

Bezpečnost silničního provozu ve správním území Vsetín Zlínského kraje

Bc. Aneta Drlíková

Diplomová práce

2023



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

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

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Aneta Drlíková**
Osobní číslo: **L20167**
Studijní program: **N1032A020002 Bezpečnost společnosti**
Specializace: **Ochrana obyvatelstva**
Forma studia: **Kombinovaná**
Téma práce: **Bezpečnost silničního provozu ve správním území Vsetín Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování

1. Zpracujte literární rešerši, která se vztahuje ke zvolenému tématu.
2. Posudte současný stav dopravní nehodovosti ve správním území Vsetín.
3. Posudte příčiny vzniku dopravních nehod v silničním provozu ve správním území Vsetín.
4. Zmapujte nejrizikovější místa ve správním území Vsetín z hlediska bezpečnosti dopravy.
5. Navrhněte opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na vytipovaných rizikových místech.

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

Seznam doporučené literatury:

1. AGRAWAL, Amit a Geetha R. MENON. *Road traffic and safety*. New York: Nova Science Publishers. Transportation issues, policies and R&D series, 2017. ISBN 978-1-53612-489-7.
2. STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz, 2012. ISBN 978-80-263-0218-6.
3. VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího diplomové práce.

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

Datum zadání diplomové práce: **1. prosince 2022**

Termín odevzdání diplomové práce: **28. dubna 2023**

L.S.

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

prof. Ing. Dušan Vičar, CSc.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2022

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: 18.4.2023

Jméno a příjmení studenta: Bc. Aneta Drlíková

.....
podpis studenta

ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá činností Policie České republiky při dohledu na bezpečnost silničního provozu. Cílem práce je popsat způsoby a formy dohledu na silniční provoz a technické prostředky, které jsou k tomuto využívány, dále zhodnotit činnost policistů ve správním území Vsetín Zlínského kraje a také zde zhodnotit dopravní nehodovost. Vyhodnocení bude probíhat porovnáním činnosti policistů a dopravní nehodovosti za rok 2022 ve srovnání s předchozími léty, a dále bude dopravní nehodovost posouzena na základě vybraných metod analýzy rizik, a to PNH analýzy a diagramu příčin a následků – Ishikawa diagramu. V závěru práce jsou zmapovány nejrizikovější místa na Vsetínsku a navrženy opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na těchto místech.

Klíčová slova: bezpečnost, dohled, nehoda, policie, provoz, silnice

ABSTRACT

The diploma thesis deals with the activities of the Police of the Czech Republic in the surveillance of road traffic safety. The aim of the thesis is to describe the methods and forms of road traffic surveillance and technical means used for this purpose, to evaluate the activities of police officers in the administrative territory of Vsetín, Zlín region and also to evaluate the traffic accident rate. The evaluation will be carried out by comparing the activities of police officers and the traffic accident rate for the year 2022 in comparison with previous years, and the traffic accident rate will be assessed on the basis of selected methods of risk analysis, namely „PNH“ analysis (a simple point semi-quantitative method) and the cause and effect diagram – Ishikawa diagram. At the end of the thesis, the most risky places in the Vsetín region are mapped and measures for increasing road safety at these places are proposed.

Keywords: safety, surveillance, accident, police, traffic, road

Tímto bych ráda poděkovala zejména svému vedoucímu práce panu docentovi Ing. Miroslavu Tomkovi, PhD. za odborné vedení práce a cenné rady a připomínky při jejím zpracování. Dále bych chtěla projevít dík svým vedoucím oddělení Dopravního inspektorátu ve Vsetíně panu npor. Mgr. Pavlu Chlápkovi a panu npor. Ing. Dušanu Orságovi za pochopení po celou dobu studia, a také za poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování diplomové práce. Děkuji také rodině, a především manželovi za podporu po celou dobu studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	11
I TEORETICKÁ ČÁST	13
1 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU V PRÁVNÍCH NORMÁCH A ODBORNÉ LITERATUŘE	14
1.1 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU V PRÁVNÍCH NORMÁCH	14
1.2 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU V ODBORNÉ LITERATUŘE	16
1.3 VYBRANÉ ZÁKLADNÍ POJMY	17
2 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	19
3 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	23
3.1 HISTORICKÉ KOŘENY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	23
3.2 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	23
3.3 DOPRAVNÍ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	24
4 DOHLED NA SILNIČNÍ PROVOZ	26
4.1 PRINCIPY DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ.....	26
4.2 FORMY DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ	28
4.3 ZPŮSOBY DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ.....	30
4.4 TECHNICKÉ PROSTŘEDKY VYUŽÍVANÉ PŘI DOHLEDU NA SILNIČNÍ PROVOZ	32
4.4.1 Měřiče rychlosti vozidel.....	33
4.4.2 Přístroje ke zjišťování alkoholu a jiných návykových látek	37
4.4.3 Prostředky k dokumentaci dalších dopravních přestupků.....	40
4.4.4 Přístroje ke zjišťování hmotnosti a technického stavu vozidel	41
4.5 PROJEDNÁVÁNÍ DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ	42
5 DOPRAVNÍ NEHODY	44
5.1 POVINNOSTI ŘIDIČŮ A ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍ NEHODY	45

5.2	ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	46
5.2.1	Dopravní nehody dle charakteru jejich vzniku	46
5.2.2	Dopravní nehody z hlediska způsobu jejich řešení	48
5.3	PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD	49
5.4	PRVOTNÍ A NEODKLADNÉ ÚKONY NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY	50
II	PRAKTICKÁ ČÁST	53
6	SOUČASNÝ STAV A ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN A JEJICH PŘÍČIN.....	54
6.1	POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU ČINNOSTI DOPRAVNÍ POLICIE VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN	54
6.2	ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN	56
6.3	ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN DLE MÍSTA JEJICH VZNIKU	59
6.4	ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN DLE PŘÍČINY VZNIKU	60
6.5	APLIKACE JEDNODUCHÉ POLOKVANTITATIVNÍ METODY NA PŘÍČINY VZNIKU DOPRAVNÍ NEHODY	63
6.6	APLIKACE DIAGRAMU PŘÍČIN A NÁSLEDKŮ NA DOPRAVNÍ NEHODY	70
6.7	CELKOVÉ SHRNUÍ SPOJENÉ S VÝZKUMNÝMI OTÁZKAMI	72
7	NEJRIZIKOVĚJŠÍ MÍSTA VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN A NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ JEJICH BEZPEČNOSTI	73
7.1	SILNICE I/57 ČTYŘPRUH	73
7.2	VSETÍN, MÍSTNÍ ČÁST NEPŘEJOV, SILNICE I/57	75
7.3	KŘIŽOVATKA DO CENTRA OBCE VSETÍNA U BENZÍNOVÉ ČERPACÍ STANICE SHELL.....	76
7.4	SILNICE I/57 ÚSEK MEZI OBCEMI BYSTRÍČKA A JABLŮNKA VE SMĚRU JÍZDY K OBCI JABLŮNKA	79

7.5	KŘIŽOVATKA Z PRŮMYSLOVÉHO AREÁLU NA SILNICI I/35 V ROŽNOVĚ POD RADHOŠTĚM.....	82
7.6	SILNICE I/35 V KATASTRU OBCE PROSTŘEDNÍ BEČVA, U HASIČSKÉ ZBROJNICE.....	84
	ZÁVĚR	85
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	86
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	90
	SEZNAM OBRÁZKŮ	91
	SEZNAM TABULEK.....	93
	SEZNAM PŘÍLOH.....	94

ÚVOD

Provoz na pozemních komunikacích je v dnešní době neodmyslitelnou součástí obyvatelstva. Hustota silničního provozu neustále stoupá, a tím se také zvyšují rizika s dopravou spojená. Již název napovídá, že se práce bude zabývat bezpečností silničního provozu, a to ve Zlínském kraji, konkrétně v okrese Vsetín. Téma práce jsem zvolila z důvodu, že pracuji u Policie České republiky (dále jen „Policie ČR“ nebo „policie“), a to na Dopravním inspektorátu ve Vsetíně a mou náplní práce je dohled na bezpečnost silničního provozu.

Činnost Policie ČR při dohledu na bezpečnost silničního provozu není u veřejnosti oblíbená, jelikož mnoho řidičů pravidla silničního provozu porušuje a uložené sankce vnímají negativně.

I přesto, že technický pokrok ve všech oblastech je razantní, je takřka nemožné zcela se vyhnout srážkám spojených s provozem na pozemních komunikacích. Na vysokých číslech dopravních nehod se podílí mnoho faktorů, od stavu vozovky, počasí, stavu vozidla, až po člověka, především, jehož chování je nejvýznamnějším selháním, jelikož je těžko ovlivnitelný. Proto se správné chování v dopravě učí již malé děti, a to především od svých rodičů. Pro žáky, studenty, veřejnost, ale i pro řidiče na silničních jsou v rámci činnosti Policie ČR prováděny besedy a přednášky na téma bezpečnosti silničního provozu (dále jen „BESIP“) a chování všech jeho účastníků spojené s činností BESIP. Bezpečnost silničního provozu je hlavním koordinátorem bezpečnosti silničního provozu v ČR, a vzájemná spolupráce s Policií ČR je velmi důležitá.

Chování řidičů na silnicích nese významný podíl na vzniku dopravních nehod, a je důležité, aby si nejen řidiči, ale také všichni účastníci silničního provozu uvědomili, že jejich chování a jednání v silničním provozu se podílí na jeho bezpečnosti.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Téma práce „Bezpečnost silničního provozu ve správním území Vsetín Zlínského kraje“ bylo zvoleno na základě vlastní zkušenosti s dohledem na bezpečnost silničního provozu jako policistky Dopravního inspektorátu ve Vsetíně. Hlavním cílem diplomové práce je posouzení dopravní nehodovosti v okrese Vsetín Zlínského kraje za rok 2022 s porovnáním s předchozími.

Hlavním cílem diplomové práce je zanalyzování dopravní nehodovosti na Vsetínsku a jejich nejčastějších příčin a srovnání s předchozími léty. Pomocí analýzy dopravní nehodovosti bude možné pomocí podkapitol odpovědět na 4 výzkumné otázky, kterými jsou:

- Jak se vyvíjí počet šetřených DN za poslední dva roky v okrese Vsetín?
- Kdo byl při DN v okrese Vsetín nejčastějším viníkem?
- V jakých místech dochází nejčastěji k DN v okrese Vsetín?
- Jaká je hlavní příčina vzniku DN v okrese Vsetín?

Dílčí úkoly:

- Zpracování literární rešerše z oblasti dohledu na bezpečnost silničního provozu a dopravních nehod.
- Zhodnocení současného stavu dopravní nehodovosti ve správním území Vsetín a porovnání s předchozími léty.
- Posouzení příčin dopravních nehod za pomoci metod PNH a Ishikawa diagramu.
- Zmapování nejrizikovějších míst ve správním území Vsetín z hlediska bezpečnosti silničního provozu a návrh na zvýšení bezpečnosti těchto míst.

Při zpracování diplomové práce budu využity výzkumné metody. V teoretické části se bude jednat zejména o sběr potřebných dat z knih a dostupných materiálů.

V praktické části budou využity metody analýzy rizik, a to PNH metoda a metoda Ishikawa diagramu, které budou v práci použity v souvislosti s dopravními nehodami a jejich nejčastějších příčin za rok 2022 ve srovnání s rokem 2021 ve správním území Vsetín Zlínského kraje.

Dále bude v práci použita metoda dedukce pro posouzení činnosti policistů při dohledu na bezpečnost silničního provozu a nejčastěji řešených dopravních přestupků dopravními policisty za rok 2022 ve srovnání s rokem 2021 a 2020 a k posouzení dopravní nehodovosti ve správním území Vsetín Zlínského kraje za rok 2022 ve srovnání s rokem 2021.

Metoda syntéza bude v práci použita při návrhu opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na vytipovaných rizikových místech v okrese Vsetín.

Diplomová práce je členěna na část teoretickou a část praktickou. Teoretická část práce bude z počátku zaměřena na právní úpravu bezpečnosti silničního provozu a Policii ČR, která na bezpečnost silničního provozu dohlíží již 30 let. Poměrnou část práce tvoří kapitola dohledu na silniční provoz, jeho principy, formy a způsoby, a především technické prostředky, které jsou u dopravní policie k tomuto využívány.

Praktická část práce je zaměřena zpočátku na činnost policistů na oddělení silničního dohledu ve Vsetíně. Dále se praktická část práce zaměřuje především na problematiku dopravní nehodovosti v okrese Vsetín a její analýzu, která představuje dlouhodobý problém napříč celou ČR. Poslední kapitolou práce jsou nejrizikovější místa v okrese Vsetín s návrhy zvýšení bezpečnosti silničního provozu na těchto místech.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU V PRÁVNÍCH NORMÁCH A ODBORNÉ LITERATUŘE

Bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích v ČR zastává jednu z významných oblastí bezpečnostního systému ČR. Cílem bezpečnosti silničního provozu je dodržování jeho pravidel všemi účastníky a snížení dopravní nehodovosti.

1.1 Bezpečnost silničního provozu v právních normách

Problematika bezpečnosti silničního provozu je vázána na mnoho právních norem, pomocí kterých, se zajišťuje, aby byly její cíle naplňovány. K nejvýznamnějším lze zařadit:

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silničním provozu)**, který se zabývá problematikou silničního provozu, všemi jeho účastníky, kteří musí dodržovat určité povinnosti a jeho pravidla, řízením provozu a také zde lze najít problematiku řídičských oprávnění a řídičských průkazů, a také pravomoci orgánů, které se vynucováním tohoto zákona a jeho pravidel zabývají. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022)
- **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, který rozděluje pozemní komunikace na kategorie a určuje podmínky, práva a povinnosti k jejich užívání. (Silniční doprava, 2022)
- **Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.** (Silniční doprava, 2022)
- **Vyhláška č. 294/2015 Sb.,** kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, zejména dopravní značení, a řízení a řízení provozu na pozemních komunikacích. (Česko, 2015)

Další významné zákony, vyhlášky a pokyny, které se dotýkají dané problematiky jsou uvedeny v Příloze I.

