

Vliv obecní policie na bezpečnost silniční dopravy ve vybrané obci

Bc. Jakub Formánek

Diplomová práce
2022



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav krizového řízení

Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Jakub Formánek**
Osobní číslo: **L20125**
Studijní program: **N1032A020002 Bezpečnost společnosti**
Specializace: **Rizikové inženýrství**
Forma studia: **Kombinovaná**
Téma práce: **Vliv obecní policie na bezpečnost silniční dopravy ve vybrané obci**

Zásady pro vypracování

1. Zpracujte literární rešerši zaměřenou na vliv obecní policie na bezpečnost dopravy.
2. Zhodnoťte současný stav dopravy a vliv obecní policie na její bezpečnost ve vybrané obci.
3. Posudte rizika v dopravě ve vybrané obci.
4. Navrhněte opatření pro obecní policii a zpracujte koncepci ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve vybrané obci.

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

1. PORTER, Bryan E., ed. *Handbook of Traffic Psychology*. London: Academic Press, 2011. ISBN 978-0-12-381984-0.
2. SCHRÖTER, Zdeněk. *Autoškola? Pohodlně!* Plzeň: Zdeněk Schröter, 2019. ISBN 978-80-87803-13-4.
3. VETEŠNÍK, Pavel, Ivo CHAUER, Aleš ŽIDKA a kolektiv. *Obecní policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-463-3.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího diplomové práce.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D.**
Ústav ochrany obyvatelstva

Datum zadání diplomové práce: **1. prosince 2021**
Termín odevzdání diplomové práce: **6. května 2022**

L.S.

doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
děkanka

Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 1. prosince 2021

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne: 6. 5. 2022

Jméno a příjmení studenta: Bc. Jakub Formánek

.....
podpis studenta

ABSTRAKT

Práce se zabývá vlivem obecní policie na bezpečnost silničního provozu. Vychází z právních norem České republiky a odborné literatury zabývající se touto problematikou. Zkoumanou obcí je město Vyškov a jím zřízená městská policie. Popisuje základní informace o Městské policii Vyškov a její dosavadní činnosti prováděné pro zvyšování bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově. Prostřednictvím provedených analýz identifikuje závažná rizika v silniční dopravě. Pro snížení míry rizik navrhuje opatření, která jsou v závěru přeformulována do koncepce ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Klíčová slova: bezpečnost, doprava, město, policie, provoz, riziko, silnice

ABSTRACT

The work deals with the influence of the municipal police on road safety. It is based on the legal norms of the Czech Republic and professional literature dealing with this issue. The researched municipality is the town of Vyškov and the municipal police established by it. It describes basic information about the Vyškov Municipal Police and its activities to date to increase road safety in Vyškov. Through the performed analyzes, it identifies serious risks in road transport. To reduce the level of risks, it proposes measures, which are eventually reformulated into a concept to increase traffic safety.

Keywords: security, transport, city, police, traffic, risk, road

Poděkování:

Rád bych poděkoval vedoucímu diplomové práce doc. Ing. Miroslavu Tomkovi, PhD. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.

OBSAH

ÚVOD.....	9
CÍL PRÁCE A POUŽITÉ METODY.....	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 OBECNÍ POLICIE A BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY V PRÁVNÍCH PŘEDPÍSECH A ODBORNÉ LITERATUŘE	12
1.1 OBECNÍ POLICIE A BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY V PRÁVNÍCH PŘEDPÍSECH	12
1.2 OBECNÍ POLICIE A BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY V ODBORNÉ LITERATUŘE	15
2 VÝZNAM A KOTEXT ZÁKLADNÍCH POJMŮ V OBLASTI OBECNÍ POLICIE A BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY.....	18
2.1 OBECNÍ POLICIE.....	18
2.1.1 Místní působnost	19
2.1.2 Věcná působnost	20
2.1.3 Organizace a složení obecní policie	23
2.2 STRÁŽNÍK.....	24
2.2.1 Povinnosti strážníka	24
2.2.2 Oprávnění strážníka	26
2.3 BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY	27
2.3.1 Dopravní nehoda	27
2.3.2 Účastníci provozu na pozemních komunikacích.....	28
2.4 VLIV NA BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY	29
3 ZÁVĚREČNÁ KAPITOLA TEORETICKÉ ČÁSTI	31
II PRAKTICKÁ ČÁST	32
4 MĚSTSKÁ POLICIE VYŠKOV	33
4.1 SOUČASNÝ STAV MĚSTSKÉ POLICIE VYŠKOVĚ	33
4.2 VYBAVENÍ MĚSTSKÉ POLICIE VYŠKOV	34
4.2.1 Stejnokroj a osobní vybavení	35
4.2.2 Společné vybavení	36
4.3 ČINNOST MĚSTSKÉ POLICIE VYŠKOV OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY.....	36
4.3.1 Zastavení, stání a parkování vozidel	40
4.3.2 Maximální povolená rychlost.....	41
4.3.3 Bezpečnost dětí na přechodech pro chodce.....	44
4.3.4 Preventivní akce organizované Městskou policií Vyškov	45
4.3.5 Další činnosti spojené s bezpečností silničního provozu	46
5 POSOUZENÍ RIZIK V SILNIČNÍ DOPRAVĚ VE VYŠKOVĚ	47
5.1 OVĚŘENÍ TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL POHYBUJÍCÍCH SE NA ÚZEMÍ MĚSTA VYŠKOV	48

5.2	IDENTIFIKOVÁNÍ MOŽNÝCH PŘÍČIN VZNIKU DOPRAVNÍ NEHODY POMOCÍ ISHIKAWA DIAGRAMU	50
5.3	HODNOCENÍ A VYHODNOCENÍ RIZIK PROSTŘEDNICTVÍM JEDNODUCHÉ BODOVÉ POLOKVANTITATIVNÍ METODY	52
6	NÁVRHY OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY	57
6.1	KLESAJÍCÍ TEORETICKÉ ZNALOSTI ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL	57
6.2	NEVĚNOVÁNÍ SE ŘÍZENÍ VOZIDLA	58
6.3	AGRESIVNÍ JÍZDA.....	59
6.4	NEZPŮSOBILOST K ÚČASTI V SILNIČNÍM PROVOZU – ALKOHOL/DROGY	59
6.5	NEZVLÁDnutí ŘÍZENÍ VOZIDLA.....	60
6.6	NEDODRŽENÍ MAXIMÁLNÍ POVOLENÉ RYCHLOSTI	60
6.7	NEPŘÍZPŮSOBNÉ RYCHLOSTI VIDITELNOSTI.....	61
6.8	CHŮZE NA ČERVENOU	61
6.9	CHODEC BEZ REFLEXNÍCH PRVKŮ.....	62
	ZÁVĚR	64
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	66
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	70
	SEZNAM OBRÁZKŮ	71
	SEZNAM TABULEK.....	72
	SEZNAM PŘÍLOH.....	73

ÚVOD

Obecní policie je nedílnou součástí řady obcí a měst, ve kterých se označuje jako městská policie. O jejím zřízení rozhoduje základní samosprávný celek v samostatné působnosti. Jejím základním účelem je zajišťování činností pro udržení veřejného pořádku. Nelze ji však upřít stále větší význam v bezpečnosti silniční dopravy, která je na stálém vzestupu. Nejinak je tomu i ve Vyškově.

Doprava je spojená s přemísťováním osob a věcí a je v současné globalizované společnosti stále více uplatňována. Silniční doprava je jedna ze základních způsobů dopravy, kterou mohou občané využívat individuálně. Její expanze zákonitě vyvolává i růst rizik s ní spojených, které mohou vyústit v dopravní nehodu při níž může dojít k poškození zdraví, majetku i životního prostředí.

Za účastníka dopravy na pozemní komunikaci se považuje každý, který se ji přímým způsobem účastní. Jsou zde však jistá omezení v užívání dopravních prostředků. Zejména pak motorové dopravní prostředky jsou podmíněny řidičským oprávněním, pro jehož získání je třeba složení zkoušky. Problémem však může být, že po získání oprávnění pro soukromé účely nejsou vědomosti a dovednosti dále prohlubovány a ověřovány.

Zvýšení bezpečnosti silniční dopravy lze docílit zjištěním případných nebezpečí a jejich příčin, které v konečném důsledku mohou zapříčinit vznik dopravní nehody. Identifikace konkrétních příčin ohrožující bezpečnost dopravy na pozemních komunikacích je nezbytné pro následující tvorbu bezpečnostních opatření. Tvořené návrhy opatření budou specifikovány na zákonné pravomoci a reálné prostředky Městské policie Vyškov. Jednotlivé návrhy dostanou ucelenou formu v podobě koncepce pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově.

CÍL PRÁCE A POUŽITÉ METODY

Cílem diplomové práce je popsat a zjistit vliv obecní policie na bezpečnost silničního provozu ve vybrané obci. Vzhledem k tomu, že předmět diplomové práce je zřizován městem Vyškov nazývá se Městská policie Vyškov, nikoliv však Obecní policie Vyškov. Základní teoretická východiska, která vychází z právní úpravy České republiky, upřesní její pozici v oblasti bezpečnosti silniční dopravy.

Na základě cílů diplomové práce byly stanoveny tyto výzkumné otázky:

VO1: Jaký je význam obecní policie v oblasti bezpečnosti silniční dopravy?

VO2: Jaké činnosti provádí Městská policie Vyškov pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově?

VO3: Jaké jsou teoretické znalosti řidičů motorových vozidel ve Vyškově?

VO4: Co jsou nejzásadnější rizika v bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově?

VO5: Jak případně zjištěná rizika minimalizovat?

K naplnění hlavního cíle byly definovány další dílčí cíle, kterými je zjištění míry teoretických znalostí řidičů motorových vozidel pohybujících se na území města Vyškov a identifikování možných příčin vzniku dopravní nehody.

Pro realizaci bádání bude použito dotazníkové šetření, které poskytne informaci o teoretických znalostech řidičů motorových vozidel, kteří se pohybují na území města Vyškov. V další části budou zjišťovány a posuzovány příčiny případného vzniku dopravní nehody. Ishikawa diagram poslouží k identifikaci potencionálních rizik, která následně budou pomocí jednoduché bodové metody (dále jen „PNH“) posouzeny. Hodnotící tým se bude skládat z odborníků z praxe v oblasti dopravy, kteří se budou opírat o reálné statistiky a spolupráce bude realizována prostřednictvím metody Delphi.

V závěru práce budou navržena opatření pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově, která budou moci být realizována Městskou policií Vyškov. Vybrané návrhy budou následně zpracovány do koncepce ke zvyšování bezpečnosti dopravy ve Vyškově.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 OBECNÍ POLICIE A BEZPEČNOST SILNIČNÍ DOPRAVY V PRÁVNÍCH PŘEDPISECH A ODBORNÉ LITERATUŘE

Obecní policii se v právních předpisech České republiky (dále jen „ČR“) věnuje několik právních norem, jež se vzájemně prolínají a doplňují. Tyto právní normy dále kooperují s ostatními právními předpisy ČR, a to včetně právních norem řešících problematiku bezpečnosti silniční dopravy, jejichž rozsah a pole působnosti je značně rozsáhlé. Záležitost obecní policie a bezpečnost silniční dopravy zpracovalo mnoho autorů do spousty rozmanitých publikací nahlížející na tyto problematiky z odlišných hledisek.

1.1 Obecní policie a bezpečnost silniční dopravy v právních předpisech

Úloha a činnost obecní policie je ukotvena v právním systému ČR. Mezi nejvýznamnější právní předpisy v této oblasti patří následující:

- Zákon č. 553/1991 Sb. Zákon České národní rady o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů:
 - základní právní předpis v oblasti obecní policie,
 - vymezuje vznik obecní policie, její působnost a úkoly,
 - definuje osobu strážníka společně s jeho povinnostmi a oprávněními (Zákon č. 553/1991 Sb.).
- Vyhláška č. 418/2008 Sb. Vyhláška, kterou se provádí zákon o obecní policii:
 - vydaná Ministerstvem vnitra (dále jen „MV“) ČR za účelem upřesnění a rozšíření zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii,
 - určuje odbornou způsobilost a způsob jejího ověření pro povolání strážníka,
 - stanovuje vzor průkazu obecní policie, označení strážníka a dopravních prostředků (Vyhláška č. 418/2008 Sb.).
- Vyhláška č. 444/2008 Sb. Vyhláška o zdravotní způsobilosti uchazeče o zaměstnání strážníka, čekatele a strážníka obecní policie:
 - vydaná MV ČR na základě dohody s Ministerstvem zdravotnictví ČR,
 - definuje minimální zdravotní předpoklady pro čekatele a strážníka,

- příloha s číslem 3 předkládá seznam tělesných a duševních vad, nemocí nebo stavů vylučujících zdravotní způsobilost (Vyhláška č. 444/2008 Sb.).
- Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů:
 - právně vymezuje základní samosprávně celky neboli obce,
 - determinuje samostatnou i přenesenou působnost a orgány obce, včetně orgánů zastupitelstva a rady obce (Zákon č. 128/2000 Sb.).
- Zákon č. 40/2009 Sb. Zákon trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů:
 - stěžejní právní pramen trestního práva hmotného,
 - obecná část zahrnuje normy, které lze uplatnit na všechny trestné činy,
 - zvláštní část je enumerace trestných činů a trestů, které lze za ně udělit (Zákon č. 40/2009 Sb.).
- Zákon č. 141/1961 Sb. Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů:
 - základní materiál předkládající trestní právo procesní,
 - charakterizuje postupy a činnosti orgánů činných v trestním řízení při objasňování trestného činu,
 - stanovuje práva a povinnosti osob účastnících se trestního řízení (Zákon č. 141/1961 Sb.).
- Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů:
 - paralela trestního řádu aplikovaná v problematice přestupků,
 - vymezuje zásady, odpovědnost za přestupek, druhy správních trestů a ochranných opatření v přestupkovém řízení, a to včetně deskripce postupu před a po zahájení řízení (Zákon č. 250/2016 Sb.).
- Zákon č. 251/2016 Sb. Zákon o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů:
 - obdobně jako zvláštní část trestního zákoníku, obsahuje tento zákon výčet přestupků nacházejících se na různých úsecích veřejné správy,

- rovněž předkládá správní tresty, které lze uložit za konkrétní přestupky (Zákon č. 251/2016 Sb.).

Oblast právních předpisů na úseku dopravy je nespočet, nicméně za nejdůležitější z nich lze považovat následující:

- Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů:
 - definuje kdo je účastníkem provozu včetně jeho práv a povinností,
 - stanovuje pravidla, kterými se účastníci provozu musí na pozemních komunikacích řídit – tato úprava se označuje jako „obecná úprava provozu“,
 - v případě porušení těchto pravidel obsahuje zákon souhrn přestupků, a to včetně sankcí, jichž se účastníci provozu na pozemních komunikacích mohou dopustit (Zákon č. 361/2000 Sb.).
- Vyhláška č. 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích:
 - vydává Ministerstvo dopravy ČR za účelem vymezení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
 - vyhláška specifikuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, výjimky z omezení některých vozidel, označování osob, věcí a vozidel a řízení provozu,
 - přílohy této vyhlášky obsahují konkrétní výčet a vzor všech dopravních značek (svislých i vodorovných) včetně určených symbolů, dopravní zařízení, signály policisty a světelných zařízení a zvláštní označení některých vozidel (Vyhláška č. 294/2015 Sb.).
- Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:
 - stanovuje druhy pozemních komunikací a podmínky pro jejich užívání,
 - prováděcí právním předpisem tohoto zákona je vyhláška č. 104/1997 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb., Vyhláška č. 104/1997 Sb.).

- Zákon č. 56/2001 Sb. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.:
 - hlouběji rozvádí podmínky vozidel pro provoz na pozemních komunikacích,
 - kromě běžných vozidel specifikuje i zvláštní, historická a sportovní vozidla, a to včetně jejich užívání na pozemních komunikacích (Zákon č. 56/2001 Sb.).
- Zákon č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů:
 - definuje podmínky pro provozování autoškol,
 - stanovuje podmínky pro osvědčení odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel a zdokonalování odborné způsobilosti,
 - zpřesnění tohoto zákona je zajištěno prováděcí vyhláškou č. 167/2002 Sb. (Zákon č. 247/2000 Sb., Vyhláška č. 167/20002 Sb.).

1.2 Obecní policie a bezpečnost silniční dopravy v odborné literatuře

Problematiku obecní policie rozpracovává mnoho autorů s různých úhlů pohledu s odlišným zaměřením. Některá literatura popisuje obecní policii komplexně, jiná se naopak zaměřuje na konkrétní směr v její činnosti. Mezi významné a přínosné publikace lze zařadit následující:

- Obecní policie (autoři: Vetešník Pavel, Chauer Ivo, Zídka Aleš a kolektiv). Publikace je dílem odborníků s praktickými znalostmi problematiky obecní police společně s pedagogy z Policejní akademie ČR. Autoři pohlíží na obecní polici z odlišných hledisek, přitom začleňují do svého díla praktické zkušenosti opírající se v různých mírách o právní předpisy (Vetešník et al., 2013).
- Soubor otázek ke zkoušce strážníka – ústní část (autor: Vodičková Jaroslava). Autorka vychází ze své několikaleté praxe u obecní policie a vlastního vzdělávacího institutu pro čekatele a strážníky. Samotná publikace je vypracovaným seznamem

otázek vydané MV ČR k ústní části zkoušky pro získání či prolongaci osvědčení pro povolání strážníka (Vodičková, 2018).

- Zákon o obecní policii s podrobným komentářem podle stavu k 1. lednu 2009 (autor: Skarka Oldřich). Skarka ve své publikaci formou komentářů podrobně rozebírá paragrafy, odstavce, písmena a body zákona č. 553/1991 Sb. Ačkoliv byl objasňovaný zákon již několikrát novelizován, stěžejní body se nezměnily a literární dílo je po své obsahové stránce stále přínosem (Skarka, 2008).
- Municipal Policing in the European Union – Comparative Perspectives (autor: Daniel Donnelly). Autor popisuje různé chápání obecní policie v evropských zemích a poukazuje na jejich rozdíly. Snaží se přiblížit termín „Community Policing“, který lze chápat jako policejní práci orientovanou na službu veřejnosti. Zajímá se o klady, zápory a budoucnost obecní policie v Evropě (Donnelly, 2013).

V oblasti bezpečnosti silniční dopravy je zpracován velký počet prací. Nahlíží na problém z několika naprosto odlišných pohledů (psychologický, technický, právní, atd). Mezi významnou tvorbu lze zařadit tato díla:

- Autoškola? Pohodlně! – 2019 (autor: Schröter, Zdeněk). Učebnice je primárně určena pro studenty autoškoly, kterým dopomůže získat potřebné znalosti pro složení závěrečných zkoušek k získání řidičského oprávnění. Podrobně vysvětluje a komentuje zásady bezpečné jízdy, technické aspekty vozidla, právní předpisy a první pomoc. Důležité pasáže jsou doplněny fotografiemi a obrázky pro lepší pochopení. Díky své komplexnosti je vhodným zdrojem informací i pro pokročilé řidiče (Schröter, 2019).
- Dopravně bezpečnostní činnost – obecná část (autoři: Pavlíček Kamil a Kopecký Zdeněk). Monografie ve svých kapitolách pojednává o základních jevech v oblasti dopravní bezpečnosti. V obecné rovině uvádí čtenáře do odvětví motorizované společnosti. Kromě právních předpisů vychází autoři i ze sociologických, psychologických a pedagogických aspektů silničního provozu (Pavlíček a Kopecký, 2005).
- Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část (autoři: Pavlíček Kamil a Kopecký Zdeněk). Publikace navazuje na obecnou část knihy Dopravně bezpečnostní činnost od stejných autorů. Pokračuje v rozvoji obecné roviny a propojuje ji s oblastí činnosti

policie a dalších orgánů státní a veřejné správy, jejíž cílem je zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (Pavlíček a Kopecký, 2006).

- Psychologie v řídičské praxi (autor: Havlík Karel). Autor díla líčí dopravní psychologii jako klíčový prvek v bezpečné a bezchybné jízdě. Popisuje řidiče v dopravním systému, hledá příčiny jeho selhávání a načrtává psychologické profily řidičů (Havlík, 2011).
- Handbook of Traffic Psychology (editor: Porter Bryan). Příručka je zaměřena na stěžejní oblasti výzkumu dopravy. Zabývá se teorií, metodami a analýzami včetně jejich aplikací při provádění šetření. Popisuje důležité proměnné, jenž ovlivňují provoz, problémové a klíčové chování řidičů a opatření ke snižování rizik na pozemních komunikacích. Zvláštní význam má metodologická část zahrnující různé studie, nástroje, metody, techniky záznamu, modelování, simulace, analýzy a hodnocení pro použití při výzkumné činnosti (Porter, 2011).
- Young Drivers – The Road to Safety (autor: OECD/ECMT Transport Research Centre). Publikace je výsledkem dvouleté práce výzkumníku z OECD (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj) a ESMT (Evropská konference ministrů dopravy). Členové pracovní skupiny pocházeli z Austrálie, Rakouska, Belgie, Kanady, ČR, Dánska, Finska, Francie, Německa, Řecka, Islandu, Koreje, Nizozemska, Norska, Švédska, Spojeného království a Spojených států amerických. Prováděný výzkum byl zaměřen na mladé řidiče ve věku 15–24 let, kteří v členských zemí OECD jsou nejčastějšími viníky dopravních nehod. Výsledkem bádání je příručka poskytující přehled o problému mladých řidičů, jeho primárních příčinách a konkrétních možnostech, jak s ním bojovat (OECD/ECMT Transport Research Centre, 2006).

2 VÝZNAM A KOTEXT ZÁKLADNÍCH POJMŮ V OBLASTI OBECNÍ POLICIE A BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY

Obecní policie má zvláštní význam z hlediska bezpečnosti v dané obci. Svou činností přispívá k jejímu zvyšování čímž zvyšuje životní úroveň obci, která obecní policii zřídila. Dotknutá bezpečnost však není jen na úrovni veřejného pořádku, nýbrž i na úseku silniční dopravy, která bezesporu patří k běžnému životu (Vetešník et al., 2013).

