.6 Kontroly správné jízdy v jízdních pruzích

Kontrola správné jízdy v jízdních pruzích patří mezi priority, na něž se „SOD Čechy“ zaměřuje při dohledu nad „BESIP“ na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Předmětem kontroly je zejména neoprávněné setrvávání vozidel v levém (tzv. rychlém) jízdním pruhu v situaci, kdy je pravý jízdní pruh volný. Právním základem této kontrolní činnosti je § 12 „zákona o silničním provozu“, podle něhož se mimo obec na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích v jednom směru jízdy jezdí v pravém jízdním pruhu, přičemž ostatní jízdní pruhy slouží zejména k předjíždění a objíždění.⁴⁸

Neoprávněná jízda v levém jízdním pruhu, v praxi označovaná jako „blokování“ levého pruhu, představuje jeden z nejčastějších projevů nedisciplinovanosti řidičů na komunikacích s dvěma a více jízdními pruhy. Vozidla, která bezdůvodně setrvávají v levém pruhu, snižují propustnost komunikace, nutí ostatní řidiče k předjíždění zprava a přispívají ke vzniku kolon i rizikových dopravních situací. Z hlediska zaměření „SOD Čechy“ jde proto o problematiku úzce spojenou nejen s bezpečností, ale především s plynulostí silničního provozu.

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 6: Jízda v jízdních pruzích v letech 2022–2024

Ukazatel	2022	2023	2024
Vyřízeno na místě	21	138	148
Částka (Kč)	20 300	106 400	122 100
Nevyřízeno na místě	–	4	1

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Symbol „–“ označuje nevidovanou hodnotu.

Z dostupných dat je patrný výrazný nárůst počtu řešených přestupků mezi roky 2022 a 2023, který souvisí jednak s personální stabilizací oddělení, tak se zařazením jízdy v jízdních pruzích mezi priority činnosti „SOD Čechy“ pro rok 2023. V roce 2024 zůstal počet řešených přestupků na srovnatelné úrovni jako v roce předchozím. Naprostá většina přestupků byla vyřešena příkazem na místě, o čemž svědčí nízký počet případů nevyřízených na místě a postoupených do správního řízení.

⁴⁸ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 166

4.1.7 Kontroly dodržování zákazu držení hovorového zařízení

Držení telefonního nebo jiného hovorového zařízení za jízdy patří mezi nejrozšířenější přestupky související s nepozorností řidiče. Podle § 7 odst. 1 písm. c) „zákona o silničním provozu“ nesmí řidič při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové či záznamové zařízení. Nepozornost způsobená telefonováním či ovládáním mobilních zařízení přitom patří mezi významné rizikové faktory dopravní nehodovosti, neboť odvádí pozornost řidiče od řízení a výrazně prodlužuje jeho reakční dobu.⁴⁹

Z uvedeného důvodu je věnování se řízení, a s tím spojená kontrola držení hovorového zařízení, opakovaně řazeno mezi priority činnosti „SOD Čechy“. Oddělení tento druh přestupku odhaluje zejména prostřednictvím skrytého dohledu z civilních vozidel vybavených záznamovou technikou, která umožňuje pořídit průkaznou dokumentaci a vyloučit pochybnosti o spáchání přestupku.

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 7: Držení hovorového zařízení v letech 2022–2024

Ukazatel	2022	2023	2024
Vyřízeno na místě	56	378	310
Částka (Kč)	30 600	299 400	778 000
Nevyřízeno na místě	–	1	5

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Symbol „–“ označuje nevidovanou hodnotu.

Počet řešených přestupků se v roce 2023 oproti roku 2022 několikanásobně zvýšil. V roce 2024 sice mírně poklesl, avšak celková vybraná částka výrazně vzrostla, a to v důsledku zprísnění sankcí podle novely „zákona o silničním provozu“ účinné od roku 2024. Naprostá většina přestupků je řešena příkazem na místě.

4.1.8 Kontroly technického stavu vozidel

Kontrola technického stavu vozidel tvoří významnou součást dohledu nad „BESIP“, neboť technicky nezpůsobilá vozidla představují bezprostřední riziko pro ostatní účastníky provozu. „SOD Čechy“ se této oblasti věnuje jednak v rámci běžného dohledu při zjišťování zjevných závad, jednak prostřednictvím technických silničních

⁴⁹ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 145

kontrol (TSK) prováděných podle § 6a „zákona o silničním provozu“. ⁵⁰ Ve většině případů provádí „SOD Čechy“ technické silniční kontroly při dohledu nad srazy a akcemi tuningových skupin.

Při technické silniční kontrole je posuzován technický stav vozidla a zjištěné závady se zařazují do kategorií podle jejich závažnosti. Zatímco lehká závada (kategorie A) bezprostředně neomezuje provoz vozidla, vážná závada (kategorie B) a nebezpečná závada (kategorie C) již znamenají omezení, popřípadě zákaz dalšího provozu vozidla. V případě nebezpečné závady kategorie C je vozidlo z provozu vyřazeno na místě. Vozidla, u nichž nelze technický stav posoudit přímo na místě, mohou být odeslána k provedení kontroly technického stavu ve stanici technické kontroly. ⁵¹

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 8: Kontrola technického stavu vozidel v letech 2022 – 2024

Kategorie	Ukazatel	2022	2023	2024
Přestupky – technický stav	Vyřízeno na místě	104	343	481
	Částka (Kč)	90 900	289 300	448 650
	Oznámeno	14	99	162
Technické silniční kontroly (TSK)	Vozidla do 3,5 t – vážná závada (B)	–	4	57
	Vozidla do 3,5 t – nebezpečná závada (C)	–	–	2
	Vozidla odeslaná ke kontrole (§ 6a)	–	–	2

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Symbol „–“ označuje neevidovanou hodnotu.

Tabulka zachycuje jednak přestupky zjištěné v souvislosti s technickým stavem vozidel, tak i výsledky technických silničních kontrol. Z údajů vyplývá, že počet přestupků týkajících se technického stavu vozidel ve sledovaném období soustavně rostl. Samostatná evidence výsledků TSK byla zaváděna postupně, přičemž ucelená data jsou k dispozici zejména za rok 2024, kdy „SOD Čechy“ zařadilo technické silniční kontroly mezi své priority.

⁵⁰ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 137

⁵¹ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011 s. 43

4.1.9 Kontrola úhrady časového poplatku

Kontrola úhrady časového poplatku za užití zpoplatněných pozemních komunikací, tzv. dálničního poplatku, patří mezi pravidelné činnosti „SOD Čechy“. Povinnost úhrady časového poplatku a podmínky zpoplatnění vymezuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.⁵² Od roku 2021 je v ČR zaveden elektronický systém časového zpoplatnění pro motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, tzv. elektronická dálniční známka (EDAZ). Úhrada časového zpoplatnění je kontrolními orgány ověřována prostřednictvím elektronického systému tzv. videotollingu, který automaticky porovnává registrační značky projíždějících vozidel s databází uhrazených poplatků.

Policisté „SOD Čechy“ využívají údaje z tohoto systému při silničních kontrolách a zaměřují se na vozidla, u nichž nebyla úhrada časového poplatku zjištěna. Kontrola dálničních poplatků je přitom často spojena s odhalováním dalších protiprávních jednání, zejména neuhrazeného zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla či propadlé technické prohlídky.

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 9: Dálniční poplatky v letech 2022 – 2024

Ukazatel	2022	2023	2024
Vyřízeno na místě	458	661	574
Částka (Kč)	528 100	778 400	847 700
Nevyřízeno na místě	4	3	–

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Symbol „–“ označuje nevidovanou hodnotu.

Počet řešených přestupků i celková vybraná částka ve sledovaném období postupně rostly, což odráží jak zavedení a postupné rozšiřování systému „videotollingu“, tak personální posílení oddělení. Naprostá většina přestupků byla vyřešena příkazem na místě.

⁵² VETEŠNÍK, P. a kol. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 146-149

4.1.10 Kontroly dodržování zákazu požívání alkoholu nebo JNL

Požítí alkoholu nebo jiných návykových látek před jízdou a během ní představuje jedno z nejzávažnějších porušení pravidel silničního provozu, neboť zásadním způsobem ovlivňuje schopnost řidiče bezpečně ovládat vozidlo. Podle § 5 odst. 2 písm. b) „zákona o silničním provozu“ nesmí řidič řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, popřípadě v takové době, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem.⁵³

„SOD Čechy“ provádí orientační dechové zkoušky na alkohol a orientační vyšetření na přítomnost jiných návykových látek jak v rámci běžných silničních kontrol, tak při cílených „DBA“. Při pozitivním zjištění následuje zpravidla zadržení řidičského průkazu. V závažnějších případech může jít o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky.⁵⁴

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 10: Alkohol a jiné návykové látky u řidičů motorových vozidel v letech 2022–2024

Ukazatel	2022	2023	2024
Požítí alkoholu	5	28	25
Požítí jiných návykových látek	2	–	3
Zadržené řidičské průkazy	4	17	11

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Uvedeny jsou pouze údaje za řidiče motorových vozidel. Symbol „–“ označuje neevidovanou hodnotu.

Tabulka zachycuje pouze přestupky řidičů motorových vozidel a počet řidičských průkazů zadržených z důvodu požití alkoholu. Z dat je patrný nárůst počtu zjištěných případů požití alkoholu mezi roky 2022 a 2023, čemuž odpovídá i vyšší počet zadržených řidičských průkazů. Případy požití jiných návykových látek jsou ve srovnání s alkoholem méně časté, což odpovídá obecné struktuře tohoto typu deliktů.

4.1.11 Odhalená trestná činnost v rámci BESIP a ostatní kriminalita

Činnost „SOD Čechy“ se neomezuje pouze na dohled nad přestupkovým jednáním, ale významně se podílí rovněž na odhalování trestné činnosti. Nejčastějším trestným činem zjišťovaným v rámci dohledu nad „BESIP“ je ohrožení pod vlivem

⁵³ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 81

⁵⁴ VETEŠNÍK, P. a kol. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 689-691

návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, jehož se dopustí řidič, který řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost zaviněným požitím alkoholu, zpravidla při hladině nad 1 ‰, nebo jiné návykové látky.