Aby, byla bezpečnost a plynulost silničního provozu dodržována všemi jeho účastníky, je nad ní vykonáván dohled. Ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává státní správu Ministerstvo dopravy, krajské úřady, obecní úřady s rozšířenou působností, Ministerstvo vnitra a Policie ČR. Ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu

na pozemních komunikacích vykonává státní správu Ministerstvo vnitra a Policie ČR. V rámci policie tuto správu vykonávají Dopravní inspektoráty (dále jen „DI“), které jsou řízeny a kontrolovány ředitelstvím služby dopravní policie. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

K tomu, aby mohli policisté vykonávat dohled nad silničním provozem jim oprávnění uděluje zákon o Policii ČR č. 273/2008 Sb., ale jednotlivá oprávnění vymezuje §124 odst. 11 a 12 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (o silničním provozu). (Pavlíček a Kopecký, 2006)

Ustanovení § 124 odst. 11, 12 zákona o silničním provozu stanoví, že policie vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím, že:

- kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,
- objasňuje dopravní nehody (dále jen „DN“),
- vede evidenci DN,
- projednává příkazem na místě přestupky,
- provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

Při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích jsou příslušníci Policie ve služebním stejnokroji oprávněni zejména:

- dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích,
- zastavovat vozidla,
- zabránit v jízdě řidiči,
- zadržet řidičský průkaz,
- zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem,
- vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

- vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,
- vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla,
- vyzvat řidiče vozidla, aby podrobil vozidlo technické silniční kontrole, kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrole poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrole rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrole rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrole dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu,
- rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti,
- použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zvláštního právního předpisu.
- vybírat kauce,
- zadržet osvědčení o registraci vozidla,
- zajistit vozidlo nebo osvědčení o registraci vozidla. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

1.2 Bezpečnost silničního provozu v odborné literatuře

Klíčovým dokumentem zabývajícím se bezpečností silničního provozu je Národní strategie bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2021-2030, která má tři základní pilíře, a to:

- bezpečné chování všech účastníků silničního provozu,
- bezpečná vozidla,
- bezpečná infrastruktura. (BESIP, ©2021)

Cílem této strategie je snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích, s čímž velmi úzce souvisí právě chování všech účastníků silničního provozu, protože jejich chování ovlivňuje bezpečnost nejvíce. V rámci strategie je tento cíl vyjádřen jako VIZE NULA. (BESIP, ©2021)

Bezpečnost silničního provozu a vše co je s ní spojeno, velmi podrobně popisují Pavlíček a Kopecký ve své knize z roku 2008 s názvem „Dopravně bezpečnostní činnost“, která obsahuje veškeré informace o dohledu na silniční provoz, o technických prostředcích, které jsou při dohledu využívány, o silniční dopravě a v neposlední řadě o dopravních nehodách. V knize nechybí také kapitola o problematice silničních vozidel a pozemních komunikacích, bez kterých by bezpečnost a plynulost provozu neexistovala, jelikož by se provoz neměl kde uskutečňovat. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

Teorie DN je vymezena v mnoha odborných publikacích, nicméně já bych chtěla vyzdvihnout knihy „Dopravní nehody“ autora Chmelíka, z roku 2009 a „Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích“ od autorů Straus, Sadílek a Mařík z roku 2012. Obě knihy se komplexně zabývají teorií DN a metodice jejich vyšetřování a navazují na sebe. (Chmelík, 2009) (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

Nejnovější odbornou publikací, která je přístupná pouze policistům, jsou skripta s názvem „Dopravní nehody“ od Konečného. Mimo tuto publikaci uvedený autor vydal v roce 2011 publikaci „Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod“. Obě publikace mají policistům usnadnit pochopení problematiky DN. (Konečný, 2021)

1.3 Vybrané základní pojmy

Dohledem na silniční provoz se rozumí kontrolou, která spočívá v porovnání skutečného a předpokládaného stavu v provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o hlídkovou činnost příslušníků zejména dopravní policie, ale také služby pořádkové policie, která je organizovaná, kvalifikovaná a prováděná na základě obecně závazných právních předpisů a interních aktů řízení. (Pavlíček a Kopecký, 2006, s. 6)

Dopravní nehodou se rozumí 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. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022, s. 43)

Řidič je účastníkem provozu, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo (jízdní kolo, koloběžka) anebo tramvaj a také jezdec na zvířeti (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022, s. 7)

Silniční doprava je souhrnem činností, kterými je zajišťována přeprava osob, zvířat a věcí vozidly na pozemních komunikacích. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

Silničním provozem se rozumí provoz na pozemních komunikacích, tedy na silnicích, dálnicích, místních a účelových komunikacích. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

Účastníci silničního provozu jsou všichni, kteří se silničního provozu přímo účastní, mezi účastníky silničního provozu nepatří jen řidiči, ale také chodci a cyklisté. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

2 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Bezpečností silničního provozu (dále jen „BESIP“) se rozumí, aby nedocházelo k DN, a tím k poškození či ohrožení jeho účastníků. S bezpečností silničního provozu souvisí také jeho plynulost, což znamená, že v uvedeném jízdním pruhu jedou vozidla souvisle za sebou, aniž by musel někdo z řidičů jakkoli zpomalit či zastavit. Aby byla bezpečnost a plynulost silničního provozu dodržena, musí všichni jeho účastníci dodržovat povinnosti, které jim stanoví zákon o silničním provozu.

Ustanovení § 4 zák. č. 361/2000 Sb., vymezuje povinnosti účastníků silničního provozu obecně, a platí pro všechny účastníky, tedy pro řidiče, chodce, cyklisty, ale také třeba spolujezdce ve vozidlech. Povinnosti, které musí dodržovat řidiči, a to jak motorových, tak nemotorových vozidel či tramvají stanovují ustanovení § 5 až 8 zákona č. 361/2000 Sb.

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý jeho účastník povinen:

- chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat,
- své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,
- řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích a zastavování vozidel a pokyny osob,
- řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022, s. 11)

Mezi povinnosti řidičů patří zejména:

- užití vozidla, které je technicky způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích,
- věnování se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu,
- přizpůsobení jízdy technickým vlastnostem vozidla,

- dbát zvýšené opatrnosti především vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, těžce zdravotně postiženým osobám a zvířatům, a brát ohled na vozidla přepravující tyto osoby,
- brát ohled na řidiče začátečníka a na výcvikové vozidlo autoškoly,
- podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou,
- snížit rychlost nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce,
- zajistit bezpečnost přepravované osoby a bezpečnou přepravu nákladu,
- zajistit bezpečnost přepravovaného zvířete a zajistit zvíře tak, aby neohrozilo řidiče ani přepravované osoby,
- mít na sobě reflexní vestu, nachází-li se mimo vozidlo,
- být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, a poučit přepravované osoby starší 3 let, aby byly taktéž připoutány bezpečnostním pásem,
- přepravovat dítě, jehož hmotnost nepřevyšuje 36 kg a výška nepřevyšuje 150 cm pouze za použití dětské autosedačky, která musí být umístěna a upevněna podle podmínek stanovených výrobcem dětské autosedačky,
- při jízdě na motocyklu mít na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu a zrak si chránit vhodným způsobem,
- při řízení mít u sebe řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, průkaz profesní způsobilosti řidiče, pokud jej potřebuje k uvedenému vozidlu, doklad o pojištění vozidla (dnes lze k dispozici v elektronické podobě) a doklad o zdravotní způsobilosti, jedná-li se o řidiče staršího 65 let. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

Řidič mimo povinnosti, které musí dodržovat, nesmí:

- požití alkohol ani jinou návykovou látku během jízdy,
- řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky nebo v takové době po požití, kdy by mohl být ještě pod vlivem,

- řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, pokud je jeho schopnost k řízení snížena z důsledku zdravotního stavu,
- předat řízení vozidla nebo svěřit zvíře osobě, která není dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo k jízdě na zvířeti a řízení vozidla neovládá v potřebném rozsahu, nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo je její schopnost snížena z důsledku zdravotního stavu,
- vyhazovat předměty z vozidla,
- nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází silnici po přechodu pro chodce, nebo který ji chce zjevně přejít ani cyklistu, který silnici přejíždí na přejezdu pro cyklisty,
- nesmí ohrozit chodce, který přechází silnici po přechodu pro chodce, na kterou řidič odbočuje, ani jej nesmí ohrozit při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení a couvání,
- řídit vozidlo, na kterém je námraza, sníh nebo nečistoty, které zabraňují výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran,
- řídit vozidlo, na kterém je led, který by se při jízdě mohl uvolnit a ohrozit bezpečnost silničního provozu,
- předat řízení motorového vozidla osobě, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění,
- obtěžovat ostatní účastníky silničního provozu zejména nadměrným hlukem, znečišťováním ovzduší, rozstříkáváním kaluží, bláta nebo zbytečným ponecháním motoru v chodu při stání vozidla,
- při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefon nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
- při jízdě na mopedu, motocyklu a na jízdním kole nesmí kouřit. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

Povinnost jezdit za jízdy připoután bezpečnostním pásem a nesmět držet při řízení telefon nebo jiné hovorové či záznamové zařízení neplatí pro řidiče vozidla bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství, dále řidiče vozidla obecní policie, řidiče vozidel

jednotek požární ochrany a poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Horské služby při plnění služebních povinností a řešení mimořádných událostí. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

3 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Policie ČR je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který vznikl v roce 1991 a je jednou ze základních složek integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) společně s Hasičským záchranným sborem České republiky (dále jen „HZS ČR“), jednotkami požární ochrany a poskytovateli zdravotnické záchranné služby.

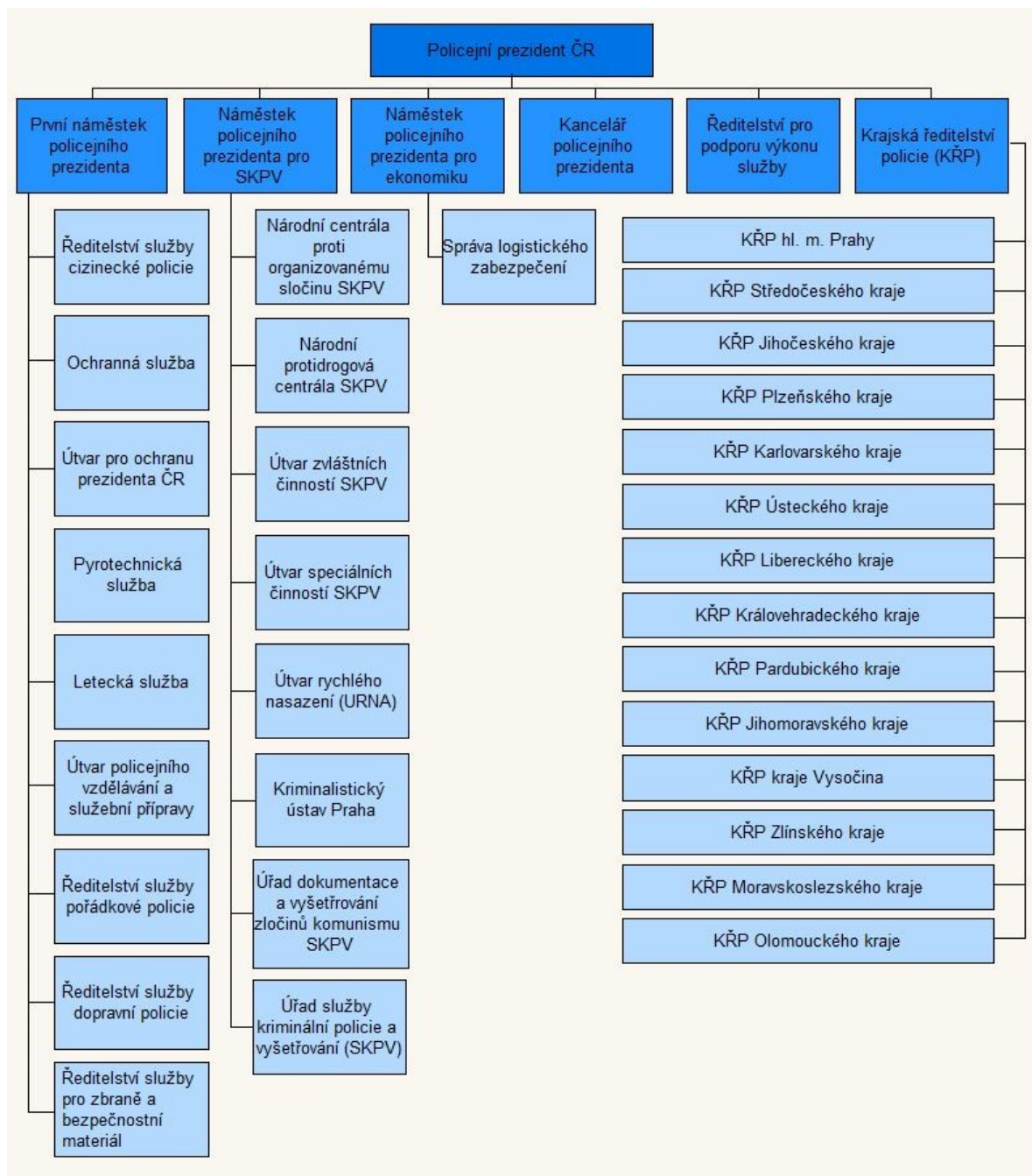
Činnosti a úkoly policie jsou stanoveny zákonem číslo 273/2008 Sb., o Policii České republiky, který je jedním ze zákonů a vyhlášek, kterými se policisté řídí. Paragraf 2 z. č. 273/2008 Sb., o Policii ČR stanoví, že policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.“ (Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, 2018)

3.1 Historické kořeny Policie České republiky

Bezpečnostní sbor Policie ČR vznikl v roce 1991 a nevznikl jen tak z ničeho nic. Předchůdcem mu bylo četnictvo, jehož vznik spadá do 19. století a na území Československa (Česká a Slovenská federální republika) působilo do roku 1945 společně se státní policií. Četnictvo provádělo dohled na veřejný pořádek a bezpečnost státu a státní policie plnila úkoly pořádkové či dopravní policie i kriminální služby. Na základě četnictva vznikl v roce 1945 Sbor národní bezpečnosti, který plnil úkoly četnictva i státní policie dohromady. V roce 1990 se začal postupně rozpadat a dnem 15. července 1991 vznikla z české části Policie ČR a ze slovenské části Policejní sbor Slovenské republiky. (Šteinbach, 2021) (Policie České republiky, 2017)

3.2 Organizace a řízení Policie České republiky

Policie má svou organizační strukturu (Obr. 1) a je řízena policejním prezidiem v čele s policejním prezidentem a podřízena ministerstvu vnitra.



Obrázek 1 Organizační struktura Policie ČR (Policie České republiky, 2017)

3.3 Dopravní policie České republiky

Organizační struktura Policie ČR je rozdělena na několik služeb, nicméně pro dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod je určena Služba dopravní policie. Mezi základní činnost dopravní policie patří dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích, kontrola dodržování podmínek silniční dopravy a pravidel silničního provozu, a především odhalování a šetření přestupků

v dopravě, včetně vyšetřování dopravních nehod. Základním článkem pro činnosti služby dopravní policie je dopravní inspektorát, který je dále vnitřně organizačně rozdělen na:

- oddělení silničního dohledu (dále jen „OSD“),
- skupinu dopravní nehod (dále jen „SDN“),
- úsek dopravního inženýrství. (Policie České republiky, 2017)

Dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a prostředky, které k jeho provádění dopravní policisté používají a také dopravními nehodami, se bude práce zabývat podrobněji dále.

4 DOHLED NA SILNIČNÍ PROVOZ

Jak již bylo zmíněno v kapitole 1.3, dohledem na silniční provoz se rozumí kontrola, která spočívá v porovnání skutečného a předpokládaného stavu v provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o hlídkovou činnost příslušníků zejména dopravní služby, ale také služby pořádkové policie, která je organizovaná a kvalifikovaná a prováděná na základě obecně závazných právních předpisů a interních aktů řízení.