2.1 Obecní policie

Obecní policii zřizuje obec v rámci své samostatné působnosti. Zřizovacím aktem je obecně závazná vyhláška vydaná zastupitelstvem obce. Zastupitelstvo obce se k tomuto kroku rozhoduje ve většině případů z důvodu zajištění veřejného pořádku, který je svěřen do samostatné působnosti obce v souladu s prvním řádem ČR. Ve sféře zajištění veřejného pořádku není tento počin jediný, kterým může zastupitelstvo obce úroveň veřejného pořádku zvyšovat, je však s ostatními značně provázán. Příkladem může být vydání obecně závazné vyhlášky omezující některé činnosti prováděné na veřejném prostranství. Sama vyhláška však nemůže být, a jistě i není, samospasitelná, neboť bez patřičného dohledu ztrácí význam. V tomto bodě nabývá obecní policie dalšího významu, jímž je dohled nad dodržováním právních předpisů vydaných obcí (Vetešník et al., 2013).

Velký význam má obecní policie na úseku ochrany života, zdraví a majetku. Veškeré záruky, jež jsou státem garantovány, není možné převést do její působnosti a kompetencí. Je tedy logické, že není možné považovat obecní policii jako náhradu Policie ČR. Běžně tyto dva orgány působí společně na jednom území a navzájem spolupracují (Vodičková, 2018).

Obecní policie v rámci své působnosti spolupracuje i s jinými státními orgány a orgány územních samosprávných celků. V praxi se jedná o využití strážníků k doprovodu terénních pracovníků, k doručení písemnosti nebo k vyrozumění občana či občanů o důležité skutečnosti (Vodičková, 2018).

Svůj nezanedbatelný podíl má obecní policie na bezpečnosti dopravy v oblasti své místní působnosti. Ačkoliv institut obecní policie nebyl za tímto účelem vytvořen a z počátku se jednalo jen o sekundární či terciální činnost, v současné době lze dopravně bezpečnostní činnost zařadit mezi primární úkoly obecní police (Vetešník et al., 2013).

Obecní policie přejímá název po svém zřizovateli, kterým je základní územní samosprávný celek. Pokud je obec povýšena na město, mění se i název obecní policie na městská policie (Zákon č. 553/1991 Sb.).

2.1.1 Místní působnost

Jak už vyplývá z názvu, je možné místní příslušnost definovat jako místo, kde má obecní policie své pole působnosti, za jehož hranicí strážníci přichází o svá oprávnění a postavení úřední osoby. To se až na výjimky vztahuje na území obce. Je tedy ihned patrné, že je zde markantní rozdíl v porovnání s policií ČR, která byt' je členěna na menší celky, disponuje celostátní působností. Území obce je tvořeno katastrálním územím, kterých může být i více než jedno. Vlastní vymezení těchto území je možné nalézt v katastru nemovitostí. Tuto skutečnost je třeba mít na paměti, neboť je někdy území obce mylně chápáno jako území mezi začátkem a koncem obce označeného svislými dopravními značkami na pozemních komunikacích. Dopravní značení má informační charakter a vztahuje se k pravidlům provozu na pozemních komunikacích (Vetešník et al., 2013).

Pokud je město statutárním městem, je na rozdíl od ostatních měst a obcí členěno na dílčí samosprávné části. V takovém případě není možné, aby jednotlivé části zřizovaly vlastní městské policie. Obecní, respektive městskou policii může zřídit pouze město/obec jako celek. Lze ji však podle samosprávných městských částí dělit na ředitelství. Tím následně není dotčena místní příslušnost a strážník je tak oprávněn působit i za hranicí městské části, například při pronásledování pachatele (Vetešník et al., 2013).

Zákon o obecní policii v § 3a a § 3b uvádí výjimky, kdy strážník může působit i za hranicemi území obce, ke které má svou příslušnost. V § 3a je uvedeno, že obec, jenž nemá zřízenou obecní policii, může uzavřít veřejnoprávní smlouvu s obcí, která obecní policii zřízenou má. Podmínkou však je, aby se obě obce nacházely ve stejném vyšším územním samosprávném celku neboli kraji. Na základě této smlouvy mohou strážníci působit na území jiné než své mateřském. V případě vyhlášení krizového stavu (stav nebezpečí, nouzový stav nebo stav ohrožení státu) či je pořádána veřejná sportovní, kulturní nebo obdobná akce, při níž je předpoklad velkého počtu osob, mohou starostové, podle § 3b zákona o obecní policii, uzavřít veřejnoprávní smlouvu o poskytnutí strážníků za účelem pomoci při zvládnutí krizového stavu či společenské akce. V této situaci není obcím stanovena podmínka sdílení stejného vyššího samosprávného celku (Zákon č. 553/1991 Sb.).

Při zabezpečování přepravy osob do zdravotnického zařízení nebo do protialkoholní a protitoxikomanické záchytné stanice disponuje strážník svými oprávněními vůči přepravovaným osobám, a to i mimo území obce, která obecní policii zřídila nebo je smluvní obcí veřejnoprávní smlouvy (Zákon č. 553/1991 Sb.).

2.1.2 Věcná působnost

Zákony vymezený okruh záležitostí, které je obecní policie oprávněna řešit, se označuje jako věcná působnost. Zákon o obecní policii v § 1 odstavci 2 v tomto směru říká neslující: „*Obecní policie zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku v rámci působnosti obce a plní další úkoly, pokud tak stanoví tento nebo zvláštní zákon (Zákon č. 553/1991 Sb.)*“, což není striktně definující, neboť definice pojmu „veřejný pořádek“ tento zákon neuvádí. Je však možné si jej v obecním pohledu představit jako komplex pravidel chování na veřejnosti. Tento komplex je složen ze dvou částí, z nichž za první lze označit pravidla zahrnutá v právních předpisech. Jako druhou část je možné si představit pravidla chování, jež nemají písemnou podobu, nicméně však jsou obecně považovány za nezbytnou podmínku klidného a spořádaného života ve společnosti (Skarka, 2008).

Základním parametrem pro posouzení narušení veřejného pořádku poslouží zákon číslo 251/2016 Sb., který v § 5 definuje skutkové podstaty přestupků proti veřejnému pořádku. Příklady některých z nich:

- „*neuposlechne výzvy úřední osoby při výkonu její pravomoci*“,
- „*zneváží postavení úřední osoby při výkonu její pravomoci*“,
- „*poruší noční klid*“,
- „*vzbudí veřejné pohoršení*“,
- „*znečistí veřejné prostranství atd. (Zákon č. 251/2016 Sb.)*“.

Tento výčet však nelze brát jako jediný při posuzování dodržování veřejného pořádku, neboť se jedná o obecnou formu platnou po celé ČR. Obce mohou ve své samostatné a přenesené působnosti vydávat právní předpisy pro zajištění veřejného pořádku, které budou platné pouze na jejím území. Činnost obecní policie lze stylizovat jako obecně prospěšnou jejímiž základními úkoly podle zákona číslo 553/1991 Sb. jsou:

- Přispívat k ochraně a bezpečnosti osob a majetku – ačkoliv je ochrana a bezpečnost majetku a osob stanovena Policií ČR, obecní policie k ní přispívá v nemalé míře.

Strážníci obecní policie v tomto ohledu provádí preventivní i represivní opatření, přičemž je žádoucí, aby byla více preferována ta preventivní. Už samotnou prevencí může být zřízení obecní policie a její hlídková činnost. Pokud však preventivní činnost nestačí a je třeba využít represivní opatření, jsou pro tyto účely strážníci opatření mnoha oprávněními dle příslušných právních předpisů. Zákon rovněž taxativně vymezuje, kdy strážník musí učinit opatření i mimo svoji pracovní dobu.

- Dohlíží na dodržování pravidel občanského soužití – tato pravidla nejsou v právním systému ČR výslovně vymezena, lze však za ně označit chování občanů, které je nezbytné pro jejich klidné a spořádané soužití. Ne všechna vybočení z tohoto okruhu musí striktně být protiprávní. V zákoně číslo 251/2016 Sb. v § 7 jsou jednoznačně uvedena některá jednání naplňující skutkovou podstatu přestupků proti občanskému soužití. Tento paragraf však také dodává, že některé zde uvedené přestupky lze projednat pouze se souhlasem osoby přímo postižené spácháním přestupku. Lze tedy dovodit, že i naplnění skutkové podstaty přestupku proti občanskému soužití, nemůže být v některých případech postihnuto.
- Dohlíží na dodržování obecně závazných vyhlášek a nařízení obce – jedná se o právní normy s nejnižší právní silou vydávané obcí v samostatné či přenesené působnosti. Obce těmito předpisy upravují a regulují počínání občanů na veřejnosti (pravidla pro volný pohyb psů na veřejnosti, posunutí doby nočního klidu, zákaz konzumace alkoholu na některých veřejných prostranstvích, zákaz podomního prodeje atd.). Pouhá vyhláška ani nařízení však nebudou mít kýžený efekt, jenž byl vydáním normy sledován, bez patřičné kontroly. Pro tyto účely je využívána obecní policie, která může v těchto záležitostech působit jak preventivně, tak represivně.
- Podílí se v rozsahu stanoveném tímto nebo zvláštním zákonem na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích – dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích je zákonem svěřena do gesce Policie ČR. Obecní policie se však na této činnosti podle právních předpisů může příznačným způsobem podílet. Výchozí prioritu má preventivní činnost, která je naplněna již pouhou přítomností strážníků v provozu na pozemních komunikacích. Strážníci také disponují různými oprávněními, mezi která patří zastavování vozidel, měření rychlosti vozidel, zabránění řidiči v další jízdě nebo dokonce uložení sankce v případě stanovených zákonem. Pokud nelze strážníkem zjištěné protiprávní jednání projednat na místě, musí událost postoupit Policii ČR nebo příslušnému správnímu

orgánu. Strážník může rovněž usměrňovat provoz na pozemních komunikacích, nejčastěji tomu tak je při mimořádných událostech v rámci asistence složkám integrovaného záchranného systému.

- Podílí se na dodržování právních předpisů o ochraně veřejného pořádku a v rozsahu svých povinností a oprávnění stanovených tímto nebo zvláštním zákonem činí opatření k jeho obnovení – zajištění veřejného pořádku bylo základním kamenem, při zřizování obecní policie. Jedná se o problematiku, o které se hovoří v úvodu této podkapitoly a úzce souvisí i s ostatními úkoly obecní policie zde popsané. Zejména se jedná o dohled nad dodržováním obecně závazných vyhlášek a nařízení obce, které jsou vydávány za účelem zvyšování pořádku na veřejných prostranstvích v obci. Opatřením pro obnovení veřejného pořádku lze rozumět samotnou represivní činnost, jejíž výsledkem nemusí být vždy sankce, ale pouhé ústní projednání s osobou přestupce a vyřešení události domluvou. V některých případech postačí upozornění osob na zjištěné nedostatky či upozornění vyrozumění příslušného orgánu státní správy a samosprávy nebo organizace, jež může chybu napravit.
- Podílí se na prevenci kriminality v obci, která je důležitým úkolem v činnosti obecní policie, ke kterému je zavázána, neboť je určen v zákoně o obecní policii. Velké obecní policie mají za tímto účelem pověřeny strážníky specializující se převážně na prevenci kriminality. Ti zpracovávají a organizují různé programy nejen pro širokou veřejnost, ale i cíleně pro specifické skupiny (děti, senioři, rizikové skupiny občanů atd.). Tento závazek leží i na bedrech malých obecních policiích, která mají jen dva nebo tři strážníky. Zákon však nespecifikuje formu ani rozsah a pro naplnění tohoto cíle lze organizovat besedy se žáky základních škol, kde jsou prováděcí finanční náklady zanedbatelné. Ať už malé nebo velké obecní policie vždy je tato činnost spojována se snižováním kriminogenních hrozeb, a to působením jak na osobu pachatele, tak na osobu oběti. Významným prvkem v prevenci kriminality v obci je přítomnost kamerového systému a samotná hlídková činnost strážníků.
- Provádí dohled nad dodržováním čistoty na veřejných prostranstvích v obci. Jako veřejné prostranství lze obecně chápat veškeré prostory, které jsou přístupné komukoliv bez omezení. Tato přístupnost je však i problémem znečišťování a je třeba nad ním dohlížet. Tento úkol téměř zcela splývá s úkoly a následnými činnostmi spojenými s veřejným pořádkem, vyhláškami a nařízeními obce.

- Odhaluje přestupky, jejichž projednávání je v působnosti obce – pojem přestupek definuje zákon číslo 250/2016 Sb. jako: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen, a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin (Zákon č. 250/2016 Sb.)*.“ Tento úkol doprovází všechny předchozí zmíněné úkoly. V praxi se jedná o činnost spojenou s represivními opatřeními. Pokud není schopen nebo nemůže strážník projednat přestupek na místě, postupuje jej ke správnímu orgánu, který přestupek projedná ve správním řízení.
- Poskytuje za účelem zpracování statistických údajů MV ČR na požádání údaje o obecní policii. Vyhláškou, kterou se provádí zákon o obecní policii, stanovuje MV ČR rozsah a způsob poskytování údajů o obecní policii, převážně o její činnosti, za účelem zpracování statistik (Skarka, 2008).

2.1.3 Organizace a složení obecní policie

Obecní policie, jako každá organizace, má vlastní hierarchii, kde jednotlivé pozice vykonávají různé funkce s odlišnými pravomocemi. Obecní policii řídí starosta obce, pokud zastupitelstvo obce nepověří touto úlohou jiného člena zastupitelstva obce. Z toho je patrné, že tato role je vždy svěřena politikovi z dotčené obce. Zastupitelstvo obce však může pověřit určeného strážníka plněním některých úkolů při řízení obecní policie. Na tuto pozici jej může navrhnout osoba řídící obecní policii. Pokud by bylo žádoucí, aby určený strážník jednal i v pracovněprávních vztazích je třeba, aby mu tuto pravomoc svěřila rada obce. Hlavou obecní policie však vždy bude starosta nebo jiný člen zastupitelstva a určený strážník tak plní funkci mezičlánku, který se využívá k značnému snížení zatížení řídicích osob (Vodičková, 2018).

Zákon o obecní policii definuje následující kategorie zaměstnanců, které je možné zařadit do obecní policie:

- Strážník je základní jednotkou obecní policie. Strážník má oprávnění prokazovat svoji příslušnost k obecní policii stejnokrojem, služebním odznakem, osobním číslem a názvem obce v pracovní době, mimo pracovní dobu, kdy je třeba prokázat příslušnost k obecní policii tak učiní služebním průkazem a odznakem. Dále při plnění úkolu vystupuje jako úřední osoba s oprávněními a povinnostmi. Strážníkem se může stát pouze osoba, která splňuje všechny požadavky uvedené v zákoně o obecní policii a příslušné prováděcí vyhlášce.

- Čekatel je budoucí strážník, který zatím nemá složenou zkoušku ze stanovených odborných předpokladů a nemá tak platné osvědčení, které je nezbytné pro výkon povolání strážníka. Čekatel musí splňovat všechny podmínky obdobně jako strážník s výjimkou již zmíněného platného osvědčení a nejsou mu svěřena žádná oprávnění ani povinnosti, které jsou vlastní strážníkovi.
- Další zaměstnanec zařazený do obecní policie. Jedná se pracovníky, kteří nejsou strážníky ani čekateli, ale jsou zařazeni do obecní policie, protože zde vykonávají jinou činnost spojenou s chodem obecní policie. Nemusí splňovat podmínky jako čekatel a strážník, nicméně zaměstnavatel může specifikovat podmínky pro konkrétní pracovní pozice. Zpravidla se jedná o administrativní a technickohospodářské pracovníky (Vodičková, 2018).

2.2 Strážník

Osoba strážníka při své činnosti vystupuje na základě § 127 odst. 1 písm. e) zákona č. 40/2009 Sb. jako úřední osoba. Tento termín v roce 2010 nahradil dříve užívaný termín „veřejný činitel“. Má oprávnění prokazovat příslušnost k obecní policii a k plnění úkolů a povinností stanovených právními normami je oprávněn vykonávat zákonem svěřená oprávnění (Vetešník et al., 2013).

2.2.1 Povinnosti strážníka

Strážník obecní policie při vykonávání svých oprávnění je povinen se řídit povinnostmi uvedenými v § 6–10 zákona č. 553/1991 Sb., vyjma § 8a, který řeší odlišnou problematiku:

- Pokud se zákroky a úkony prováděné strážníkem dotýkají osob, je strážník povinen dbát cti, vážnosti a důstojnosti nejen osob, vůči kterým jsou zákroky a úkony prováděny, ale i své vlastní. Interpretací této povinnosti lze dovodit nevhodné chování rozporující tomuto ustanovení – ustrojení, kouření, vulgární mluva a jiné. Osobám dotčené strážnickovou aktivitou nesmí vzniknout bezdůvodná újma a zásah do jejich práv nesmí nepřekročit míru, účelné pro dosažení strážníkem prováděného zákroku či úkonu.
- Osoby jejichž osobní práva a svobody mají být dotčeny strážnickovým konáním, je strážník povinen před započítím zákroku či úkonu poučit o jejich právech a případných následcích jejich konání. Pokud však okolnosti nedovolí poučit osoby před započítím zákroku či úkonu, poučí strážník osoby neprodleně, jakmile to

situace dovolí. Formu poučení zákon nestanovuje. V praxi se na místě události upřednostňuje ústní forma, písemná se využívá při sepsání zápisu o podání vysvětlení na služebně obecní policie.

- Povinnost poskytnout pomoc každému, kdo o ni požádá, je ohraničena nejen zákonnými kompetencemi, ale i jeho vyškolením, výcvikem a vybavením. Dále nemusí strážník provést úkol či zákrok o kterém ví, že jej nebude schopen dokončit.
- Pokud je páčán trestný čin, přešupek anebo je důvodné podezření z jejich páčání, povinuje zákon strážníka provést zákrok, úkon nebo jiné opatření vůči zjištěným aktům, a to vše v mezích stanovených zákonem a v pracovní době. Je však možné a pravděpodobné, že strážník zjistí páčání protiprávních činů, jež bezprostředně ohrožují život, zdraví nebo majetek i mimo pracovní dobu. V takovém případě je strážník povinen učinit opatření dle svých schopností a oprávnění. Opatřením lze rozumět i vyrozumění nejbližšího útvaru Policie ČR.
- Povinnost prokazovat příslušnost k obecní polici při výkonu pravomocí strážníka je v pracovní době realizována stejnokrojem s jednotnými prvky a odznakem obecní policie, na kterém je uveden název obce a identifikační číslo. Dopravní prostředky využívané strážníky musí být rovněž opatřeny jednotnými prvky. Pokud však nastane situace, kdy strážník zakročuje mimo pracovní dobu, bude svou příslušnost prokazovat průkazem obecní policie.
- Strážníkovi právně stanovené povinnosti odpadají v případě, kdy je pod vlivem léků nebo jiných látek, u kterých je předpoklad snížení jeho schopností jednání. U této výjimky se předpokládá v době osobního volna. Další situace mohou nastat nejen v pracovní dobu, ale i mimo ni. Pokud zákrok či úkon vyžaduje odborné vyškolení či výcvik, který strážníkovi chybí, není povinen jej provést. Stejná podmínka se uplatňuje v případě, kdy zákrok nebo úkon nemůže dokončit nebo by došlo k maření činnosti bezpečnostních sborů.
- Zjištěný trestný čin nebo důvodné podezření, že byl spáčán, je strážník povinen bez zbytečného odkladu oznámit policii. Přešupek či podezření z něj, který strážník nemohl projednat, musí oznámit příslušnému správnímu orgánu do 60 dnů (Zákon č. 251/2016 Sb., Vodičková, 2018).

2.2.2 Oprávnění strážníka

Pravomoc zasahovat do práv a svobod osob, vůči kterým směřuje úkon nebo zákrok strážníka se v zákoně 553/1991 Sb. označuje jako oprávnění. Je pochopitelné, že strážník využije pouze ta oprávnění, která jsou pro splnění požadovaného úkolu potřebná a případný zásah do práv a svobod osoby nepřekročí nezbytnou mez. Za nejvíce využívaná oprávnění lze označit „*Oprávnění požadovat vysvětlení*“ a „*Oprávnění požadovat prokázání totožnosti*“, které strážník při provádění úkonu či zákroku využije vždy. Tato skutečnost je důsledkem toho, že strážník musí na místě zjistit s kým mluví a co se událo (Vodičková, 2018).

Jednotlivá oprávnění jsou popsána v § 11 – 17f zákona 553/1991 Sb.:

- „*oprávnění požadovat vysvětlení*“,
- „*oprávnění požadovat prokázání totožnosti*“,
- „*oprávnění požadovat věcnou a osobní pomoc*“,
- „*oprávnění předvést osobu*“,
- „*oprávnění vyzvat osobu k vydání zbraně a oprávnění zbraň odebrat*“,
- „*oprávnění zakázat vstup na určená místa*“,
- „*oprávnění otevřít byt nebo jiný uzavřený prostor*“,
- „*oprávnění vyzvat osobu k vydání věci a oprávnění věc odejmout*“,
- „*oprávnění použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla*“,
- „*oprávnění zabezpečovat dopravu osob do zdravotnického zařízení nebo do protialkoholní a protitoxikomanické záchytné stanice*“,
- „*oprávnění ke vstupu*“,
- „*další oprávnění v provozu na pozemních komunikacích*“,
- „*zadržení tabulek státní poznávací značky a zabránění v jízdě motorového vozidla*“,
- „*vrácení tabulek registrační značky a odstranění technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (Zákon č. 553/1991 Sb.).*“

Oprávnění mají mezi sebou určitou návaznost a doplňující funkci. Příkladem je odmítnutí prokázání totožnosti, kdy je strážník oprávněn tuto osobu předvést na nejbližší útvar Policie

ČR za účelem zjištění totožnosti. Než však započne samotný úkon předvedení, je strážník oprávněn přesvědčit se, zda předváděná osoba u sebe nemá zbraň, kterou strážník v případě jejího zjištění odebere. Je třeba však pamatovat i na povinnost poučit osobu vůči které strážník koná. V tomto případě je účelné poučit osobu o skutečnosti, že neuposlechnutí výzvy úřední osoby je přestupkem a může být za něj sankcionován (Skarka, 2008).

2.3 Bezpečnost silniční dopravy

Silniční dopravu definuje zákon číslo 111/1994 Sb. jako: „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu (Zákon č. 111/1994 Sb.).*“

Bezpečnost silniční dopravy není v zákonech dotýkající se této problematiky jednotně vymezena, nicméně lze vycházet z popisu bezpečnosti uvedeného v Terminologickém slovníku pojmů v oblasti krizového řízení atd. Bezpečnost silniční dopravy lze tedy chápat jako stav, kdy jsou všechny systémy v silničním provozu schopny odolávat známým a předvídatelným vnějším a vnitřním hrozbám, jež mohou negativně působit na bezpečnost silničního provozu tak, aby byla zachována bezpečnost všech jeho účastníků (Ministerstvo vnitra České republiky, 2016).