Druhým typickým trestným činem je maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku, kterého se dopouští zejména řidič řídící motorové vozidlo v době, kdy mu byl pravomocně uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Odhalování těchto jednání úzce souvisí s prověřováním totožnosti řidičů a lustracemi v policejních evidencích, které jsou při kontrolách standardně prováděny. Díky pravidelným kontrolám a lustracím vozidel a osob jsou odhalovány osoby hledané a pohřešované, a též vozidla vedená v evidenci jako odcizená. Tato činnost dokládá, že dohled nad „BESIP“ plní zároveň důležitou funkci v oblasti obecné bezpečnosti a pátrání.⁵⁵

Výtah údajů z IS KEP ke dni 02. 02. 2025:

Tab. 11: Odhalená trestná činnost a ostatní kriminalita v letech 2022–2024

Kategorie	Ukazatel	2022	2023	2024
Trestná činnost v rámci BESIP	Zjištění pachatelé TČ (celkem)	3	9	9
	z toho pod vlivem alkoholu	1	7	3
	z toho pod vlivem návykových látek	–	–	–
	z toho maření úředního rozhodnutí	2	3	9
Ostatní kriminalita	Zjištěné hledané osoby	6	3	5
	Nalezená odcizená vozidla	4	1	–

Zdroj: vlastní zpracování dle IS Kniha evidence práce, stav ke 2. 2. 2025. Symbol „–“ označuje neevidovanou hodnotu.

Z údajů je patrný nárůst počtu odhalených pachatelů trestných činů mezi roky 2022 a 2023, který přetrval i v roce 2024. Mezi zjištěnými trestnými činy převažuje řízení pod vlivem alkoholu a maření výkonu úředního rozhodnutí. V oblasti ostatní kriminality „SOD Čechy“ ve sledovaném období opakovaně přispělo k dohledání hledaných osob a odcizených vozidel, což potvrzuje jeho přínos i nad rámec samotného dohledu nad silničním provozem.

⁵⁵ VETEŠNÍK, P. a kol. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 629

4.2 Příklady z praktické činnosti SOD Čechy

Zatímco předchozí část přinesla kvantitativní pohled na činnost „SOD Čechy“ prostřednictvím statistických údajů z informačního systému KEP, následující kapitola tato data doplňuje o konkrétními příklady z praxe. Cílem je demonstrovat, jak se vykazované činnosti promítají do reálného výkonu služby, a přiblížit šíři a rozmanitost úkolů, které oddělení v rámci svého operačního prostoru plní. Vybrané případy vycházejí z vlastních profesních poznatků zpracovatele „práce“ a jsou pro účely této kapitoly podány v anonymizované podobě, bez uvedení konkrétních osobních údajů či dalších citlivých skutečností.

Pro ilustraci byly zvoleny čtyři případy z let 2022 až 2025, které reprezentují odlišné okruhy činnosti oddělení. Prvním je zajištění doprovodů významných osob při předsednictví České republiky v Radě Evropské unie, druhým dohled a provedení technických silničních kontrol při tuningové akci, třetím doprovod mezinárodního cyklistického závodu a čtvrtým doprovod transportu koní Převalského pro Zoo Praha. Společně tyto příklady dokládají, že činnost „SOD Čechy“ zahrnuje jak doprovody a zajišťování bezpečnosti při akcích s nadregionálním přesahem, tak specializovaný odborný dohled a běžný represivní i preventivní výkon služby v silničním provozu.

4.2.1 Doprovody významných osob při předsednictví ČR v Radě EU

Jedním z nejnáročnějších období v dosavadní činnosti „SOD Čechy“ se stala druhá polovina roku 2022, kdy Česká republika vykonávala předsednictví v Radě Evropské unie. Vrcholem souvisejících bezpečnostních opatření byl tzv. Pražský summit konaný ve dnech 6. a 7. října 2022 na Pražském hradě, kde se 6. října uskutečnil historicky první summit Evropského politického společenství s účastí přibližně 44 evropských lídrů a navazující neformální zasedání Evropské rady.⁵⁶ Mimořádná koncentrace chráněných osob a zahraničních delegací na malém území a v krátkém čase si vyžádala nasazení stovek policistů z celé republiky, přičemž rozhodující úlohu sehrála právě služba dopravní policie, jejíž příslušníci tvořili doprovodné kolony a zajišťovali plynulý a bezpečný průjezd delegací.⁵⁷

⁵⁶ ÚŘAD VLÁDY ČR. Předsednictví ČR v Radě EU. [online]. Praha: Úřad vlády ČR, 2022 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://vlada.gov.cz/cz/evropske-zalezitosti/predsednictvi-cr-v-rade-eu/>

⁵⁷ ČESKÁ TELEVIZE. Praha se chystá na vrcholný summit EU. ČT24 [online]. 3. 10. 2022 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/>

V rámci těchto opatření bylo nasazeno i „SOD Čechy“, a to zejména pro svou schopnost operativního nasazení nad rámec běžné krajské struktury a pro vybavení výkonnými služebními vozidly vhodným k doprovodům. Těžiště činnosti oddělení spočívalo v doprovodech zahraničních delegací z Letiště Václava Havla do míst jednání a do míst ubytování, jakož i v zajištění jejich přesunů mezi těmito místy. Vzhledem k harmonogramu příletů a odletů jednotlivých delegací probíhala služba od brzkých ranních až do pozdních nočních hodin. Do opatření bylo nasazeno několik služebních vozidel a příslušníků oddělení, přičemž jedno z vozidel bylo vždy drženo v záloze pro případ neočekávané potřeby. „SOD Čechy“ přitom zajišťovalo doprovody vlastních přidělených delegací a současně vypomáhalo ostatním složkám při operativních změnách tras a při neplánovaných odjezdech delegací. Příslušníci oddělení postupovali v úzké součinnosti s Útvarem pro ochranu ústavních činitelů ochranné služby Policie ČR a s Krajským ředitelstvím policie hlavního města Prahy.

Význam tohoto nasazení dokládají i statistické údaje uvedené v tabulce 2. V roce 2022 „SOD Čechy“ realizovalo v kategorii doprovodů funkcionářů a delegací celkem 409 akcí, při nichž jeho příslušníci odsloužili 3 498 hodin a najeli 62 817 kilometrů. Mimořádný objem činnosti, výrazně převyšující následující roky, byl způsoben právě souběhem předsednictví ČR v Radě EU a zvýšeného počtu doprovodů vojenských konvojů v návaznosti na válku na Ukrajině. Uvedený případ názorně demonstruje přínos „SOD Čechy“ jako útvaru s celorepublikovou působností, který lze operativně nasadit k zajištění rozsáhlých opatření, a tím odlehčit krajským ředitelstvím policie a jiným útvarům, jejichž síly a prostředky by jinak byly takovým nasazením značně vyčerpány.

4.2.2 Technické silniční kontroly při tuningové akci JH Sprint & Tuning

Specifickou oblastí činnosti „SOD Čechy“ je dohled nad srazy a akcemi tuningových skupin, při nichž se oddělení zaměřuje zejména na „TSK“. Příkladem takového nasazení byl dohled v souvislosti s akcí JH Sprint & Tuning I., konanou ve dnech 28. až 30. června 2024 v areálu letiště v Jindřichově Hradci.⁵⁸ Tyto akce pravidelně přitahují velký počet upravených vozidel, u nichž bývají provedené úpravy mnohdy v rozporu s podmínkami technické způsobilosti, a představují tak pro dopravní policii

⁵⁸ MĚSTSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM JINDŘICHŮV HRADEC. JH Sprint & Tuning. [online]. Jindřichův Hradec, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://infocentrum.jh.cz/>

prostor pro cílenou kontrolu technického stavu vozidel. V souladu s tím byly „TSK“ zařazeny mezi priority činnosti „SOD Čechy“ pro rok 2024.

V rámci tohoto opatření „SOD Čechy“ vypomáhalo místně příslušnému DI Jindřichův Hradec. Vzhledem k vícedennímu charakteru akce byli příslušníci oddělení po dobu jejího konání ubytováni přímo v místě. Hlídky byly nasazeny na příjezdových trasách k letišti, kde u příjíždějících vozidel prováděly „TSK“ zaměřené na soulad provedených úprav s podmínkami technické způsobilosti. U vozidel, u nichž nebylo možné technický stav spolehlivě posoudit přímo na místě, byla nařízena kontrola technického stavu v místní stanici technické kontroly. U části z nich byly zjištěny nebezpečné závady kategorie C, na jejichž základě byla řidičům zakázána další jízda s vozidlem. Při odjezdu účastníků se činnost hlídek soustředila na orientační dechové zkoušky na alkohol a orientační vyšetření na přítomnost jiných návykových látek, přičemž u jednoho z řidičů byla zjištěna přítomnost alkoholu a následoval standardní postup spojený se zadržením řidičského průkazu. Vedle toho příslušníci „SOD Čechy“ hlídkovali ve městě a na hlavních dopravních tazích, kde dohlíželi na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti příjíždějícími i odjíždějícími účastníky akce.

Uvedený případ ilustruje odbornou a specializovanou stránku činnosti „SOD Čechy“ a zároveň ukazuje, že dohled nad jedinou akcí v sobě zpravidla spojuje hned několik prioritních oblastí, technické silniční kontroly, kontrolu požití alkoholu a jiných návykových látek i dohled nad dodržováním rychlostních limitů. Návaznost na statistické údaje dokládá tabulka 8, podle níž počet přestupků týkajících se technického stavu vozidel ve sledovaném období soustavně rostl a ucelená data o výsledcích „TSK“ jsou k dispozici zejména za rok 2024, kdy oddělení zařadilo technické silniční kontroly mezi své priority. Dohled nad tuningovými akcemi tak přispívá nejen k vyřazování technicky nezpůsobilých vozidel z provozu, ale má i preventivní význam, neboť účastníky těchto setkání vede k dodržování podmínek technické způsobilosti vozidel a pravidel silničního provozu.

4.2.3 Doprovod mezinárodního cyklistického závodu Okolo jižních Čech

Mezi pravidelné úkoly „SOD Čechy“ v kategorii doprovodů sportovních a kulturních akcí patří zajištění bezpečného průběhu cyklistických závodů. Příkladem je doprovod mezinárodního etapového závodu Okolo jižních Čech, který se ve svém jedenáctém ročníku konal ve dnech 5. až 8. září 2024. Jde o závod kategorie UCI 2.2 zařazený do Světového poháru v silniční cyklistice, druhý nejvýznamnější etapový závod tohoto druhu v České republice, jehož trasa vedla ve čtyřech etapách napříč Jihočeským krajem.⁵⁹ Závod se z velké části jede po silnicích II. a III. třídy za běžného provozu, s pouze krátkodobými uzavírkami pro průjezd pelotonu, což klade vysoké nároky na zajištění bezpečnosti závodníků i ostatních účastníků silničního provozu.