Dohled na silniční provoz, jako jeden z úkolů uložených policii zákonem kromě jiného spočívá i v organizování a provádění řízení:

- provozu na pozemních komunikacích, kontrole dodržování povinností účastníků silničního provozu a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (dále jen „pravidla silničního provozu“), dohledu na technický stav vozidel přímo v silničním provozu a dodržování právních předpisů,
- řízení městského provozu. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

Dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu je jedna ze základních a nejširších činností policie, která je veřejností nejvíce vnímána. Jedná se o nejúčinnější způsob pozitivního ovlivňování a aktivního působení na chování všech jeho účastníků. Při dohledu na silniční provoz provádí dopravní policisté mimo výše zmíněné úkoly také doprovody při přepravě finančních hotovostí, různých delegací z cizích států či důležitých osob v ČR, nebo doprovodů vyžádaných Zdravotnickou záchrannou službou při převozu pacienta, také se podílí na zajištění společenských, kulturních a sportovních akcích. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

4.1 Principy dohledu na silniční provoz

Dohled na silniční provoz musí s vynaložením přiměřených sil a prostředků plnit určité cíle, a abych jich bylo dosaženo, měl by vycházet z následujících principů:

- **Princip zákonnosti** patří mezi nejdůležitější principy činnosti všech orgánů státní správy. V rámci dohledu na silniční provoz se jedná o dodržování právních předpisů při prováděných zákrocích i všech dalších opatřeních vůči účastníkům silničního provozu i ostatním občanům a organizacím.
- **Princip objektivnosti**, jedná se o předpoklad přesného a nezaujatého zhodnocení situace nebo chování osob a přijetí přiměřeného opatření.

- **Princip konkrétnosti** požaduje zkoumání konkrétního chování účastníků silničního provozu, ale i ostatních subjektů, které mohou mít vliv na bezpečnost silničního provozu i všech procesů, které ovlivňují výkon dohledu nad ním.
- **Princip cílevědomosti**, útvar policie případně konkrétní policista určen k provádění dohledu nad silničním provozem je povinen si stanovit cíle a zaměření konkrétní činnosti buď dle aktuální situace, nebo dle dlouhodobého hodnocení vývoje dopravně bezpečnostní situace provozu.
- **Princip systematickosti** vyjadřuje nezbytnost každodenní hlídkové činnosti bez ohledu na roční období nebo povětrnostní podmínky, i když jsou tímto výrazně ovlivňovány, ale především situace a bezpečnost silničního provozu.
- **Princip plánovitosti** spočívá ve výkonu dohledu na základě kvalitního a objektivně zpracovaného plánu, jelikož jen tak lze využít všech dostupných sil a prostředků. Plán je základním prostředkem řízení dohledu a musí v případě potřeby reagovat na aktuální dopravně bezpečnostní situaci v provozu.
- **Princip operativnosti** je protikladem předchozího principu, avšak úzce s ním souvisí. Tento princip předpokládá rychlé reakce dopravního inspektorátu i hlídek ve výkonu na změny, ke kterým v silničním provozu dochází a přizpůsobit tak výkon služby konkrétním situacím přímo v provozu.
- **Princip teritoriality** je uplatňován tím, že dopravní inspektoráty plné své úkoly na příslušném území, které jim je přiděleno. Já sloužím na dopravním inspektorátu ve Vsetíně, tudíž jsem oprávněna plnit své úkoly na celém území okresu Vsetín, na územích jiných okresů již musím vyrozumět jejich příslušné inspektoráty. Rozdíl je, pokud jsem zařazena ve službě i v jiném okrese než jen ve Vsetíně např. ve Zlíně, v tom případě mohu plnit úkoly a např. projednávat dopravní přestupky i tam.
- **Princip koordinovanosti** je vzájemnou informovaností dopravních inspektorátů s jinými útvary Policie ČR při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, aby nedocházelo k situacím, že na některých dopravně významných komunikacích je několik hlídek dopravních inspektorátů i základních útvarů a na některých není hlídka žádná.

- Všechny výše uvedené principy spolu úzce souvisí a je potřeba je takto i chápat, neboť jen takto lze výkon dohledu nad silničním provozem efektivně zorganizovat a naplánovat. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

4.2 Formy dohledu na silniční provoz

Dohled na silniční provoz je prováděn pomocí pěší hlídek, motorizovaných hlídek a vrtulníků. Nejvyužívanější a nejčastější formou jsou motorizované hlídky, které dohled provádějí veřejně nebo skrytě. K výkonu služby v ČR jsou využívány automobily značky Škoda, jehož výrobce vozidla policii dodává již od počátku jejího vzniku. V dnešní době můžete na silnicích vidět převážně Škody Octavie, Kodiaq, Scaly a Superby. Ale výjimkou nejsou nově i vozidla značky Audi a BMW v barvách policie. V řadách dopravní policie je nejvýkonnějším vozidlem Audi RS6, jehož maximální rychlost je 280 km/h a lze jej vidět na území Jihomoravského kraje. (Machutová et al., 2021)

Všechny vozidla policie, která využívá na dohled na silniční provoz, jsou vybaveny radiostanicí, pomocí které se komunikuje s integrovaným operačním střediskem (dále jen „IOS“), jelikož pomocí operačního důstojníka IOS jsou hlídky vysílány k plnění úkolů. Mimo automobilů jsou zejména u dopravní policie využívány k dohledu na silniční provoz také motocykly. (Intranet Policie ČR, 2023)

Veřejný dohled na silniční provoz je prováděn ve vozidlech a na motocyklech v barvách policie, kterými jsou žlutá, modrá a stříbrná. Tuto formu dohledu lze v silničním provozu vidět nejčastěji, protože policisté neplní jen úkoly, které mají uloženy a vyplývají jim ze zákona, ale hlavně tímto dohledem je plněna preventivní činnost na všechny účastníky silničního provozu, kteří se tímto nedopouštějí přestupkových jednání a snaží se dodržovat veškerá pravidla silničního provozu. (Intranet Policie ČR, 2023)

Skrytý dohled na silniční provoz je prováděn ve výkonných vozidlech v civilním provedení s vysokou maximální rychlostí (Obr. 2), která jsou v dnešní době vybavena měřičem rychlosti. Tento způsob dohledu na silniční provoz je využíván nejen k měření rychlosti, ale k odhalování závažných přestupků jako je jízda na červenou, nedodržování svislého dopravního značení zákazu předjíždění či vodorovného dopravního značení podélná čára souvislá, telefonování za jízdy a mnoho dalších. Vozidla v civilním provedení mají stejně jako vozidla v barvách policie majáky, ale umístěny skrytě tak, aby na první pohled nebylo zřejmé, že se jedná o policejní vozidlo. V ČR jsou pro skrytý dohled využívány vozidla

Škody Octavie, Superby a nově také BMW či Audi, ale BMW můžete vidět převážně na dálnicích. (Policie České republiky, 2017)



Obrázek 2 Služební vozidlo policie v civilním provedení a skrytě umístěné majáky (vlastní)

Vrtulníky (Obr. 3) jsou při dohledu na silniční provoz využívány jen zřídka, ale pokud je využít spolupracuje s motorizovanými hlídkami, které dohled na silniční provoz provádějí.



Obrázek 3 Vrtulníky Policie ČR (Šteinbach, 2021)

Vrtulníky jsou využívány především při pátracích akcích po osobách. V loňském roce byly hojně využívány z důvodu vysoké migrace k odhalování uprchlíků, kteří se často skrývali v lesích.

4.3 Způsoby dohledu na silniční provoz

Dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je prováděn:

- **základní kontrolou**, která spočívá v:
 - přímém dohledu na silniční provoz,
 - dohledu na dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky,
 - kontrole dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidla, technického stavu vozidel přímo v provozu, kontrole dokladů k přepravovanému nákladu a kontrole dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů,
 - kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek řidiči vozidel,
 - zjišťování dopravně technického stavu pozemních komunikací, dopravních značek a dopravních zařízení,
 - vyhledávání trestné činnosti,
 - pátrání po osobách, odcizených věcech, vozidlech, zbraních, výbušninách apod.,
 - zjišťování pohybu zájmových osob a vozidel. (ZPPP 160/2009, čl. 17)
- **speciální kontrolou** (jsou označovány písmeny a až h), které jsou určeny pro řešení jednotlivých pravidel silničního provozu, které jsou porušovány:
 - speciální kontrola „a“: kontrola dodržování zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči vozidel,
 - speciální kontrola „b“: kontrola dodržování stanovení rychlosti jízdy,
 - speciální kontrola „c“: kontrola dodržování ustanovení pravidel silničního provozu formou skrytého dohledu na silniční provoz,
 - speciální kontrola „d“: kontrola technického stavu vozidel,
 - speciální kontrola „e“: kontrola dodržování vybraných ustanovení pravidel silničního provozu na určitém teritoriu nebo úseku pozemní komunikace,
 - speciální kontrola „f“: kontrola způsobu jízdy na delší vzdálenost,

- speciální kontrola „g“: kontrola dodržování jiných opatření souvisejících s provozem na pozemních komunikacích prováděná ve spolupráci s jinými služebními nebo státními orgány,
- speciální kontrola „h“: kontrola dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy.

V praxi jsou nejpravidelněji využívány speciální kontroly a, b, h – ostatní speciální kontroly jsou využívány převážně při DBA a opatřeních, (ZPPP 160/2009, čl. 18)

- **průběžnou dlouhodobou kontrolou:**

- jsou využívány převážně městy a obcemi,
- kontroly jsou prováděny pomocí stacionárních měřících zařízení (Obr. 4 vlevo), úsekovým měřením rychlosti nebo kamerovým systémem (Obr. 4 vpravo), který je schopen ze záznamu kdykoliv dle registrační značky vozidla určit průjezd vozidla v určitou dobu určitým místem nebo případně odhalit porušení pravidel silničního provozu,
- pořízená data jsou zpracovávána převážně městskou policií a ta následně data zasílá k vyhodnocení na příslušný městský úřad k projednání,
- napomáhá policii v mnoha oblastech, především při šetření dopravních nehod, pokud ani jeden z účastníků neuzná vinu. (ZPPP 160/2009, čl. 19)



Obrázek 4 Stacionární radar k měření rychlosti (vlevo) a kamera úsekového měření (vpravo) (vlastní)

- **dopravně bezpečnostní akcí (dále jen „DBA“)** a opatřením nejsou organizovány na předem určeném území a jsou na ně nasazeny všechny dostupné síly a prostředky, což znamená, že jsou na akci nasazeni všichni policisté, kteří mají v daný den službu, a to nejen policisté dopravní policie, ale i z ostatních útvarů. Tyto akce mohou být vyhlášeny na území celé ČR, na území daného kraje anebo jen v určeném okrese, podle zaměření se DBA dělí na:
 - DBA „X“, která je zaměřená všeobecně na dohled nad silničním provozem s využitím jednotlivých speciálních kontrol,
 - DBA „Y“, která je zaměřená na speciální kontrolu „a“: kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholu a JNL řidiči vozidel před a během jízdy,
 - Dopravně bezpečnostní opatření (dále jen „DBO“) jsou realizována hlavně při pořádání kulturních, společenských a sportovních akcích, např. při hokejových či fotbalových utkání, při rallye závodu a jiných,
 - Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření má jednoho velitele a zástupce, který musí vypracovat její plán. (ZPPP 160/2009, čl. 20)

4.4 Technické prostředky využívané při dohledu na silniční provoz

Dopravní policisté při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu používají celou řadu technických prostředků. Během policejní služby sloužilo k plnění úkolů a k dohledu na BESIP mnoho technických prostředků, které se samozřejmě modernizují a přizpůsobují dnešnímu provozu a jeho podmínkám, jelikož je provoz rok od roku vyšší, tak nároky pro dohled nad silničním provozem jsou vyšší také.

Jedním z nejdůležitějších technických prostředků jsou služební vozidla a motocykly, bez nichž by dopravní policisté, ale i policisté jiných útvarů nemohli pracovat tak, aby byl dohled na BESIP dostatečný a pokud možno co nejkvalitnější.

Mezi další technické prostředky patří zejména technické prostředky:

- ke zjišťování rychlosti jízdy vozidel,
- ke zjišťování požití alkoholu a jiných návykových látek,
- ke zjišťování hmotnosti vozidel,
- k obrazové dokumentaci dopravních přestupků,

- k pátrání po odcizených vozidlech,
- ke kontrole technického stavu vozidel. (Pavlíček a Kopecký, 2006)

4.4.1 Měřiče rychlosti vozidel

Překročení rychlosti je jeden z nejčastěji páchaných dopravních prostředků v ČR. Proto se měřiče rychlosti za poslední desetiletí zdokonalily a dostaly na jednu z nejvyšších úrovní v Evropě. Mezi dnes využívané měřiče rychlosti patří:

- Ramer10 C (R10 C),
- LaserCam 4,
- TruCam II.

Ramer10 C (Obr. 5) je silniční rychloměr, který pracuje na principu Dopplerova jevu. Znamená to, že radar vysílá signál k jedoucímu vozidlu, aby se od něho odrazil, a pak vyhodnocuje, jak vozidlo vlivem pohybu změnilo frekvenci signálu – ve výsledku tedy jaká je konečná rychlost tohoto vozidla oproti radaru. (Wikipedie, 2021) Tento radar je určený k montáži do vozidla a vzhledem k své nenáročnosti a plnoautomatickému provozu je nejoblíbenějším typem měřiče rychlosti u policie. Výhodou tohoto radaru je, jeho pevné umístění ve vozidle, které umožňuje měření rychlosti jak za jízdy služebního vozidla, tak při stání. Lze měřit vozidla, která přijíždění k policejnímu vozidlu, ale také od něj odjíždějí ve stejném směru, nebo i když je na silnici více jízdních pruhů než dva. K tomuto slouží skrytá instalace dopplerovského senzoru a senzoru vzdálenosti pro určení konkrétního jízdního pruhu, ve kterém se změřené vozidlo nachází v přední masce vozidla. (Ramet, © 2014) V interiéru se nachází kamera umístěna za čelním sklem a tablet, který slouží k ovládání všech funkcí radaru a zobrazování záznamů. Kvůli umístění radaru jsou vozidla speciálně upravena, jelikož se ve vozidle nachází také řídicí počítač, díky kterému se radar spouští a pracuje, tento je umístěn za a pod zadními sedačkami vozidla. Výstupem měření je obrazový záznam, který zobrazuje umístění vozidla v jízdním pruhu, jeho rychlost, datum a čas a především samotné vozidlo s registrační značkou. Aby byl záznam platný, musí se vozidlo, alespoň z části nacházet v takzvaném svazku, který určuje správnou pozici změřeného vozidla a tím i platnost snímku. Podmínkou platného snímku není jen vozidlo nacházející se ve svazku, ale také aby se ve svazku s vozidlem nenacházely další předměty či vozidla. (Ramet, © 2014)



Obrázek 5 Kamera radaru umístěna ve vozidle a tablet pro ovládání funkcí radaru (vlastní)

Ramer 10 C nedisponuje jen rychloměrem, ale také možností videozáznamu pro zadokumentování jiných dopravních přestupků a dále také automatickou kontrolou vozidel, což znamená, že je schopen u projíždějících vozidel dle registrační značky zjistit, zda mají či nemají platnou technickou prohlídku na vozidle či neprochází evidencí odcizených či hledaných vozidel. Ve vozidlech je instalován také kamerový systém, který snímá dění před i za vozidlem, který je také hojně využíván pro detekci dalších přestupků. (Machutová et al., 2021) Nevýhodou tohoto radaru je, že jej spolehlivě detekuje jakýkoliv pasivní antiradar na dostatečně velkou vzdálenost – 100 až 500 metrů, aby řidiče vozidla upozornil, že se v blízkosti nachází radarové zařízení a řidič tudíž zpomalí a rychlost si pohlídá – i když je používání jakýchkoliv antiradarů v ČR zakázáno, a dále také, že s ním lze měřit jen na krátkou vzdálenost – 10 až 60 metrů. (Ramet, © 2014) (Vetešník et al., 2016)