2.3.1 Dopravní nehoda

Silniční dopravní nehody jsou hojným zdrojem vzniku škod. U většiny případů se jedná o nedbalostní činy, které k této události směřují. V trestním zákoníku není dopravní nehoda skutkovou podstatou trestného činu, jejím zaviněním se však může viník dopustit nedbalostního trestného činu v případech, kdy se nejedná o přestupek. V případě, že by se jednalo o úmyslné jednání, nebylo by jejich projednání v gesci orgánů dopravní policie, ale služba kriminální policie a vyšetřování (Pavlíček a Kopecký, 2006).

Jednoznačné určení, co je dopravní nehoda udává zákon číslo 361/2000 Sb.: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu (Zákon č. 361/2000 Sb.).*“

Z definice je patrné, že aby se jednalo o dopravní nehodu, musí mimořádná událost spojená s pohybem vozidla na pozemní komunikaci, jejíž následkem je škoda. V případě, že nejsou tyto

charakteristiky splnění, nelze mimořádnou událost nazvat dopravní nehodou a není možné k ní ani tak přistupovat (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Dopravní nehody lze rozdělit na:

- Havárie – nehoda, ke které dojde mezi účastníkem provozu a jiným předmětem (strom, zeď, zaparkované vozidlo atd.), za havárii lze považovat i nechtěné opuštění pozemní komunikace (smyk vozidla následkem nepřiměřené rychlosti a vjetí do příkopu atd.).
- Srážka – situace, kdy se srazí alespoň dva účastníci provozu mezi sebou.
- Jiné nehody (Pavlíček a Kopecký, 2006).

2.3.2 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

Zákon 361/2000 Sb. vymezuje účastníka provozu na pozemních komunikacích následovně: „*Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích (Zákon č. 361/2000 Sb.).*“

Účastníkem je tedy každá osoba s přímým podílem na provozu na pozemní komunikaci. Lze za něj tedy považovat řidiče, chodce či jinou osobu, která má bezprostřední účast na silniční dopravě:

- Řidičem je osoba, která řídí motorové (automobil, motocykl atd.) nebo nemotorové (kolo, koloběžka atd.) vozidlo či tramvaj. Za řidiče je považována i osoba jedoucí na zvířeti.
- Vozkou je řidič potahového vozidla.
- Chodcem je nejen osoba jdoucí samostatně, ale i ta která tlačí, táhne nebo vede dětský kočárek, sánky, vozík pro invalidy s šířkou nepřevyšující 600 mm, motocykl do 50 cm³, kolo, psa apod. Osoba pohybující se na sportovním vybavením jako jsou lyže, kolečkové brusle či využívající kompenzačních pomůcek pro invalidy, je rovněž považována za chodce.
- Průvodcem vedených nebo hnaných zvířat je jednotlivec, který doprovází zvířata po pozemní komunikaci jednotlivě nebo ve stádech. Za průvodce vedených nebo hnaných zvířat nelze považovat chodce vedoucího psa (Pavlíček a Kopecký, 2005).

2.4 Vliv na bezpečnost silniční dopravy

Obecní policie má v oblasti bezpečnosti silniční dopravy omezenou působnost ve srovnání s policií ČR. Prvním limitním parametrem je místní působnost, která je až na výjimky vymezena katastrálním územím obce, která obecní policii zřídila. Druhé omezení spočívá v rozsahu pravomocí, neboť již samotný zákon o obecní policii v § 2 uvádí, že se obecní policie pouze podílí nad dohledem nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích (Skarka, 2008).

Strážník ve stejnokroji je oprávněn k usměrňování provozu na pozemních komunikacích, nikoli k jeho řízení, vyžaduje-li to situace a tento úkon povede k obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Strážník je rovněž oprávněn zastavovat vozidla, a to ve dvou případech:

- před přechodem pro chodce k zajištění bezpečného přechodu osob a vyžadují-li to okolnosti,
- vozidlo, jehož řidič je podezřelý ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a je-li míněný přestupek strážník oprávněn projednat v příkazním řízení na místě (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Pokud strážník v souladu se zákonem zastaví motorové vozidlo, je oprávněn po řidiči požadovat následující doklady:

- řidičský průkaz,
- osvědčení o registraci vozidla,
- lékařské potvrzení pro výjimku z povinného užití bezpečnostního pásu,
- průkaz zvláště tělesně postiženého (dále jen „ZTP“) nebo zvláště tělesně postiženého s průvodcem (dále jen „ZTP/P“) jeli na vozidle užit parkovací průkaz pro vozidlo přepravující osobu se zdravotním postižením,
- průkaz profesní způsobilosti není-li záznam o ní uveden v řidičském průkazu,
- doklad o zdravotní způsobilosti – pokud je k řízení motorového vozidla zákonem požadováno (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Strážník je oprávněn přestupky podle zákona o silničním provozu spáchané porušením zákonem stanovených pravidel pro chůzi, jízdu na jízdním kole, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířatech, vedení a hnaní zvířat nebo užívání osobního přepravníku

projednat uložením správního trestu příkazem na místě. U řidičů motorových vozidel může strážník projednat příkazem na místě přestupky podle § 125c odst. 1 písm. f) bodů 1, 3 až 6 a 8, 9 a 11 zákona 361/2000 Sb.:

- držení telefonního, hovorového nebo záznamového zařízení při řízení,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více pokud se jedná o ojedinělý přestupek stejného druhu spáchaný v posledních 12 měsících,
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h,
- nezastavení na signál „STŮJ“ při řízení nebo usměřování provozu,
- neumožnění či nezastavení chodce na přechodu pro chodce z důvodu nerušeného a bezpečného přejetí vozovky, ohrožení chodce přecházejícího po komunikaci, na kterou je odbočováno, vjížděno nebo na ní otáčeno či couváno, a také při sjíždění z ní,
- nedání přednost, kdy je to zákonem povinně předepsáno,
- vjíždění na železniční přejezd, kdy to právní úprava zakazuje
- neoprávněné užití parkovacího místa pro osoby se zdravotním postižením nebo neoprávněného užití parkovacího průkazu pro tyto osoby (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Další přestupky, které je strážník oprávněn projednat na místě, jsou spáchané porušením místní či přechodné úpravy provozu, nedovoleným zastavením nebo stáním na pozemních komunikacích, neoprávněného užití vyhrazeného jízdního pruhu a porušení povinností přepravované osoby, která se může aktivně podílet na jízdě vozidla (Zákon č. 361/2000 Sb.).

Strážník je mimo výše uvedené oprávněn kontrolovat povinnosti řidiče vozidla taxislužby a v případě, že jsou zjištěny nedostatky naplňující skutkové podstaty přestupků, je strážník oprávněn podle § 36 odstavce 6 projednat některé přestupky uvedené v § 34e odstavci 2 uložením správního trestu pokuty příkazem na místě (Vodičková, 2018).

Přestupky a podezření z nich, které strážník zjistí a nemůže je projednat na místě či podezřelá osoba odmítne projednání přestupku příkazem na místě, oznámí strážník příslušnému správnímu orgánu k dalšímu šetření (Vetešník et al., 2013).

3 ZÁVĚREČNÁ KAPITOLA TEORETICKÉ ČÁSTI

Teoretická část v první dílčí části uvedla právní předpisy dotýkající se zcela nebo částečně obecní policie a bezpečnosti silniční dopravy. Kromě zákonů a vyhlášek byla představena některá díla odborné literatury popisující zkoumanou problematiku.

V další části je popsán pojem obecní policie. Obecní policie na rozdíl od Policie ČR zřizuje obec obecně závaznou vyhláškou a její místní působnost je omezená na katastrální území obce. Je však možné se setkat s výjimkami, kdy může obecní policie působit i v katastrálním území jiné obce. Podmínky tohoto působení jsou uvedeny v zákoně o obecní policii. Dalším rozdílem je věcná působnost, která spočívá v okruhu záležitostí, jež je obecní policie oprávněna řešit. Obecní policie se převážně skládá ze strážníků, je však možné v její organizační struktuře nalézt také čekatele, který se připravuje na práci strážníka, a jiného zaměstnance zařazeného do obecní policie. Obecní policii řídí starosta případně jiný člen zastupitelstva obec. Vzhledem k náročnosti řízení obecní policie může zastupitelstvo pověřit některými úkoly v řízení obecní policie určeného strážníka. Obecní policie zřízená městem se nazývá městská policie. Strážník jako základní a nejběžnější jednotka obecní policie pro svoji práci využívá různých oprávnění zasahujících různou mírou do práv a svobod dotčených osob. S oprávněními jsou však svázané i povinnosti.

Poslední část popisuje některé důležité pojmy v oblasti silniční dopravy, jimiž jsou účastníci provozu na pozemních komunikacích a dopravní nehoda. Ačkoliv je obecní policie prioritně zřizována k zajištění veřejného pořádku v obci, je její význam v oblasti bezpečnosti silniční dopravy nezanedbatelný, a to i za situace menších oprávnění v porovnání s Policií ČR.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 MĚSTSKÁ POLICIE VYŠKOV

Město Vyškov o katastrální výměře 5 040 ha a s 20 213 obyvatel (údaj platný k 01.01.2021) se nachází v Jihomoravském kraji. Skládá se ze 7 místních částí: Vyškov, Dědice, Opatovice, Hamiltony, Lhota, Pařezovice a Rychtářov (Vyškov, © 2022).

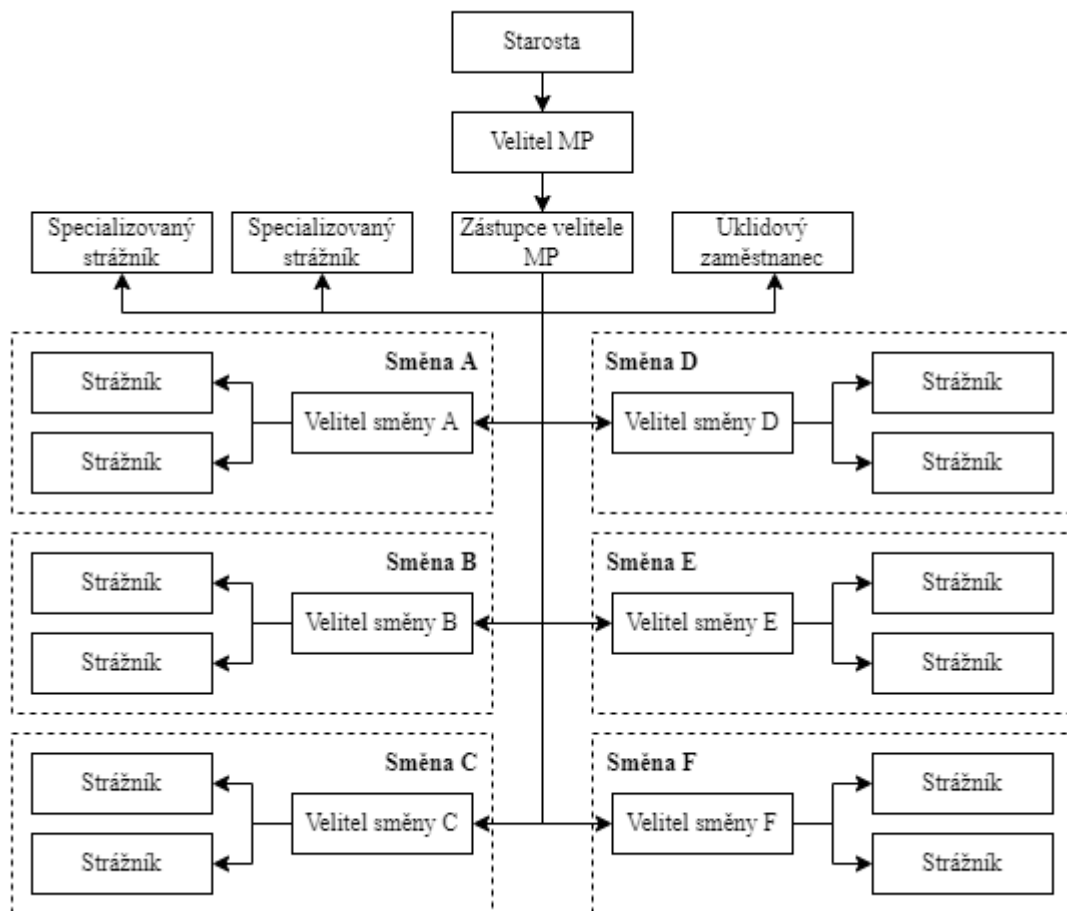
Městská policie Vyškov byla založena obecně závaznou vyhláškou vydanou v samostatné působnosti zastupitelstvem města Vyškov v roce 1992. Ta byla následně v roce 1996 nahrazena upravenou obecně závaznou vyhláškou č. 8/1996, o městské policii ve Vyškově. Důvodem pro zřízení městské policie bylo zajištění veřejného pořádku ve městě, a tím zvýšení bezpečnosti obyvatel na jeho území (Sedláček, 2022).

4.1 Současný stav Městské policie Vyškově

Služebna Městské policie Vyškov po jejím založení byla zřízena v budově městského úřadu. V roce 2012 získalo město Vyškov do svého vlastnictví budovu bývalého Okresního stavebního podniku. Po rozsáhlé rekonstrukci byla rozdělena budova na dvě části. V první části vzniklo třináct nájemných městských bytů a pět pro sociálně slabé. Druhá část budovy byla přestavena na nové sídlo městské policie. Rekonstrukce byla dokončena v polovině roku 2018. V tentýž rok se do budovy přestěhovala městská policie, čímž získala novou, prostornější a modernější služebnu (Sedláček, 2022).

Paralelně s novou služebnou byl budován nový digitální městský kamerový dohlížecí systém (dále jen „MKDS“), který nahradil původní nemoderní analogový MKDS. Původních patnáct samostatných kamer bylo rozšířeno na třicet osm. Digitální systém umožnil jednoduché přidání dalších kamer, který k 31.01.2022 činí 43 samostatných kamer. Zvýšení počtu kamer vyvolalo potřebu nové monitorovací stěny, která umožňuje přehlednější a uživatelsky přívětivější a upravitelné zobrazení jednotlivých záběrů, a to v realtime módu či prohlížení ze záznamu. Nové serverové uložení uchová minimálně 30 dnů záznamu (Sedláček, 2022).

Městská policie Vyškov se skládá z 23 zaměstnanců. 22 zaměstnanců je strážníky, popřípadě čekatelí, a to v případě, že jsou novými zaměstnanci, a ještě nemají slouženou zkoušku ze stanovených odborných předpokladů a nevlastní platné osvědčení. Úklidový zaměstnanec spadá podle zákona č. 553/1991 Sb. do kategorie: jiný zaměstnanec zařazený do městské policie. Hierarchie městské policie znázorňuje organizační schéma (Obr. 1) (Sedláček, 2022).



Obr. 1 – Organizační schéma Městské policie Vyškov (Zdroj: Sedláček, 2022)

Městskou policii Vyškov řídí starosta – Karel Jurka (údaj platný k 31.01.2022). Avšak z důvodu jeho odbřemenění byly některé úkoly řízení svěřeny učenému strážníkovi, kterým je Petr Sedláček (údaj platný k 31.01.2022), který poskytl informace o Městské policii Vyškov na základě polostrukturovaného rozhovoru uvedého v příloze P I (Sedláček, 2022).

4.2 Vybavení Městské policie Vyškov

Za vybavení lze považovat veškeré prostředky, kterými strážník disponuje pro potřeby zvládnutí plněných úkolů při své činnosti. Jednotlivé položky je možné kategorizovat do následujících skupin:

- stejnokroj,
- osobní vybavení,
- společné vybavení (Sedláček, 2022).

4.2.1 Stejnokroj a osobní vybavení

Stejnokrojem se rozumí oděv strážníka obecní policie, jímž prokazuje příslušnost k obecní policii v pracovní době na základě zákona č. 553/1991 Sb., který je označován též jako uniforma. Stejnokroje obecních policií se mohou od sebe lišit, avšak musí respektovat podmínky uvedené ve vyhlášce č. 418/2008 Sb. Složení stejnokroje strážníků Městské policie Vyškov (Obr. 2) je upraveno v příloze č. 2 interní směrnice č. 5/2015. Volba jednotlivých prvků zaleží na povětrnostních podmínkách a druhu plněných úkolů. Základním pravidlem je, že stejnokroj jedné hlídky musí být složen z totožných částí (Sedláček, 2022).



Obr. 2 – Příklady stejnokroje Městské policie Vyškov (Zdroj: Autor)

Osobní vybavení má strážník rovněž jako stejnokroj ve svém opatrovnictví a využívá jej převážně pro vlastní potřebu při plnění úkolů. Osobním vybavením je strážník vybaven při vzniku pracovního poměru nebo při zavedení nového prvku vybavení do výstroje či výzbroje. Kromě krátké palné zbraně, která je strážníkovi vydávána na začátku služby, a kterou na jejím konci zpět odevzdává, uchovává strážník své osobní vybavení v uzamykatelné skříni. Soupis osobního vybavení je uveden v příloze P II (Sedláček, 2022).

4.2.2 Společné vybavení

Sdílené či společné vybavení je společné pro všechny strážníky, neboť by bylo neúčelné a zbytečné, aby měl každý strážník své. Příkladem může být služební vozidlo, jehož pořízení je spojené s vyšším finančním zatížením rozpočtu Městské policie Vyškov. Rovněž přemíra služebních vozidel by byla spojena s vyšší prostorovou zátěží (Sedláček, 2022).

Vybavení je strážníkům přiděleno velitelem směny při nástupu do služby a na jejím konci opět vráceno. Velitel směny vybavení překontroluje, u osobních kamerek provede stažení záznamů, a prostřednictvím předávacího protokolu jej předá veliteli směny, který stávajícího střídá. Pokud je zjištěno poškození či zničení, tak je třeba tuto skutečnost zaevidovat a oznámit veliteli Městské policie Vyškov či jeho zástupci. Výčet sdíleného vybavení je uveden v příloze P II (Sedláček, 2022).

V roce 2020 byly do služebních vozidel instalovány praktické vestavby. Vozidlo Dacia Duster bylo vybaveno vestavenou klecí pro odchyt zvířat a úložnými prostory na vybavení určené k jejich odchytu. Vestavby vozidel Škoda Octavia a Toyota Corola byly vybudovány pro uložení sdíleného vybavení včetně integrovaných nabíjecích pozic elektronického vybavení (velké a malé svítily a ruční radiostanice). Integrované nabíjecí pozice ručních radiostanic a malých svítilen jsou rovněž ve vozidle Dacia Duster. Elektrická energie pro napájení je získávána z elektronických obvodů vozidel. Malé a velké svítily a ruční radiostanice se staly trvalým vybavením služebních vozidel, čímž došlo ke zkrácení času výjezdu, a to především v době, kdy se střídají směny (Sedláček, 2022).

K zamezení vybití akumulátorů v době, kdy vozidla delší dobu stojí, jsou připojena do elektrické sítě na parkovacích místech služebny Městské policie Vyškov. Rovněž je možné dobíjení elektroniky vypnout prostřednictvím přepínačů v interiéru vozidla (Sedláček, 2022).

4.3 Činnost Městské policie Vyškov oblasti bezpečnosti silniční dopravy

Městská policie Vyškov se mimo jiné podílí na bezpečnosti silničního provozu na základě § 2 zákona 553/1991 Sb. v následujících oblastech:

- zastavení, stání a parkování vozidel,
- maximální povolená rychlost,
- bezpečnost dětí na přechodech pro chodce,

- preventivní akce,
- další činnosti spojené s bezpečností silničního provozu (Sedláček, 2022).

Činnost Městské policie Vyškov v oblasti dopravy za roky 2014-2021 je shrnuta v tabulce (Tab. 1) a znázorněna v grafu (Obr. 3). Je patrné, že některé oblasti za uplynulé roky zaznamenaly početní přírůstky a jiné zas znatelný propad. Důvody těchto změn jsou blíže vysvětleny v následujících podkapitolách.

Tab. 1 – Statistika činnosti Městské policie Vyškov v oblasti dopravy v období 2014-2021 (Sedláček, 2022)

Statistický údaj	Rok							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Přestupky fyzických osob podle zákona o silničním provozu (vyjma překročení nejvyšší dovolené nebo povolené rychlosti) *	1088	1111	1336	1050	1644	2204	944	1560
Přestupky fyzických osob podle zákona o silničním provozu spáchaným překročením nejvyšší dovolené nebo povolené rychlosti*	80	52	105	0	7	5	10	34
Podezření ze spáchání přestupku fyzických osob podle zákona o silničním provozu oznámených podle §10 zákona o obecní policii (vyjma překročení nejvyšší dovolené nebo povolené rychlosti)	117	156	80	65	87	291	477	21
Podezření ze spáchání přestupku fyzických osob podle zákona o silničním provozu spáchaným překročením nejvyšší dovolené nebo povolené rychlosti oznámených podle §10 zákona o obecní policii	6	6	4	0	0	408	3930	5844
Počet zjištěných osob řídících pod vlivem alkoholu	4	9	15	8	6	7	6	7
Počet použití TPZOV podle § 17a zákona o obecní policii	408	256	280	259	142	75	6	6
<i>* přestupky projednané v příkazním/blokovém řízení</i>								



Obr. 3 – Graf činnosti Městské policie Vyškov v oblasti dopravy v období 2014-2021 (Sedláček, 2022)

4.3.1 Zastavení, stání a parkování vozidel

Kontrola dodržování pravidel pro zastavení, stání a parkování vozidel je veřejností chápána jako pouhopouhé vybírání peněz od občanů, ale má svůj nemalý význam v oblasti bezpečnosti silniční dopravy. Existuje přímá spojitost mezi vozidlem stojícím v rozporu se zákonem a zvýšením rizika vzniku dopravní nehody. Činnost Městské policie Vyškov v této oblasti lze rozdělit do dvou oblastí:

- Kontrola dodržování obecné, místní a přechodné úpravy provozu pro zastavení, stání a parkování vozidel. Řidič, který v rozporu s pravidly zastaví, zastaví či zaparkuje vozidlo se nedopouští jen přestupku ale i vytvoření překážky, která způsobí obtíže ostatním účastníkům provozu. Jako příklady lze uvést: Vozidlo stojící v nepřehledné zatáčce či horizontu, kde do něj může vrazit jiné vozidlo, neboť není z dostatečné vzdálenosti vidět. Nebo vozidlo stojící na chodníku pro chodce, kteří následně musí vozidlo obejít po komunikaci určené vozidlům, a vzniká zde riziko srážky chodce s vozidlem.
- Dohled nad městskými zpoplatněnými parkovišti:
 - Dozor nad placením parkovného. Pokud by placení parkovného nebylo kontrolováno, postupem času by došlo k přeplnění městských parkovišť vozidly. Ostatní řidiči v tomto důsledku začali ponechávat vozidla na jiných místech, jež by často byly v rozporu se zákonem a bezpečností provozu.
 - Správa parkovacích automatů a karet. Parkovací automaty slouží k placení parkovného a jejich bezporuchový chod je založen na jejich údržbě. Řidiči, kteří bydlí či mají sídlo firmy poblíž městských parkovišť si mohou předplatit parkovné, čímž získají parkovací kartu opravňující využít určené městské parkoviště bez potřeby platit parkovné v parkovacím automatu (Sedláček, 2022).