Doprovod závodu měl vzhledem k jeho etapovému charakteru vícedenní podobu, a příslušníci „SOD Čechy“ byli proto po dobu jeho konání ubytováni v místě. Doprovod byl realizován jak služebními vozidly, tak motocykly. Služební vozidla se pohybovala přímo s pelotonem a zajišťovala jeho bezprostřední doprovod, zatímco motocykly prováděly tzv. pohyblivé uzavírky, při kterých postupně uzavíraly křižovatky a vjezdy na trasu před příjíždějícím pelotonem a po jeho průjezdu provoz opět uvolňovaly. Činnost oddělení probíhala v úzké koordinaci s pořadateli závodu a s místními hlídkami dopravní policie.

Tento případ dokládá, že činnost „SOD Čechy“ nespočívá pouze v represivním dohledu nad silničním provozem, ale i v zajišťování plynulosti a bezpečnosti při významných společenských a sportovních akcích s nadregionálním přesahem. Díky celorepublikové působnosti a vybavení vhodnou technikou může oddělení doprovázet akce napříč více okresy a kraji bez nutnosti předávání mezi jednotlivými útvary, čímž odlehčuje místním článkům služby dopravní policie. Statisticky se tato činnost promítá do kategorie „sportovní a kulturní akce“ v tabulce 2, u níž je v letech 2023 a 2024 patrný výrazný nárůst počtu akcí i odsloužených hodin.

⁵⁹ CYKLISTICKÝ KLUB JINDŘICHŮV HRADEC. Okolo jižních Čech 2024. [online]. Jindřichův Hradec, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.okoloziznichcech.cz/>

4.2.4 Doprovod transportu koní Převalského pro Zoo Praha

Zvláštním typem doprovodu, který „SOD Čechy“ zajišťuje, je přeprava koní Převalského v rámci projektu Zoo Praha „Návrat divokých koní“. Tento mezinárodní projekt, na němž Zoo Praha spolupracuje s Armádou České republiky, navrácí poslední divoký druh koně do jeho původní domoviny ve střední Asii. Zatímco v letech 2011 – 2019 směřovaly transporty do Mongolska, od roku 2024 přepravuje Zoo Praha koně do Zlaté stepi ve středním Kazachstánu, kde zakládá zcela novou populaci.⁶⁰ Koně jsou přepravováni z chovné a aklimatizační stanice Zoo Praha v Dolním Dobřejově na Benešovsku na Letiště Praha-Kbely, odkud je do cílové země přepraví vojenský letoun CASA Armády ČR.

Doprovod této přepravy má své opodstatnění v povaze přepravovaného nákladu. Koně Převalského čeká dlouhá a fyzicky náročná cesta, při níž je každé zdržení nežádoucí, protože přeprava pro zvířata představuje značnou zátěž a stres, jenž se může negativně promítnout do jejich zdravotního stavu. Cílem doprovodu je zajistit, aby pozemní část trasy z chovné stanice na letiště proběhla co nejplynuleji a nejbezpečněji a aby se doba přepravy zkrátila na nezbytné minimum.

Pozemní část trasy, vedoucí ze Středočeského kraje na území hlavního města Prahy, zajišťuje od roku 2024 „SOD Čechy“. Kolona nákladních vozidel přepravujících transportní bedny s koňmi je doprovázena služebními vozidly i motocykly oddělení, jejichž příslušníci řídí provoz na trase a zajišťují plynulý a bezpečný průjezd kolony. Doprovod oddělení realizuje ve spolupráci se Zoo Praha a s Armádou ČR, konkrétně s 24. základnou dopravního letectva Praha-Kbely.

Náročnost a rizikovost těchto přeprav názorně dokládá incident z 2. června 2025. Během transportu se jeden z přepravovaných hřebců na cestě do Kbel uvolnil z přepravní bedny, u obchodního centra Černý Most prorazil její konstrukci a dostal se na Pražský okruh, čímž došlo k omezení provozu mimo jiné na Jižní spojnici.⁶¹ Policisté podílející se na doprovodu společně s pracovníky zoo zvíře odchytili. Kůň musel být uspán, a následně převezen zpět do Zoo Praha, čímž byla jeho cesta do Kazachstánu ukončena, zatímco

⁶⁰ ZOO PRAHA. Návrat divokých koní. [online]. Praha: Zoo Praha [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.zoopraha.cz/navrat-divokych-koni>

⁶¹ V Praze na okruhu utekl při převozu kůň Převalského, omezilo to dopravu. České noviny [online]. Praha: ČTK, 2. 6. 2025 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz>

zbývající koně podle plánu odletěli. Událost potvrzuje, že doprovod takových transportů neslouží pouze k zajištění plynulého průjezdu, ale i k rychlému a bezpečnému zvládnutí mimořádných situací, při nichž může jít o zvířeti i o život.

Zmíněný případ dokládá širší doprovodné činnosti „SOD Čechy“, která sahá od doprovodů nadměrných nákladů a sportovních akcí až po přepravu mimořádně cenných zvířat. Doprovod transportu přesahujícího hranice kraje podtrhuje, že právě celostátní působnost oddělení umožňuje provázet kolonu souvisle po celé trase jediným útvarem, a předejít tak komplikacím spojeným se zapojením více krajských složek.

4.3 Rozhovory s vedoucími pracovníky

Praxeologicky orientovaná část „práce“ se neopírá pouze o statistická data z informačního systému KEP, ale i o kvalitativní šetření realizované formou řízených rozhovorů s vedoucími pracovníky útvarů, jež se s „SOD Čechy“ při výkonu služby setkávají. Cílem šetření je doplnit kvantitativní ukazatele o pohled praxe a postihnout, jak je činnost oddělení vnímána z perspektivy spolupracujících článků služby dopravní policie, a to zejména v otázkách přínosu, vzájemné koordinace a případných limitů spolupráce.

Vzhledem k povaze služby si respondenti nepřáli být identifikováni. Osloveno bylo několik vedoucích pracovníků spolupracujících útvarů, přičemž se zveřejněním rozhovoru souhlasili pouze někteří z nich a udělený souhlas podmínili anonymizací. Z prepisů byly proto odstraněny jméno respondenta i údaje umožňující bližší identifikaci, tedy konkrétní útvar a kraj. Funkční zařazení je uvedeno obecně. Jednotliví respondenti jsou v dalším výkladu označeni písmeny A až E a úplné prepisy řízených rozhovorů jsou zařazeny v přílohách I až V.

Všem respondentům byl předložen shodný soubor dvanácti otázek, čímž byla zajištěna srovnatelnost odpovědí. Okruhy otázek pokrývaly funkční zařazení respondenta a četnost kontaktu s činností oddělení, situace a frekvenci vzájemné spolupráce, hlavní oblasti přínosu, efektivitu nasazení „SOD Čechy“ oproti řešení vlastními silami, míru odlehčení útvaru zejména u doprovodů nadměrných nákladů, koordinaci a komunikaci včetně role Národního operačního centra, rychlost a dostupnost oddělení, vnímané limity spolupráce, případné překrývání nebo mezery v působnosti, konkrétní zkušenost z rozsáhlé či mimořádné akce, vnímání oddělení ostatními útvary a doporučení do

budoucná. Rozhovory probíhaly osobně i telefonicky v období od listopadu 2024 do března 2026.

Oslovení respondenti reprezentují různé organizační články služby dopravní policie. Respondent A působí jako vedoucí dopravního inspektorátu, respondent B jako vedoucí dálničního oddělení, respondent C jako vedoucí oddělení silničního dohledu, respondent D jako zástupce vedoucího odboru služby dopravní policie krajského ředitelství a současně velitel dopravně bezpečnostních opatření a respondent E jako vedoucí metodik téhož odboru. Četnost kontaktu s činností oddělení se odvíjí od povahy útvaru. Zatímco vedoucí dopravního inspektorátu a vedoucí oddělení silničního dohledu se s „SOD Čechy“ setkávají spíše ojediněle, řádově jednou až dvakrát ročně, vedoucí dálničního oddělení uvádí pravidelný kontakt několikrát do měsíce, neboť hlídky oddělení působí přímo v jeho úseku dálnice (přílohy I až III).

Společným jmenovatelem spolupráce napříč respondenty jsou dopravně bezpečnostní opatření zaměřená na tuningové srazy, jichž se „SOD Čechy“ pravidelně účastní. Vedle nich respondenti zmiňují i další, specifické formy součinnosti. Vedoucí dopravního inspektorátu oceňuje výpomoc při doprovodech cyklistických závodů vedoucích napříč krajem, vedoucí dálničního oddělení předávání trestněprávní agendy zjištěné hlídkami oddělení v jeho územní působnosti a vedoucí oddělení silničního dohledu součinnost při kontrolním vážení nákladních vozidel. Velitel opatření i metodik shodně poukazují na účast oddělení při krajských dopravně bezpečnostních akcích, přičemž metodik navíc vyzdvihuje ukázky a školení obsluhy nové techniky a postupů (přílohy I, II, IV a V).

Nejvýrazněji hodnoceným přínosem oddělení je převzetí doprovodů nadměrných nákladů. Vedoucí oddělení silničního dohledu uvádí, že jeho útvar doprovody dříve zajišťoval, avšak po převzetí agendy oddělením „SOD Čechy“ je realizuje jen výjimečně, takže útvaru zbylo více času a kapacit na dohled nad „BESIP“, kontrolní vážení a kontrolu sociálních předpisů. Odlehčení od doprovodů nadměrných nákladů potvrzují rovněž velitel opatření i metodik. Vedoucí dopravního inspektorátu a vedoucí dálničního oddělení naopak doprovody nadměrných nákladů ve své činnosti neřeší, a přínos oddělení proto spatřují jinde (přílohy I až V).