LaserCam 4 (Obr. 6) je silniční laserový rychloměr, který je již čtvrtou generací ručního digitálního laseru od společnosti Kustom Signals a obsahuje v sobě nejnovější generaci laseru ProLaser® 4 LIDAR (Kustom Signals, Inc., 2014–2016), který funguje na principu odrazu paprsku od vozidla s následným vyhodnocením dané rychlosti vozidla. Velkou výhodou tohoto radaru je, že s ním lze měřit z mnohem větší vzdálenosti než s radarem R10 C a to až do 1,8 km, nicméně aby výsledná fotografie byla dostatečně kvalitní,

čitelná a zaostřená doporučuje se měřit do vzdálenosti maximálně 500 metrů. V praxi se měří do vzdálenosti maximálně 200 metrů, jelikož při větší vzdálenosti je obrázek jen šmouha, pokud si vozidlo nedoměříme do kratší vzdálenosti, aby bylo čitelné, o jaké vozidlo se jedná a čitelná RZ vozidla. (Vetešník et al., 2016)



Obrázek 6 Laser Cam 4 (GoDaddy Security – Access Denied, Copyright © 1999)

K ovládní a nastavení funkcí slouží v přední části malý displej, který je ovládán prsty či tužkou, a k vyslání laserového paprsku k vozidlu, aby mohla být vyhodnocena jeho rychlost, je v přední části tlačítko, které se prstem musí stisknout a je-li rychlost vozidla zaznamenána nad limit, který je nastaven, musí se tlačítko držet po dobu několika vteřin, aby se rychlost vozidla doměřila a vozidlo samotné také. K zaměření vozidla slouží záměrný kříž, který se nachází v hledí laseru nebo na jeho displeji. Výstupem laseru je několik fotografií uvedeného vozidla s tím, že laser sám vyhodnotí, která z nich je nejvhodnější a na té záměrný kříž svítí červeně. Podmínkou platného snímku, je, aby se záměrný kříž nacházel kdekoli na změřeném vozidle. Pokud by se kříž na všech fotografiích na vozidle nenacházel, jedná se o neplatný snímek. (Police Radar, Laser, Lidar and Camera Equipment Tech Company)

LaserCam 4 je určen primárně pro umístění do stativu, ale lze s ním měřit i z vozidla či v ruce, ale musí se zajistit omezení třesu rukou, aby byly fotografie kvalitní. Třes rukou se omezuje opřením laseru o lícní kost, či o volant ve vozidle. Nevýhodou tohoto radaru je, pokud je používán k ručnímu měření, je dost těžký a v ruce se pronese, při umístění

na stativu jsou policisté zase vidět, a řidiči si rychlost hlídají a v neposlední řadě tímto radarem nelze měřit během jízdy vozidla, jelikož by se rychlost služebního vozidla a měřeného vozidla sečetla a výsledná rychlost by byla nesmyslným údajem. (Police Radar, Laser, Lidar and Camera Equipment Tech Company)

TruCam II (Obr. 7) je silniční laserový rychloměr, který pracuje na stejném principu jako LaserCam 4, tedy vysláním laserového paprsku, který je od vozidla odražen. U policie je tento radar používán teprve krátce zhruba 1 rok. V porovnání s LaserCam4 je o mnoho lehčí a také propracovanější ať už při nastavení, tak výsledný snímek. Oproti LaserCamu4 jej můžete použít pro dokumentaci i jiných dopravních přestupků než jen k překračování dovolené rychlosti, jelikož s ním lze vytvořit videozáznam. Videozáznam je vytvářen také při měření rychlosti, což je velkou výhodou při dokazování závažnějších přestupků u správního orgánu. (Laser Technology, Inc. All rights reserved, ©2023)



Obrázek 7 TruCam II (On The Road – Together we move the world)

K ovládání a nastavení funkcí laseru slouží dostatečně velký dotykový displej, pod kterým jsou tlačítka, pomocí kterých lze ovládat grafické ikony, které se zobrazují na displeji, aby nedocházelo k poškození displeje. Taktéž má hledí, ve kterém je zobrazen kříž, který se ale také zobrazuje na displeji tak jako u LaserCam4. Princip vyslání paprsku k vozidlu je taktéž totožný – zmáčknutím tlačítka v přední části. Oproti LaserCam4, který vytváří pouze fotografie je výhodou vytvoření videozáznamu daného přestupku. Nevýhodou je, že rychlost vozidla laser změří ihned po zaměření a překročení nastaveného limitu, následně si vozidlo jen doměřuje, aby na záznamu byla čitelná RZ vozidla i vozidlo samotné do libovolné

vzdálenosti, kterou pomocí funkce nastavíte. (Laser Technology, Inc. All rights reserved, ©2023)

Oproti LaserCam 4 je tento laser určen primárně k ručnímu měření, jelikož je dodáván s opěrkou, kterou lze opřít o rameno a tím znemožnit třes rukou, aby byl výsledný snímek co nejkvalitnější a nejčitelnější. Tímto laserem, lze měřit rychlost také v automatickém režimu, kdy je umístěn na stativu a nemusíte stále mačkat tlačítko v přední části. Velkou předností u tohoto laseru je také režim měření rychlosti motocyklů, což znamená, že pokud motocykl změřen z přední části, na které nemá RZ, lze se za ním po tom, co řidič mine otočit a doměřit si jej i s RZ – to u LaserCam4 nelze. Motocyklisté bývají mnohdy velmi agresivní řidiči, a jakmile zjistí, že v obci jeli vysokou rychlostí, snaží se hlídkám ujíždět a pronásledování v dnešním provozu je velmi náročné a mnohdy neúspěšné. Při změření z předních částí laserem LaserCam4 nelze nic, ale při změření TruCam II, kdy si jej doměříte i ze zadní části a máte viditelnou RZ motocyklu, a lze postihnout alespoň provozovatele motocyklu. Pravidlem mnoha policistů v případech ujíždění ať už motocyklistů tak řidičů vozidel je – vždy se vrátit v pořádku domů. (Laser Technology, Inc. All rights reserved, ©2023)

Neopomenutelnou další předností obou laserů je to, že jej nedekují pasivní antiradary – řidiče upozorní až poté, co jeho vozidlo zaměříme, a pokud jede nad nastavený limit pokuta s jeho souhlasem na místě jej nemine, jelikož je již našim přístrojem změřen.

4.4.2 Přístroje ke zjišťování alkoholu a jiných návykových látek

Alkohol a jiné návykové látky za volant nepatří a DN s jejich přítomností mívají fatální následky. Dlouhá léta se ke zjišťování alkoholu v ČR používaly detekční trubičky pomocí soupravy Altest, kdy musel řidič nafouknout balonek přes trubičku se směsí, jejichž podstatou byla chemická reakce náplně trubičky s alkoholem v dechu řidiče, která se v závislosti na množství alkoholu projeví intenzitou a délkou zbarvení – zbarvení je při přítomnosti alkoholu od světle zelené po tmavě zelenou. Výhodou bylo to, že trubičky nepodléhaly kalibracím a pravidelným zkouškám, nevýhodou jejich nemožnost určení přesného množství alkoholu v dechu řidiče, proto byly nahrazeny za elektronické kalibrované certifikované přístroje od firmy Dräger – z počátku Alkoholtestery Alcotest 7410, nyní novější používané Alkoholtestery Alcotest 7510, které fungují na stejném principu. Pro detekci jiných návykových látek jsou využívány jednorázové testy Drugwipe 5 SP. (© Dräger Safety AG & Co. KGaA, 2008)

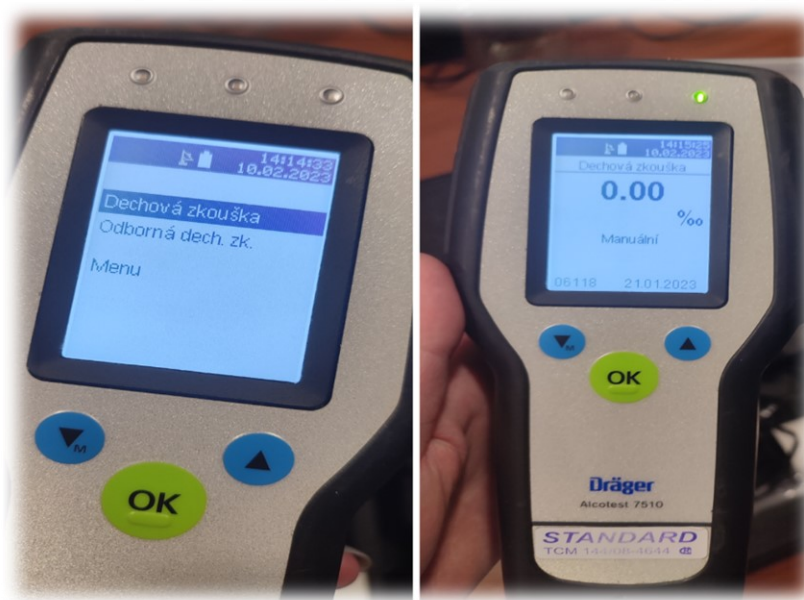
Alkoholtester Alcotest 7510 (Obr. 8) je elektronický certifikovaný a kalibrovaný přístroj, jehož funkčnost je založena na elektrochemickém senzoru, který společně s piezoelektrickým aktivátorem dokáže detekovat alkohol z úst (dechu) testované osoby. Senzor zaručuje nejen přesné měření ale také krátké intervaly mezi jednotlivými zkouškami. Alcotest 7510 má vestavěné topné tělísko, které zabraňuje kondenzaci par při výdechu osoby, a to i při nízkých teplotách. (© Dräger Safety AG & Co. KGaA, 2008)



Obrázek 8 Přístroj Dräger Alcotest 7510 s mobilní tiskárnou (vlastní)

S tímto přístrojem lze měřit alkohol v dechu dvojitým způsobem. V režimu orientační dechové zkoušky (Obr. 9 vlevo), která je schopna z dechu zachytit alkohol, ale její hodnota není přesná. Nejpřesnější a nejspolehlivější zjištění alkoholu v dechu je pomocí odborné dechové zkoušky, která je schopna ukázat alkohol v dechu řidiče na setiny promile v krvi. (Obr. 9 vpravo) Každá jednotlivá odborná dechová zkouška musí být provedena s jednorázovým náustkem, který je nasazen na vyhodnocovací senzor. Výsledek jednotlivé dechové zkoušky je zobrazen na digitálním displeji a ukládá se v paměti přístroje. Pokud je dechová zkouška s pozitivním výsledkem, po 5 minutách se musí provést další. Je-li rozdíl obou naměřených hodnot vyšší než 10 % - což vyhodnotí samotný přístroj, zda ano či nikoliv, musí se provést další dechová zkouška. Soubor dvou a více pozitivních dechových zkoušek nebo jednotlivé negativní dechové zkoušky lze bezkontaktně vytisknout jako Výtisk protokolu o výsledku na přenosné tiskárně, která je součástí vybavení u každého přístroje. Přístroje Alcotest 7510 jsou u nás certifikovány s přesností do hodnoty 6 ‰ alkoholu

v dechu řidiče a lze jimi měřit v jakémkoliv prostředí v rozmezí teplot -10 až + 50 °C. (© Dräger Safety AG & Co. KGaA, ©2023)



Obrázek 9 Displej zobrazující možnost výběru režimu dechové zkoušky a výsledek odborné dechové zkoušky (vlastní)

Jednorázové testy Drugwipe 5 SP jsou založeny na chemické reakci slin či potu. Dokážou detekovat až 5 druhů jiných návykových látek, a to Cannabinoidy, Amphetaminy/Metamfetaminy, Extázi, Kokain a Opiáty. Test se skládá ze dvou částí, ze sběrače vzorku s třemi stěrovými polštářky a z bílé kazety, do které se sběrač vzorku zacvakne (Obr. 10). Stěrovými polštářky se setrou sliny z jazyku či po navlhčení přiloženou tekutinou pot z čela testované osobě. Sběrač vzorku se poté zacvakne do bílé kazety, dá se do svislé polohy a zatlačí se do integrované ampulky v místě, kde je napsáno PRESS, aby mohla prasknout. Jakmile ampulka praskne, test se drží dalších 10 sekund ve svislé poloze, aby roztok, který se nacházel v ampulce se spojil se stěrovými polštářky, jelikož přenáší drogy navázané na protilátky, což znamená, že pokud vzorek slin nebo potu obsahuje drogy, naváží se příslušné protilátky a ukáží se červené testovací linky u daných drog, které jsou ve vzorku přítomny. Pokud ve vzorku nejsou přítomny drogy, probarví se na testu pouze kontrolní červené linky, které se musí propsat u všech testů. (Drogové testy ze slin, potu, povrchů a pevných látek, 2021)



Obrázek 10 Jednorázový test Drugwipe 5SP (vlastní)

Bohužel přesnost těchto testů je opravdu nízká a výsledky nejsou prokazatelné. U pozitivního jednorázového testu Drugwipe je vždy potřeba testovanou osobu vyzvat k lékařskému vyšetření k odběru biologického materiálu, a to krve a moči. Drogy jsou nejlépe prokazatelné z moči, a pokud se v ní nachází, až posléze se testuje krev, u které se musí přibrat znalec, který z krve určí přesnou hodnotu dané drogy v organismu jedince. (Drogové testy ze slin, potu, povrchů a pevných látek, 2021)

4.4.3 Prostředky k dokumentaci dalších dopravních přestupků

K dokumentaci dopravních přestupků lze zařadit také měřiče rychlosti, které jsou popsány výše. Nicméně jsou prioritně zaměřeny na dokumentaci přestupků překračování nejvyšší dovolené rychlosti. Mezi technické prostředky, kterým se dokumentují další dopravní přestupky jsou fotoaparáty, které jsou předně využívány pro dokumentaci DN. Dále mezi tyto prostředky patří videokamery, které jsou využívány pro dokumentaci, zda řidiči respektují světelné signály na křižovatkách, přechodech pro chodce či železničních přejezdech. Výhodou vidokamery oproti fotoaparátům je, že dokážou zaznamenat průběh celé situace. Nicméně v dnešní době jsou ve větších městech vybudovány sítě kamerových systémů, jejichž správu mají na starosti oddělení Městské policie, případně městské úřady. V neposlední řadě jsou u policie na dopravní přestupky, jako je telefonování za jízdy, či jízda bez bezpečnostních pásů využívány monokulární dalekohledy přezdívané jako monokuláry jsou optické přístroje určené pro pozorování do větších vzdáleností jedním okem. U policie jsou využívány společně s fotoaparátem, který je umístěn v přední části, kterou je možno se

dívat okem a pomocí fotoaparátu se dokumentují různé dopravní přestupky, převážně telefonování za jízdy či neuzítí bezpečnostního pásu. Monokulár (Obr. 11) musí být umístěn na stativu, aby byl záznam z fotoaparátu co možná nejkvalitnější. Pomocí monokuláru je možné tyto přestupky sledovat na několikaset metrové vzdálenosti. (Expert na dalekohledy-specializovaný eshop, ©2022)



Obrázek 11 Monokulární dalekohled (idalekohledy.cz ©)

4.4.4 Přístroje ke zjišťování hmotnosti a technického stavu vozidel

Zjišťování hmotnosti vozidel společně s kontrolou pravidel silniční dopravy a technického stavu vozidel provádí policisté společně s pracovníky Centra služeb pro silniční dopravu (Obr. 12), které jsou zřízeny Ministerstvem dopravy a k těmto kontrolám mají potřebné přístroje a zařízení. Činnost pracovníků Centra služeb pro silniční dopravu se zaměřuje na oblast sociálních předpisů a s tím související správné funkce záznamových zařízení, na přepravu nebezpečných věcí podle dohody ADR, nízko rychlostní kontrolní vážení (Obr. 13), technický stav vozidel, upevňování nákladů a další témata. (Centrum služeb pro silniční dopravu, © 2014)



Obrázek 12 Vozidlo pracovníků Centra služeb pro silniční dopravu s ukázkou vybavení (Centrum služeb pro silniční dopravu, © 2014)

V rámci těchto kontrol jsou kontrolními orgány a experty právě pracovníci Centra služeb pro silniční dopravu. Policisté při těchto kontrolách vybraná vozidla zastavují, provádí kontrolu na alkohol a řeší případné porušení řidičů či dopravců k čemuž pracovníci Centra služeb nejsou oprávněni.