4.3.2 Maximální povolená rychlost

Stanovené maximální povolené rychlosti mají svůj význam v bezpečnosti silničního provozu a bez kontroly nebyly dodržovány. Městská policie Vyškov vlastní dva mobilní radary pro měření okamžité rychlosti vozidel:

- Speed camera AD9T – mikrovlnný radar (Obr. 4),
- LTI 20/20 TRUCAM® II – laserový radar (Sedláček, 2022).

Hlavní nevýhodou mikrovlnného radaru (Obr. 4) je jeho váha a několik komponent, které je nutno vždy na místě měření složit a po ukončení měření opět rozložit. Vzhledem k tomu, že tento model pochází z roku 2009, jsou již použité technologie zastaralé a některé součástky opotřebené, což má za následek značně delší dobu nastavování. V rocích 2014-2016 pomohl strážníkům Městské policie Vyškov odhalit několik desítek přestupků spočívajících v překročení maximální povolené rychlosti, které byly vyřešené s řidiči na místě v příkazním/blokovém řízení. V následujících letech nastal úpadek z výše uvedených důvodů a radar se začal používat pouze na skryté měření, při kterém se vozidla, jež překročila nejvyšší povolenou rychlost, nezastavují, ale pouze se naměřená hodnota společně s fotografií zašle příslušnému správnímu orgánu. Tento způsob je narozdíl od měření rychlosti se zastavováním limitován místy, která schvaluje Policie ČR. Městská policie Vyškov má vytyčených šest míst ve všech katastrální územích města Vyškov. Z těchto důvodů byl koncem roku 2021 pořízen ruční laserový radar, který dokáže proškolený strážník sestavit a nastavit řádově v minutách (Sedláček, 2022).



Obr. 4 – Speed camera AD9T – mikrovlnný radar (Zdroj: Autor)

Městská policie Vyškov má ve správě orientační radary pro měření okamžité rychlosti projíždějících vozidel, která mají pouze psychologický efekt na projíždějící řidiče a nelze na jejich základě postihovat řidiče překračující nejvyšší povolenou rychlost (Sedláček, 2022).

Lokality orientační radarů:

- ul. Křečkovská,
- ul. Purkyňova,
- ul. Dědická,
- Lhota,
- Rychtářov. (Sedláček, 2022).

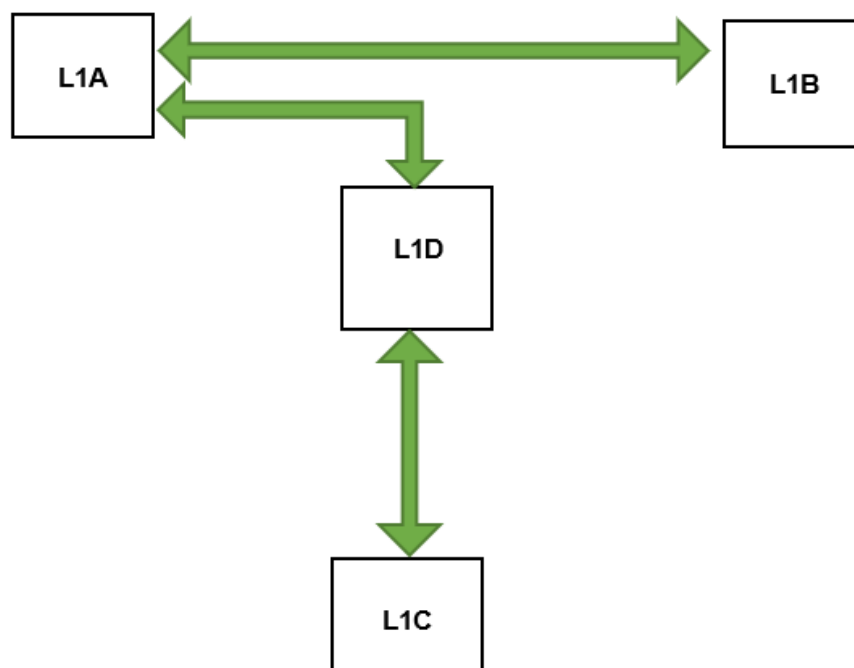
Koncem roku 2019 bylo na ul. Brněnská vybudováno úsekové měření rychlosti vozidel, které má ve správě Městská policie Vyškov. Jedná se o rovný a obydlý úsek pozemní komunikace, na kterém docházelo k častému překračování maximální povolené rychlosti. Jednoznačným důkazem tohoto faktu je zvýšení počtu podezření ze spáchání přestupku podle zákona o silničním provozu spáchaným překročením nejvyšší povolené rychlosti oznámených příslušnému správnímu orgánu. I přes velký počet zjištěných podezření ze spáchání přestupku došlo k v této lokalitě k úbytku řidičů nedodržujících povolenou rychlost a tím zvýšení bezpečnosti (Sedláček, 2022).

Kladný dopad prvního úsekového měření rychlosti vozidel ve městě Vyškov na ul. Brněnská zapříčinil podporu zastupitelstva a občanů k vybudování dalšího na ul. Purkyňova a Nosálovská, které se potýkají s obdobným problémem. Druhé úsekové měření rychlosti vozidel je technologicky náročnější, neboť se bude skládat z několika úseků kvůli křižovatce (Obr. 5). Plánovaný termín dokončení projektu je do konce roku 2022 (Sedláček, 2022).



Obr. 5 – Požadované body úsekového měření (Zdroj: Měření úsekové rychlosti Vyškov Nosálovska - Purkyňova, 2021)

Městská policie Vyškov zadala zpracování úsekového měření rychlosti společnosti CAMEA spol. s r. o., která na základě vytyčených požadavků zpracovala technickou zprávu, ve které vytyčila 4 vztyčné body a navrhla topologické schéma (Obr. 6) (Sedláček, 2022).



Obr. 6 – Topologické schéma úsekového měření rychlosti (Zdroj: Měření úsekové rychlosti Vyškov Nosálovska – Purkyňova, 2021)

4.3.3 Bezpečnost dětí na přechodech pro chodce

Ranní hodiny všedních dní jsou spojeny nejen se zvýšeným pohybem vozidel po vozovce ale i osob po chodnících a přechodech pro chodce. Zejména pak okolí základních škol (dále jen „ZŠ“) jsou před začátkem první vyučovací hodiny plné dětí. Strážníci Městské policie Vyškov v době od 07:30 - do 08:00 hodin u přechodů poblíž ZŠ provádí dohled nad silničním provozem pro zvýšení bezpečnosti dětí při přecházení po přechodu pro chodce (Sedláček, 2022).

Základní školy na území města Vyškov:

- ZŠ Nádražní 5,
- ZŠ Tyršova 4,
- ZŠ Na Vyhlídce 12,
- ZŠ Purkyňova 39,
- ZŠ Morávková 40 (Sedláček, 2022).

Dohlížet na všechny přechody pro chodce není z kapacitních důvodů možné. Proto přechody pro chodce u ZŠ jsou obsazovány strážníky podle volných sil. Prioritou je přechod pro chodce u ZŠ Nádražní 5, který je v centru města a koncentrace účastníků provozu je největší. Dalším důvodem je fakt, že se jedná o velkou křižovatku, kde přijíždějícím řidičům svítí nízké ranní slunce přímo do obličeje (Obr. 7) (Sedláček, 2022).



Obr. 7 – Křižovatka u ZŠ Nádražní 5 (Zdroj: Autor)

Strážníci Městské policie Vyškov při této činnosti doplní běžný stejnokroj o reflexní prvky a jsou zákonem oprávněni zastavovat vozidla před přechodem pro chodce, pokud to vyžadují okolnosti. Ve většině případů však postačí samotná přítomnost strážníka, který je díky reflexním materiálům vidět první a včas. Řidiči díky tomu dříve reagují na přítomnost osob na přechodu pro chodce a počínají si obezřetněji (Sedláček, 2022).

4.3.4 Preventivní akce organizované Městskou policií Vyškov

Za Městskou policií Vyškov je plánováním a organizováním preventivních akcí pověřen strážník Pavlína Dobešová, která o problematice poskytla informace na základě polostrukturovaného rozhovoru uvedeného v příloze P I.

Preventivní akce organizované Městskou policií Vyškov jsou převážně zaměřené na bezpečnost dětí v silničním provozu. Pořádají se besedy s dětmi v mateřských školách na území města Vyškov, které jsou přizpůsobeny věku dětí tak, aby byly schopné chápat sdělované informace a bavilo je to. U ZŠ strážníci rozdávají pásky, přívěsky a samolepky (Obr. 8) na oděv a batoh vyrobené z retroreflexního materiálu (Dobešová, 2022).



Obr. 8 – Doplnky z retroreflexního materiálu (Zdroj: Autor)

Jiné preventivní akce cílí na cyklisty. Strážníci při nich rozdávají podél cyklostezek doplnky z retroreflexního materiálu a informační brožury o důležitosti užívání cyklistických helem. Sponzorem, který dodává poskytovaný bezpečnostní je oddělení Ministerstva dopravy ČR

koordinující činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působení na lidského činitele – BESIP. (Dobešová, 2022).

Na území města Vyškov se nachází dětské dopravní hřiště, které ve zmenšeném měřítku simuluje jak řízené, tak neřízené křižovatky společně s dalšími prvky nacházejícími se v běžném silničním provozu. Středisko volného času Vyškov – Maják, které dopravní hřiště zajišťuje od roku 2009, také organizuje dopravně výchovné akce, na které si zve jak zástupce obvodní oddělení Policie České republiky, tak zástupce Městské policie Vyškov. Zástupci těchto složek pomáhají s dohledem nad organizovanými akcemi a děti se tak mohou přímo seznámit se složkami působícími v silniční dopravě (Dobešová, 2022).

4.3.5 Další činnosti spojené s bezpečností silničního provozu

Další činností vztahující se k bezpečnosti silničního provozu je podávání podnětů o stavu pozemních komunikací příslušným organizacím. Zjištěná poškození pozemní komunikace nebo dopravního značení, které strážník odhalí během kontrolní činnosti, zadokumentuje a následně předá odpovědným osobám, kterým správa v této oblasti náleží. Poškozené dopravní značení může být příčinou dopravní nehody, a to obzvláště v případě, kdy se jedná o poškození dopravního značení upravujícího přednost v jízdě. Jsou známé případy, kdy strážník zjistil chybně zřízené dopravní značení upravující přednost pro jízdu křižovatkou (Dobešová, 2022).

Vozidlo, které je pro závady v technickém stavu zjevně technicky nezpůsobilé pro užití v silničním provozu se nazývá vrakem. Vrak odstavený na pozemní komunikaci či veřejném prostranství tvoří překážku, která svými vlastnostmi může způsobit další nebezpečí v podobě znečištění životního prostředí či zvýšení rizika vzniku dopravní nehody. Rovněž může vrak působit neesteticky, a to zejména v kulturních oblastech a parcích. Městská policie Vyškov vraky vozidel eviduje a podává o nich zprávu příslušnému orgánu, který v případě neúspěšného kontaktování provozovatele vozidla rozhodně o jeho odstranění (Dobešová, 2022).

Městská policie spolupracuje se složkami integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) na úseku bezpečnosti silniční dopravy v případech mimořádné události, kdy je třeba usměrňování provozu z důvodu zvýšení bezpečnosti jak projíždějících vozidel, procházejících chodců, tak samotných složek IZS (Dobešová, 2022).

5 POSOUZENÍ RIZIK V SILNIČNÍ DOPRAVĚ VE VYŠKOVĚ

Nalézt a posoudit rizika v silniční dopravě je nezbytné pro jejich správné pochopení a následné ošetření k jejich mitigaci. Snížením míry vzniku rizik a jejich následků lze získat zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Aby bylo však možné na rizika správně pohlížet, je třeba je zasadit do kontextu dopravní nehodovosti na území města Vyškov. U identifikace a posouzení rizik bude hodnotící tým přihlížet nejen k vlastním zkušenostem, ale i k nehodovosti na území města Vyškov uvedené v příloze P III, jejíž simplifikovaná podoba je uvedena v tabulce (Tab. 2).

Tab. 2 – Nehodovost na území města Vyškov v letech 2019–2021 (Dopravní nehody v ČR, 2022)

Rok	2019	2020	2021	Celkem
Počet nehod	170	134	136	440
Usmrceno	0	0	0	0
Těžce zraněno	4	2	2	8
Lehce zraněno	39	42	22	103
Alkohol a drogy	9	16	8	33
Alkohol a drogy v %	5,29 %	11,94 %	5,88 %	7,50 %

Pro posouzení rizik v silniční dopravě ve Vyškově byly zvoleny následující metody:

- Dotazníkové šetření s teoretickou zkouškou z autoškoly,
- Ishikawa digram,
- jednoduchá bodová polokvantitativní metoda.

Hodnotící tým pro identifikování a hodnocení rizik:

- Jakub Formánek (autor, strážník Městské policie Vyškov, lektor autoškoly),
- Pavlína Dobešová (strážník a preventista Městské policie Vyškov),
- Josef Pořízek (zkušební komisař žadatelů o řidičské oprávnění města Vyškov),
- Jan Volný (zkušební komisař žadatelů o řidičské oprávnění města Bučovice).

5.1 Ověření teoretických znalostí řidičů motorových vozidel pohybujících se na území města Vyškov

Teoretické znalosti řidičů motorových vozidel jsou nezbytnou součástí zkoušky pro získání řidičského oprávnění. Po složení zkoušky však samostatné vzdělávání v oblasti právních předpisů a zásad bezpečné jízdy ve většině případů upadá. Tyto vědomosti jsou velmi důležité pro bezpečnost v silničním provozu, ne však jediné nezbytné. Zjištění úrovně znalostí řidičů motorových vozidel pohybujících se po území města Vyškov napomůže návrhu opatření, pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově.

Ověření teoretických znalostí proběhlo prostřednictvím dotazníkového šetření, ve kterém respondenti odpověděli na několik otázek, podle kterých budou následně vyhodnocováni. Před zodpovězením poslední otázky bylo třeba se pokusit složit náhodně generovaný test z teoretických znalostí pro získání řidičského oprávnění skupiny B – osobní automobil. Úspěšně složený test měli ti respondenti, kteří získali alespoň 43 bodů z 50 možných.

Šetření probíhalo od 18.03.2022 do 07.04.2022 v online podobě, na které odpovědělo 115 respondentů. Dotazování byli respondenti, kteří vlastní jakékoliv řidičské oprávnění a pohybují se po území města Vyškov. Výsledky teoretických znalostí s procentuální úspěšností jednotlivých kategorií respondentů jsou zachyceny ve 3 tabulkách.

Selekce úspěšnosti na základě pohlaví ukázala, že muži byli úspěšní v 70,45 % a ženy v 52,11 % (Tab. 3).

Tab. 3 – Úspěšnost teoretického testu podle pohlaví

	Muži	Ženy	Celkem
Respondenti	44	71	115
Úspěšné	31	37	68
Neúspěšné	13	34	47
Úspěšnost	70,45 %	52,11 %	59,13 %

Profesionálních řidičů, kteří v dotazníku odpovídali, bylo pouze pět, ale test složili s úspěšností 100 %. Zbytek respondentů tvořili neprofesionální řidiči jejichž úspěšnost byla 57,27 % (Tab. 4).

Tab. 4 – Úspěšnost teoretického testu profesionálních a neprofesionálních řidičů

	Ano	Ne	Celkem
Respondenti	5	110	115
Úspěšné	5	63	68
Neúspěšné	0	47	47
Úspěšnost	100,00 %	57,27 %	59,13 %

Ačkoliv jsou mladí řidiči v silničním provozu rizikovější skupinou, jak je zmíněno v literatuře Young Drivers – The Road to Safety (OECD/ECMT Transport Research Centre), v úspěšnosti teoretických znalostí byli úspěšnější (Tab. 5).

Tab. 5 – Úspěšnost teoretického testu podle doby praxe v řízení motorových vozidel

	<1	1-3	4-7	8-10	>10	Celkem
Respondenti	14	16	7	9	69	115
Úspěšné	11	12	4	5	36	68
Neúspěšné	3	4	3	4	33	47
Úspěšnost	78,57 %	75,00 %	57,14 %	55,56 %	52,17 %	59,13 %

Šetřením bylo zjištěno, že s rostoucí dobou od absolvování autoškoly klesají u řidičů teoretické znalosti z pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy, což lze považovat za rizikový faktor, který je třeba ošetřit. Návrh opatření je blíže popsán v kapitole 6.

Otázky dotazníkového šetření jsou uvedeny v příloze P IV, a to včetně přesných bodových výsledků jednotlivých kategorií. Vzorový příklad teoretického testu je uveden v příloze P V.

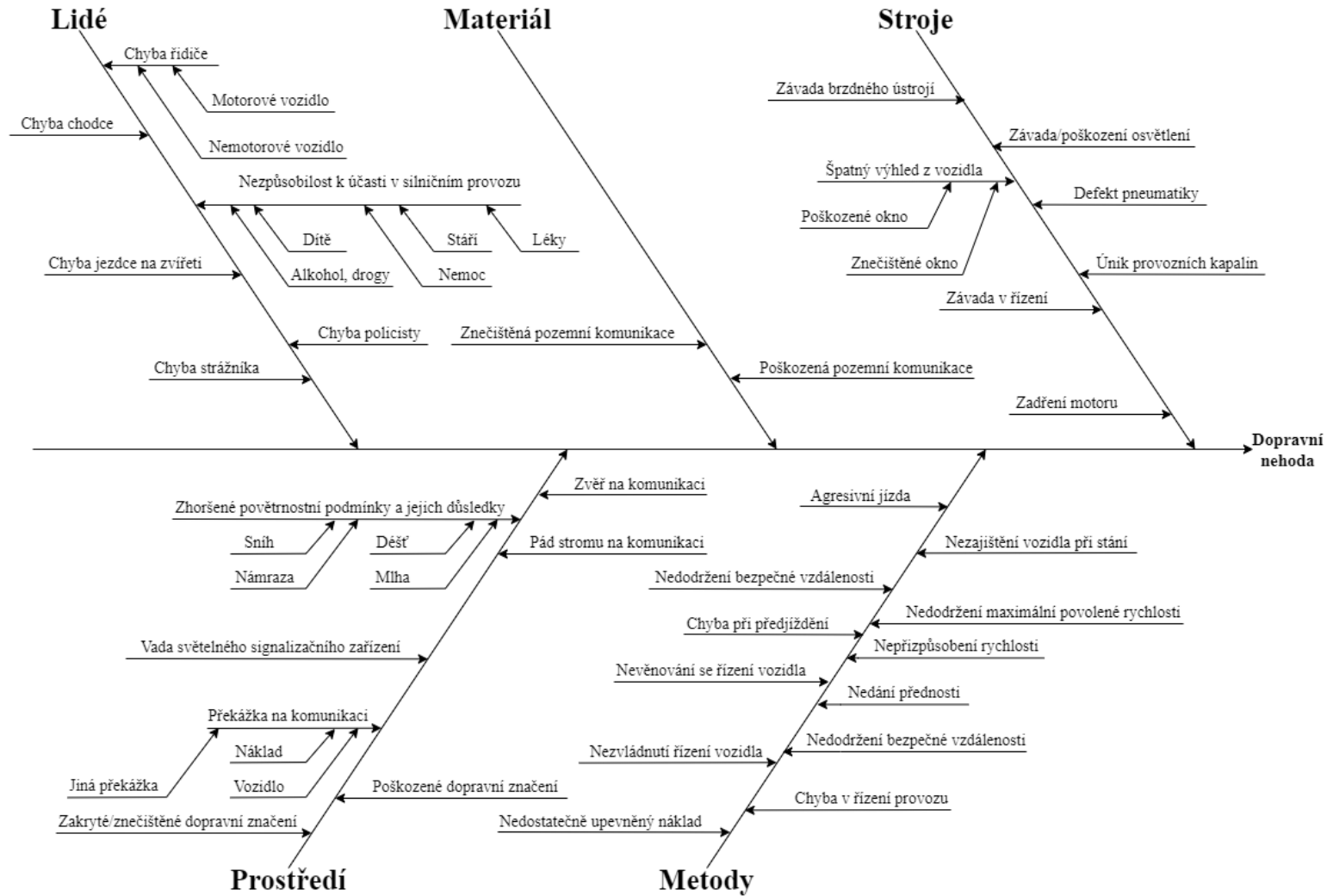
5.2 Identifikování možných příčin vzniku dopravní nehody pomocí Ishikawa diagramu

Identifikování možných příčin vzniku dopravní nehody provedl hodnotící tým pomocí Ishikawa diagramu, který navrhl v 60. letech 20. století Kaoru Ishikawa. Ishikawa diagram, též odborně známý jako diagram rybí kosti, diagram příčin a následků nebo v anglické literatuře uváděný i jako Ishikawa stanovuje pravděpodobné příčiny vzniku zkoumaného problému. V úvodu se stanoví řešený problém a následně se prostřednictvím různých metod hledají možné příčiny, které se seskupují do kategorií (Bradley, 2016).

Pro identifikaci příčin vzniku dopravní nehody, byla zvolena varianta Ishikawa diagramu označovaná jako 5M, která vychází z pěti základních kategorií upravených do kontextu silniční dopravy:

- lidé – příčiny způsobené lidmi v silničním provozu,
- metody – příčiny způsobené jednáním v silničním provozu,
- stroje – příčiny způsobené vozidlem,
- prostředí – příčiny způsobené vlivem prostředí,
- materiál – příčiny vzniklé nedokonalostí pozemní komunikace (Bradley, 2016, Ishikawa / 5M et AMDEC, 2021).

Spolupráce hodnotícího týmu probíhala prostřednictvím metody Delphi ve třech kolech. Členové týmu jsou ve vzájemné anonymitě kromě prostředníka, kterým je autor práce. První kolo spočívalo v definování problému „Dopravní nehoda“ a následné spontánní návrhy. V druhém kole byl z návrhů vytvořen Ishikawa diagram a zaslán členům týmu k doplnění dalších návrhů, z nichž byl následně diagram doplněn (Obr. 9). Třetí kolo spočívalo v zaslání finální podoby Ishikawa diagramu ke schválení (Pahl, 2007).