Druhým opakovaně zmiňovaným přínosem je personální posílení výkonu služby. Respondenti shodně upozorňují na dlouhodobý personální podstav svých útvarů, za nějž

představuje každá hlídka „SOD Čechy“ vítanou posilu. Vedoucí dálničního oddělení popisuje, že oddělení dokáže do úseku dálnice nasadit až tři samostatné hlídky, což s vlastním personálním stavem útvar nezvládne. Dozorčí služba pak může hlídku „SOD Čechy“ vyslat k méně závažným událostem a ponechat vlastní hlídku volnou pro zpracování dopravních nehod. Vedoucí dopravního inspektorátu i velitel opatření vyzdvihují zkušenost a samostatnost příslušníků oddělení, které stačí zaúkolovat a dále pracují bez nutnosti průběžného řízení (přílohy I, II a IV).

Koordinace nasazení a vzájemná komunikace probíhá podle respondentů převážně prostřednictvím krajského operačního střediska, které řídí veškeré hlídky služby dopravní policie v kraji včetně hlídek „SOD Čechy“. Při dopravně bezpečnostních opatřeních přebírá koordinaci sil a prostředků velitel opatření, a to z velitelského vozidla ve spolupráci s operačním střediskem. Národní operační centrum vystupuje v odpovědích spíše v rovině celostátního řízení oddělení, zatímco v každodenní krajské praxi je rozhodující úroveň krajská. Vedoucí dálničního oddělení doplňuje, že hlídky „SOD Čechy“ jsou viditelné v informačním systému řízení sil a prostředků, takže dozorčí služba zná jejich polohu a může k mimořádné události na dálnici povolat nejbližší hlídku (přílohy I až V).

Rychlost a dostupnost oddělení hodnotí respondenti vesměs kladně. Dopravně bezpečnostní opatření bývají plánována s předstihem, a žádosti o vyslání hlídek jsou proto podávány včas. Vedoucí dopravního inspektorátu uvádí, že s nevyhověním žádosti se dosud nesetkal. Velitel opatření komunikuje o nasazení přímo s vedoucím oddělení a rychlou dostupnost hlídek potvrzuje, byť připouští, že některá z hlídek příležitostně nedorazí z důvodu plnění jiných úkolů. Metodik shrnuje, že spolupráce stojí na individuální domluvě, již bylo vždy vyhověno (přílohy I, IV a V).

V otázce překrývání působnosti se respondenti shodují, že při dohledu nad „BESIP“ vykonává „SOD Čechy“ obdobnou činnost jako ostatní oddělení, a určitý překryv je proto přirozený. Zásadní mezery však nikdo z respondentů nevnímá. Vedoucí dálničního oddělení upřesňuje, že hlídky „SOD Čechy“ řeší pouze přestupkovou rovinu, zatímco dopravní nehody a trestnou činnost předávají jim jako místně a věcně příslušnému útvaru. Vedoucí oddělení silničního dohledu vymezuje dělbu činností převzetím doprovodů nadměrných nákladů oddělením „SOD Čechy“. Metodik pak upozorňuje na specifické vybavení oddělení, jmenovitě dodávku s kamerami určenou ke kontrole řidičů vysokých vozidel, kterou jiné útvary nedisponují (přílohy II, III a V).

Vnímání činnosti a přínosu oddělení ostatními útvary služby dopravní policie hodnotí respondenti převážně kladně. Ojedinele se podle vedoucího dálničního oddělení objevuje i zdrženlivější postoj kolegů, jimž hlídky předáváním zjištěných případů „vozí práci“. Velitel opatření k podobným výhradám dodává, že nespokojený jedinec se najde vždy. Kladně je naopak přijímána přítomnost oddělení na prezentačních a preventivních akcích se služebním vozidlem Ferrari. Velitel opatření popisuje, že vozidlo působilo na atmosféru tuningových srazů zklidňujícím dojmem, neboť přitahovalo pozornost účastníků (přílohy II, III a IV).

K limitům spolupráce a doporučením do budoucna se odpovědi respondentů soustřeďují do dvou okruhů. Prvním je personální kapacita oddělení. Vedoucí dopravního inspektorátu, velitel opatření i metodik shodně doporučují navýšení početních stavů „SOD Čechy“ tak, aby byly hlídky dostupnější a mohly zajíždět i mimo hlavní dálniční tahy, například do územně vzdálenějších inspektorátů. Druhým okruhem je materiální vybavení. Vedoucí oddělení silničního dohledu i velitel opatření doporučují pořídit pro oddělení speciální techniku pro technické silniční kontroly, zejména měřiče propustnosti skel, hlukoměry a zařízení pro měření emisí, jimiž krajská ředitelství běžně nedisponují a jejichž zajištění prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu není vždy dostupné (přílohy I, III a IV).

Z provedených rozhovorů vyplývá převážně kladné hodnocení činnosti „SOD Čechy“ ze strany spolupracujících útvarů. Jako největší přínos je shodně vnímáno převzetí doprovodů nadměrných nákladů a personální posílení výkonu služby při dopravně bezpečnostních opatřeních, jež kompenzuje dlouhodobý personální podstav. Koordinace a komunikace prostřednictvím krajských operačních středisek funguje podle respondentů bez problémů, přičemž hlavní rezervu spatřují v omezené personální kapacitě oddělení a v chybějícím specializovaném vybavení pro technické silniční kontroly. Získané poznatky tvoří spolu se statistickými údaji z informačního systému KEP podklad pro vyhodnocení přínosu a efektivity oddělení v rámci systému Policie ČR, jemuž se věnuje následující podkapitola.

4.4 Vyhodnocení přínosu a efektivity SOD v systému PČR

Vyhodnocení přínosu a efektivity „SOD Čechy“ vychází ze tří navzájem se doplňujících zdrojů: ze statistických ukazatelů informačního systému KEP rozebraných v podkapitole 4.1, z případových studií uvedených v podkapitole 4.2 a z řízených rozhovorů s vedoucími pracovníky spolupracujících útvarů shrnutých v podkapitole 4.3. Spojení kvantitativních dat s praktickými poznatky umožňuje posoudit naplnění cílů „práce“, tedy demonstrovat operační prostor oddělení a jeho přínos pro výkon služby dopravní policie v celostátním měřítku a současně vyhodnotit spolupráci s ostatními útvary Policie ČR, její koordinaci, efektivitu a případné limity.

Z hlediska celkového objemu činnosti procházelo oddělení ve sledovaném období soustavným růstem. Počet odsloužených hodin se zvýšil z 11 719 v roce 2022 na 19 027 v roce 2024 (tabulka 1), což odpovídá postupné personální stabilizaci popsané v podkapitole 3.2.1. Souběžně se rozšiřoval i operační prostor oddělení. Vedle celorepublikového dohledu na dálnicích a silnicích I. třídy přibývaly doprovody, dopravně bezpečnostní opatření i výpomoc krajským útvarům. Od roku 2023 je samostatně evidován skrytý dohled prováděný v civilních vozidlech, jehož rozsah dále rostl (tabulka 1), a který rozšiřuje možnosti dokumentace nebezpečného a agresivního chování řidičů.

Srovnání jednotlivých let ukazuje výrazný posun těžiště činnosti. V roce 2022 dominovaly oddělení doprovody významných osob a delegací, jejichž objem kulminoval v souvislosti s předsednictvím České republiky v Radě Evropské unie a se zvýšeným pohybem vojenských konvojů NATO (tabulka 2 a podkapitola 4.2). V následujících letech se naopak prosadil cílený dohled nad „BESIP“ a represivní přestupková činnost. Doklad poskytuje prudký nárůst řešených přestupků v oblasti rychlosti, u nichž počet případů vyřízených na místě vzrostl z 28 v roce 2022 na 821 v roce 2024 (tabulka 5), a v oblasti zákazu předjíždění nákladních vozidel, kde se počet zvýšil z jednotek případů na 362 (tabulka 4).

Nárůst represivní činnosti je výsledkem souběhu několika faktorů. Vedle personální stabilizace, jež umožnila nasadit do terénu více hlídek, sehrály roli i legislativní změny účinné od roku 2024, které umožnily řešit dříve oznamované přestupky příkazem přímo na místě, a rozšíření zákazové dopravní značky B 22a na dalších úsecích dálnic. Vliv měly rovněž každoročně stanovené priority ředitele „ŘSDP“, jež zaměřovaly dohled na rychlost a předjíždění nákladních vozidel, na dodržování jízdy

v jízdních pruzích, na vymáhání nedoplatků a nově i na kontrolu technického stavu vozidel (podkapitola 3.5).

Z věcného hlediska se přínos oddělení pro výkon služby dopravní policie přímé bezpečnostní povahy projevuje ve dvou rovinách. V rovině plynulosti provozu je klíčový dohled nad dodržováním nejvyšší dovolené rychlosti a zákazu předjíždění nákladních vozidel na dálnicích, neboť pomalé předjíždění těžkých souprav patří k hlavním příčinám zpomalování provozu (tabulky 4 a 5). V rovině bezpečnosti přispívá oddělení ke snižování rizika zejména kontrolou technického stavu vozidel, jejíž výsledky soustavně rostou a od roku 2024 zahrnují i technické silniční kontroly (tabulka 8), dále odhalováním řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (tabulka 10) a podílem na odhalování trestné činnosti, hledaných osob a odcizených vozidel (tabulka 11). Samostatnou oblastí je vymáhání nedoplatků prostřednictvím informačního systému „CEPAN“, jež posiluje vymahatelnost práva a ve sledovaném období přineslo úhrady ve výši přesahující 2 miliony Kč v roce 2023 a 1,4 milionu Kč v roce 2024 (tabulka 3).

Naplnění vedlejšího cíle „práce“, tedy vyhodnocení spolupráce s ostatními útvary Policie ČR, potvrzují především řízené rozhovory. Jako nejvýraznější přínos označili respondenti shodně převzetí doprovodů nadměrných nákladů, jež odlehčilo zejména oddělením silničního dohledu a uvolnilo jejich kapacity pro dohled nad „BESIP“, kontrolní vážení a kontrolu sociálních předpisů (přílohy III až V). Druhým opakovaně zdůrazňovaným přínosem je personální posílení výkonu služby v podmínkách dlouhodobého podstavu, kdy oddělení dokáže do exponovaného úseku dálnice nasadit i několik samostatných hlídek, což dálniční oddělení nezvládnou (přílohy I, II a IV). Celorepubliková působnost přitom umožňuje provázet doprovod souvisle po celé trase jediným útvarem bez předávání mezi krajskými ředitelstvími, jak dokládají případové studie doprovodu cyklistického závodu a transportu koní Převalského (podkapitola 4.2).