Obrázek 13 Kontrolní vážení nákladních vozidel (Centrum služeb pro silniční dopravu, © 2014)

Technických prostředků, které jsou používány k dohledu na BESIP je velké množství. V práci výše jsou popsány ty, které jsou v praxi používány denně.

4.5 Projednávání dopravních přestupků

Policisté jsou oprávněni při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu zjištěná porušení pravidel řešit na místě v příkazním řízení nebo v případě nepříslušnosti oznámit jednání na příslušný správní orgán. Pro projednávání přestupků jsou oprávněni zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, zákonem č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích a zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. §5 z. č. 250/2016 Sb., definuje přestupek jako společensky škodlivý protiprávní čin, který

je v zákoně za přešupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.

Dopravní přešupek není nikde definován, jedná se o slangové slovo, které znamená, že se jedná o přešupek týkající se dopravy, silničního provozu a jeho pravidel.

Aby mohli policisté přešupek projednat na místě v příkazním řízení, musí být splněny všechny podmínky, které jsou zákonem stanovené. Mezi tyto podmínky patří, že přešupce musí souhlasit:

- se zjištěným stavem věci,
- s právní kvalifikací skutku,
- s uložením pokuty,
- s vydáním příkazového bloku. (Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, 2018)

Pokud jsou splněny tyto podmínky, lze přešupek vyřešit příkazem na místě, pokud není splněna alespoň jedna z těchto podmínek, musí být přešupek oznámen příslušnému správnímu orgánu. Příkazový blok se stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím po podpisu přešupce. Příkazové bloky se dělí na dva druhy, na příkazový blok na místě zaplacený, a příkazový blok na místě nezaplacený vydaný společně se složenkou, který je přešupce povinen uhradit do 15 dnů. Dnes lze příkaz na místě zaplatit také platební kartou, pokud je jím hlídka vybavena, pokud chce přešupce zaplatit příkaz na místě kartou, musí se vypsát příkaz na místě nezaplacený i přesto, že je na místě zaplacen kartou, ale není na místě přijata fyzicky hotovost. (Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, 2018)

Pokud je přešupek pro nesplnění povinnosti uložení příkazem na místě oznámen správnímu orgánu k projednání, je policie povinná tuto skutečnost oznámit do 30 dnů od zjištění a zadokumentování přešupku. (Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, 2018) (Vetešník et al., 2016)

5 DOPRAVNÍ NEHODY

Pojem DN je definován v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 47 odst. 1, které definuje, že dopravní nehodou 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. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

Na českých silnicích dojde každý den k mnoha DN s různým rozsahem následků, a to na zdraví a životech jejich účastníků nebo škodám na majetku. Z celkového počtu DN zavíná až 90 % řidiči motorových vozidel a proč je tomu tak? Protože řidiči jsou stále lidé, ne roboti a nelze je naprogramovat tak, aby jejich jednání bylo bezchybné. Proto má na řízení vozidla velký vliv jejich fyzické a duševní zdraví a jejich nálada, protože pokud je řidič například v nějakém psychickém vypětí nesoustředí se na řízení a situaci v provozu tak jak by měl, jelikož je myšlenkami neustále u problému, který se snaží vyřešit a je zde vysoké riziko ke vzniku DN. Ale DN nevznikají jen kvůli řidičům, ale také k nim může dojít z důvodu technické závady na vozidle či z důvodu špatné sjízdnosti pozemní komunikace nebo ve viditelnosti či jiné situace v provozu a řidič tohoto vozidla nemá možnost DN zabránit, může se snažit pouze odvrátit rozsah následku takové DN. (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

Mezi základní znaky DN patří:

- **Neočekávanost, ale obvykle předvídatelnost**, která spočívá v neočekávané události, kterou lze, vzhledem k chování účastníka silničního provozu očekávat, že k ní dojde, např. u řidiče, který předjíždí v místech, kde je to zakázáno a úsek je nepřehledný, lze předpokládat, že způsobí DN, avšak není to pravidlo, jelikož k DN může a nemusí dojít, vše je o náhodě. Neočekávanost DN v sobě obsahuje také tzv. moment překvapení, který je ve velké míře závislý na psychickém zdraví řidiče, na stupni předvídatelnosti nehody, na celkové situaci v silničním provozu a dalších okolnostech, které míru neočekávaného vzniku nehody určují.
- **Událost v silničním provozu** znamená, že za DN je považována pouze událost, která vznikne nebo je započata na místech, kde platí pravidla silničního provozu, tedy na dálnicích, silničních, místních a účelových komunikacích. Za DN není považována událost, která vznikne na poli, v lese či na zahradě, např. převrácení traktoru na poli.

Ale pokud vozidlo vlivem smyku na silnici sjede na pole, již se o DN jedná, jelikož byla započata na pozemní komunikaci.

- **Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku** je myšleno jako způsobení reálné přímé škody, která vznikla v souvislosti s DN. Pokud tedy nedojde ke škodě na životě nebo zdraví osoby nebo ke škodě na majetku, nejedná se o DN.
- **Přímá souvislost s provozem vozidla** znamená, že se musí jednat o vozidlo pohybující se po pozemní komunikaci, a nerozhoduje, zda se jedná o vozidlo motorové, nemotorové či tramvaj, a ani to, jestli vozidlo bylo řízené řidičem či nikoliv. (Porada, 2000) (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

5.1 Povinnosti řidičů a účastníků dopravní nehody

Povinnosti řidičů a účastníků, kteří měli účast na DN, stanoví § 47 odst. 2, 3, 4, 5 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Mezi základní povinnosti řidičů, kteří měli účast na DN, patří:

- neprodlené zastavení vozidla,
- zdržení se požití alkoholu a jiných návykových látek po nehodě a po dobu, po kterou by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během ní požil alkohol nebo JNL, nebo dokud se na místo nedostaví policisté v případě, že nehodu ohlásí policii,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud hrozí,
- spolupracovat při zjišťování viníka DN. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

Do dalších povinností řidičů, kteří měli účast na DN, ale také všech jeho účastníků patří:

- učinění vhodných opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu v místě DN, a pokud to vyžadují okolnosti, jsou oprávněni do příjezdu policie zastavovat vozidla,
- pokud nehoda podléhá oznamovací povinnosti policii, nehodu oznámit policii,
- označení místa DN,
- umožnění obnovení silničního provozu,

- neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při DN došlo,
- prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které na DN mělo účast,
- v případech kdy nevznikne povinnost nehodu ohlásit policii, sepsat si navzájem „Záznam o dopravní nehodě známý“ jako Euro formulář, podepsat jej a neprodleně předat pojistiteli. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

Pokud při DN dojde k usmrcení nebo zranění osoby, k hmotné škodě převyšující na jednom z účastněných vozidel částku 100 000,- Kč, ke škodě na majetku třetí osoby, k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace nebo účastníci nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení silničního provozu či jeden z účastníků nesouhlasí se zaviněním DN, jsou povinni:

- neprodleně DN ohlásit na policii,
- zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření DN, zejména přemístění vozidel, ale pokud se na místě DN musí situace změnit z důvodu vyproštění či ošetření zraněných osob nebo k obnovení silničního provozu, postačí vyznačit situaci a stopy,
- setrvat na místě DN do příjezdu policistů nebo se na toto místo vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení DN. (Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, 2022)

5.2 Rozdělení dopravních nehod

Silniční DN lze rozdělit podle různých hledisek, ale obecně se používají dvě klasifikační kritéria, a to dělení dle charakteru jejich vzniku a z hlediska způsobu jejich řešení.

5.2.1 Dopravní nehody dle charakteru jejich vzniku

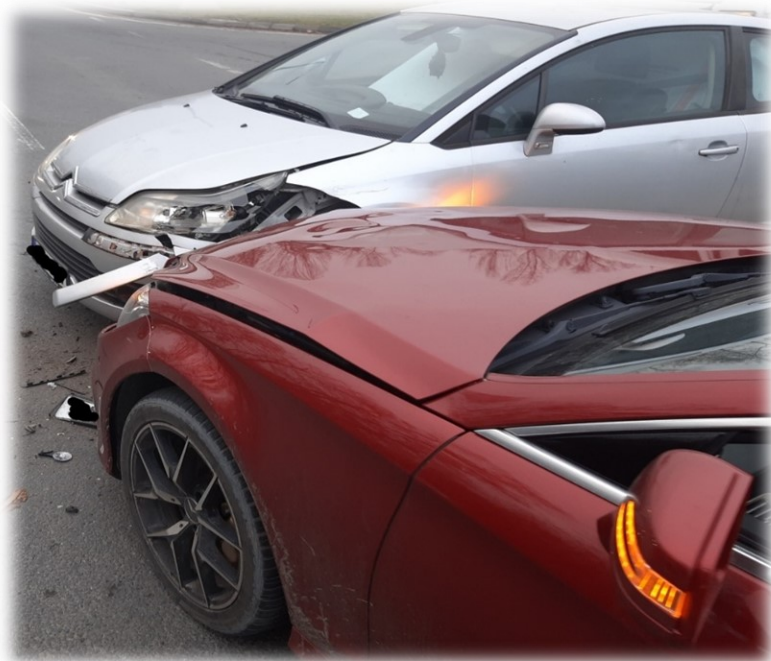
Dopravní nehody dle charakteru jejich vzniku se dělí na:

- **Havárie** nastane, pokud má na DN účast pouze jedno vozidlo (Obr. 14) Jedná se např. o převrácení vozidla na střechu, sjetí vozidla do potoka či ze srázu.



Obrázek 14 Havárie vozidla (Intranet Policie ČR)

- **Srážka** (Obr. 15) nastává, pokud dojde ke střetu dvou a více vozidel nebo ke střetu vozidla s pevnou překážkou jako jsou svodidla, strom případně srážka s chodcem nebo zvířetem. Jedná se o nejčastější druh DN v ČR. (Konečný, 2021)



Obrázek 15 Srážka dvou vozidel (Intranet Policie ČR)

- **Jiná nehoda** je třetím základním druhem DN a hovoří se o ní v případě, že DN nelze zařadit do předchozích dvou kategorií. Jedná se např. o vypadnutí osoby z jedoucího vozidla. (Konečný, 2021)

5.2.2 Dopravní nehody z hlediska způsobu jejich řešení

Dopravní nehody z hlediska způsobu jejich řešení se dělí na:

- **Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti**, což jsou dopravní nehody, při kterých nedojde ke škodě na životě a zdraví osob a ke škodě na majetku třetí osoby a jeden z účastníků souhlasí se zaviněním DN. Tyto DN jsou zaznamenány na „Záznam o dopravní nehodě“ (Příloha P II). (Konečný, 2021)
- **Dopravní nehody vyřešeny na místě v příkazním řízení**, které lze takovým způsobem vyřešit a jsou-li splněny všechny podmínky příkazního řízení, které jsou uvedeny v ustanovení § 91 z. č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Pokud dojde ke škodě třetí osoby jako je poškození svodidel, dopravního značení či komunikace, lze tuto DN taktéž vyřešit v příkazním řízení, ale nesmí při ní dojít ke škodě na životě a zdraví osob. Pokud jsou DN vyřešeny v příkazním řízení, policisté na místě zpracují Úřední záznam o přestupku v silničním provozu (Příloha P III) a společně s Náčrtem místa DN a příkazovým blokem zaevidují. Jestliže při DN na místě dojde ke škodě na majetku třetí osobě, musí ji policisté zpracovat na Protokol o nehodě v silničním provozu (Příloha P IV) s tím, že lze řidiče vyřešit na místě v příkazním řízení nikoliv oznamovat příslušnému orgánu. (Konečný, 2021)
- **Dopravní nehody, které nelze projednat příkazem na místě** se zaznamenávají na Protokol o nehodě v silničním provozu (Příloha P IV) a následně oznámeny příslušnému orgánu k projednání případně předány do vyšetřování Služby kriminální policie a vyšetřování. Jedná se o všechny DN, při nichž dojde ke škodě na zdraví a životě osob nebo ke škodě na majetku třetí osoby např. poškození svodidel, dopravního značení. (Konečný, 2021)
- **Střet vozidla se zvířím**, který je zpracováván na „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvířím“ (Příloha P V). Viníkem takové DN není zpravidla řidič, ale právě zvíře, která před vozidlo vběhne a řidič nemá již možnost zareagovat a dojde ke střetu. (Konečný, 2021)
- **Škodní událostí**, se rozumí, pokud ke škodě na vozidle dojde nezaviněným jednáním druhé osoby. Jedná se např. o sečení trávy okolo pozemní komunikace, kdy od sečícího zařízení odletí kamínek na vozidlo, které se za strojem, ovládajícím sečící zařízení nachází. (Konečný, 2021)

5.3 Příčiny dopravních nehod

K DN dochází souhrnem několika příčin a podmínek. Příčiny DN lze rozdělit na:

- Objektivní příčiny DN jsou okolnosti, které jsou nezávislé na jednání jejich účastníků, mezi které patří:
 - špatný stav pozemní komunikace např. nerovnost vozovky,
 - technická závada na vozidle,
 - nepředvídatelná událost v silničním provozu např. silný vítr a padající strom na vozidlo),
 - náhlé zdravotní potíže, které řidič nemohl před započítím jízdy očekávat, např. glykemický záchvat, náhlé srdeční selhání či slabost). (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)
- Subjektivní příčinou DN se rozumí jednání účastníka DN, kterým může být:
 - nepřiměřená rychlost,
 - nedodržení vzdálenosti mezi vozidly,
 - nedání přednosti v jízdě,
 - užití vozidla ve špatném technickém stavu, např. řidič ví, že má špatný brzdový systém,
 - nevěnování se řízení, např. telefonování za jízdy, ladění rádia,
 - jízda po požití alkoholu nebo jiných návykových látek,
 - jízda v nesprávném jízdním pruhu,
 - nesprávné otáčení a couvání. (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

Další subjektivní příčinou DN může být nepřizpůsobení se silničnímu provozu, která spočívá ve:

- zkratové reakci řidiče, např. zakrytí si obličeje rukama před nárazem namísto jakékoliv reakce, která by mohla zamezit dopravní nehodě nebo se pokusit snížit její následek či usínání za volantem a
- prodloužené reakční doby, která se týká především starších řidičů, jejichž reakce jsou mnohdy zpomalené a nedostatečné vzhledem k dnešní hustotě provozu

a řidičů začátečníků, kteří nemají dostatek zkušeností. (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

5.4 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody

Prvotní a neodkladné úkony na místě DN jsou úkony, které policisté provádějí bezprostředně po příjezdu na místo DN a po zjištění stavu na místě co nejdříve eliminovat následky DN, hrozící nebezpečí a zajistit stopy před poškozením. Mezi tyto úkony patří zejména:

- poskytnutí první pomoci zraněným osobám, případně zajištění technické nebo jiné pomoci např. vyproštění z vozidla,
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí, které vzniklo při DN, jako jsou např. překážka na vozovce, únik plynu, rozlité nebezpečné chemické látky,
- vyrozumění operačního střediska policie o situaci na místě DN, a zda se jedná o mimořádnou událost,
- označení místa DN, pokud toto neprovedou již řidiči buď z havarovaných vozidel, nebo z jiných vozidel, které u místa DN zastavily a poskytují pomoc,
- uzavření místa DN, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- zajištění cestou operačního střediska policie okamžitého opatření, jestliže některý z účastníků od místa DN ujel nebo utekl,
- spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu v případě, že k DN došlo v těchto místech nebo jejich blízkosti a byla by tím ohrožena plynulost silničního provozu např. DN se stane na frekventované křižovatce, kde je provoz řízen semaforem,
- zajištění totožnosti účastníků a svědků DN, a v případě zranění také zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou zranění pojištěni,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (řízení provozu kyvadlově pokud je možnost), v případě potřeby odklon dopravy po objízdnych trasách s vyrozuměním operačního střediska policie,
- po předchozí výzvě provedení dechové zkoušky formou odborného měření ke zjištění ovlivnění účastníků alkoholem a v případě podezření na užití jiných návykových látek provedení orientačního vyšetření ke zjištění ovlivnění JNL,

- zajištění odborného lékařského vyšetření s odběrem biologického materiálu, pokud je dechová zkouška ke zjištění alkoholu nebo orientační test ke zjištění JNL pozitivní, nebo se osoba odmítne tomuto vyšetření podrobit,
- provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter DN, např. při DN řidiče staršího 65 let kontrola lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, který je po dovršení 65 let povinen mít u sebe,
- provedení lustrace všech účastníků DN a jejich vozidel v informačních systémech, zda neprocházejí pátráním, nebo nejsou osoby hledané, pohřešované,
- zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu a jiných věcí, o které se nemůže účastník DN postarat, např. při odvezení ZZS k ošetření,
- jestliže SDN na místě DN zjistí, že jde o podezřelý z trestného činu, informuje o této skutečnosti operační středisko policie, které na místo pošle výjezdovou hlídku služby kriminální policie, jedná se např. o DN se smrtelným zraněním účastníka. (PPP č. 300/2020, čl. 50)

Výše uvedené prvotní a neodkladné úkony na místě DN lze provést v jakémkoliv pořadí, nikoliv jen v pořadí, v jakém jsou uvedeny za sebou, nicméně dle závažnosti lze podle bodů takto postupovat. K dalším nezbytným úkonům ze strany policie na místě DN je důkladné ohledání místa DN, obzvláště u nehod, při kterých dojde ke zranění či usmrcení osob. Smyslem ohledání místa DN je zjištění a zajištění stop a jiných skutečností, které jsou rozhodující pro stanovení příčiny nehody a pachatele. Při ohledání DN se provádějí tyto úkony:

- vymezení hranice místa DN, je jednou z nejdůležitějších částí ohledání místa DN, jelikož samotná DN nejsou jen vozidla a pozemní komunikace, ale také jejich okolí a objekty mezi které patří např. brzdná dráha, stopy jízdy, stopy na krajnici při vybočení a jiné,
- vymezení výchozího místa ohledání, kterým bývá zpravidla místo, při kterém došlo ke střetu vozidel,
- grafické značení stop a jejich průběhu na místě DN a následně jejich číselné označení,

- fotografická dokumentace, která spočívá v dokumentaci všech vyznačených grafických a číselných stop, dále detailní fotografie vozidel, jejich poškození a také výhledové fotografie místa a okolí místa DN,
- vyhotovení náčrtku místa DN s postavením vozidel, vyznačených stop, dopravního značení a jiných předmětů, nacházejících se na místě,
- zvolit výchozí bod měření, od kterého se bude místo DN měřit, jelikož od něj budou vztahovány veškeré změřené vzdálenosti jednotlivých stop,
- zvolit odpovídající metodu pro vyměřování místa DN, v praxi se nejčastěji využívá metoda pravoúhlého měření, která spočívá ve vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům. Pro vyměřování vzdálenosti míst a stop na místě DN se využívají měřicí kolečka. (Porada, 2000) (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

Ohledáním místa dopravní nehody práce policistů nekončí, DN i se všemi náležitostmi musí zaevidovat do systému „Evidence dopravní nehod“ a na základě náčrtku s naměřenými hodnotami zhotovit plánec místa DN, který je stěžejním pro to, aby mohlo být vyšetřování DN předáno příslušnému orgánu k projednání, a to buď správnímu orgánu, nebo službě kriminální policie a vyšetřování. (Porada, 2000) (Straus, Sadílek a Mařík, 2012)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 SOUČASNÝ STAV A ANALÝZA DOPRAVNÍCH NEHOD VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ VSETÍN A JEJICH PŘÍČIN

Další částí diplomové práce je analýza dopravní nehodovosti a posouzení činnosti dopravních policistů v okrese Vsetín Zlínského kraje. Toto téma je mi blízké, jelikož pracuji u Policie ČR na Dopravním Inspektorátu ve Vsetíně na oddělení skupiny silničního dohledu. Tato část diplomové práce je členěna do podkapitol, které přibližují problematiku dopravní nehodovosti v okrese Vsetín Zlínského kraje pomocí shrnutí a zanalyzování získaných dat.

Cílem analýzy DN v okrese Vsetín Zlínského kraje je získání podrobných informací o příčinách jejich vzniku a jejich následcích. Tyto informace bývají zpětně analyzovány a využívány pro zvýšení prevence a bezpečnosti silničního provozu, a hlavně ke snížení následků DN.

Cílem metod analýzy rizik bude odpovědět na 4 výzkumné otázky, kterými jsou:

- Jak se vyvíjí počet šetřených DN za poslední dva roky v okrese Vsetín?
- Kdo byl při DN v okrese Vsetín nejčastějším viníkem?
- V jakých místech dochází nejčastěji k DN v okrese Vsetín?
- Jaká je hlavní příčina vzniku DN v okrese Vsetín?

6.1 Posouzení současného stavu činnosti dopravní policie ve správním území Vsetín

Dopravní policisté DI Vsetín řešili v letech 2020 až 2022 nejčastěji přestupky překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci a přestupky které spadají do kategorie nesprávného způsobu jízdy, které jsou ukládány především při DN, které lze vyřešit příkazem na místě (Tabulka 1).

Tabulka 1 Dopravní přestupky řešeny příkazem na místě v období let 2020 až 2022

Dopravní přestupek / počet za rok	2020	2021	2022
Rychlost v obci	2254	1599	1929
Rychlost mimo obec	404	162	174
Požítí alkoholu a JNL řidiči vozidel	176	125	105
Požítí alkoholu a JNL ostatní (chodci, cyklisté)	16	12	19
Telefonování za jízdy	201	98	91
Neužití bezpečnostního pásu řidiči	117	72	84
Přednost	102	88	85
Nesprávný způsob jízdy	491	495	423
Technický stav vozidel	135	83	220
Ostatní, např. nepředložení ŘP	141	193	273

(Intranet Policie ČR, vlastní zpracování)

Způsob jízdy je široký pojem, do těchto přestupků se řadí:

- nepřizpůsobení rychlosti,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly,
- nepozornost při couvání, odbočování,
- porušení dopravního značení, např. porušení podélné čáry souvislé,
- nevěnování se řízení.

Všechny přestupky, až na přestupky nesprávného způsobu jízdy klesly meziročně mezi rokem 2020 a 2021. Největší pokles je u přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec a to o 60 %, u překročení rychlosti v obci se jedná o necelých 30 % a u přestupku telefonování za jízdy, je pokles také o více než 50 %. Tyto rozdíly jsou dány především pandemií Covid-19, která významně ovlivnila činnost policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích a taky celkový silniční provoz. Všechna oddělení byla rozdělena do skupiny A a B, kde byl kontakt mezi příslušníky výrazně omezený tak,

aby nedocházelo k přenosu infekce Covid-19. Rovněž byl omezen styk s veřejností na nejmenší možné minimum, z důvodu zachování funkčnosti Policie ČR. Co se týče silničního provozu tak jeho pokles byl zejména díky tomu, že mnoho lidí pracovalo doma na home office a děti měly školu online z místa svého bydliště, tudíž při sledování provozu v roce 2021 lze konstatovat, že nejméně 40 % řidičů, kteří byli zvyklí jezdit s dětmi do škol a ze škol a poté do práce, tak byli s dětmi doma.

Přesto, že byl v roce 2021 výrazně omezen a ovlivněn pandemií Covid-19, přestupky nesprávného způsobu jízdy byly vyrovnané v minimálním rozdílu. Bohužel na cestách se objevují mladí řidiči, kteří zkoušejí své schopnosti a také schopnosti svých vozidel, jsou nepozorní a nemají tolik zkušenosti, a také přibývalo mnoho starších řidičů 65 let, kteří nejsou na dnešní hustotu provozu tolik zvyklí a jezdí jen výjimečně, a především reakční doba je u nich mnohdy velmi zpomalená.

Dále lze konstatovat, že činnost policistů v roce 2021 omezená Covidem-19 a opatřeními se moc neliší od roku 2022, kdy již neplatily žádné restrikce. V roce 2020 a 2021 bylo na oddělení silničního dohledu na DI Vsetín 12 policistů, kteří tento dohled vykonávali, ale mnoho z nich se rozhodlo služebně postoupit a odešli na jiná oddělení Policie ČR. V roce 2022 dohled nad silničním provozem vykonávalo již pouze 7 policistů, což je rozdíl 5 osob, který je ve výslednosti oddělení znát.

6.2 Analýza dopravních nehod ve správním území Vsetín

V roce 2022 bylo ve správním území Vsetína šetřeno 980 DN, při kterých bylo usmrceno 5 osob, z nichž byli dva řidiči osobních vozidel, jeden spolujezdec vozidla a jeden cyklista a chodec. Těžce raněných osob bylo 19 a lehce raněných 286 osob. Při 49 DN byl u řidiče přítomen alkohol. Tyto základní údaje jsou ze systému evidence dopravních nehod (dále jen „EDN“), které jsou k dispozici pouze pro policisty sloužící na DI ve Vsetíně. Počet DN (Tabulka 2) oproti roku 2021 klesl o 34, tedy o 3,4 %, kdy lze posoudit, že se dlouhodobě vzrůstající počty dopravních nehod daří postupně snižovat i když o malé procento.

Počet usmrcených osob při DN nebo nejpozději 24 hodin po ní, se bohužel nepodařilo při DN v průběhu roku snížit, nicméně počet usmrcených osob se i přesto snižuje. V posledních 5 letech bylo na Vsetínském území nejvíce usmrcených osob při DN v roce 2020 a to 12 osob.

Tabulka 2 Analýza dopravní nehodovosti v okrese Vsetín Zlínského kraje za rok 2022

	Počet DN v roce 2022	Počet DN v roce 2021	Rozdíl	Rozdíl v %
Počet šetřených DN	962	996	- 34	- 3,4 %
Usmrcených osob	5	5	0	0 %
Těžké zranění osob	28	16	+ 12	+ 75 %
Lehké zranění osob	279	307	- 28	- 9,1 %
Přítomnost alkoholu	52	61	- 9	- 14,8 %

(Intranet Policie ČR, vlastní zpracování)

Počet těžce raněných osob při DN bohužel v roce 2022 vzrostl oproti roku 2021 o 12 osoby což je více o neuvěřitelných 75 %. Během let 2020 a 2021 se podařil počet těžce raněných snížit o více než 30 % oproti roku 2019. Bohužel v roce 2022 se počet těžce raněných s rokem 2019 téměř vyrovnal. Dle Národní strategie bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v letech 2021-2030 by se do roku 2030 mělo dosáhnout 0 usmrcených a 0 těžce raněných osob při DN.

Lehkých zranění osob při DN oproti roku 2021 klesl o 28 osob, sice se jedná o necelých 10 % z celkového počtu, ale pozitivním zjištěním je, že i tento počet pozvolně klesá. Byť by bylo lepší, aby byl vyšší počet lehce raněných, kteří jsou do týdne zdraví než těžce raněných, kteří bojují o svůj život a zdraví dlouhé týdny. Tím nechci vyjádřit, aby bylo více zraněných při DN, samozřejmě čím méně bude zraněných a usmrcených osob tím lépe pro celou společnost.

Pro celou ČR je Vize 0 Národní strategie BESIP 2021-2030 obrovským cílem, nicméně těžce dosažitelným při dnešní hustotě provozu, nicméně troufám si říct, že na Vsetínsku je tato vize reálná, protože věřím, že oproti jiným okresům a krajům je počet usmrcených a těžce raněných osob při DN nízký, a je to především poctivou prací policistů při dohledu na silniční provoz, který je tímto klidnější a plynulejší.

Policisté DI Vsetín v roce 2022 šetřili každý den v průměru 2 až 3 nehody, přičemž v zimních měsících je počet DN o něco vyšší než v jiné části roku a také jsou dny, kdy se nešetří žádná DN a dny, kdy se jich šetří 20, proto nelze počty DN průměrovat na dny.

Při šetření DN, je prioritně zjišťován její viník, nicméně ne vždy je viníkem řidič motorového vozidla, viníkem může být také chodec, cyklista ale také při vzniku DN za ni ne vždy může řidič motorového vozidla, při střetu se zvěří je viníkem takové nehody zvěř, jelikož vběhne před jedoucí vozidlo bezprostředně a řidič již srážce nedokáže zabránit. V některých případech jsou viníkem také chodci a cyklisté a jejich neohleduplnost vůči jiným účastníkům silničního provozu. Ve výjimečných případech k DN dojde vlivem technické závady na vozidle. Je otázkou, zda o takové technické závadě řidič věděl, a přesto s takovým vozidlem jel nebo se vyskytla během jízdy.

U nehod z hlediska zavinění (Tabulka 3) lze vidět nejen rozdíl mezi lety 2021 a 2022, ale také procentuální vyjádření viníka v rámci všech DN obou let.

Tabulka 3 Analýza dopravních nehod v okrese Vsetín za rok 2022 z hlediska viníka DN

VINÍK DN	Počet nehod v roce 2022	Počet nehod v roce 2021	Rozdíl	Průměr při DN v %
Řidič motorového vozidla	722	716	+ 6	73,5
Řidič nemotorového vozidla	46	54	- 8	5,1
Chodec	4	8	- 4	0,6
Lesní zvěř nebo domácí zvíře	185	212	- 27	20,25
Jiný účastník provozu	0	2	- 2	0,1
Závada komunikace	0	1	- 1	0,05
Technická závada vozidla	2	1	+ 1	0,15
Jiné zavinění	3	2	+ 1	0,25

(Intranet Policie ČR, vlastní zpracování)

Z těchto dat vyplývá, že nejvíce DN v okrese Vsetín Zlínského kraje bylo zaviněno průměrně z více než 73 % řidiči motorových vozidel. Řidiči nemotorových vozidel způsobili necelých 6 % nehod a rok od roku tento počet klesá. Pokles nehod způsobených řidiči nemotorových vozidel má, co dočinění s budováním cyklotras na území celého okresu Vsetína, které jsou řidiči nemotorových vozidel hojně využívány.