Obr. 9 – Aplikace Ishikawa diagramu na dopravní nehodu

Výsledný Ishikawa diagram znázorňuje podstatné příčiny vzniku dopravní nehody na území města Vyškov. Hodnotící tým při jejich identifikaci vycházel ze statistik nehodovosti na území města Vyškov a vlastních zkušeností z praxe. Získané poznatky budou následně použity v další části této práce, kde bude určena jejich závažnost prostřednictvím PNH metody.

5.3 Hodnocení a vyhodnocení rizik prostřednictvím jednoduché bodové polokvantitativní metody

Riziko je obecně chápáno coby vyjádření míry ohrožení a počítá se jako kombinace pravděpodobnosti výskytu nebezpečné události s nežádoucími následky. Při jeho výpočtu lze do vzorce začlenit i délku expozice, ochranou reakci či jiné obdobné parametry. Samotný výpočet rizika je však pro každou hodnotící metodu mírně odlišný. Zdroj potenciální možnosti vzniku situace s eventualitou poškození zdraví, majetku či životního prostředí se nazývá nebezpečím. Nebezpečí je zdrojem ohrožení, jehož míru či stupeň lze vyjádřit jako riziko. (Rizika a nebezpečí, 2022).

Pro hodnocení rizik bylo žádoucí, aby členové hodnotícího týmu dále nezůstávali ve vzájemné anonymitě. V hodnotící tabulce bylo každému členu přiděleno číslo:

[1] Jakub Formánek,

[2] Pavlína Dobešová,

[3] Josef Pořízek,

[4] Jan Volný.

Hodnocení rizik provedl hodnotící tým pomocí polokvantitativní metody PNH. Název metody vychází z jednotlivých hodnotících úrovní:

- **P** – pravděpodobnost vzniku a existence nebezpečí – odhad pravděpodobnosti na vzestupné stupnici 1-5 s níž může posuzované nebezpečí reálně nastat:
 - 1 – nahodilá,
 - 2 – nepravděpodobná,
 - 3 – pravděpodobná,
 - 4 – velmi pravděpodobná,
 - 5 – trvalá,

- **N** – možné následky ohrožení – odhad pravděpodobné závažnosti následků na vzestupné stupnici 1-5:
 - 1 – bez poškození zdraví nebo poškození zdraví bez pracovní neschopnosti,
 - 2 – poškození zdraví s pracovní neschopností,
 - 3 – vážný úraz vyžadující hospitalizaci,
 - 4 – těžký úraz a úraz s trvalými následky,
 - 5 – smrtelný úraz,

- **H** – názor hodnotitelů – v tomto bodě hodnotitelé zohledňují míru závažnosti ohrožení, počet ohrožených osob, dobu působení, kumulaci a dynamiku rizika, vliv prostředí a další případné vlivy zesilující riziko:
 - 1 – zanedbatelný vliv na míru nebezpečí a ohrožení,
 - 2 – malý vliv na míru nebezpečí a ohrožení,
 - 3 – větší, zanedbatelný vliv na míru nebezpečí a ohrožení,
 - 4 – velký a významný vliv na míru nebezpečí a ohrožení,
 - 5 – více významných a nepříznivých vlivů na závažnost a následky ohrožení a nebezpečí (Koudelka a Vrána, 2006).

Z Ishikawa diagramu, statistik nehodovosti a vlastních zkušeností byla hodnotícím týmem sestavena tabulka obsahující nebezpečí s jejich možnými příčinami. Bylo vytvořeno 102 variací, které následně každý z týmu samostatně ohodnotil. Díky tomu byla pro každou variantu v každé úrovni získána čtyři hodnocení. Jejich sjednocení do jedné hodnoty bylo provedeno mediánem (M_e) hodnot.

Výpočet výsledného rizika bylo provedeno součinem všech tří posuzovaných úrovní: $R = P \times N \times H$. Získané bodové vyjádření popisuje míru rizika jejíž slovní vyjádření lze získat dosazením do jednoho z pěti rizikových stupňů vymezených bodovým rozpětím (Tab. 6) (Koudelka a Vrána, 2006).

Tab. 6 – Vyhodnocovací tabulka metody PNH
(Koudelka a Vrána, 2006)

Rizikový stupeň	R	Míra rizika
I.	>100	Nepříjatelné riziko
II.	51–100	Nežádoucí riziko
III.	11–50	Mírné riziko
IV.	3–10	Akceptovatelné riziko
V.	<3	Bezvýznamné riziko

Různá nebezpečí vychází převážně ze stejných příčin, avšak jejich kontext determinuje rozdílné hodnoty rizik. Proto jsou některé příčiny různě rizikové v odlišných nebezpečích. Hodnotící týmem bylo na každou příčinu navrženo bezpečnostní opatření, které vychází ze zákonných pravomocí a cílí na předcházení vzniku nebezpečí mitigací rizikových faktorů možných příčin. Aplikováním metody PNH vytvořena tabulka, která se v úplné podobě nachází v příloze v P VI.

Dosazením vypočtených hodnot rizika do vyhodnocovací tabulky (Tab. 6) bylo zjištěno:

- 0 – nepřijatelných rizik,
- 13 – nežádoucích rizik (Tab. 7),
- 62 – mírných rizik,
- 27 – akceptovatelných rizik,
- 0 – bezvýznamných rizik.

Hodnotící tým na základě výsledků rozhodl, že podrobněji budou pospána bezpečnostní opatření u „Nežádoucích rizik“, a to z důvodu jejich závažnosti a omezených zdrojů Městské policie Vyškov. Hodnotící tým se rovněž shodl, že snížením rizikových faktorů u nežádoucích rizik dojde současně ke snížení rizikových faktorů, a tedy i míry rizika, u mírných a akceptovatelných rizik.

Tab. 7 – Aplikace PNH metody – nežádoucí rizika

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Riziko	Bezpečnostní opatření
2.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nevěnování se řízení vozidla	56	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
3.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Agresivní jízda	72	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
14.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy	54	Prevence; v případě podezření z užití alkoholu/drog, zastavení vozidla a kontrola řidiče – postoupení příslušnému orgánu
20.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nevěnování se řízení vozidla	56	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
21.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Agresivní jízda	54	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
51.	Srážka vozidel	Nezvládnutí řízení vozidla	63	Prevence
52.	Srážka vozidel	Nevěnování se řízení vozidla	90	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
53.	Srážka vozidel	Agresivní jízda	81	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
54.	Srážka vozidel	Nedodržení maximální povolené rychlosti	56	Prevence; vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti; vybudování nových stacionárních radarů
56.	Srážka vozidel	Nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	64	Prevence
59.	Srážka vozidel	Nedodržení bezpečné vzdálenosti	56	Prevence
87.	Srážka vozidla s chodcem	Chůze na červenou	56	Prevence, kontrola respektování světelných signálů – sankce na místě
102.	Srážka vozidla s chodcem	Chodec bez reflexních prvků	81	Prevence; mimo obec – sankce na místě

Různá nebezpečí mají v některých případech stejné příčiny. Z tohoto důvodu je příčina v následujícím seznamu uvedena pouze jednou. Výčet konkrétních příčin:

- nevěnování se řízení vozidla,
- agresivní jízda,
- nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- nedodržení maximální povolené rychlosti,
- nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti,
- chůze na červenou,
- chodec bez reflexních prvků.

Ošetřením výše uvedených příčin dojde ke snížení pravděpodobnosti vzniku identifikovaných nebezpečí, jež by mohly vyústit k poškození zdraví, majetku či životního prostředí.

6 NÁVRHY OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY

Provedené analýzy a sestavené statistiky poskytly informace o nedostacích v silniční dopravě na území města Vyškov. Zjištěná rizika budou v následujících podkapitolách více přiblížena a současně na ně budou navržena opatření, které je možné realizovat pod záštitou Městské policie Vyškov. Na základě navržených opatření bude vytvořena koncepce ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově, kterou lze nalézt v příloze P VII.

6.1 Klesající teoretické znalosti řidičů motorových vozidel

Provedením dotazníkového šetření bylo zjištěno, že s rostoucí časovou prodlevou od složení zkoušek v autoškole klesá míra teoretických znalostí v oblasti pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy. Tato skutečnost je způsobena dalším neprohlubováním a opakováním získaných znalostí po ukončení výuky v autoškole. To však neplatí pro řidiče z povolání, kteří každoročně absolvují školení.

Vhodným opatřením je realizovat veřejnosti volně dostupné školení v pravidlech silničního provozu a zásadách bezpečné jízdy. Důležitým prvkem přispívajícím k zájmu o školení je jeho poskytování zdarma. Městská policie Vyškov jej může začlenit do své preventivní činnosti a potřebné lidské zdroje vyčlenit z vlastních řad. Je také možné využít i zaměstnance městského úřadu z odboru dopravy, zvláště pak zkušební komisaře žadatelů o řidičské oprávnění. Školení by se výše uvedení zaměstnanci účastnili v rámci své běžné pracovní doby, čímž by náklady na ně byly takřka nulové. Prostory, v nichž by tato preventivní akce byla realizována, je možné vytipovat, avšak je třeba brát ohled na počet účastníků. Při účasti do 100 osob postačí kapacity Knihovny Karla Dvořáčka ve Vyškově. Pokud však zájem o událost překročí tuto hranici, tak je vhodné zvolit prostory Besedního domu, který se rovněž nachází na území města. Náklady spojené s pronájmem prostor je možné začlenit do rozpočtu Městské policie Vyškov do oblasti preventivních akcí. Pravidelnost školení se předpokládá na čtvrtletní bázi.

Obsah školení lze odvodit z přílohy č. 3 zákona 247/2000 Sb.: předpisy o provozu vozidel, ovládání a údržba vozidla, teorie zásad bezpečné jízdy, zdravotnická příprava (Zákon č. 247/2000 Sb.)

Dále je třeba uvést novinky v komparaci s dosavadním stavem, protože ne každý zaznamená novelizaci zákonů spojených se silniční dopravou. V závěru školení je vhodné předložit

účastníkům teoretický test z pravidel provozu a zásad bezpečné jízdy. Každý z účastníků si tak může ověřit své znalosti a nalézt nedostatky. Výsledky je pak možné využít ke statistickým účelům a návrhům dalšího obsahu následujícího školení.

6.2 Nevěnování se řízení vozidla

Nevěnování se řízení vozidla je nejčastější příčinou dopravních nehod na území města Vyškov. Řidičovu pozornost nejčastěji odvádí tyto činnosti:

- držení telefonu nebo jiného hovorové nebo záznamové zařízení,
- ovládání autorádia,
- hledání v mapě či GPS,
- konzumace potravin,
- kouření,
- komunikace se spolujezdci,
- starost o dítě nebo zvíře ve vozidle.

Mnoho řidičů si neuvědomuje možné následky dopravní nehody a nepřipouští si snížení pozornosti při provozování výše uvedených činností. Preventivní opatření v této oblasti je vhodné představit jako kampaň znázorňující jaké následky může mít jen nepatrné polevení v pozornosti při řízení.

Mimo prevenci může Městská policie Vyškov začlenit i represivní činnost. Zákon strážníkům umožňuje projednat konkrétní přestupek spočívající držení telefonu či jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce na místě uložením správního trestu pokuty příkazem na místě, a to v případě, že je přestupek spolehlivě zjištěn a podezřelý s tím souhlasí. V případě nesouhlasu je třeba zjištěné podezření ze spáchání přestupku oznámit příslušnému orgánu, kterému je třeba podložit důkazy. Nejvýše relevantním důkazem je video záznam. Ten je možné pořídit prostřednictvím osobních kamerek strážníka či prostřednictvím MKDS. Městský kamerový dohlížecí systém se svou kvalitou záznamu a dalšími vlastnostmi jeví jako nejvhodnější prostředek pro pořízení video důkazu. Na území města Vyškov je několik kamerových bodů, jejichž poloha umožňuje nahlédnutí kamerou přímo do vozidla na pozici řidiče. Spoluprací operátora MKDS se strážníky lze tento druh přestupku odhalit a současně pořídit důkazní materiál pro příslušný správní orgán pro případ, že přestupce jej odmítne projednat na místě se strážníky.

Držení telefonu nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení je z výše uvedených činností snižující pozornost jako jediný zákonem výslovně označen za přestupek. Z tohoto důvodu je tohle jediné možné represivní působení Městské policie Vyškov v této oblasti dořešitelné na místě. Ostatní případná podezření musí být předána příslušnému orgánu, a to včetně důkazů.

6.3 Agresivní jízda

Důsledky agresivní jízdy jsou vštepovány řidičům motorových vozidel již v autoškole. Někteří však tomuto stylu jízdy propadají i přes veškeré zásady, které se učili a z nichž skládali zkoušku pro získání řidičského oprávnění. Internetové kanály jsou plné videí a doporučení zabývající se touto problematikou, což přesahuje samotné možnosti Městské policie Vyškov v této oblasti. Preventivní program snižující tuto příčinu vzniku dopravní nehody je vhodné začlenit do školení navrhované v podkapitole 6.1.

Obtížné je agresivní jízdu prokázat pro případnou represii a obecní policie ji není oprávněna projednat na místě uložením správního trestu pokuty příkazem na místě. Pokud však obecní policie pojme podezření z takového jednání, je vhodné pořídit kamerový záznam, který bude důkazním prostředkem pro následné řízení. K pořízení záznamu může Městská policie Vyškov využít osobní kamery strážníků, kdy jsou strážníci přímo svědky této události nebo prostřednictvím MKDS. Dále je v ideálním případě podezřelé vozidlo zastavit a zjistit totožnost řidiče. Následně se celá událost postoupí k příslušnému orgánu k dalšímu šetření. V případě, kdy ke ztotožnění řidiče nedojde je nutné alespoň zjistit registrační značku vozidla.

6.4 Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy

Obecní policie není ze zákona oprávněna zastavovat vozidla za účelem preventivní kontroly, zda řidič není pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Pokud však z chování řidiče v provozu pojme podezření, že je řidič nezpůsobilý k řízení vozidla, může jej zastavit a provést úkony nutné k zjištění skutečnosti. Městská policie Vyškov vlastní prostředky pro zjištění hladiny alkoholu v dechu a ovlivnění jinou návykovou látkou a eventuální podezření je schopná na místě ověřit. V případě pozitivního nálezu je celá událost předána příslušnému orgánu k dalšímu šetření.

Z důvodu zákonného omezení v represivním působení obecních policií mohou být rozšířena pouze preventivní opatření. Veřejnost si nebezpečí alkoholu a návykových látek při řízení

uvědomuje, ale ani to některé neodradí, neboť alkohol a některé další návykové látky zvyšují sebevědomí. Je třeba tedy cílit na psychologický aspekt, kterým je vlastní zkušenost. K tomu účelu je vhodné využít speciálních brýlí, které simulují ovlivnění alkoholem nebo návykovou látkou. Následně na osoby čeká série úkonů (chůze po čáře, mezi překážkami a činnosti ověřující jemnou motoriku). Začlenit tuto metodu je vhodné do školení navrhovaném v podkapitole 6.1 a preventivních akcí pořádaných IZS a Českým červeným křížem na Masarykově náměstí ve Vyškově.

6.5 Nezvládnutí řízení vozidla

Nezvládnutí řízení vozidla odráží nedostatečné dovednosti v ovládnutí vozidla a nedodržení zásad bezpečné jízdy. Zkušenosti a dovednosti získané v autoškole jsou pouhým základem, který musí každý řidič individuálně rozvíjet. K tomuto účelu lze využít nabídky soukromých společností, které se zabývají řidičskými pokročilými dovednostmi. Městská policie nemá dostatek prostředků, aby byla schopna takové akce zinscenovat. Může však doporučit různé kurzy, které nabízí soukromé společnosti v blízkém okolí města Vyškov. Jejich nabídku lze uveřejnit na nástěnce v čekárně služebny Městské policie Vyškov, Vyškovském zpravodaji a webových stránkách města.

6.6 Nedodržení maximální povolené rychlosti

Maximální povolená rychlost není žádnému řidiči motorového vozidla neznámou. Problém je však s jejím dodržováním. Mnoho řidičů motorových vozidel maximální povolené rychlosti nepřikládá velký význam čímž vzrůstá sklon k jejímu překračování. Městská policie Vyškov v rámci prevence rozmisťuje na území města Vyškov orientační radary ukazující okamžitou rychlost jedoucích vozidel. Psychologický efekt však nemá stejný efekt na všechny řidiče. Význam orientačních radarů však není zanedbatelný a mají svůj význam. Některé obce propojili orientační radary se světelnou signalizací. V případě, že vozidlo překročí maximální povolenou rychlost v obci, světelné signalizační zařízení změní signál volno na signál stůj, čímž donutí řidiče zpomalit případně i zastavit. Tato kombinace je spojená s vyšší investicí, ale výsledná účinnost je násobně vyšší než u samotného orientačního radaru. Zřízení orientačního radu v kombinaci se světelným signalizačním zařízením je vhodné na příjezdech do města, kde není zřízeno nebo plánováno stacionární měření rychlosti. V úvahu připadají následující ulice: Křečkovská, Kroměřížská, Olomoucká, Víta Nejedlého.

Vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti prostřednictvím přenosných radarů je podmíněna dostatkem strážníků, neboť musí být vždy zachována alespoň jedna hlídka, která bude schopna řešit běžné záležitosti veřejného pořádku. Současný problém s nadměrnou fluktuací zaměstnanců tento zdroj omezuje. Získání a udržení plné kapacity strážníků lze považovat za nutný cíl, nezbytný pro častější kontroly dodržování maximální povolené rychlosti. Toho lze docílit rozšířením nabízených benefitů a platového ohodnocení.

Na území města Vyškov se nachází úsekové měření na ul. Brněnská a na ul. Purkyňova je další budováno. Vzhledem k úspěchu prvního úsekového měření se předpokládá v delším časovém horizontu uvolnění finančních prostředků pro zbudování dalších. Úseky pozemní komunikace, kde by bylo vhodné zbudovat další úseková měření se nachází na ul. Dědická, ul. Křečkovská, ul. Olomoucká a místní část Lhota.

6.7 Nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti

Přizpůsobená rychlost je velice subjektivní pojem, nicméně zákon 361/2000 Sb. v § 18 odstavci 1 předepisuje: *“Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. (Zákon 361/2000 Sb.)“* Přizpůsobená rychlost se tak odvíjí od zkušeností a dovedností řidiče a vlastnostech vozidla a pozemní komunikace. Vzhledem k subjektivitě tohoto pojmu, není možné provádět represivní opatření. Je však vhodné apelovat na řidiče, aby nepřekračovali jak své schopnosti samotné, tak vlastnosti svého vozidla. Jedná se o jednu ze zásad bezpečné jízdy, které jsou začleněny do školení v podkapitole 6.1.

6.8 Chůze na červenou

Chůze chodce na červený signál na světelném signalizačním zařízení, který příkazuje chodci zastavit a nevstupovat na řízený přechod pro chodce, je právem velkým rizikem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Řízené křižovatky zpravidla obsahují i řízené přechody, jejichž zelený signál na světelném signalizačním zařízení umožní chodci vstoupit na přechod pro chodce. Zelený signál má jasně daná pravidla pro rozsvícení. Řidiči motorových vozidel by tato pravidla měli znát a při jízdě řízenou křižovatkou vědí, na kterém řízeném přechodu

mohou mít chodci signál volno. Pokud však chodec nerespektuje světelnou signalizaci a vstoupí na signál stůj, vytvoří pro řidiče, a to obzvláště motorového vozidla, nečekanou a velice nebezpečnou situaci, kterou není lehké vyřešit. Obdobná situace může nastat i na řízeném přechodu pro chodce, který není součástí řízené křižovatky. Tomu všemu přispívá i fakt, že chodec často stojí za sloupem signalizačního zařízení, čímž je pro řidiče hůře rozpoznatelný a náhlé vstoupení chodce před jedoucím vozidlo je pro řidiče nečekané.

Na místě je jistě prevence spočívající v poučení chodců nebezpečnosti situace, kdy jdou na "červenou". Hazardéři jsou ve většině případů mladistvé osoby, které s řízením nemají žádnou zkušenost, což má za následek neuvědomění si rizika. Zvýšený pohyb pěších a motorizovaných hlídek na území města bude mít psychologický důsledek na občany, kteří tak spíše budou dodržovat signály na světelném signalizačním zařízení. K prezentování důsledků, a tedy preventivního působení tohoto rizikového chování je možné využít autobusové zastávky, kde mají takzvaní "neřidiči" nejvyšší pravděpodobnost setkat se s preventivní kampaní.

Některé osoby však přítomnost strážníků a ani povědomí o nebezpečnosti svého počínání neodradí a nezanechají takového jednání, proto je třeba přistoupit k represivním opatřením. Obecní policie je ze zákona oprávněna vyřešit takové konání chodce správním trestem pokuty příkazem na místě. Riziko spojené s finanční ztrátou je pro některé mnohem motivující k vyčkání na signál volno, než riskování vlastního zdraví. Při provádění kontroly dodržování tohoto pravidla je však vždy lepší ji podpořit záznamem z osobní kamery strážníka či MKDS pro případ, že přestupce nebude souhlasit s projednáním na místě a strážník bude celou událost předávat příslušnému orgánu k došetření.

6.9 Chodec bez reflexních prvků

Chodec pohybující se po pozemní komunikaci či její blízkosti za snížené viditelnosti a bez reflexního prvku, je pro řidiče těžko rozpoznatelný z dostatečné vzdálenosti. Rozpoznatelnost chodce za tmy je znázorněna na obrázku (Obr. 10). Pokud pozemní komunikace není osvětlená je toto negativum umocněno. Právní norma 361/2000 Sb. v § 53 odstavci 9 v této oblasti hovoří takto: *"Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. (zákon 361/2000 Sb.)"* V obci však tato povinnost daná není.



Obr. 10 – Viditelnost různých materiálů za tmy (Vidíme se?, 2022)

Preventivní program v této oblasti je vhodné cílit na obyvatele města Vyškov jako celek prostřednictvím Vyškovských médií – Vyškovský zpravodaj a “VyMIK” - Vyškovská televize. Rovněž je možné využít autobusové zastávky, jak je popsáno v podkapitole 6.8. Na těchto místech je třeba prezentovat:

- Různé rozpoznávací vzdálenosti v závislosti na oděvu za snížené viditelnosti obdobně jak je uvedeno na obrázku.
- Doporučení při používání bezpečnostních prvků od organizace BESIP:
 - “používejte reflexní a fluorescenční materiály a kombinujte je, abyste byli dobře vidět za světla i za tmy”,
 - “reflexní předměty umístěte nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu”,
 - “dětem pořídte oblečení, školní brašny a doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky (Tři rady pro zvýšení viditelnosti, 2022)“.