Koordinaci nasazení a vzájemnou komunikaci hodnotí spolupracující útvary kladně. Řízení hlídek probíhá převážně prostřednictvím krajských operačních středisek, při rozsáhlých opatřeních je přebírá velitel opatření a na celostátní úrovni působnost oddělení koordinuje Národní operační centrum. Viditelnost hlídek v informačním systému řízení sil a prostředků navíc umožňuje operativně povolat k mimořádné události na dálnici nejbližší dostupnou hlídku (přílohy II a V). Schopnost rychlého a souvislého nasazení napříč kraji představuje jednu z hlavních předností oddělení oproti územně vázaným článkům služby dopravní policie.

Vedle přímého výkonu služby plní oddělení i role, jež ostatní útvary nezastávají. Slouží jako testovací platforma pro novou techniku, služební prostředky a metodiku zaváděnou napříč dopravní policií a podílí se na předávání zkušeností formou ukázek a školení, čehož si cení zejména metodický úsek krajského ředitelství (příloha V). Disponuje rovněž specifickým vybavením, například dodávkou s kamerovým systémem ke kontrole věnování se řízení u řidičů vysokých vozidel, jímž jiné útvary nedisponují. Preventivní a reprezentativní rozměr má nasazení služebního vozidla Ferrari, které podle zkušenosti velitele opatření působilo na atmosféru tuningových srazů zklidňujícím dojmem (přílohy IV a V).

Vyhodnocení by nebylo úplné bez upozornění na limity a na správný výklad některých klesajících ukazatelů. Pokles počtu doprovodů významných osob po roce 2022 nesouvisí se snížením výkonnosti, nýbrž s odezněním předsednictví v Radě EU a s převzetím doprovodů vojenských konvojů NATO vojenskou policií od roku 2024 (tabulka 2). Obdobně pozvolný pokles vybraných částek u vymáhání nedoplatků odráží lepší informovanost veřejnosti a dobrovolné hrazení závazků v předstihu (tabulka 3). Skutečnou rezervu spatřují respondenti shodně v personální kapacitě oddělení, jejíž navýšení by umožnilo častější nasazení i mimo hlavní dálniční tahy, a v chybějícím specializovaném vybavení pro technické silniční kontroly, například měřících propustnosti skel, hlukoměrech a zařízeních pro měření emisí (přílohy I, III a IV). Určitý překryv s činností ostatních oddělení při dohledu nad „BESIP“ je přitom přirozený a nepředstavuje podle respondentů zásadní mezeru v působnosti.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že se „SOD Čechy“ v letech 2022 až 2024 etablovalo jako funkční, flexibilní a efektivní součást systému Policie ČR. Statistické ukazatele dokládají rostoucí objem i odbornou šíři činnosti, případové studie ilustrují schopnost zvládat rozmanité a organizačně náročné úkoly s celostátním přesahem a rozhovory potvrzují reálné odlehčení a posílení spolupracujících útvarů. Oddělení tak naplňuje hlavní i vedlejší cíl „práce“, neboť prokazatelně přispívá k výkonu služby dopravní policie v celostátním měřítku a jeho spolupráce s ostatními útvary Policie ČR je hodnocena kladně. Zjištěné poznatky, včetně identifikovaných rezerv, tvoří podklad pro formulaci závěrečných doporučení.

ZÁVĚR

Hlavním cílem „práce“ bylo formou širšího teoretického vhledu vymezit základní pojmosloví a východiska zkoumané oblasti se zaměřením na službu dopravní policie, a to včetně analytického pohledu *de lege lata* na legitimitu a organizaci dotčeného bezpečnostního sboru. Vedlejším cílem pak bylo praxeologicky detekovat a vyhodnotit recentní operační prostor odborných činností „SOD Čechy“ a ověřit jeho přínos pro zefektivnění výkonu služby dopravní policie ve spolupráci s ostatními útvary Policie ČR, se zvláštním zřetelem k efektivitě, koordinaci a případným limitům plynoucím z územní působnosti jednotlivých článků dopravní služby.

Teoreticky pojatá část vymezila základní pojmosloví a východiska zkoumané oblasti a s analytickým pohledem *de lege lata* popsala právní rámec a organizační uspořádání služby dopravní policie. Na uvedeném základě byla charakterizována pozice oddělení jako útvaru *sui generis*, jemuž jsou *ex lege* svěřeny úkoly přesahující územní působnost jednotlivých krajských ředitelství. Oddělení přitom není samostatným útvarem s celorepublikovou působností *ratione loci*, nýbrž organizačním článkem „ŘSDP“, jemuž byl svěřen celorepublikový operační prostor.

Praxeologicky orientovaná část podrobila zkoumání recentní operační prostor oddělení v letech 2022 až 2024. Analýza statistických dat z informačního systému KEP prokázala soustavný růst objemu i odborné šíře činnosti a zřetelný posun jejího těžiště. Zatímco v roce 2022 dominovaly doprovody významných osob v souvislosti s předsednictvím České republiky v Radě Evropské unie, v dalších letech se prosadil cílený dohled nad „BESIP“ a represivní přestupková činnost, zejména v oblasti rychlosti, předjíždění nákladních vozidel a technického stavu vozidel.

Statistické ukazatele byly doplněny případovými studiemi a řízenými rozhovory s vedoucími pracovníky spolupracujících útvarů. Vybrané případy *in concreto* ilustrovaly schopnost oddělení zvládat rozmanité a organizačně náročné úkoly s nadregionálním přesahem, od zajištění předsednictví přes technické silniční kontroly a doprovody sportovních akcí až po přepravu mimořádně cenného nákladu. Řízené rozhovory pak potvrdily reálné odlehčení spolupracujících útvarů, zejména převzetím doprovodů nadměrných nákladů, a personální posílení výkonu služby v podmínkách dlouhodobého podstavu.

Z provedeného šetření vyplývá, že se „SOD Čechy“ etablovalo jako funkční, flexibilní a efektivní součást systému Policie ČR, jehož přínos byl prokázán jak kvantitativními daty, tak praktickou zkušeností spolupracujících útvarů. Stanovené cíle „práce“ lze pokládat za naplněné. Hlavní cíl byl naplněn v teoreticky pojaté části, jež vymezila základní pojmosloví a východiska zkoumané oblasti a popsala právní rámec i organizační uspořádání služby dopravní policie. Vedlejší cíl byl naplněn v části praxeologicky orientované, v níž byl operační prostor oddělení detekován a vyhodnocen, jeho přínos pro výkon služby v celostátním měřítku doložen a spolupráce s ostatními útvary Policie ČR vyhodnocena převážně kladně, při fungující koordinaci prostřednictvím operačních středisek a Národního operačního centra.

Na základě zjištěných poznatků formuluje zpracovatel několik doporučení směřujících *pro futuro*. *Conditio sine qua non* dalšího rozvoje oddělení je navýšení personálních kapacit, jež by umožnilo častější nasazení i mimo hlavní dálniční tahy a posílení výpomoci územně vzdálenějším útvarům. Žádoucí je rovněž dovybavení oddělení specializovanou technikou pro technické silniční kontroly, kterou krajská ředitelství běžně nedisponují. Naplnění uvedených návrhů by dále posílilo postavení oddělení jako moderního a operativně použitelného nástroje dohledu nad „BESIP“. V rovině *de lege ferenda* se jako přínosné jeví pokračovat v legislativních úpravách umožňujících efektivní řešení přestupků příkazem na místě, jež se ve sledovaném období osvědčily.

Přínos „práce“ spočívá v komplexním a dosud chybějícím odborném zmapování činnosti útvaru, o němž byly veřejně dostupné informace převážně útržkovité. Vzhledem k služebnímu zařazení zpracovatele u zkoumaného oddělení mohly být do výkladu promítnuty autentické poznatky z praxe, které nejsou z veřejných zdrojů dohledatelné. Získané výsledky mohou posloužit jako podklad pro řídicí praxi služby dopravní policie i jako východisko pro navazující odborné práce. Lze uzavřít, že „SOD Čechy“ naplňuje účel, pro který bylo zřízeno, a jeho další rozvoj představuje smysluplnou investici do bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v celé České republice.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, 468 s. ISBN 978-80-906024-1-0.
2. CORBETT, C. *Car Crime*. Cullompton: Willan Publishing, 2003, 256 s. ISBN 978-1-84392-024-3.
3. HABICH, L., KLOUBEK, M., *Činnost policejních služeb: stav k 1. 6. 2019*. Vydání: první. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019, 228 s. ISBN 978-80-7251-481-6.
4. HRINKO, M., *Pořádková činnost policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2020, 354 s. ISBN 978-80-7380-793-1.
5. HRUDKA, J., ZÁMEK, D., *Organizace a činnost policejních služeb*. Praha: Police History, 2012, 234 s. ISBN 978-80-86477-56-5.
6. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, 409 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
7. MACHUTOVÁ M., HODBOŘ M., ČADEK J., SUDEK Č, TRŽIL L., *Století dopravní policie*. Praha: Matějka Antonín - Moto Public, 2021, 170 s. ISBN 978-80-906693-8-3.
8. NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K., *Zákon o silničním provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, 912 s. ISBN 978-80-7676-494-1.
9. PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police History, 2006, 351 s. ISBN 80-86477-32-0.
10. PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
11. ŠIROKÝ, J., *Technologie dopravy*. Páté doplněné vydání Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020, 280 s. ISBN 978-80-7560-309-8.
12. ŠKODA, J., VAVERA, F., ŠMERDA, R., SLABÝ A., MATEŠ P., *Zákon o policii s komentářem*. 3. vyd. Plzeň Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2023. ISBN 978-80-7380-917-1.
13. ŠTEINBACH M., *30 let Policie České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR, 2021, 268 s. ISBN 978-80-908139-0-8.
14. VANGELI, B., *Zákon o Policii České republiky: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2014, 461 s. ISBN 978-80-7400-543-5.

15. VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016, 813 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

Elektronické zdroje

1. CARSON, J., JOST, G., MEINERO, M. *How Traffic Law Enforcement Can Contribute to Safer Roads: PIN Flash Report 42* [online]. Brussels: European Transport Safety Council, 2022 [cit. 2025-05-25]. Dostupné z: https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf
2. CYKLISTICKÝ KLUB JINDŘICHŮV HRADEC. *Okolo jižních Čech 2024*. [online]. Jindřichův Hradec, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.okoloziznichcech.cz/>
3. ČESKÁ TELEVIZE. *Praha se chystá na vrcholný summit EU. ČT24* [online]. 3. 10. 2022 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/>
4. MĚSTSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM JINDŘICHŮV HRADEC. *JH Sprint & Tuning*. [online]. Jindřichův Hradec, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://infocentrum.jh.cz/>
5. ÚŘAD VLÁDY ČR. *Předsednictví ČR v Radě EU*. [online]. Praha: Úřad vlády ČR, 2022 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://vlada.gov.cz/cz/evropske-zalezitosti/predsednictvi-cr-v-rade-eu/>
6. V Praze na okruhu utekl při převozu kůň Převalského, omezilo to dopravu. *České noviny* [online]. Praha: ČTK, 2. 6. 2025 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz>
7. ZOO PRAHA. *Návrat divokých koní*. [online]. Praha: Zoo Praha [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.zoopraha.cz/navrat-divokych-koni>
8. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020* [online]. Aktualizace 2017. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2017 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
2. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
3. ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
4. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
5. ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
6. ČESKO. Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
7. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
8. ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
9. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
10. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
11. ČESKO. Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
12. ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
13. ČESKO. Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025
14. ČESKO. Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích. In *ASPI* [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2025

15. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Policejní prezidium ČR, 2020. Interní akt řízení (neveřejný).
16. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Pokyn policejního prezidenta č. 133/2023. Praha: Policejní prezidium ČR, 2023. Interní akt řízení (neveřejný).
17. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. Pokyn policejního prezidenta č. 137/2009. Praha: Policejní prezidium ČR, 2009. Interní akt řízení (neveřejný).
18. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE PP ČR. Rozkaz ředitele Ředitelství služby dopravní policie č. 2/2021. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2021. Interní akt řízení (neveřejný).

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- databáze informačního systému Kniha evidence práce Policie ČR,
- databáze právního informačního systému ASPI
- neveřejné interní dokumenty Policie ČR

SEZNAM ZKRATEK

ADR	Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek
AED	Automatizovaný externí defibrilátor
ARGOS	Automatizovaný systém pro kontrolu elektronických dálničních známek
BESIP	Bezpečnost a plynulost silničního provozu
CEPAN	Centrální evidence přeplatků a nedoplatků
CSPSD	Centrum služeb pro silniční dopravu
DBA	Dopravně bezpečnostní akce
DBO	Dopravně bezpečnostní opatření
DI	Dopravní inspektorát
DO	Dálniční oddělení
DZ	Dopravní značka
EDAZ	Elektronická dálniční známka
IAŘ	Interní akt řízení
JNL	Jiné návykové látky
KEP	Kniha evidence práce
KŘP	Krajské ředitelství policie
MBP	Mobilní bezpečná platforma
MOP	Místní oddělení policie
MŘ	Městské ředitelství
MV	Ministerstvo vnitra ČR
NA	Nákladní automobily
NOC	Národní operační centrum
OOP	Obvodní oddělení policie
OŘ	Obvodní ředitelství
OSD	Oddělení silničního dohledu
OSDP	Odbor služby dopravní policie
PČR	Policie České republiky
PP ČR	Policejní prezidium ČR
PPP	Pokyn policejního prezidenta
RZ	Registrační značka

ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘSDP	Ředitelství služby dopravní policie
SNB	Sbor národní bezpečnosti
SOD	Speciální oddělení dohledu
SSÚD	Středisko správy a údržby dálnic
TSK	Technická silniční kontrola
TT	Tarifní třída
ÚO	Územní odbor

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 – Odsloužené hodiny SOD Čechy v letech 2022–2024	43
Tab. 2 – Doprovody a jiná opatření SOD Čechy v letech 2022–2024	44
Tab. 3 – Vymáhání nedoplatků v systému CEPAN v letech 2023–2024	46
Tab. 4 – Kontrola zákazu předjíždění nákladních automobilů a uložené kauce v letech 2022–2024.....	48
Tab. 5 – Měření rychlosti jízdy vozidel v letech 2022–2024	50
Tab. 6 – Jízda v jízdních pružích v letech 2022–2024.....	51
Tab. 7 – Držení hovorového zařízení v letech 2022–2024	52
Tab. 8 – Kontrola technického stavu vozidel v letech 2022–2024.....	53
Tab. 9 – Dálniční poplatky v letech 2022–2024.....	54
Tab. 10 – Alkohol a jiné návykové látky u řidičů motorových vozidel v letech 2022–2024.....	55
Tab. 11 – Odhalená trestná činnost a ostatní kriminalita v letech 2022–2024	56

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I – Přepis řízeného rozhovoru (respondent A, vedoucí dopravního inspektorátu)

Příloha II – Přepis řízeného rozhovoru (respondent B, vedoucí dálničního oddělení)

Příloha III – Přepis řízeného rozhovoru (respondent C, vedoucí oddělení silničního dohledu)

Příloha IV – Přepis řízeného rozhovoru (respondent D, zástupce vedoucího odboru služby dopravní policie KŘP a velitel dopravně bezpečnostních opatření)

Příloha V – Přepis řízeného rozhovoru (respondent E, vedoucí metodik odboru služby dopravní policie KŘP)

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA I – PŘEPIS ŘÍZENÉHO ROZHOVORU (RESPONDENT A)

Respondent: vedoucí dopravního inspektorátu

Datum pořízení: 4. 11. 2024

Forma: řízený rozhovor, telefonicky

Poznámka: Rozhovor je uveden v anonymizované podobě. Z přepisu byly odstraněny jméno respondenta a údaje umožňující jeho bližší identifikaci (konkrétní útvar a kraj). Funkční zařazení je uvedeno obecně.

1. Jaké je vaše funkční zařazení a jak dlouho v něm působíte? Jak často se ve své praxi dostáváte do kontaktu s činností „SOD Čechy“?

Odpověď: Jsem vedoucí dopravního inspektorátu. Do kontaktu s kolegy ze „SOD Čechy“ se dostávám ojediněle, zhruba jednou až dvakrát ročně.

2. V jakých situacích a jak často váš útvar se „SOD Čechy“ spolupracuje?

Odpověď: Převážně na dopravně bezpečnostních opatřeních v souvislosti s tuningovými srazy, a také na doprovodech cyklistických závodů v naší lokalitě.

3. V čem vám nasazení „SOD Čechy“ v praxi nejvíce pomáhá (doprovody nadměrných nákladů, posílení dopravně bezpečnostních akcí, mimořádné události)?

Odpověď: Náš dopravní inspektorát trpí nedostatkem personálu, stejně jako jiná oddělení v našem kraji. Nejvíce nám „SOD Čechy“ pomáhá samotnou výpomocí při zajišťování bezpečnostních opatření v rámci tuningových srazů, kde je potřeba každá dostupná hlídka. Rovněž nám pomáhají zabezpečovat cyklozávody, jejichž trasa vede přes celý kraj, takže zajištění bezpečného doprovodu závodu je velmi náročné na naše personální kapacity, i přestože se účastní většina dopravních hlídek v kraji.

4. Jak hodnotíte efektivitu nasazení „SOD Čechy“ oproti řešení dané situace vlastními silami a prostředky vašeho útvaru?

Odpověď: Trpíme nedostatkem personálu, tak nemůžeme na některá bezpečnostní opatření nasadit jen hlídky našeho oddělení. Musíme si vypomáhat hlídkami v rámci kraje, kde je situace obdobná. Za jakoukoli hlídku navíc, kterou nám poskytne „SOD Čechy“, jsme vděční, protože nám to vyřeší problém s jejich nedostatkem.

5. Pociťujete díky existenci „SOD Čechy“ reálné odlehčení vašeho útvaru, zejména u doprovodů nadměrných nákladů přesahujících území vašeho kraje?

Odpověď: Hlídky „SOD Čechy“ nám spíše odlehčují od doprovodů cyklozávodů. Doprovody nadměrných nákladů se nás jako dopravního inspektorátu víceméně netýkají.

6. Jak v praxi funguje koordinace nasazení a vzájemná komunikace (např. prostřednictvím Národního operačního centra)?

Odpověď: Koordinace probíhá převážně na úrovni našeho krajského operačního střediska a probíhá bez problémů.

7. Jak hodnotíte rychlost a dostupnost „SOD Čechy“ v okamžiku, kdy jeho nasazení potřebujete?

Odpověď: Vzhledem k tomu, že bezpečnostní opatření jsou plánována nějakou dobu dopředu, protože se týkají předem hlášených akcí, tak žádáme o hlídky „SOD Čechy“ s předstihem. Ještě se nám nestalo, že by nám vedoucí „SOD Čechy“ nevyšel vstříc a žádnou hlídku nám neposlal.

8. Spatřujete v dosavadní spolupráci nějaké limity či úskalí (územní vzdálenost, personální kapacity, vymezení působnosti)?

Odpověď: Samozřejmě, kdyby na „SOD Čechy“ bylo více policistů a hlídky by pravidelně jezdily do našeho teritoria, tak je rádi uvidíme. Nicméně chápu, že „SOD Čechy“ vykonává svou činnost převážně na dálnicích a plní svoje úkoly, kterých má určitě mnoho, tak chápu, že to tak nelze. Jsme dopravní inspektorát daleko od dálnice.

9. Vnímáte mezi činností „SOD Čechy“ a vaším útvarem (případně oddělením silničního dohledu či dálničními odděleními) nějaké překrývání nebo naopak mezery?

Odpověď: Tak činnost „SOD Čechy“ je při dohledu nad „BESIP“ víceméně stejná jako naše, akorát naše oddělení působí pouze v rámci našeho teritoria. Žádné mezery mne nenapadají.

10. Máte konkrétní zkušenost se „SOD Čechy“ při rozsáhlé nebo mimořádné akci? Jak nasazení proběhlo a jak je s odstupem hodnotíte?

Odpověď: Na „SOD Čechy“ jsou zkušení policisté, které stačí zaúkolovat a hned vědí, co mají dělat, přičemž pracují samostatně. Hodnotím to kladně. Mám pocit, že nám opravdu vypomáhají.

11. Jak podle vás vnímají činnost a přínos „SOD Čechy“ ostatní útvary služby dopravní policie?

Odpověď: Věřím, že kladně. Neslyšel jsem na „SOD Čechy“ mezi kolegy z jiných útvarů nějaká negativa.