Avšak na tomto území bylo více než 20 % nehod způsobeno lesní zvěří nebo domácím zvířetem, přičemž meziročně střety se zvěří klesly o 27 nehod. Chodci průměrně způsobili necelé 1 % nehod, přičemž zavinění ze strany chodce meziročně taktéž klesá.

6.3 Analýza dopravních nehod ve správním území Vsetín dle místa jejich vzniku

Jak již bylo zmíněno, DN musí být započata na pozemní komunikaci, aby se za DN považovala (Tabulka 4). Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Silnice se dále dělí na silnice 1., 2. a 3. třídy. Dále k DN může dojít na území obce, nebo na území mimo obec.

Tabulka 4 Analýza DN v okrese Vsetín za rok 2022 z hlediska místa jejich vzniku

MÍSTO NEHODY	Počet nehod v roce 2022	Počet nehod v roce 2021	Rozdíl	Rozdíl v %
Silnice 1. třídy	264	288	- 24	- 8,3 %
Silnice 2. třídy	112	100	+ 12	+ 12 %
Silnice 3. třídy	156	198	- 42	- 21,2 %
Místní komunikace ve městech a obcích	352	349	+ 3	+ 0,86 %
Účelové komunikace (lesní a polní cesty)	8	10	- 2	- 20 %
Účelové komunikace (parkoviště)	58	51	+ 7	+ 13,7 %
V obci	656	632	+ 24	+ 3,8 %
Mimo obec	306	364	- 58	- 15,9 %

(Intranet Policie ČR, vlastní zpracování)

Na Vsetínsku se dálnice nenachází, ale je zde mnoho silnic 1. tříd, které spojují ČR se Slovenskem, jen na území Vsetína se nachází 5 silnic 1. třídy, a to silnice I/57, I/35 a I/49, I/69 a I/58, dále silniční síť Vsetínska tvoří několik silnic 2. tříd, mezi které patří silnice II/487, II/437, II/439, II/481, II/150, dále ji tvoří dalších několik silnic 3. tříd a místních

a účelových komunikací. Místní komunikace se nacházejí na územích měst a obcí a účelové komunikace jsou polní a lesní cesty a parkoviště.

Nejvíce DN v roce 2022 se stalo z hlediska místa vzniku v obci, a to více než 68 % a z toho přes 36 % na místních komunikacích v obcích a 6 % na parkovištích v obcích. Meziročně bohužel počet DN v obcích, jejich ulicích a na parkovištích meziročně stoupl o více než 18 %. Lze tedy říci, že k nejvyššímu počtu nehod na komunikacích Vsetínska dochází v centrech měst a obcí, přičemž několika obcemi a městy okresu Vsetín prochází silnice 1. tříd, na kterých bylo způsobeno přes 27 % všech DN. Na silnicích 2. třídy došlo k nehodám v necelých 12 % a na silnicích 3. třídy více než v 16 %. Meziročně lze vidět, že došlo k poklesu počtu nehod na silnicích 1. a 3. tříd, zatímco na silnicích 2. tříd došlo ke zvýšení o 12 %.

K meziročnímu poklesu došlo také při DN způsobených na komunikacích mimo obec, a to o necelých 16 %. Dopravní nehody mimo obec tvoří z celkového počtu nehod v roce 2022 necelých 32 %. Lze konstatovat, že pokles DN mimo obec je velmi dobrým výsledkem práce policistů a jejich dohledu na silniční provoz, jelikož mimo obec je v ČR dovolena rychlost 90 km/h, přičemž na rovinných úsecích jsou řidiči schopni jet i 120 km/h a více. Proto tyto nehody bývají téměř vždy s velmi těžkým zraněním osob a v mnoha případech zde dojde také k usmrcení osob, protože pokud se srazí dvě vozidla jedoucí průměrnou rychlostí 80 km/h, vlivem nárazu je na osoby sedící v obou vozidlech vyvíjena rychlost 160 km/h, jelikož se rychlosti obou vozidel při nárazu sčítají. V roce 2022 došlo k usmrcení pěti osob právě při DN, které vznikly na území mimo obec.

6.4 Analýza dopravních nehod ve správním území Vsetín dle příčiny vzniku

K DN dochází vždy z nějaké příčiny. Mezi nejčastější příčinou vzniku DN je nesprávný způsob jízdy řidičů a není tomu jinak ani na Vsetínsku (Tab. 5). Dále mezi nejčastější příčiny patří nepřiměřená rychlost nebo její nepřizpůsobení svým schopnostem a technickému stavu pozemní komunikace a také nedání přednosti. Nejtragičtější příčinou DN je na Vsetínsku rychlost, byť je to jeden z přestupků, který se zde řeší nejčastěji. Usmrcené osoby při DN na Vsetínsku byly v roce 2022 i v roce 2021 z důvodu nepřiměřené rychlosti řidičů, a to jak automobilů, tak motocyklů.

Ve většině DN je více příčin jejich vzniku nikoliv jen jedna, např. řidič jede vyšší rychlostí a vozidlo před ním náhle zpomalí z důvodu vběhnutí zvěře na silnici, aby se zvěři vyhnul a nedošlo ke střetu, nicméně řidič za ním, který jel rychleji, již nedokáže vlivem rychlosti zareagovat, tudíž dojde ke střetu, ale příčinou není pouze jeho rychlost, ale také nesprávný způsob jízdy, protože si nenechal dostatečnou bezpečnou vzdálenost za vozidlem, aby byl schopen reagovat.

Průměrné hodnoty jednotlivých nejčastějších příčin vzniku DN jsou v Tabulce 5 vyjádřeny v %, a pomocí grafu (Obrázek 16) lze velmi dobře porovnat nejčastější příčiny, které stojí za vznikem nehod.

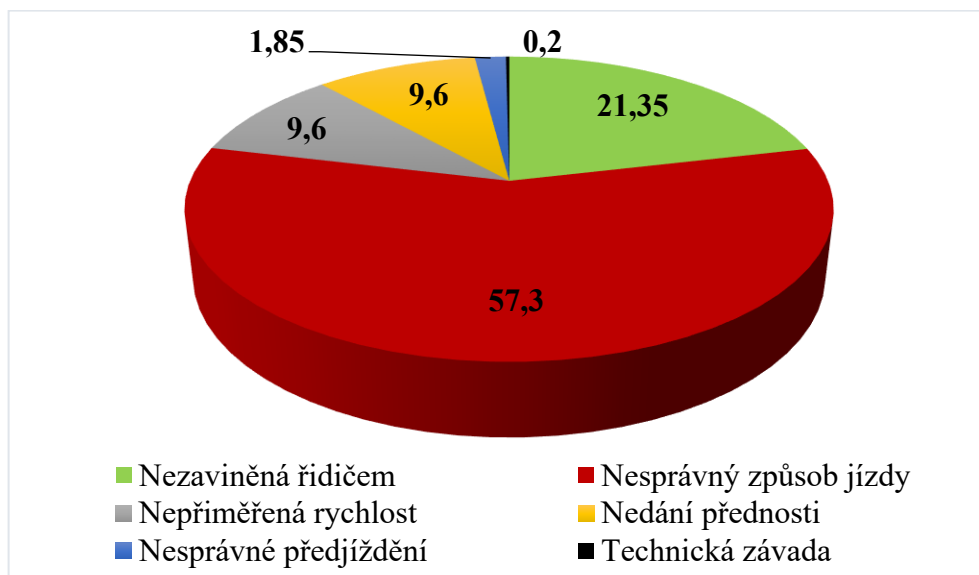
Tabulka 5 Analýza DN v okrese Vsetín za rok 2022 z hlediska příčiny jejich vzniku

PŘÍČINA NEHODY	Počet nehod v roce 2022	Počet nehod v roce 2021	Rozdíl	Rozdíl v %	Průměr v %
Nezaviněná řidičem	193	225	- 32	- 14,2 %	21,35
Nesprávný způsob jízdy	574	547	+ 27	+ 4,9 %	57,3
Nepřiměřená rychlost	82	107	- 25	- 23,4 %	9,6
Nedání přednosti	94	94	0	0 %	9,6
Nesprávné předjíždění	15	21	- 6	- 28,6 %	1,85
Technická závada	2	2	0	0 %	0,2

(Intranet Policie ČR, vlastní zpracování)

Nejvíce nehod ve sledovaném období bylo způsobeno řidiči při nesprávném způsobu jízdy, naopak nejméně při nesprávném předjíždění. Dopravní nehody s technickou závadou na vozidle jsou dnes již vzácné, ale přesto z celkového počtu nehod a příčin vzniku vznikly dvě DN, které tvoří minimální procento všech nehod. Velice zajímavé je, že příčina nepřiměřená rychlost a nedání přednosti mají průměrně stejné procentuální zastoupení v příčinách DN na Vsetínsku. Pozitivním zjištěním je také to, že o více než 20 % klesla dopravní nehodovost způsobená nepřiměřenou rychlostí, avšak DN způsobené nesprávným

způsobem jízdy meziročně vzrostly o téměř 5 %, nejedná se o vysoké číslo, ale cílem dopravních policistů je, aby se dopravní nehodovost v okrese snižovala, což se daří, ale ne o tolik o kolik bychom chtěli.



Obrázek 16 Průměrné hodnoty hlavních příčin DN v okrese Vsetín v letech 2021 a 2022 (vlastní zpracování)

Poměrnou část DN tvoří také nehody, které nejsou zaviněny řidičem. Mezi tyto nehody patří DN způsobené lesní zvěří či domácím zvířetem a z celkového počtu nehod v roce 2022 jich tvořilo okolo 20 %, v roce 2021 jich bylo necelých 23 %. Důvod, proč tento počet postupně meziročně klesá je ten, že se na mnoha místech okresu Vsetín podél silnic 1. tříd se pravidelně umisťují pachové ohradníky, které zvěř od silnice odvádějí. Ke srážkám s lesní zvěří dochází nejčastěji na silnicích 2. a 3. třídy, protože se podél těchto silnic často nachází stromové aleje ovocných stromů, které zvěř lákají.

Zajímavým faktem analýz dopravní nehodovosti ve Vsetínském okrese je, že v roce 2021 bylo o 34 více DN než v roce 2022, přičemž činnost policistů v roce 2021 silně ovlivnil Covid-19, kdy byla činnost při dohled na BESIP omezená za dodržování přísných pravidel, a přesto, že byl silniční provoz nižší než v roce 2022 z důvodu nařízených restrikcí, online výuky pro žáky aj. dopravní nehodovost byla vyšší, ale nelze posoudit proč.

6.5 Aplikace jednoduché polokvantitativní metody na příčiny vzniku dopravní nehody

Jednoduchá polokvantitativní metoda (PHN), kterou se vyhodnocuje příslušné riziko ve třech složkách, a to pravděpodobnost jeho vzniku (**P**), pravděpodobnost následků (**N**) a názor hodnotitelů (**H**). Pravděpodobnost vzniku (**P**) je odhadem pravděpodobnosti, se kterou může dané nebezpečí opravdu nastat a je stanovena vzestupnou stupnicí od 1 do 5 (Tabulka 6). (Koudelka, Vrána, 2006)

Tabulka 6 Pravděpodobnost vzniku a existence nebezpečí DN (Koudelka, Vrána, 2006)

Pravděpodobnost vzniku nebezpečí	Stupeň
Nahodilá	1
Neppravděpodobná	2
Pravděpodobná	3
Velmi pravděpodobná	4
Trvalá	5

Pravděpodobnost následků (**N**) je taktéž stanovena vzestupnou stupnicí od 1 do 5 a určuje závažnost následků, které mohou nastat (Tabulka 7). V rámci DN dochází k poškození zdraví bez pracovní neschopnosti a k lehkým, těžkým a smrtelným zraněním.

Tabulka 7 Možné následky ohrožení ((Koudelka, Vrána, 2006)

Možné následky ohrožení	Stupeň
Poškození zdraví bez pracovní neschopnosti	1
Lehké zranění s pracovní neschopností	2
Těžké zranění vyžadující hospitalizaci	3
Těžké zranění s trvalými následky	4
Smrtelné zranění	5

Názor hodnotitelů (H) zohledňuje především míru závažnosti ohrožení (Tabulka 8), počet ohrožených osob, dobu působení ohrožení, možnost zajištění včasné první pomoci a další vlivy zvyšující riziko. (Koudelka, Vrána, 2006)

Tabulka 8 Názor hodnotitelů (Koudelka, Vrána, 2006)

Názor hodnotitelů	Stupeň
Zanedbatelný vliv na míru nebezpečí a ohrožení	1
Malý vliv na míru nebezpečí a ohrožení	2
Větší, zanedbatelný vliv na míru ohrožení a nebezpečí	3
Velký a významný vliv na míru ohrožení a nebezpečí	4
Více významných a nepříznivých vlivů na závažnost a následky ohrožení a nebezpečí	5

Celkové hodnocení rizika se získá součinem, jehož ukazatel míry rizika je značen písmenem (R):

$$R = P \times N \times H \quad (1)$$

Riziko je poté určeno dle bodového rozpětí (Tabulka 9), které vyjadřuje naléhavost přijetí opatření ke snížení rizika. (Koudelka, Vrána, 2006)

Tabulka 9 Bodové rozpětí výsledného rizika (Koudelka, Vrána, 2006)

Rizikový stupeň	Hodnota rizika (R)	Míra rizika
I.	> 100	Nepřijatelné riziko
II.	51 ÷ 100	Nežádoucí riziko
III.	11 ÷ 50	Mírné riziko
IV.	3 ÷ 10	Akceptovatelné riziko
V.	<3	Bezvýznamné riziko

Aby bylo možné stanovit míru rizika, je riziko rozděleno do pěti rizikových stupňů, značenými římskými číslicemi I. až V., přičemž celkové hodnocení míry rizika (R) je následující (Koudelka, Vrána, 2006):

- **Nepřijatelné riziko** je rizikem s katastrofickými důsledky, které vyžaduje okamžitou realizaci nezbytných opatření pro snížení rizika a nové vyhodnocení rizika, přičemž činnost musí být pozastavena do doby, dokud nebude riziko na přijatelné úrovni.
- **Nežádoucí riziko** vyžaduje provedení bezpečnostních opatření a přidělení potřebných zdrojů, které sníží riziko na přijatelnou úroveň.
- **Mírné riziko** vyžaduje provedení bezpečnostních opatření jako riziko II., nicméně nutnost opatření není tak závažná, proto se bezpečnostní opatření provádí na základě zpracovaného plánu podle rozhodnutí vedení. Pokud je míra tohoto rizika spojena s nebezpečnými následky většího rozsahu, musí se provést další zhodnocení, aby byla stanovena pravděpodobnost vzniku úrazu pro snížení rizika.
- **Akceptovatelné riziko** je riziko, které je přijatelné se souhlasem vedení, které zvažuje náklady na případné řešení a v případě, že se nedaří provést technická bezpečnostní opatření ke snížení rizika, přistupuje se k vhodným organizačním opatřením, jako je školení. (Koudelka, Vrána, 2006)

Bezvýznamné riziko je riziko, u kterého není vyžadováno žádné zvláštní opatření, ale je potřeba na riziko upozornit a uvést např. výchovná opatření, protože nelze říct, že se jedná o 100% bezpečnost. (Koudelka, Vrána, 2006)

Na základě uvedených skutečností byla provedena aplikace metody PNH na dopravní nehodovost (Tabulka 10).