Obecní policie má pravomoc nedodržení povinnosti uvedené v § 53 odstavci 9 zákona č. 361/2000 Sb. projednat správním trestem pokuty příkazem na místě. V případě zjištění a projednání tohoto přestupku s osobou, která se přestupku dopustila, lze předpokládat, že není schopná si okamžitě zajistit reflexní prvek a bude tedy pokračovat v chůzi i bez něj. V tomto případě by bylo vhodné, aby strážníci přestupci po projednání přestupku předali reflexní prvek, kterými budou pro tyto případy vybaveny služební vozidla Městské policie Vyškov. Přestupci se tak sníží míra frustrace a rovněž dojde ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy.

ZÁVĚR

Městská policie Vyškov je orgánem města zřízeným zastupitelstvem města obecně závaznou vyhláškou v roce 1993 za účelem zajištění veřejného pořádku na svém území. Od jejího vzniku prošla mnoha změnami, za tu nejzásadnější lze považovat vznik nové služebny a modernizaci městského kamerového dohlížecího systému. I samotná činnost Městské policie Vyškov zaznamenala jistý vývoj. Neustále měnící se právní předpisy, především zákon 553/1991 Sb., rozšířili působnost a oprávnění strážníků všech obecních policií, kteří nyní mohou svou činností více působit v oblasti bezpečnosti silniční dopravy. Potřeba těchto změn nastala s vývojem společnosti a globalizací. Neustále vzrůstající počet vozidel pohybujících se po pozemních komunikacích, způsobuje rostoucí počet nebezpečných situací, což má za následek vyšší potřebu angažování obecních policií v oblasti silniční dopravy.

Městská policie Vyškov mimo své primární činnosti v oblasti veřejného pořádku vykonává úkoly zvyšující bezpečnost silniční dopravy. Tato činnost je však až na druhém místě a v případě nedostatku lidských zdrojů je odkládána.

V průběhu řešení diplomové práce autor došel k následujícím odpovědím na výzkumné otázky uvedené kapitole „Cíl práce a použité metody“:

- Obecní policie je významným prvkem v oblasti bezpečnosti silniční dopravy v rámci své působnosti. Ačkoliv ji zákon svěřuje jen zlomek pravomocí ve srovnání s Policií ČR, nelze ji upřít podstatný pozitivní vliv na bezpečnosti silniční dopravy.
- Městská policie Vyškov pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy kromě preventivních akcí zaměřené na bezpečnost dětí, provádí i odhalování přestupků, jejichž projednání jí je zákonem svěřeno. Zejména se jedná o přestupky spáchané nesprávným zastavením, stáním či parkováním a překročení maximální povolené rychlosti v obci. Dále pak zjištěné nedostatky pozemních komunikací a dopravního značení předává příslušným orgánům a organizacím ke sjednání nápravy.
- Teoretická znalost pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy je jedním ze základních předpokladů pro bezpečnost silničního provozu. Obzvláště pak u řidičů motorových vozidel. Teoretický test ze zkoušky pro získání řidičského oprávnění pro osobní automobil úspěšně zvládlo 59,13 % z dotázaných respondentů. Následně bylo zjištěno, že s rostoucí dobou od absolvování autoškoly klesá úspěšnost tohoto testu.

- Nejzásadnější rizika v bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově představuje: nevěnování se řízení vozidla, agresivní jízda, alkohol a drogy, nezvládnutí řízení vozidla, nedodržení maximální povolené rychlosti, nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti, chůze na červenou a chodec bez reflexních prvků.
- Zjištěná rizika je vhodné minimalizovat zavedením více preventivních činností cílící na jejich předcházení. Ty však mohou a budou v některých případech ignorovány. Hrozba finanční ztráty a odebrání řidičského oprávnění je pro některé mnohem účinnější motivem. Z tohoto důvodu byly navrženy a rozpracovány preventivní a represivní činnosti. Konkrétní návrhy jsou uvedeny v kapitole 6.

Provedená zkoumání a následné návrhy opatření posloužili jako podklad pro vytvoření koncepce uvedené v příloze P VII. Koncepce obsahuje návrhy opatření pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově, které je v mezích zákona oprávněna realizovat Městská policie Vyškov. Pravidelně prováděné změny v právních předpisech, nové hrozby a potřeba ověřit účinnost navržených opatření přináší potřebu po třech letech provést přezkoumání rizik, aktualizování opatření a koncepce.

Stále zvyšující se hustota provozu vyžaduje i vyšší dohled nad jeho bezpečností, to se však v budoucnu neobejde bez významné spolupráce Policie ČR s obecními a městskými policiemi v této oblasti.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Právní normy

ČESKO, 1961. Zákon č. 141/1961 Sb. Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141>

ČESKO, 1991. Zákon č. 553/1991 Sb. Zákon České národní rady o obecní policii. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-553>

ČESKO, 1994. Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

ČESKO, 1997. Vyhláška č. 104/1997 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-104>

ČESKO, 1997. Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

ČESKO, 2000. Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení). In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>

ČESKO, 2000. Zákon č. 247/2000 Sb. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>

ČESKO, 2000. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

ČESKO, 2001. Zákon č. 56/2001 Sb. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>

ČESKO, 2002. Vyhláška č. 167/2002 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-167>

ČESKO, 2008. Vyhláška č. 418/2008 Sb. Vyhláška, kterou se provádí zákon o obecní policii. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-418>

ČESKO, 2008. Vyhláška č. 444/2008 Sb. Vyhláška o zdravotní způsobilosti uchazeče o zaměstnání strážníka, čekatele a strážníka obecní policie. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-444>

ČESKO, 2009. Zákon č. 40/2009 Sb. Zákon trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#f3918478>

ČESKO, 2015. Vyhláška č. 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

ČESKO, 2016. Zákon č. 250/2016 Sb. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>

ČESKO, 2016. Zákon č. 251/2016 Sb. Zákon o některých přestupcích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-251>

Literatura

BRADLEY, Edgar, 2016. *Reliability Engineering: A Life Cycle Approach*. Boca Raton: CRC Press. ISBN 978-1-4987-6536-7.

DONNELLY, Daniel, 2013. *Municipal Policing in the European Union: Comparative Perspectives*. London: Palgrave Macmillan. ISBN 978-1-137-29061-8.

HAVLÍK, Karel, 2011. *Psychologie v řídičské praxi*. Klatovy: Vogel Medien International.

KOUDELKA, Ctirad a Václav VRÁNA, 2006. *Rizika a jejich analýza*. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava - Fakulta elektrotechniky a informatiky.

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, 2016. *Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu*. Praha.

OECD/ECMT TRANSPORT RESEARCH CENTRE, 2006. *Young Drivers: The Road to Safety*. Paris: OECD Publishing. ISBN 92-821-1334-5.

PAHL, Gerhard et al., 2007. *Engineering Design: A Systematic Approach*. 3rd. London: Springer. ISBN 978-1-84628-319-2.

PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ, 2005. *Dopravně bezpečnostní činnost: obecná část*. Praha: Police history. ISBN 80-864-7724-X.

PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ, 2006. *Dopravně bezpečnostní činnost: zvláštní část*. Praha: Police history. ISBN 80-864-7732-0.

PORTER, Bryan E., ed., 2011. *Handbook of Traffic Psychology*. London: Academic Press. ISBN 978-0-12-381984-0.

VODIČKOVÁ, Jaroslava, 2018. *Soubor otázek ke zkoušce strážníka: ústní část*. Příbram: Polis.

SCHRÖTER, Zdeněk, 2019. *Autoškola? Pohodlně!: 2019*. Plzeň: Zdeněk Schröter. ISBN 978-80-87803-13-4.

SKARKA, Oldřich, 2008. *Zákon o obecní policii: s podrobným komentářem podle stavu k 1. lednu 2009*. Příbram: Polis.

VETEŠNÍK, Pavel et al., 2013. *Obecní policie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-463-3.

Ostatní

DOBEŠOVÁ, Pavlína, 2022. *Preventivní akce Městské policie Vyškov*. Vyškov.

Dopravní nehody v ČR [online], © 2022. Brno: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

Ishikawa/5M et AMDEC: outils qualité complémentaires, © 1997 2021. *Knowllence.com* [online]. Paris: Knowllence, BASSETTI Group [cit. 2022-03-11]. Dostupné z: <https://www.knowllence.com/blog-qualite-conception-production/ishikawa-5m-amdec-outils-qualite-complementaires.html>

Měření úsekové rychlosti Vyškov Nosálovská - Purkyňova: Technická zpráva, 2021. Brno: CAMEA spol. s r.o.

Rizika a nebezpečí, © 2016 - 2022. *Znalostní systém prevence rizik v BOZP* [online]. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce [cit. 2022-03-16]. Dostupné z: <https://zsbozp.vubp.cz/prevence-rizik/rizika-a-nebezpeci/114-rizika-a-nebezpeci>

SEDLÁČEK, Petr, 2022. *Charakteristika Městské policie Vyškov*. Vyškov. Osobní komunikace.

Tři rady pro zvýšení viditelnosti, © 2022. *BESIP* [online]. Praha: BESIP - Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Budte-videt,-prezijete/Tri-rady-pro-zvyseni-viditelnosti>

Územně správní členění české republiky, © 2011 – 2022. *Národní ústav pro vzdělávání* [online]. Praha: Národní ústav pro vzdělávání [cit. 2022-03-31]. Dostupné z: <https://www.nuv.cz/t/informace-o-uzemne-spravnim-cleneni-ceske-republiky>

Vidíme se?: Chceme Tě vidět i příště!, © 2022. *BESIP* [online]. Praha: BESIP - Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-media/Clanky/Vidime-se-Chceme-Te-videt-i-priste!>

Vyškov, © 2022. *Mistopisný průvodce po České republice* [online]. Valašské Meziříčí: Wanet [cit. 2022-02-28]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/7549/vyskov/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

A/D	Alkohol nebo drogy u viníka
ČR	Česká republika
GPS	Global Positioning System – globální polohový systém
H	Názor hodnotitelů
IZS	Integrovaný záchranný systém
LZ	Lehce zraněno osob
Me	Medián
MKDS	Městský kamerový dohlížecí systém
MV	Ministerstvo vnitra
N	Možné následky ohrožení
NC	Nehod celkem
P	Pravděpodobnost vzniku a existence nebezpečí
P. č.	Pořadové číslo
R	Míra rizika
TPZOV	Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla
TZ	Těžce zraněno osob
U	Usmrceno osob
ZTP	Zvlášť tělesně postižený
ZTP/P	Zvlášť tělesně postižený s průvodcem
ZŠ	Základní škola

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 – Organizační schéma Městské policie Vyškov (Zdroj: Sedláček, 2022).....	34
Obr. 2 – Příklady stejnokroje Městské policie Vyškov (Zdroj: Autor)	35
Obr. 3 – Graf činnosti Městské policie Vyškov v oblasti dopravy v období 2014-2021 (Sedláček, 2022)	39
Obr. 4 – Speed camera AD9T – mikrovlnný radar (Zdroj: Autor).....	41
Obr. 5 – Požadované body úsekového měření (Zdroj: Měření úsekové rychlosti Vyškov Nosálovská - Purkyňova, 2021).....	43
Obr. 6 – Topologické schéma úsekového měření rychlosti (Zdroj: Měření úsekové rychlosti Vyškov Nosálovská – Purkyňova, 2021).....	43
Obr. 7 – Křižovatka u ZŠ Nádražní 5 (Zdroj: Autor)	44
Obr. 8 – Doplnky z retroreflexního materiálu (Zdroj: Autor)	45
Obr. 9 – Aplikace Ishikawa diagramu na dopravní nehodu	51
Obr. 10 – Viditelnost různých materiálů za tmy (Vidíme se?, 2022).....	63

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 – Statistika činnosti Městské policie Vyškov v oblasti dopravy v období 2014-2021 (Sedláček, 2022)	38
Tab. 2 – Nehodovost na území města Vyškov v letech 2019–2021 (Dopravní nehody v ČR, 2022)	47
Tab. 3 – Úspěšnost teoretického testu podle pohlaví.....	48
Tab. 4 – Úspěšnost teoretického testu profesionálních a neprofesionálních řidičů.....	49
Tab. 5 – Úspěšnost teoretického testu podle doby praxe v řízení motorových vozidel	49
Tab. 6 – Vyhodnocovací tabulka metody PNH (Koudelka a Vrána, 2006)	54
Tab. 7 – Aplikace PNH metody – nežádoucí rizika	55

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Rozhovory

Příloha P II: Osobní a sdílené vybavení strážníků městské policie Vyškov

Příloha P III: Nehodovost na území města Vyškov v letech 2019–2021

Příloha P IV: Dotazníkové šetření

Příloha P V: Příklad teoretického testu

Příloha P VI: Aplikace jednoduché bodové polokvantitativní metody

Příloha P VII: Koncepce ke zvyšování bezpečnosti dopravy ve Vyškově

PŘÍLOHA P I: ROZHOVORY

Seznam otázek pro polostrukturovaný rozhovor č. 1 s Petrem Sedláčkem, který je strážníkem pověřením řízením Městské policie Vyškov:

- Kdy a jak vznikla Městská policie Vyškov?
- Kde se nachází služebna Městské policie Vyškov?
- Má město Vyškov městský kamerový dohlížecí systém?
- Kolik zaměstnanců má Městská policie Vyškov a jaké mají zařazení?
- Kdo řídí Městskou policii Vyškov a jaká je organizace?
- Jakými prostředky disponuje Městská policie Vyškov?
- Jakým způsobem Městská policie Vyškov přispívá k bezpečnosti silniční dopravy?
- Kdo má na starost preventivní činnosti?

Seznam otázek pro polostrukturovaný rozhovor č. 2 s Pavlínou Dobešovou, která je strážníkem a preventistou Městské policie Vyškov:

- Jaké bezpečnostní akce spojené s bezpečností silničního provozu Městská policie Vyškov organizuje a na koho jsou cíleny?
- Spolupracuje Městská policie Vyškov s jinými organizacemi podílejících se na bezpečnosti silničního provozu?
- Jakými dalšími způsoby ovlivňuje Městská policie Vyškov bezpečnost silničního provozu na území města?
- Jak městská policie Vyškov řeší vraky vozidel?
- Jak spolupracuje Městská policie Vyškov se složkami integrovaného záchranného systému v oblasti bezpečnosti silničního provozu?

PŘÍLOHA P II: OSOBNÍ A SDÍLENÉ VYBAVENÍ STRÁŽNÍKŮ MĚSTSKÉ POLICIE VYŠKOV

Položky osobního vybavení strážníka Městské policie Vyškov:

- služební zbraň + dva zásobníky a střelivo,
- teleskopický obušek s odnímatelnou svítilnou,
- tonfa,
- záchranářský nůž,
- taktické rukavice,
- slzotvorný sprej,
- kovová pouta + klíče,
- balistická vesta,
- protiúderová přilba,
- taktický batoh,
- reflexní taktická vesta,
- malá svítilna + oranžový kužel na svítilnu,
- zastavovací terč,
- roušky a respirátory.

Sdílené vybavení strážníků Městské policie Vyškov:

- služební vozidla – Škoda Fabia, Škoda Octavia, Dacia Duster, Toyota Corola,
- užitkové vozidlo – Škoda Praktik,
- velké svítilny,
- malé svítilny,
- ruční radiostanice,
- osobní kamerky,
- služební mobilní telefony,

- služební tablety,
- platební terminál,
- záchrannářské batohy s automatizovanými externími defibrilátory,
- osobní detektor nebezpečných plynů,
- vybavení pro odchyt psů – odchytová tyč, odchytové rukavice, obojky a vodítka,
- měřicí kolečko,
- neprůstřelné vesty,
- neprůstřelné přilby se štítem,
- teleskopický žebřík,
- alkohol testery Draeger,
- digitální fotoaparáty,
- platební terminál.

PŘÍLOHA P III: NEHODOVOST NA ÚZEMÍ MĚSTA VYŠKOV V LETECH 2019–2021

Tabulka nehodovosti na území města Vyškov v letech 2019–2021. U každé hlavní příčiny nehody je uveden počet nehod celkem – NC, usmrceno osob – U, těžce zraněno osob – TZ, lehce zraněno osob – LZ, alkohol nebo drogy u viníka – A/D.

Rok:	2019					2020					2021				
Hlavní příčina nehody:	NC	U	TZ	LZ	A/D	NC	U	TZ	LZ	A/D	NC	U	TZ	LZ	A/D
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	85	0	0	13	5	68	0	0	16	7	92	0	0	7	2
Nezvládnutí řízení vozidla	4	0	0	1	0	8	0	0	5	4	6	0	1	3	3
Bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0
Překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	4	0	0	0	0	3	0	0	2	0	9	0	0	1	2
Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda v noci na tlumená světla apod.)	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)	5	0	0	3	1	3	0	0	1	1	1	0	0	1	0

Rok:	2019					2020					2021				
Hlavní příčina nehody:	NC	U	TZ	LZ	A/D	NC	U	TZ	LZ	A/D	NC	U	TZ	LZ	A/D
Předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chyby při udání směru jízdy	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Při otáčení nebo couvání	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Nesprávné otáčení nebo couvání	13	0	0	1	0	15	0	0	0	0	8	0	0	2	0
Při vjíždění na silnici	0	0	0	0	0	4	0	0	2	1	1	0	0	1	0
Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Při odbočování vlevo	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0

Rok:	2019					2020					2021				
Hlavní příčina nehody:	NC	U	TZ	LZ	A/D	NC	U	TZ	LZ	A/D	NC	U	TZ	LZ	A/D
Při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vozidlu přijíždějícímu zprava	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jiné nedání přednosti	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chodci na vyznačeném přechodu	2	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nezajištěná nebo poškozená bočnice (i u přívěsu)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zablokování kol v důsledku mechanické závady vozidla (zadřený motor, převodovka, rozvodovka, spadlý řetěz apod.)	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Nezaviněná řidičem	27	0	1	2	0	6	0	0	1	0	2	0	1	1	0
CELKEM	170	0	4	39	9	134	0	2	42	16	136	0	2	22	8

PŘÍLOHA P IV: DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Vzor dotazníkové použitý pro online dotazníkové šetření, na jehož základě byly získány základní informace o řidičích motorových vozidel pohybujících se na území města Vyškova. Součástí dotazníku je online teoretický test pro získání řidičského oprávnění skupiny B, jehož vzorový příklad je uveden v příloze P V.

- 1) Jste muž nebo žena? (Vyberte jednu odpověď)
 - a) Muž
 - b) Žena
- 2) Jste řidič z povolání? (Vyberte jednu odpověď)
 - a) Ano
 - b) Ne
- 3) Kolik let uplynulo od Vašich posledních zkoušek v autoškole? (Vyberte jednu odpověď)
 - a) <1
 - b) 1-3
 - c) 4-7
 - d) 8-10
 - e) >10
- 4) Nyní se pokuste složit test pro získání řidičského oprávnění skupiny B a výslední počet bodů uveďte níže. (Vyberte jednu odpověď)

50	49	48	47	46	45	44	43	42	41
40	39	38	37	36	35	34	33	32	31
30	29	28	27	26	25	24	23	22	21
20	19	18	17	16	15	14	13	12	11
10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Výsledková tabulka získaných bodů z teoretického testu rozdělena na základě pohlaví:

Body	Muž	Žena	Celkem	Body	Muž	Žena	Celkem	Body	Muž	Žena	Celkem	Body	Muž	Žena	Celkem	Body	Muž	Žena	Celkem
50	13	16	29	39	1	5	6	28	0	3	3	17	0	0	0	6	0	0	0
49	1	3	4	38	0	3	3	27	0	1	1	16	0	0	0	5	0	0	0
48	4	6	10	37	1	1	2	26	0	0	0	15	0	0	0	4	0	0	0
47	2	1	3	36	0	4	4	25	0	0	0	14	0	0	0	3	0	0	0
46	4	1	5	35	0	0	0	24	0	0	0	13	0	0	0	2	0	0	0
45	1	4	5	34	1	0	1	23	0	0	0	12	0	0	0	1	0	3	3
44	2	3	5	33	1	1	2	22	0	1	1	11	0	0	0	0	1	0	1
43	4	3	7	32	0	1	1	21	1	0	1	10	0	0	0	Suma	44	71	115
42	4	2	6	31	0	1	1	20	0	0	0	9	0	0	0				
41	1	4	5	30	0	2	2	19	0	0	0	8	0	0	0				
40	2	2	4	29	0	0	0	18	0	0	0	7	0	0	0				

Výsledková tabulka získaných bodů z teoretického testu profesionálních a neprofesionálních řidičů:

Body	Ano	Ne	Celkem	Body	Ano	Ne	Celkem	Body	Ano	Ne	Celkem	Body	Ano	Ne	Celkem	Body	Ano	Ne	Celkem
50	3	26	29	39	0	6	6	28	0	3	3	17	0	0	0	6	0	0	0
49	0	4	4	38	0	3	3	27	0	1	1	16	0	0	0	5	0	0	0
48	0	10	10	37	0	2	2	26	0	0	0	15	0	0	0	4	0	0	0
47	1	2	3	36	0	4	4	25	0	0	0	14	0	0	0	3	0	0	0
46	0	5	5	35	0	0	0	24	0	0	0	13	0	0	0	2	0	0	0
45	0	5	5	34	0	1	1	23	0	0	0	12	0	0	0	1	0	3	3
44	0	5	5	33	0	2	2	22	0	1	1	11	0	0	0	0	0	1	1
43	1	6	7	32	0	1	1	21	0	1	1	10	0	0	0	Suma	5	110	115
42	0	6	6	31	0	1	1	20	0	0	0	9	0	0	0				
41	0	5	5	30	0	2	2	19	0	0	0	8	0	0	0				
40	0	4	4	29	0	0	0	18	0	0	0	7	0	0	0				

Výsledková tabulka získaných bodů z teoretického testu podle doby praxe v řízení motorových vozidel:

Body	<1	1-3	4-7	8-10	>10	Celkem	Body	<1	1-3	4-7	8-10	>10	Celkem
50	7	4	3	3	12	29	24	0	0	0	0	0	0
49	1	1	1	0	1	4	23	0	0	0	0	0	0
48	2	2	0	0	6	10	22	0	0	0	0	1	1
47	0	2	0	0	1	3	21	0	1	0	0	0	1
46	1	1	0	0	3	5	20	0	0	0	0	0	0
45	0	1	0	0	4	5	19	0	0	0	0	0	0
44	0	0	0	0	5	5	18	0	0	0	0	0	0
43	0	1	0	2	4	7	17	0	0	0	0	0	0
42	0	1	0	0	5	6	16	0	0	0	0	0	0
41	0	0	0	0	5	5	15	0	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	4	4	14	0	0	0	0	0	0
39	0	0	0	0	6	6	13	0	0	0	0	0	0
38	0	1	1	0	1	3	12	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	1	1	2	11	0	0	0	0	0	0
36	2	0	1	1	0	4	10	0	0	0	0	0	0
35	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0
34	0	0	0	0	1	1	8	0	0	0	0	0	0
33	0	0	0	1	1	2	7	0	0	0	0	0	0
32	0	0	0	0	1	1	6	0	0	0	0	0	0
31	0	0	0	0	1	1	5	0	0	0	0	0	0
30	0	1	0	0	1	2	4	0	0	0	0	0	0
29	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
28	1	0	0	1	1	3	2	0	0	0	0	0	0
27	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	3	3
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
25	0	0	0	0	0	0	Suma	14	16	7	9	69	115

PŘÍLOHA P V: PŘÍKLAD TEORETICKÉHO TESTU

Vzorový příklad teoretického testu ze znalostí pro získání řidičského oprávnění skupiny B vygenerovaný na webu Ministerstva dopravy ČR (<https://etesty2.mdcrcz/>). Součástí každé otázky je i její bodová hodnota:

1. [1 b.] V situaci na obrázku musí řidič při řízení zohlednit, že:



- a) Je dopravní značkou předem upozorňován na přechod pro chodce, který bude následovat ve vzdálenosti 150 m.
- b) Je dopravní značkou upozorňován na úsek o délce 150 m, kde lze očekávat zvýšený pohyb chodců.
- c) Je dopravní značkou předem upozorňován na práci na silnici, která je vykonávána ve vzdálenosti 150 m.