12. Co byste na fungování, vybavení či zaměření „SOD Čechy“ do budoucna zlepšil/a nebo doporučil/a?

Odpověď: Asi nic. Fungují dobře. Vybavení je napříč dopravní policií obdobné, tedy kromě služebního vozidla Ferrari.

PŘÍLOHA II – PŘEPIS ŘÍZENÉHO ROZHOVORU (RESPONDENT B)

Respondent: vedoucí dálničního oddělení

Datum pořízení: 8. 12. 2024

Forma: řízený rozhovor, osobně

Poznámka: Rozhovor je uveden v anonymizované podobě. Z přepisu byly odstraněny jméno respondenta a údaje umožňující jeho bližší identifikaci (konkrétní útvar a kraj). Funkční zařazení je uvedeno obecně.

1. Jaké je vaše funkční zařazení a jak dlouho v něm působíte? Jak často se ve své praxi dostáváte do kontaktu s činností „SOD Čechy“?

Odpověď: Jsem 2 roky vedoucím dálničního oddělení. Víím, že hlídky „SOD Čechy“ pravidelně několikrát do měsíce provádí dohled nad „BESIP“ v našem úseku dálnice.

2. V jakých situacích a jak často váš útvar se „SOD Čechy“ spolupracuje?

Odpověď: Převážně v případech, kdy hlídky „SOD Čechy“ předávají případy na naše oddělení, protože se staly v naší územní působnosti. Převážně jde o podezřelé z trestné činnosti, ale to jsou jednotky případů. Párkrát do roka se „SOD Čechy“ účastní bezpečnostních opatření v našem úseku dálnice.

3. V čem vám nasazení „SOD Čechy“ v praxi nejvíce pomáhá (doprovody nadměrných nákladů, posílení dopravně bezpečnostních akcí, mimořádné události)?

Odpověď: Posílením samotného dohledu nad „BESIP“. Máme málo policistů na oddělení a převážně jsme schopni postavit denně jednu hlídku na náš úsek dálnice. Potom je problém v případě dopravní nehody, či jiné mimořádné události, kdy naše hlídka má plné ruce práce a nemůže vykonávat jinou činnost. Hlídka „SOD Čechy“ může dozorčí služba našeho oddělení vyslat na méně vážné případy, a tak nechat naši hlídku volnou.

4. Jak hodnotíte efektivitu nasazení „SOD Čechy“ oproti řešení dané situace vlastními silami a prostředky vašeho útvaru?

Odpověď: V našem úseku dálnice je „SOD Čechy“ schopno nasadit až 3 samostatné hlídky. To my nejsme s naším personálním stavem schopni.

5. Pociťujete díky existenci „SOD Čechy“ reálné odlehčení vašeho útvaru, zejména u doprovodů nadměrných nákladů přesahujících území vašeho kraje?

Odpověď: Doprovody nadměrných nákladů jezdí přes náš úsek dálnice, ale s naší činností nemají nic společného. Doprovody nadměrných nákladů zajišťovalo krajské oddělení silničního dohledu.

6. Jak v praxi funguje koordinace nasazení a vzájemná komunikace (např. prostřednictvím Národního operačního centra)?

Odpověď: Hlídky „SOD Čechy“ komunikují přes naše operační středisko, přičemž jsou viditelné v informačním systému řízení sil a prostředků. Dozorčí služba našeho oddělení tedy přesně vidí, kde se hlídky „SOD Čechy“ pohybují, a může tak povolat nejbližší hlídku k mimořádné události na dálnici.

7. Jak hodnotíte rychlost a dostupnost „SOD Čechy“ v okamžiku, kdy jeho nasazení potřebujete?

Odpověď: Naše oddělení o nasazení hlídek „SOD Čechy“ většinou nežádá. V našem úseku dálnice operují v rámci své běžné činnosti.

8. Spatřujete v dosavadní spolupráci nějaké limity či úskalí (územní vzdálenost, personální kapacity, vymezení působnosti)?

Odpověď: Nic mě nenapadá. Jsme rádi, že máme v úseku dálnice hlídku navíc. To se vždycky hodí.

9. Vnímáte mezi činnostmi „SOD Čechy“ a vaším útvarem (případně oddělením silničního dohledu či dálničními odděleními) nějaké překrývání nebo naopak mezery?

Odpověď: Při dohledu nad „BESIP“ provádíme obdobnou činnost, takže nějaký překryv tam je, ale to bude obdobné i u ostatních oddělení. Naše oddělení zpracovává dopravní nehody a trestnou činnost. Hlídky „SOD Čechy“ řeší pouze přestupkovou rovinu a ostatní nám předávají.

10. Máte konkrétní zkušenost se „SOD Čechy“ při rozsáhlé nebo mimořádné akci? Jak nasazení proběhlo a jak je s odstupem hodnotíte?

Odpověď: Hlídky „SOD Čechy“ jsme využili při zajišťování míst dopravních nehod, případně je vysílali na prověření oznámení z linky tísňového volání 158, například předmět na dálnici, zvěř pohybující se na dálnici, odstavená vozidla na krajnici. Spolupráce byla vždy v pořádku.

11. Jak podle vás vnímají činnost a přínos „SOD Čechy“ ostatní útvary služby dopravní policie?

Odpověď: Pravděpodobně kladně. Někteří kolegové je sice neradi vidí, protože jim „vozí práci“, ale hlídky „SOD Čechy“ jsou pravidelně využívány při krajských dopravně bezpečnostních opatřeních v souvislosti s tuningovými srazy.

12. Co byste na fungování, vybavení či zaměření „SOD Čechy“ do budoucna zlepšil/a nebo doporučil/a?

Odpověď: Nic mě nenapadá.

PŘÍLOHA III – PŘEPIS ŘÍZENÉHO ROZHOVORU (RESPONDENT C)

Respondent: vedoucí oddělení silničního dohledu

Datum pořízení: 15. 2. 2025

Forma: řízený rozhovor, osobně

Poznámka: Rozhovor je uveden v anonymizované podobě. Z přepisu byly odstraněny jméno respondenta a údaje umožňující jeho bližší identifikaci (konkrétní útvar a kraj). Funkční zařazení je uvedeno obecně.

1. Jaké je vaše funkční zařazení a jak dlouho v něm působíte? Jak často se ve své praxi dostáváte do kontaktu s činností „SOD Čechy“?

Odpověď: Jsem vedoucí oddělení silničního dohledu krajského ředitelství přes 4 roky. S činností oddělení „SOD Čechy“ se dostávám do kontaktu sporadicky, a to párkrát do roka.

2. V jakých situacích a jak často váš útvar se „SOD Čechy“ spolupracuje?

Odpověď: Spolupracujeme spolu pouze při dopravně bezpečnostních akcích a při dohledu nad tuningovými srazy. Jednou jsme spolupracovali při kontrolním vážení nákladních vozidel na dálnici.

3. V čem vám nasazení „SOD Čechy“ v praxi nejvíce pomáhá (doprovody nadměrných nákladů, posílení dopravně bezpečnostních akcí, mimořádné události)?

Odpověď: Dříve jsme měli na starosti doprovody nadměrných nákladů, ale „SOD Čechy“ nás zastoupil, takže doprovody skoro vůbec nerealizujeme. Zbylo nám tedy více času na jiné činnosti.

4. Jak hodnotíte efektivitu nasazení „SOD Čechy“ oproti řešení dané situace vlastními silami a prostředky vašeho útvaru?

Odpověď: Když nemusíme zajišťovat doprovody nadměrných nákladů, tak máme více sil a prostředků na dohled nad „BESIP“, kontrolní vážení a kontroly sociálních předpisů. V tomhle ohledu efektivitu vidím.

5. Pociťujete díky existenci „SOD Čechy“ reálné odlehčení vašeho útvaru, zejména u doprovodů nadměrných nákladů přesahujících území vašeho kraje?

Odpověď: Ano, zejména u těch doprovodů nadměrných nákladů.

6. Jak v praxi funguje koordinace nasazení a vzájemná komunikace (např. prostřednictvím Národního operačního centra)?

Odpověď: Všechny hlídky služby dopravní policie v rámci kraje koordinuje operační středisko kraje, včetně hlídek „SOD Čechy“. Komunikace je tedy dobrá. Nasazení při bezpečnostních opatřeních si koordinuje případně velitel opatření.

7. Jak hodnotíte rychlost a dostupnost „SOD Čechy“ v okamžiku, kdy jeho nasazení potřebujete?

Odpověď: Nemůžu hodnotit, protože jsem o nasazení hlídek „SOD Čechy“ nežádal. To dělají většinou velitelé opatření.

8. Spatřujete v dosavadní spolupráci nějaké limity či úskalí (územní vzdálenost, personální kapacity, vymezení působnosti)?

Odpověď: Nespatřuji.

9. Vnímáte mezi činnostmi „SOD Čechy“ a vaším útvarem (případně oddělením silničního dohledu či dálničními odděleními) nějaké překrývání nebo naopak mezery?

Odpověď: „SOD Čechy“ převzalo doprovody nadměrných nákladů. Dále dělají dohled nad „BESIP“ stejně jako my.

10. Máte konkrétní zkušenost se „SOD Čechy“ při rozsáhlé nebo mimořádné akci? Jak nasazení proběhlo a jak je s odstupem hodnotíte?

Odpověď: S hlídkami „SOD Čechy“ jsem se setkal při dopravně bezpečnostních opatřeních, a také prezentačních akcích krajského ředitelství, na kterých bylo prezentováno vozidlo Ferrari. Všechna setkání jsem vnímal kladně. Žádný problém jsem nezaznamenal.

11. Jak podle vás vnímají činnost a přínos „SOD Čechy“ ostatní útvary služby dopravní policie?

Odpověď: Myslím, že kladně, což se odráží hlavně na přítomnosti „SOD Čechy“ na prezentačních akcích s vozidlem Ferrari a další technikou.

12. Co byste na fungování, vybavení či zaměření „SOD Čechy“ do budoucna zlepšil/a nebo doporučil/a?

Odpověď: „SOD Čechy“ by si mohlo opatřit nějaké speciální vybavení na realizaci „TSK“, např. měřiče propustnosti skel, měřiče hluku a zařízení na měření emisí. Při bezpečnostních opatřeních zaměřených na tuningové srazy by tak mohli efektivněji provádět kontroly technických stavů vozidel s vybavením, které není běžně na KŘP k dispozici.