2. [2 b.] Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka "Stůj, dej přednost v jízdě!", musí řidič zastavit vozidlo:

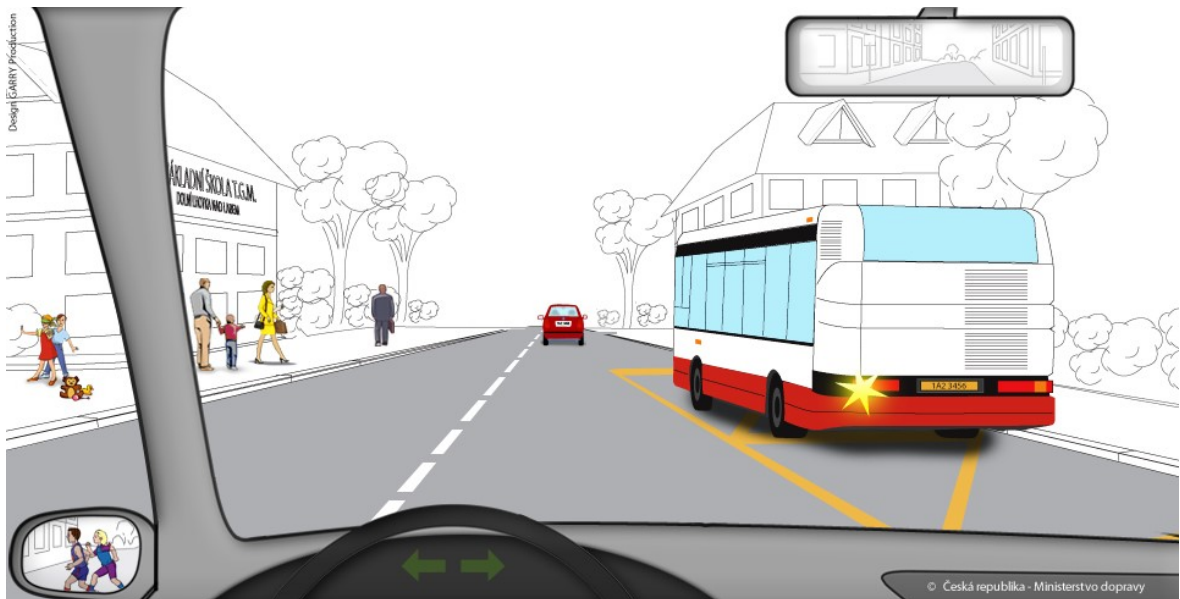
- a) Na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.
- b) Nejdále 5 m za touto dopravní značkou.
- c) Nejméně 5 m před železničním přejezdem.

3. [2 b.] Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se vztahuje na:

- a) Každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě.

- b) Vlastníka vozidla, který odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla. Na ostatní uživatele vozidla se toto pojištění nevztahuje.
- c) Vlastníka vozidla při účasti na organizovaném motoristickém závodě, kde řidič není povinen dodržovat pravidla o provozu na pozemních komunikacích.

4. [4 b.] Jedete v obci jako řidič vozidla z výhledu. Je vaší povinností umožnit autobusu vyjetí ze zastávky?



- a) Ano, a to snížením rychlosti jízdy nebo i zastavením vozidla.
- b) Ne, protože autobus vyjíždí od okraje pozemní komunikace.
- c) Ano, avšak pouze snížením rychlosti nebo změnou směru jízdy, nikoli zastavením vozidla.

5. [2 b.] Přetáčivý smyk u vozidla s pohonem předních kol budete řešit:

- a) Sešlápnutím spojkového pedálu a natočením volantu směrem, kterým se pohybuje zadní část vozidla.
- b) Sešlápnutím brzdového pedálu a natočením volantu směrem, kterým se pohybuje zadní část vozidla.
- c) Citlivým sešlápnutím pedálu akcelérátoru a natočením volantu směrem, kterým se pohybuje zadní část vozidla.

6. [2 b.] Příčinou vzniku aquaplaningu je:

- a) Rychlá jízda na vozovce pokryté větším množstvím vody.
- b) Prudké zrychlení vozidla na mokré vozovce.

- c) Prudké brzdění vozidla na mokré vozovce.

7. [2 b.] K měření rychlosti vozidel je oprávněna:

- a) Policie České republiky a obecní policie.
- b) Policie České republiky.
- c) Policie České republiky, obecní policie a celní správa.

8. [2 b.] Airbagy:

- a) Plní svou funkci pouze při řádném užití zádržných systémů.
- b) Plně nahrazují funkci bezpečnostních pásů i jiných zádržných systémů.
- c) Plní svou funkci pouze ve vozidlech vybavených systémem ABS.

9. [1 b.] Silniční vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud:

- a) Technickou prohlídkou silničního vozidla, jeho ústrojí a částí nebyly zjištěny žádné závady nebo jen lehké závady.
- b) Technickou prohlídkou silničního vozidla, jeho ústrojí a částí nebyly zjištěny žádné závady.
- c) Technickou prohlídkou silničního vozidla, jeho ústrojí a částí byly zjištěny jen závady, které neohrožují bezprostředně bezpečnost jízdy.

10. [2 b.] Během jízdy na dálnici mimo obec se ukázalo, že s Vaším vozidlem ve stoupání nelze dosáhnout rychlosti nejméně 80 km/h (např. pro nedostatečný výkon motoru nebo pro hmotnost přepravovaného nákladu). Můžete pokračovat v jízdě po dálnici?

- a) Ano. Důležité je, že vozidlo může dosáhnout této rychlosti na rovině.
- b) Ne. Dálnici musíte opustit na nejbližším výjezdu.
- c) Ne. Vozidlo musíte odstavit na krajnici a označit jako překážku provozu.

11. [2 b.] Kdy smíte při jízdě s motorovým vozidlem, které je vybaveno světly pro denní svícení, těmito světly svítit?

- a) Pouze při nesnížené viditelnosti, a to bez současného použití obrysových světel.
- b) Při nesnížené viditelnosti samostatně a při současném použití obrysových světel i při snížené viditelnosti.

- c) Pouze v době od 6.00 hodin do 20.00 hodin a jen při současném použití obrysových světel.

12. [2 b.] Na krajnici smí řidič motorového vozidla vjet:

- a) Jen pro účely stání.
- b) Kdykoliv to uzná za vhodné, s výjimkou míst označených výstražnou dopravní značkou "Nebezpečná krajnice".
- c) Jen při zastavení a stání nebo jestliže je to nutné při objíždění, vyhýbání, odbočování nebo otáčení, přitom musí dbát zvýšené opatrnosti.

13. [2 b.] Přednost při čerpání pohonných hmot mají:

- a) Řidiči vozidel s právem přednostní jízdy.
- b) Řidiči vozidel hromadné dopravy osob (např. autobusů).
- c) Řidiči vozidel přepravujících zboží, které podléhá rychlé zkáze.

14. [2 b.] Řidič motorového vozidla je povinen na výzvu policisty:

- a) Podrobit vozidlo kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy.
- b) Doplnit nádrž vozidla pohonnými látkami.
- c) Přibrat jako spolujezdce osobu, které ujelo vozidlo hromadné dopravy osob.

15. [2 b.] Světelný signál se současně svítícím červeným a žlutým světlem "Pozor", znamená pro řidiče povinnost:



- a) Připravit se k jízdě.

- b) Zastavit vozidlo.
- c) Pokračovat v jízdě.

16. [2 b.] Při začínajícím drobném dešti se snížení přilnavosti pneumatik nejvýrazněji projeví na vozovce:

- a) Dlážděné.
- b) S asfaltovým povrchem.
- c) S betonovým povrchem.

17. [4 b.] Řidič vozidla z výhledu na vyobrazené křižovatce:



- a) Musí dát přednost všem vozidlům přijíždějícím zprava i zleva.
- b) Má přednost v jízdě před všemi vozidly, přesto ale musí přibrzdit před hranicí křižovatky a přesvědčit se, zda může křižovatkou bezpečně projet.
- c) Musí dát přednost všem vozidlům přijíždějícím zprava.

18. [1 b.] Tabulku registrační značky umístí vlastník nebo provozovatel vozidla:

- a) Do místa určeného konstrukčním řešením vozidla.
- b) Na kteréhokoliv místo na přední nebo zadní vozidla; přitom však nesmí zakrýt předepsané osvětlení vozidla.
- c) Na kterémkoliv viditelné místo na vozidle.

19. [1 b.] Která z vyobrazených dopravních značek neumožňuje řidiči, pokud to ostatní okolnosti provozu na pozemních komunikacích dovolují, jet rychlostí 25 km/h :



A)



B)



C)

- a) A)
- b) B)
- c) C)

[2 b.] Dojde-li při dopravní nehodě k poškození obecně prospěšného zařízení, jsou účastníci dopravní nehody:

- a) Povinni vždy neprodleně ohlásit tuto událost Policii České republiky, bez ohledu na výši způsobené škody.
- b) Povinni neprodleně ohlásit tuto událost Policii České republiky, pouze pokud výše způsobené škody přesahuje částku 50 000 Kč.
- c) Povinni neprodleně ohlásit tuto událost Policii České republiky, pouze pokud výše způsobené škody přesahuje částku 100 000 Kč.

21. [2 b.] "Chodec":

- a) Je výhradně kráčející osoba.
- b) Je i osoba, která se pohybuje na kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení.
- c) Není osoba, která se pohybuje na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení.

22. [1 b.] Jste svědek dopravní nehody, na místě jsou dva zranění, z nichž jeden je v bezvědomí, druhý při vědomí, ale výrazně krvácí. Jaký bude Váš postup?

- a) Nejdříve zjistím, zda poraněný v bezvědomí dýchá.
- b) Neprodleně zastavím masivní krvácení, zjistím stav poraněného v bezvědomí, zavolám ZS a zajistím místo nehody.
- c) Zajistím parkovací místo vozidlu ZS a vyčkám jeho příjezdu.

23. [2 b.] Policista může zabránit v jízdě motorovému vozidlu použitím technického prostředku (tzv. botičky) nebo odtažením vozidla, jestliže:

- a) Vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu.
- b) Vozidlo je z jakéhokoliv důvodu technicky nezpůsobilé k provozu.
- c) K vozidlu není uzavřeno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

24. [1 b.] V úseku pozemní komunikace, který následuje za touto svislou dopravní značkou, jako řidič motorového vozidla



- a) Smíte zastavit a stát ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty.
- b) Nesmíte zastavit a stát ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty.
- c) Smíte ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty zastavit na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob, anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.

25. [4 b.] Jak se zachováte jako řidič vozidla z výhledu na následující křižovatce?



- a) Dám přednost v jízdě pouze vozidlům na hlavní pozemní komunikaci
- b) Dám přednost zprava červenému vozidlu.
- c) Mám přednost před červeným vozidlem, protože na vedlejší komunikaci zprava je značka Stůj, dej přednost v jízdě

PŘÍLOHA P VI: APLIKACE JEDNODUCHÉ BODOVÉ POLOKVANTITATIVNÍ METODY

Výstupní tabulka aplikované metody PNH na 102 variací nebezpečí a možných příčin označených pořadovými čísly (dále jen „P. č.“). Kde je **P** – pravděpodobnost vzniku a existence nebezpečí, **N** – možné následky ohrožení, **H** – názor hodnotitelů. Písmeno **R** označuje výslednou míru rizika a **Me** je medián hodnot jednotlivých hodnotitelů (1-4).

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														Bezpečnostní opatření		
			P					N					H					R	
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
1.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nezvládnutí řízení vozidla	3	4	3	3	3	2	3	5	2	2,5	4	2	3	3	3	23	Prevence
2.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nevěnování se řízení vozidla	4	3	4	4	4	2	3	5	4	3,5	4	3	4	4	4	56	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
3.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Agresivní jízda	2	4	4	4	4	4	4	5	5	4,5	4	3	4	4	4	72	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
4.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nedodržení maximální povolené rychlosti	4	4	3	3	3,5	2	4	4	2	3	2	3	3	3	3	32	Prevence; vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti; vybudování nových stacionárních radarů
5.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	4	2	3	3	3	27	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														Bezpečnostní opatření		
			P					N					H					R	
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
6.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	3	3	2	1	2,5	3	3	4	2	3	4	2	2	2	2	15	Prevence
7.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1	3	2	1	1,5	2	3	4	1	2,5	4	2	2	2	2	7,5	Prevence
8.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	1	3	1	2	1,5	2	3	5	2	2,5	4	2	2	3	2,5	9,4	Prevence
9.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Zablokování kol v důsledku mechanické závady vozidla	1	1	1	1	1	3	2	5	3	3	5	1	1	4	2,5	7,5	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
10.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Závada brzdového ústrojí	1	2	1	1	1	3	2	5	4	3,5	5	1	1	5	3	11	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
11.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Defekt pneumatiky	1	2	1	1	1	3	2	5	3	3	5	1	1	3	2	6	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
12.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Závada v řízení	1	2	1	1	1	3	2	5	4	3,5	5	1	1	5	3	11	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
13.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Poškozená nebo znečištěná pozemní komunikace	2	2	1	3	2	1	2	4	2	2	2	2	3	2	2	8	Postoupení příslušnému orgánu ke sjednání nápravy; zjistit a postihnout viníka
14.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy	3	3	3	2	3	3	3	5	5	4	5	4	3	5	4,5	54	Prevence; v případě podezření z užití alkoholu/drog, zastavení vozidla a kontrola řidiče – postoupení příslušnému orgánu
15.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – léky	1	3	2	2	2	3	2	5	4	3,5	5	3	1	4	3,5	25	Prevence
16.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – nemoc	2	3	1	3	2,5	3	2	4	2	2,5	5	3	1	3	3	19	Prevence
17.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – stáří	2	3	1	3	2,5	3	3	4	2	3	5	3	1	4	3,5	26	Prevence; kontrola zdravotního posudku řidičů motorových vozidel starších 65 let – postoupení příslušnému orgánu
18.	Havárie – sjetí vozidla z pozemní komunikace	Zhoršené povětrnostní podmínky a jejich důsledky	3	3	3	1	3	3	3	4	2	3	4	2	3	2	2,5	23	Prevence; zjištěné nedostatky ve sjízdnosti postoupit příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
19.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nezvládnutí řízení vozidla	3	3	4	2	3	4	3	5	4	4	4	3	4	3	3,5	42	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
20.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nevěnování se řízení vozidla	4	3	4	3	3,5	4	3	5	4	4	4	3	4	5	4	56	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
21.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Agresivní jízda	2	4	3	3	3	4	4	5	5	4,5	4	4	3	4	4	54	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
22.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nedodržení maximální povolené rychlosti	3	3	4	4	3,5	3	3	5	4	3,5	4	4	4	5	4	49	Prevence; vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti; vybudování nových stacionárních radarů
23.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	27	Prevence
24.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3,5	4	3	3	3	3	32	Prevence
25.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1	2	3	1	1,5	2	2	4	2	2	4	2	3	2	2,5	7,5	Prevence
26.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	1	2	2	1	1,5	2	2	5	1	2	4	2	2	2	2	6	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
27.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Zablokování kol v důsledku mechanické závady vozidla	1	1	1	1	1	3	2	5	3	3	5	1	1	4	2,5	7,5	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
28.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Závada brzdového ústrojí	1	1	2	1	1	3	2	5	4	3,5	5	1	1	5	3	11	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
29.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Defekt pneumatiky	1	1	3	1	1	3	2	5	2	2,5	5	1	2	2	2	5	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
30.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Závada v řízení	1	1	1	1	1	3	2	5	2	2,5	5	1	1	4	2,5	6,3	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
31.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Poškozená nebo znečištěná pozemní komunikace	2	1	5	1	1,5	2	2	4	3	2,5	3	1	3	2	2,5	9,4	Postoupení příslušnému orgánu ke sjednání nápravy; zjistit a postihnout viníka
32.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy	3	3	3	3	3	3	3	5	2	3	5	4	4	3	4	36	Prevence; v případě podezření z užití alkoholu/drog, zastavení vozidla a kontrola řidiče – postoupení příslušnému orgánu
33.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – léky	1	3	2	2	2	3	3	5	3	3	5	4	1	3	3,5	21	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika															Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						R
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me		
34.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – nemoc	2	3	2	2	2	3	3	5	2	3	5	3	1	3	3	18	Prevence
35.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – stáří	2	3	2	3	2,5	3	3	3	4	3	5	3	2	5	4	30	Prevence; kontrola zdravotního posudku řidičů motorových vozidel starších 65 let – postoupení příslušnému orgánu
36.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Zhoršené povětrnostní podmínky a jejich důsledky	3	3	3	1	3	3	2	5	2	2,5	4	2	3	2	2,5	19	Prevence; zjištěné nedostatky ve sjízdnosti postoupit příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
37.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Pád stromu na komunikaci	1	3	3	1	2	4	2	4	3	3,5	5	2	2	2	2	14	Postoupení příslušnému orgánu/organizaci ke sjednání nápravy; usměrňování dopravy
38.	Srážka vozidla překážkou na pozemní komunikaci	Pád nedostatečně upevněného nákladu z jedoucího vozidla	1	2	2	1	1,5	4	2	5	3	3,5	5	2	2	4	3	16	Postoupení příslušnému orgánu/organizaci ke sjednání nápravy, zjistit a postihnout viníka; usměrňování dopravy
39.	Srážka vozidla se zvířetem	Nezvládnutí řízení vozidla	1	1	3	2	1,5	2	2	4	3	2,5	3	2	3	3	3	11	Prevence
40.	Srážka vozidla se zvířetem	Nevěnování se řízení vozidla	4	3	3	3	3	2	2	4	2	2	3	3	2	3	3	18	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
41.	Srážka vozidla se zvířetem	Nedodržení maximální povolené rychlosti	4	3	4	5	4	2	2	5	4	3	2	3	3	4	3	36	Prevence; vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti; vybudování nových stacionárních radarů
42.	Srážka vozidla se zvířetem	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	3	1	3	2	2,5	2	2	4	3	2,5	3	2	1	3	2,5	16	Prevence
43.	Srážka vozidla se zvířetem	Nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	4	3	3	3	3	2	2	4	3	2,5	3	3	3	4	3	23	Prevence
44.	Srážka vozidla se zvířetem	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	2	1	3	2	2	2	2	4	2	2	2	2	1	3	2	8	Prevence
45.	Srážka vozidla se zvířetem	Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	2	1	1	2	1,5	2	2	5	2	2	2	2	1	1	1,5	4,5	Prevence
46.	Srážka vozidla se zvířetem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy	2	3	3	3	3	2	2	5	2	2	3	3	2	3	3	18	Prevence; v případě podezření z užití alkoholu/drog, zastavení vozidla a kontrola řidiče – postoupení příslušnému orgánu
47.	Srážka vozidla se zvířetem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – léky	2	1	2	3	2	2	2	4	3	2,5	3	2	1	4	2,5	13	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
48.	Srážka vozidla se zvířetem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – nemoc	2	1	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	1	4	2	8	Prevence
49.	Srážka vozidla se zvířetem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – stáří	2	1	2	3	2	2	2	3	3	2,5	2	2	1	5	2	10	Prevence; kontrola zdravotního posudku řidičů motorových vozidel starších 65 let – postoupení příslušnému orgánu
50.	Srážka vozidla se zvířetem	Zhoršené povětrnostní podmínky a jejich důsledky	4	1	3	1	2	2	2	4	2	2	3	2	2	2	2	8	Prevence; zjištěné nedostatky ve sjízdnosti postoupit příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
51.	Srážka vozidel	Nezvládnutí řízení vozidla	3	3	4	4	3,5	5	3	5	4	4,5	4	3	4	5	4	63	Prevence
52.	Srážka vozidel	Nevěnování se řízení vozidla	4	3	4	5	4	5	3	5	5	5	5	3	5	4	4,5	90	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
53.	Srážka vozidel	Agresivní jízda	3	4	4	5	4	4	3	5	5	4,5	4	4	5	5	4,5	81	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
54.	Srážka vozidel	Nedodržení maximální povolené rychlosti	2	4	4	5	4	3	3	5	4	3,5	3	4	4	4	4	56	Prevence; vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti; vybudování nových stacionárních radarů

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														Bezpečnostní opatření		
			P					N					H					R	
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
55.	Srážka vozidel	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	3	3	4	4	3,5	3	3	5	3	3	4	3	3	3	3	32	Prevence
56.	Srážka vozidel	Nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	3	4	4	4	4	3	3	5	5	4	4	4	3	4	4	64	Prevence
57.	Srážka vozidel	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	2	3	4	2	2,5	3	3	5	3	3	4	3	3	3	3	23	Prevence
58.	Srážka vozidel	Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	2	3	2	2	2	3	3	5	3	3	4	3	2	2	2,5	15	Prevence
59.	Srážka vozidel	Nedodržení bezpečné vzdálenosti	5	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4	3	5	3	56	Prevence
60.	Srážka vozidel	Chyba při předjíždění	3	3	4	4	3,5	3	3	5	3	3	2	3	5	3	3	32	Prevence
61.	Srážka vozidel	Nedání přednosti	3	4	4	2	3,5	4	3	5	3	3,5	3	4	5	3	3,5	43	Prevence, kontrola dodržování pravidel dávání přednosti – postoupení příslušnému orgánu