PŘÍLOHA IV – PŘEPIS ŘÍZENÉHO ROZHOVORU (RESPONDENT D)

Respondent: zástupce vedoucího OSDP KŘP, velitel bezpečnostních opatření

Datum porřízení: 20. 2. 2025

Forma: řízený rozhovor, osobně

Poznámka: Rozhovor je uveden v anonymizované podobě. Z přepisu byly odstraněny jméno respondenta a údaje umožňující jeho bližší identifikaci (konkrétní útvar a kraj). Funkční zařazení je uvedeno obecně.

1. Jaké je vaše funkční zařazení a jak dlouho v něm působíte? Jak často se ve své praxi dostáváte do kontaktu s činností „SOD Čechy“?

Odpověď: Jsem zařazený na odboru služby dopravní policie krajského ředitelství a dělám velitele většiny dopravně bezpečnostních opatření v kraji. Dělám to už přes 6 let.

2. V jakých situacích a jak často váš útvar se „SOD Čechy“ spolupracuje?

Odpověď: Párkrát do roka při opatřeních na tuningové srazy.

3. V čem vám nasazení „SOD Čechy“ v praxi nejvíce pomáhá (doprovody nadměrných nákladů, posílení dopravně bezpečnostních akcí, mimořádné události)?

Odpověď: Zejména při dopravně bezpečnostních opatřeních v souvislosti s pořádáním tuningových srazů u nákupních středisek. Pokud jde o doprovody nadměrných nákladů, tak je „SOD Čechy“ realizuje po své linii. Nám ubylo hodně činnosti ohledně doprovodů nadměrných nákladů.

4. Jak hodnotíte efektivitu nasazení „SOD Čechy“ oproti řešení dané situace vlastními silami a prostředky vašeho útvaru?

Odpověď: Mám zkušenost s hlídkami obou „SOD“, a to jen kladnou. Hlídky jsou při opatřeních zaúkolovány a činnost vykonávají samostatně. S výsledky jejich činnosti jsem vždy spokojen. Při tuningových akcích provádějí často technické silniční kontroly.

5. Pociťujete díky existenci „SOD Čechy“ reálné odlehčení vašeho útvaru, zejména u doprovodů nadměrných nákladů přesahujících území vašeho kraje?

Odpověď: Tak určitě u doprovodů nadměrných nákladů. Tam je to zcela jasné. Dále u bezpečnostních opatření zaměřených na tuningové srazy jsou hlídky „SOD Čechy“ velmi nápomocné.

6. Jak v praxi funguje koordinace nasazení a vzájemná komunikace (např. prostřednictvím Národního operačního centra)?

Odpověď: Na opatření si síly a prostředky koordinuji sám z velitelského vozidla ve spolupráci s krajským operačním střediskem.

7. Jak hodnotíte rychlost a dostupnost „SOD Čechy“ v okamžiku, kdy jeho nasazení potřebujete?

Odpověď: Při požadavku o vyslání hlídek „SOD Čechy“ komunikuji telefonicky přímo s vedoucím oddělení a neměl jsem problém s rychlou dostupností hlídek. Bezpečnostní opatření plánuji s předstihem, takže o vyslání hlídek žádám včas. Občas se stane, že jedna z hlídek „SOD Čechy“ z nějakého důvodu nedorazí, protože plní jiné úkoly.

8. Spatřujete v dosavadní spolupráci nějaké limity či úskalí (územní vzdálenost, personální kapacity, vymezení působnosti)?

Odpověď: Co jsem pochopil, tak „SOD Čechy“ má širokou škálu činností, které vyžadují časovou a personální flexibilitu. Chtělo by to navýšit personální stavy, ale to je problém v celé Policii ČR.

9. Vnímáte mezi činnostmi „SOD Čechy“ a vaším útvarem (případně oddělením silničního dohledu či dálničními odděleními) nějaké překrývání nebo naopak mezery?

Odpověď: Základní činností dopravní policie je dohled nad „BESIP“, což dělá většina oddělení. Pak jsou specializované činnosti, které vykonávají jen některá oddělení. Každé oddělení je něčím specifické.

10. Máte konkrétní zkušenost se „SOD Čechy“ při rozsáhlé nebo mimořádné akci? Jak nasazení proběhlo a jak je s odstupem hodnotíte?

Odpověď: Jak jsem již zmínil, jsem velitel dopravně bezpečnostních opatření, na kterých jsou hlídky „SOD Čechy“ přítomné. Nasazení proběhlo vždy bez problémů. S činností hlídek jsem byl spokojen a hodnotím to kladně.

11. Jak podle vás vnímají činnost a přínos „SOD Čechy“ ostatní útvary služby dopravní policie?

Odpověď: Určitě kladně. Vždycky se najde někdo nespokojený.

12. Co byste na fungování, vybavení či zaměření „SOD Čechy“ do budoucna zlepšil/a nebo doporučil/a?

Odpověď: „SOD Čechy“ má k dispozici služební vozidlo Ferrari, které bylo nasazeno při některých bezpečnostních opatřeních. Byl jsem překvapen, že účastníci srazů to vnímali kladně a srazy probíhaly v poklidu, protože si vozidlo chtěl každý vyfotit. Ocenil bych, kdyby „SOD Čechy“ mělo nějaké speciální vybavení na kontroly technického stavu vozidel, třeba hlukoměry nebo zařízení na měření emisí. Při opatřeních spolupracujeme s Centrem služeb pro silniční dopravu, které pro nás provádí kontroly technických stavů vozidel tímto vybavením. Bohužel ne vždy jsou k dispozici.

PŘÍLOHA V – PŘEPIS ŘÍZENÉHO ROZHOVORU (RESPONDENT E)

Respondent: vedoucí metodik odboru služby dopravní policie na KŘP

Datum pořízení: 9. 3. 2026

Forma: řízený rozhovor, osobně

Poznámka: Rozhovor je uveden v anonymizované podobě. Z přepisu byly odstraněny jméno respondenta a údaje umožňující jeho bližší identifikaci (konkrétní útvar a kraj). Funkční zařazení je uvedeno obecně.

1. Jaké je vaše funkční zařazení a jak dlouho v něm působíte? Jak často se ve své praxi dostáváte do kontaktu s činností „SOD Čechy“?

Odpověď: Na odboru služby dopravní policie KŘP jsem vedoucí metodik již několik let. S činností „SOD Čechy“ se dostávám do kontaktu několikrát do roka při různých příležitostech.

2. V jakých situacích a jak často váš útvar se „SOD Čechy“ spolupracuje?

Odpověď: Docela často. Určitě několikrát v roce zejména při dopravně bezpečnostních akcích zaměřených na tuningové srazy, ale i při akcích zaměřených na dohled nad „BESIP“.

3. V čem vám nasazení „SOD Čechy“ v praxi nejvíce pomáhá (doprovody nadměrných nákladů, posílení dopravně bezpečnostních akcí, mimořádné události)?

Odpověď: Určitě nám „SOD Čechy“ ulehčilo od doprovodů nadměrných nákladů. Dále je nápomocné při různých dopravně bezpečnostních opatřeních, zejména v tuningové problematice. Zároveň to vnímám jako takovou líheň novinek v oblasti techniky a nových postupů aplikovaných pro službu dopravní policie, a s tím spojené předávání zkušeností.

4. Jak hodnotíte efektivitu nasazení „SOD Čechy“ oproti řešení dané situace vlastními silami a prostředky vašeho útvaru?

Odpověď: Velmi kladně. V současné době většina policejních oddělení trpí personálním podstavem a více hlídek a policistů v terénu je vždy vítáno. Při dopravně bezpečnostních opatřeních tak lze nasadit více sil a prostředků, a tím zefektivnit výkon služby.

5. Pociťujete díky existenci „SOD Čechy“ reálné odlehčení vašeho útvaru, zejména u doprovodů nadměrných nákladů přesahujících území vašeho kraje?

Odpověď: Jako metodik oceňuji přístup a ochotu příslušníků „SOD Čechy“ provádět na vyžádání ukázky a školení v ovládání techniky a aplikaci nových postupů ve výkonu služby. Jinak ano, došlo k odlehčení od doprovodů nadměrných nákladů.

6. Jak v praxi funguje koordinace nasazení a vzájemná komunikace (např. prostřednictvím Národního operačního centra)?

Odpověď: Dopravně bezpečnostní akce si koordinuje velitel opatření. Při běžném výkonu služby koordinuje hlídky „SOD Čechy“ operační středisko kraje.

7. Jak hodnotíte rychlost a dostupnost „SOD Čechy“ v okamžiku, kdy jeho nasazení potřebujete?

Odpověď: Vždy, když jsem požádal, tak mi bylo vyhověno. Všechno bylo založeno na individuální domluvě.

8. Spatřujete v dosavadní spolupráci nějaké limity či úskalí (územní vzdálenost, personální kapacity, vymezení působnosti)?

Odpověď: Žádné mě nenapadají. Možná zvýšit personální kapacity na „SOD Čechy“, tak by mohly být hlídky častěji dostupné.

9. Vnímáte mezi činnostmi „SOD Čechy“ a vaším útvarem (případně oddělením silničního dohledu či dálničními odděleními) nějaké překrývání nebo naopak mezery?

Odpověď: Důležitý je dohled nad „BESIP“ nejen z represivních důvodů, a zejména z těch preventivních, proto se většina oddělení dopravní policie na něj zaměřuje. „SOD Čechy“ má speciální dodávku s kamerami na kontrolu řidičů vysokých vozidel (kamiony a autobusy), zda se věnují řízení. Tohle jiné útvary nemají.

10. Máte konkrétní zkušenost se „SOD Čechy“ při rozsáhlé nebo mimořádné akci? Jak nasazení proběhlo a jak je s odstupem hodnotíte?

Odpověď: Ano, mám zkušenosti s hlídkami „SOD Čechy“ z dopravně bezpečnostních opatření zaměřených na dohled nad „BESIP“. Hodnotím kvalitní spolupráci, a také přínos při prováděných ukázkách a školeních.

11. Jak podle vás vnímají činnost a přínos „SOD Čechy“ ostatní útvary služby dopravní policie?

Odpověď: Troufám si říct, že kladně.

12. Co byste na fungování, vybavení či zaměření „SOD Čechy“ do budoucna zlepšil/a nebo doporučil/a?

Odpověď: Byl bych rád, kdyby na „SOD Čechy“ bylo více policistů, aby mohli častěji zavítat do našeho kraje a vypomáhat při dohledu nad „BESIP“.