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
62.	Srážka vozidel	Jízda na červenou	4	3	4	2	3,5	4	3	4	1	3,5	4	4	5	1	4	49	Prevence, kontrola respektování světelných signálů – postoupení příslušnému orgánu
63.	Srážka vozidel	Samovolné rozjetí vozidla – nezajištění vozidla při stání	1	2	2	1	1,5	2	1	5	2	2	3	1	1	1	1	3	Prevence
64.	Srážka vozidel	Chyba v řízení provozu (strážník/policista)	1	1	4	1	1	3	2	3	1	2,5	3	2	4	1	2,5	6,3	Pravidelné školení policistů/strážníků
65.	Srážka vozidel	Poškozené nebo nečitelné dopravní značení	2	2	2	1	2	3	2	3	2	2,5	4	2	1	1	1,5	7,5	Postoupení příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
66.	Srážka vozidel	Vada světelného signalizačního zařízení	2	2	3	2	2	3	2	5	2	2,5	4	2	2	3	2,5	13	Postoupení příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
67.	Srážka vozidel	Zablokování kol v důsledku mechanické závady vozidla	1	1	1	1	1	3	2	5	3	3	4	1	1	3	2	6	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
68.	Srážka vozidel	Závada brzdového ústrojí	1	1	1	1	1	3	2	5	4	3,5	4	1	1	3	2	7	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
69.	Srážka vozidel	Defekt pneumatiky	1	2	3	1	1,5	3	2	5	4	3,5	4	2	2	4	3	16	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
70.	Srážka vozidel	Závada v řízení	1	1	1	2	1	3	2	5	4	3,5	4	1	1	5	2,5	8,8	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
71.	Srážka vozidel	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy	3	3	3	3	3	5	2	5	4	4,5	5	3	3	3	3	41	Prevence; v případě podezření z užití alkoholu/drog, zastavení vozidla a kontrola řidiče – postoupení příslušnému orgánu
72.	Srážka vozidel	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – léky	1	3	2	2	2	4	2	5	4	4	5	3	1	3	3	24	Prevence
73.	Srážka vozidel	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – nemoc	2	2	2	3	2	4	2	5	2	3	5	2	1	2	2	12	Prevence
74.	Srážka vozidel	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – stáří	2	2	2	4	2	4	2	4	4	4	5	2	1	3	2,5	20	Prevence; kontrola zdravotního posudku řidičů motorových vozidel starších 65 let – postoupení příslušnému orgánu
75.	Srážka vozidel	Zhoršené povětrnostní podmínky a jejich důsledky	3	2	3	1	2,5	4	2	5	2	3	4	2	2	1	2	15	Prevence; zjištěné nedostatky ve sjízdnosti postoupit příslušnému orgánu ke sjednání nápravy

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
76.	Srážka vozidel	Neosvětlené vozidlo	3	3	3	1	3	4	3	5	2	3,5	5	3	3	2	3	32	Ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
77.	Srážka vozidla s chodcem	Nezvládnutí řízení vozidla	2	2	3	2	2	5	3	5	2	4	4	3	3	3	3	24	Prevence
78.	Srážka vozidla s chodcem	Nevěnování se řízení vozidla	4	3	4	3	3,5	5	3	5	2	4	5	3	4	3	3,5	49	Prevence; kontrola a postihování činností s příčinou spojených
79.	Srážka vozidla s chodcem	Agresivní jízda	2	3	3	4	3	4	3	5	4	4	4	4	3	3	3,5	42	Prevence; pořízení kamerového záznamu, ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
80.	Srážka vozidla s chodcem	Nedodržení maximální povolené rychlosti	2	3	4	3	3	4	3	5	3	3,5	3	4	3	4	3,5	37	Prevence; vyšší intenzita kontroly dodržování maximální povolené rychlosti; vybudování nových stacionárních radarů
81.	Srážka vozidla s chodcem	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	2	3	4	2	2,5	4	3	5	4	4	4	3	3	3	3	30	Prevence
82.	Srážka vozidla s chodcem	Nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti	2	3	4	3	3	4	3	5	5	4,5	4	3	3	4	3,5	47	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
83.	Srážka vozidla s chodcem	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	2	3	2	2	2	4	3	5	3	3,5	4	3	1	4	3,5	25	Prevence
84.	Srážka vozidla s chodcem	Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	2	2	2	2	2	3	3	5	3	3	4	3	1	4	3,5	21	Prevence
85.	Srážka vozidla s chodcem	Nedání přednosti	3	3	4	2	3	4	3	5	2	3,5	4	3	4	3	3,5	37	Prevence, kontrola dodržování pravidel dávání přednosti – postoupení příslušnému orgánu
86.	Srážka vozidla s chodcem	Jízda na červenou	3	4	4	2	3,5	4	3	5	3	3,5	4	4	4	2	4	49	Prevence, kontrola respektování světelných signálů – postoupení příslušnému orgánu
87.	Srážka vozidla s chodcem	Chůze na červenou	3	4	4	4	4	4	3	5	2	3,5	4	4	4	2	4	56	Prevence, kontrola respektování světelných signálů – sankce na místě
88.	Srážka vozidla s chodcem	Chyba v řízení provozu (strážník/policista)	1	1	4	2	1,5	3	3	4	1	3	2	2	4	1	2	9	Pravidelné školení policistů/strážníků
89.	Srážka vozidla s chodcem	Poškozené nebo nečitelné dopravní značení	1	2	2	1	1,5	3	3	4	3	3	3	2	1	2	2	9	Postoupení příslušnému orgánu ke sjednání nápravy

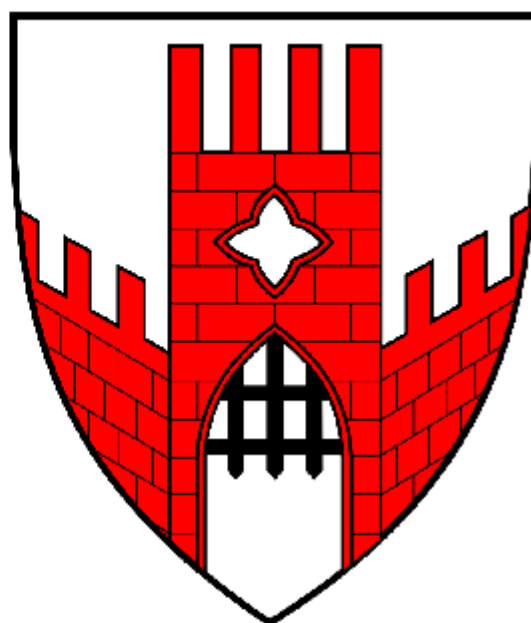
P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika															Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						R
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me		
90.	Srážka vozidla s chodcem	Vada světelného signalizačního zařízení	1	2	3	1	1,5	4	3	5	3	3,5	4	2	2	3	2,5	13	Postoupení příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
91.	Srážka vozidla s chodcem	Zablokování kol v důsledku mechanické závady vozidla	1	1	1	1	1	4	3	4	2	3,5	4	1	1	3	2	7	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
92.	Srážka vozidla s chodcem	Závada brzdového ústrojí	1	1	1	1	1	4	3	4	3	3,5	4	2	1	3	2,5	8,8	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
93.	Srážka vozidla s chodcem	Defekt pneumatiky	1	2	2	1	1,5	4	3	5	3	3,5	4	2	2	2	2	11	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
94.	Srážka vozidla s chodcem	Závada v řízení	1	1	1	1	1	4	3	5	2	3,5	4	2	1	2	2	7	Zjištěné nedostatky vylučující způsobilost motorového vozidla postoupit příslušnému orgánu
95.	Srážka vozidla s chodcem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – alkohol/drogy	3	3	3	3	3	5	3	5	4	4,5	5	4	3	3	3,5	47	Prevence; v případě podezření z užití alkoholu/drog, zastavení vozidla a kontrola řidiče – postoupení příslušnému orgánu
96.	Srážka vozidla s chodcem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – léky	1	3	2	3	2,5	4	3	5	4	4	5	3	1	3	3	30	Prevence

P. č.	Identifikace nebezpečí	Možná příčina	Odhad rizika														R	Bezpečnostní opatření	
			P					N					H						
			1	2	3	4	Me	1	2	3	4	Me	1	2	3	4			Me
97.	Srážka vozidla s chodcem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – nemoc	2	3	2	3	2,5	4	3	5	4	4	5	3	1	4	3,5	35	Prevence
98.	Srážka vozidla s chodcem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – stáří	2	3	2	4	2,5	4	3	4	4	4	5	3	1	4	3,5	35	Prevence; kontrola zdravotního posudku řidičů motorových vozidel starších 65 let – postoupení příslušnému orgánu
99.	Srážka vozidla s chodcem	Nezpůsobilost k účasti v silničním provozu – dítě	3	3	3	5	3	5	3	5	4	4,5	5	3	2	4	3,5	47	Prevence
100.	Srážka vozidla s chodcem	Zhoršené povětrnostní podmínky a jejich důsledky	3	2	3	2	2,5	4	3	5	3	3,5	4	2	2	2	2	18	Prevence; zjištěné nedostatky ve sjízdnosti postoupit příslušnému orgánu ke sjednání nápravy
101.	Srážka vozidla s chodcem	Neosvětlené vozidlo	3	3	3	3	3	4	3	5	3	3,5	4	3	2	3	3	32	Ztotožnění řidiče a postoupení příslušnému orgánu
102.	Srážka vozidla s chodcem	Chodec bez reflexních prvků	4	4	3	4	4	5	3	5	4	4,5	5	3	4	5	4,5	81	Prevence; mimo obec – sankce na místě

Pokud bylo pro ošetření příčiny navrženo více bezpečnostních opatření, byla v tabulce oddělena středníkem. Je-li navrhnuté opatření z oblasti preventivního působení, je v tabulce z důvodu rozsáhlosti návrhu uvedeno pouze jako „Prevence“.

**PŘÍLOHA P VII: KONCEPCE KE ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI
DOPRAVY VE VYŠKOVĚ**

Vyškov
■■■■■■■■



**Koncepce
zvyšování
bezpečnosti
silniční
dopravy**

Autor:
Bc. Jakub Formánek

Koncepci zpracoval Jakub Formánek v roce 2022 jako výstup diplomové práce zkoumající problematiku vlivu Městské policie Vyškov na bezpečnost silniční dopravy na území města Vyškov. Formuluje několik činností, které mohou být aplikovány na základě zákonných kompetencí a vlastních prostředků Městské policie Vyškov.

Rizika, na která koncepce cílí, byla identifikována prostřednictvím statistik nehodovosti a několika metod a za účasti několika odborníků z praxe v oblasti silniční dopravy. Po uplynutí tří let je doporučeno opakovat zkoumání a aktualizovat tento koncepční dokument. Základem pro tvorbu bezpečnostních návrhů byla zjištěná nejkritičtější rizika a klesající teoretické znalosti řidičů motorových vozidel na území města Vyškov. Koncepce je rozdělena do tří částí:

- preventivní činnosti,
- represivní činnosti,
- zajištění lidských zdrojů.

PREVENTIVNÍ ČINNOSTI

Pro zvýšení bezpečnosti silniční dopravy ve Vyškově byly koncipovány preventivní činnosti, které jsou více popsány v následujících podkapitolách.

Pravidelná školení řidičů motorových vozidel

Zkoumáním bylo zjištěno, že s rostoucí prodlevou od složení zkoušek v autoškole klesají neprofesionálním řidičům teoretické znalosti z pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy.

Školení bude realizováno na čtvrtletní bázi v prostorech Besedního domu či Knihovně Karla Dvořáčka ve Vyškově zvolených na základně počtu přihlášených účastníků. Přednášejícími lektory budou vybraní strážníci a odborníci z městského úřadu. Konkrétní obsah školení je důležité měnit, aby účastníci neztratili zájem, měl by však vycházet z obecného obsahu respektujícího základní teoretické znalosti žadatelů o řidičské oprávnění:

- předpisy o provozu vozidel,
- ovládání a údržba vozidla,
- teorie zásad bezpečné jízdy,
- zdravotnická příprava.

Dále do programu začlenit novinky v komparaci současného stavu a současná významná rizika dotýkající se řidičů a podněcující vznik dopravní nehody:

- nevěnování se řízení vozidla,
- agresivní jízda,
- nezvládnutí řízení,
- alkohol a drogy,
- překročení maximální povolené rychlosti,
- nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti.

V závěru každého školení se doporučuje předložit každému účastníkovi školení anonymní test z autoškoly a následně jej společně vyhodnotit pro ověření dosavadních teoretických znalostí. Výsledky lze následně využít ke statistickým účelům a návrhu obsahu následujícího školení.

Kampaň v médiích města Vyškov

Město Vyškov má vlastní televizi VyMIK, kde je vhodné věnovat několikrát denně alespoň 5 minut bezpečnostní kampani zaměřenou na zvyšování bezpečnosti silniční dopravy. Ve Vyškovském zpravodaji, vycházejícím každý měsíc, vyčlenit dvě dvoustrany za stejným účelem. Obsah kampaně může být cílen nejen na řidiče ale i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Tímto způsobem je možné dostat důležité informace o pravidlech a rizicích silničního provozu i k těm, co nejsou řidiči. Obsah kampaně bude vycházet z obsahu navrhnutého pravidelného školení řidičů motorových vozidel.

Kampaň v autobusových zastávkách na území města Vyškov

Autobusové zastávky, zejména ty ve správě města, využívají chodci, z nichž je poměrná část "neřidiči" a pravděpodobně neprodělali žádnou teoretickou výuku v pravidlech a chování v provozu na pozemních komunikacích. Reklamy v propagačních plochách autobusových zastávek nahradit různorodými kampaněmi v oblasti bezpečnosti chodců v silniční dopravě. Je třeba prezentovat fatální následky kolize chodce s motorovým vozidlem a jejich nejnebezpečnějšími příčinami ze strany chodce:

- chůze na červený signál stůj na světelném signalizačním zařízení,
- absence reflexních prvků za snížené viditelnosti.

Důležitým faktorem ovlivňující zajímavost je využít současné trendy a různorodost provedení a obsahu – každá propagační plocha zastávky by měla být unikátní.

Letáčky a nástěnka na služebně Městské policie Vyškov

Kampaně v médiích a autobusových zastávkách je vhodné doplnit tištěnými prospekty podporující tyto kampaně. Tiskoviny umístit do čekárny na služebně Městské policie Vyškov k volnému odběru a doplnit nástěnkou, která upoutá pozornost občanů, kteří služebnu z jakýkoliv důvodů navštíví. Kromě služebny lze tištěné prospekty umístit i v prostorech Městského úřadu Vyškov.

Mimo podpory již zavedených preventivních kampaní formou nástěnky a letáčku na služebně Městské policie Vyškov je vhodné zde umístit nabídky různých společností nabízejících zdokonalení řídičských dovedností – zvládání krizových situací, jízdy zručnosti a jiné.

REPRESIVNÍ ČINNOSTI

Ne vždy je možné zvýšení bezpečnosti docílit preventivními opatřeními. Jako podpora prevence je třeba zavést i represivní činnosti blíže popsané v následujících podkapitolách.

Kontrola řízení s telefonem v ruce

Pokud řidič při řízení drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení dopouští se tím nejen přestupku, ale současně se nevěnuje řízení, což je jednou z častých příčin dopravních nehod.

Kontrola dodržování tohoto pravidla bude realizována prostřednictvím městského kamerového dohlížecího systému (dále jen „MKDS“), kdy strážník či jiný zaměstnanec Městské policie Vyškov bude na předem vytipované ulici monitorovat činnost řidičů motorových vozidel s detailním záběrem. V případě podezření z páchaní přestupku jej oznámí hlídce Městské policie Vyškov přítomné na kontrolovaném úseku ve směru jízdy podezřelého vozidla. Ta provede zastavení vozidla a ztotožnění řidiče. Pokud bude podezřelý řidič souhlasit s projednáním přestupku na místě uložením správního trestu pokuty příkazem na místě, může hlídka Městské policie Vyškov událost dořešit. Pokud však řidič s přestupkem souhlasit nebude, poučí podezřelého řidiče, že událost bude postoupena ke správnímu orgánu, který převezme šetření v této věci. Dále se provede záloha záznamu z MKDS a společně s úředním záznamem se předá příslušnému správnímu orgánu.

Kontrola dodržování maximální povolené rychlosti v obci

Městská policie provádí měření maximální povolené rychlosti v obci, nicméně je jeho frekvence nedostatečná. To je zapříčiněno zvýšenou fluktuací zaměstnanců – tento fenomén je ošetřen v části: “Zajištění lidských zdrojů”. V momentu rovnováhy lidských zdrojů se stanovuje doba provádění kontrolního měření maximální povolené rychlosti na minimálně 10 hodin týdně.

Vytypování úseků pro nové úsekové měření maximální povolené rychlosti

Ve městě Vyškov je několik ulic, kde dochází k tak častému překročení maximální povolené rychlosti, že je třeba na jejich částech uvažovat o zřízení úsekového měření maximální povolené rychlosti. Výstavba nového úsekového měření je významnou položkou v rozpočtu města a je tedy nutné zvážit, zda vytypovaný úsek pro zbudování úsekového měření bude v konečném důsledku přínosem.

Významnými lokalitami, kde je třeba provést hlubší analýzu uplatnitelnosti úsekového měření, jsou příjezdy do města a jeho místních částí: ulice Dědická, ulice Křečkovská, ulice Olomoucká a místní část Lhota. Výsledky provedených analýz budou následně předloženy obecnímu zastupitelstvu společně s návrhy realizace.

Kontrola chování vozidel – podezření z ovlivnění alkoholem či drogami, agresivní jízda

Městská policie nemá zákonem stanovené oprávnění zastavovat vozidla za účelem provedení náátkové kontroly na ovlivnění řidiče alkoholem či drogami. Je však v případě důvodného podezření tuto kontrolu provést. Důvodným podezřením může neplynulá jízda vozidla, či kolibavá chůze řidiče k vozidlu. Rovněž lze za důvodné podezření považovat konzumaci alkoholu či drog před jízdou nebo během jízdy. Městská policie Vyškov díky svému stále rozšiřujícímu MKDS má pod kontrolou významnou část veřejného prostranství na svém území. Důsledným monitoringem lze odhalit a zároveň pořídit videozáznam řidiče pod vlivem alkoholu či jiné omamné látky. Takové podezření následně operátor MKDS předá hlídce MP Vyškov, která vozidlo zastaví, ztotožní řidiče a provede dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu v dechu nebo test na drogy ze slin. V případě pozitivního nálezu provede další kroky vyplývající ze zákona, o události sepiše úřední záznam a předá jej příslušnému orgánu k dalšímu šetření. Téměř totožný postup lze použít pro případné podezření z agresivní jízdy. Zde je však prioritní pořídit videozáznam dokumentující tento styl jízdy.

Kontrola dodržování světelných signálů na řízených přechodech pro chodce

Kontrolou dodržování světelných signálů na řízených přechodech se sníží počet přestupkových jednání tohoto typu a současně se zvýší bezpečnost dopravy. K odhalení a zadokumentování chůze chodce na červený signál stůj lze využít MKDS. Pokud kamerový bod není schopen zabrat světelný signál světelného signalizačního zařízení, je třeba pořídit videozáznam přestupku prostřednictvím osobní kamerky strážníka, který bude přímo provádět dohled na dodržování světelných signálů. Zjištěný delikt je strážník oprávněn se souhlasem podezřelého projednat na místě uložením správního trestu pokuty příkazem na místě. V opačném případě jej postoupí příslušnému správnímu orgánu a doloží ho pořízenými videozáznamy.

Kontrola nošení reflexních prvků mimo obec za snížené viditelnosti

Porušení zákonem stanoveného pravidla mít mimo obec, na úseku bez veřejného osvětlení a za snížené viditelnosti prvek z retroreflexní materiálu je často spáchán z důvodu nevlastnění takového prvku. Ať už se jedná úmyslné či nedbalostní jednání, je jej strážník oprávněn projednat na místě uložením správního trestu pokuty příkazem na místě, budou-li splněny další podmínky. Pokud se jedná o první prohřešek tohoto typu, doporučuje se zvolit vyšší pokuty v dolní hranici sazby. V databázi Městské policie Vyškov lze dohledat případnou recidivu. Společně s udělením sankce strážník předá přestupci prvek z retroreflexního materiálu, které budou pro tyto účely ve všech služebních vozidlech, čímž dojde ke snížení míry frustrace a zvýšení bezpečnosti chodce.

ZAJIŠTĚNÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ

Lidské zdroje představují neopomenutelný prvek, bez kterého by městská policie nemohla plnit svoji funkci. Její nedostatek navíc představuje snížení míry akceschopnosti a plnění úkolů v oblasti bezpečnosti dopravy, které jsou zákonem stanoveny až jako sekundární aktivita.

Civilní zaměstnanci pro správu městského kamerového dohlížecího systému

Velké množství kamerových bodů společně s přijímáním oznámení a řešením přestupku je pro jednoho strážníka až příliš náročné na pozornost. Zaměstnáním osob jejichž činností bude pouze obsluha MKDS dojde ke zvýšení jeho efektivity. Dále je bude možné využít v navrhovaných represivních činnostech. Noví zaměstnanci budou zařazení do kategorie: „jiní zaměstnanci obecní policie“, čímž se sníží finanční náklady.

Snížení míry fluktuace zaměstnanců

Současný maximální počet strážníků je dostačující pro navrhovaná opatření. To však platí pouze v plném stavu. Fluktuace zaměstnanců a následné zdlouhavé výběrové řízení omezuje aktivitu Městské policie Vyškov. Zvýšením atraktivnosti povolání strážníka Městské policie Vyškov sníží fluktuaci a zvýší zájem o tento druh povolání. Takového jevu lze docílit nejen vyšším platovým ohodnocením ale i přidáním zaměstnaneckých benefitů. Doporučené benefity: bezplatná parkovací karta na všechna placená parkoviště na území města Vyškov, 30 dní dovolené, navýšení příspěvku na penzijní připojištění, neomezený vstup na bazén ve Vyškově, permanentka do fitness centra, jednou ročně nárok na jazykový kurz.