Tabulka 10 Metoda PNH (vlastní zpracování)

Příčina DN	Charakteristika příčiny DN	P	N	H	R	Míra rizika	Opatření předcházející vzniku rizika dané příčiny
RYCHLOST	Překročení rychlosti, nepřizpůsobení rychlosti svým schopnostem a technickému stavu vozovky	4	5	4	80	II. stupeň nežádoucí riziko	Dodržování předepsané rychlosti ať už zákonem nebo dopravním značením, přizpůsobení rychlosti hustotě a plynulosti silničního provozu i přesto, že je rychlost nižší než předepsaná.
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nepozornost při couvání, nevěnování se řízení	4	1	3	12	III. stupeň mírné riziko	Dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly pomocí pravidla 2 sekund, při couvání sledovat v dostatečné míře zrcátka, případně poučit osobu, která bude při couvání nápomocná, netelefonovat, nepsat sms, nenastavovat navigaci, nejíst, nepít, při řízení.
PŘEDNOST	Nedání přednosti na křižovatce vozidlu	4	3	3	36	III. stupeň mírné riziko	Při povinnosti dát přednost se pohledem vícekrát přesvědčit, že se nenachází v blízkosti žádné vozidlo, sledovat v dostatečném předstihu dopravní značení, znát úpravu přednosti na

Tabulka 10 Metoda PNH (vlastní zpracování)

Příčina DN	Charakteristika příčiny DN	P	N	H	R	Míra rizika	Opatření předcházející vzniku rizika dané příčiny
							křižovatkách, parkovištích.
PŘEDNOST CHODCE	Nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce, neumožnění bezpečného přejetí přechodu pro chodce	3	3	3	27	III. stupeň mírné riziko	Pokud se před přechodem pro chodce nebo v jeho těsné blízkosti nachází chodec snížit rychlost vozidla, případně i zastavit vozidlo, aby mohl chodec po přechodu pro chodce bezpečně přejít.
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	Předjíždění v místech, kde je to zakázáno, ohrožení předjížděného vozidla nebo vozidla za sebou	3	4	3	36	III. stupeň mírné riziko	Dodržovat dopravní značení, nepředjíždět v nepřehledných úsecích, při předjíždění dbát zvýšené opatrnosti vůči ostatním vozidlům.
TECHNICKÁ ZÁVADA	Technická závada na vozidle vzniklá neočekávaně na vůli řidiče	1	2	2	4	IV. stupeň akceptova- telné riziko	Pokud se řidiči během jízdy s vozidlem na jízdních vlastnostech vozidla něco nepozdává, ihned odstavit vozidlo, případně jej odvést do servisu, nicméně vzhledem k tomu, že vznikají náhle, nelze tuto situaci předvídat. Pokud

Tabulka 10 Metoda PNH (vlastní zpracování)

Příčina DN	Charakteristika příčiny DN	P	N	H	R	Míra rizika	Opatření předcházející vzniku rizika dané příčiny
							taková situace nastane zachovat klid a s vozidlem se snažit bezpečně dojet na bezpečné místo.
TECHNICKY NEZPŮSOBILÉ VOZIDLO	Užití technicky nezpůsobilého vozidla k provozu na pozemních komunikacích k jízdě	2	1	2	4	IV. stupeň akceptovatelné riziko	Při technicky nezpůsobilém vozidle, např. neplatná technická kontrola či špatná funkce brzdového systému toto vozidlo neužít v silničním provozu, dokud nebude jeho závada odstraněna a vozidlo technicky způsobilé k provozu.
LESNÍ ZVĚŘ/ DOMÁCÍ ZVÍŘE	Vběhnutí lesní zvěře nebo zvířete do jízdní dráhy vozidla	4	1	2	8	IV. stupeň akceptovatelné riziko	Instalace pachových ohradníků podél pozemních komunikací, které odrazují zvěř před vstoupením na vozovku. V přítomnosti toulavých zvířat snížit rychlost.

Tabulka 10 Metoda PNH (vlastní zpracování)

Příčina DN	Charakteristika příčiny DN	P	N	H	R	Míra rizika	Opatření předcházející vzniku rizika dané příčiny
CHODEC/ CYKLISTA	Vběhnutí/vjetí pod jedoucí auto, neužití přechodu pro chodce/přejezdu pro cyklisty a při jeho užití bezprostřední vběhnutí nebo vjetí před vozidlo, které již nemá možnost střetu zabránit	3	3	3	27	III. stupeň mírné riziko	Ohleduplnost chodců a cyklistů vůči motorovým vozidlům, užití přechodu pro chodce nebo přejezdu pro cyklisty, cyklisté využívat cyklostezky a cyklotrasy, chodci chodníky.

Pomocí jednoduché polokvantitativní metody PNH bylo zjištěno, že ani jedna z příčin vzniku DN nemá riziko I. stupně označeného jako nepřijatelné riziko.

Nejvýznamnější riziko vyplývá v podobě **II. rizikového stupně**, které je označeno jako nežádoucí. Toto nejvýznamnější riziko je zde hodnoceno u příčiny **rychlosti** a buď překročením nejvyšší dovolené rychlosti, nebo nepřizpůsobení rychlosti silničnímu provozu, svým schopnostem, vlastnostem vozidla a technickému stavu komunikace. Jak bylo uvedeno výše, překročení rychlosti je nejen nejčastěji řešený přestupek policisty, ale také jednou z hlavních příčin DN, při které dochází ke smrtelným zraněním. Proto je velmi důležité činnost policistů při dohledu na bezpečnost silničního provozu cíleně mířit ke kontrole dodržování nejvyšší dovolené rychlosti pomocí častějších DBA a také ve viditelném dohledu na silniční provoz nejen v centrech měst, ale také na hlavních silničních. Návrhem pro bezpečnější řešení by bylo také snížení rychlosti v nepřehledných a nebezpečných úsecích, které se na silnicích mnohdy vyskytují.

Pod **III. rizikovým stupněm**, který je označen, jako mírné riziko byla vyhodnocena hned u čtyř příčin, a to u **nedání přednosti jinému vozidlu, nedání přednosti chodci, při**

nesprávném předjíždění a příčina, která není zaviněná řidičem motorového vozidla, ale **chodcem nebo cyklistou**. V případě těchto příčin je na vedení, které vytváří plán bezpečnostních akcí a opatření, aby byly tyto akce zaměřeny právě na tyto porušení silničního provozu. Při dodržování pravidel silničního provozu řidiči, chodci i cyklisty a vzájemného porozumění by tyto příčiny mohly být sníženy na bezvýznamné riziko.

Akceptovatelné riziko neboli **IV. stupeň** bylo vyhodnoceno u příčin nesprávného způsobu jízdy, technické závady na vozidle, při užití technicky nezpůsobilého vozidla a při zavinění lesní zvěří či domácím zvířetem.

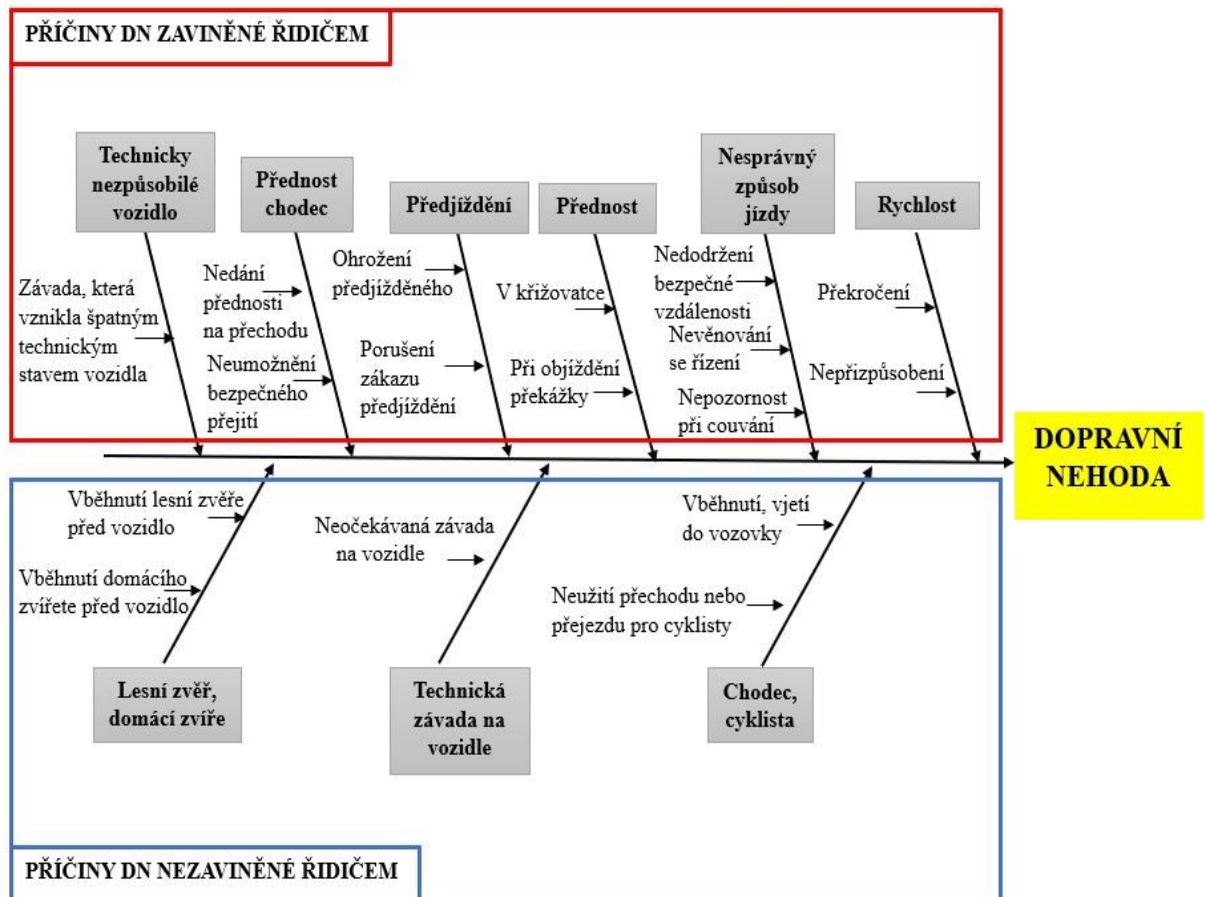
6.6 Aplikace diagramu příčin a následků na dopravní nehody

Další vhodnou metodou použitou pro identifikaci rizik příčin DN je diagram příčin a následků známý jaké Ishikawa diagram. Tento diagram je známý pro svůj vzhled také jako rybí kost. Diagram spočívá v nakreslení rybí páteře, na jejímž konci je uveden řešený problém, na kterou navazují jednotlivé příčiny nakreslené jako kosti k páteři. Princip tohoto diagramu vychází ze rčení, že každý následek má svou příčinu nebo jejich kombinaci. Jedná se o metodu, při níž je využíván brainstorming, který při této metodě pomůže natipovat všechny možné příčiny řešeného problému. (Střelec, 2006)

Při tvorbě Ishikawa diagramu je postup následující:

- sestavení týmu, kteří mají s problémem co do činění,
- napsání problému do obdélníku na papír společně s nakreslením vodorovné čáry, která zobrazuje rybí páteř,
- k páteři připojení větví (kostí) a k nim oblasti, pod kterými se mohou příčiny nacházet,
- definování potenciálních příčin a připojení k jednotlivým kostem,
- analyzovat příčiny, které mohou mít na problém největší vliv,
- k analyzovaným příčinám doplnit další data s příčinami související,
- definování jasných úkolů k odstranění příčin,
- sledování, zda se řešený problém již nevyskytuje a byla objevena skutečná příčina, nebo musí být nalezeno jiné řešení. (Střelec, 2006)

V diagramu (Obrázek 17) budou zobrazeny nejčastější příčiny, díky kterým může dojít k DN.



Obrázek 17 Ishikawa diagram příčin DN (vlastní zpracování)

Diagram je rozdělen na dvě části. Horní část diagramu je věnována příčinám dopravních nehod, které jsou způsobené řidiči motorových vozidel, přičemž potenciální příčiny jsou definovány šedými obdélníky a spojeny s páteří diagramu. Na tyto potenciální příčiny navazují jejich způsoby, kterými v rámci potenciální příčiny může k DN dojít.

Spodní část diagramu je věnována příčinám, které nejsou závislé na vůli řidiče motorového vozidla, tedy jím nezaviněné, přičemž jak lze vidět, DN mimo řidiče může zavinit lesní zvěř, domácí zvíře, technická závada na vozidle, a chodec nebo cyklista. Při DN zaviněné domácím zvířetem je specifické, že viníkem této nehody je majitel tohoto zvířete, jelikož si zvíře nezabezpečil. Pokud se jedná o neočekávanou závadu na vozidle a řidič tuto závadu při nehodě uplatňuje, vozidlo musí být ohledáno znalci, zda k této závadě opravdu došlo nezávisle na vůli řidiče. V případě zavinění chodce nebo cyklisty k těmto DN dochází často na přechodech pro chodce, jelikož chodec vejde před jedoucí vozidlo bezprostředně, a to již

nemá možnost zastavit, anebo cyklista místo aby přechodu pro chodce přešel vedle kola, jede na něm a vjede vozidlu do dráhy.

6.7 Celkové shrnutí spojené s výzkumnými otázkami

Z nasbíraných dat a provedených analýz lze zhodnotit celkovou situaci dopravní nehodovosti v okrese Vsetín. Na počátku byl zkoumán rozdíl dopravní nehodovosti meziročně v letech 2021 a 2022 a ze sledovaného období lze určit, že v roce 2022 oproti roku 2021 došlo k poklesu celkového počtu šetřených DN. Je možné, že v roce 2023 tato hodnota klesne pod 900 nehod.

Dále bylo zjištěno, že nejčastějším viníkem DN v okrese Vsetín jsou řidiči motorových vozidel, kterých meziročně přibývá, avšak pozvolně ubývá DN způsobených řidiči nemotorových vozidel což je velké pozitivum, protože řidiči nemotorových vozidel jsou jako účastníci silničního provozu zranitelnější než řidiči motorových vozidel i když ne u všech toto tvrzení platí. Motocyklisté jsou řidiči motorových vozidel, ale jsou v provozu zranitelní stejně jako řidiči nemotorových vozidel. Je to dáno tím, že v hustotě provozu mohou zaniknout a řidič ve vozidle je může snadno přehlédnout.

Účastníci silničního provozu se pochybení, která vedou nejčastěji k DN, dopouštěli v obcích a konkrétně v centrech měst a obcích, na místních komunikacích a parkovištích, které tvoří vysoké procento silniční sítě na Vsetínsku. Tento počet se meziročně zvyšuje a lze předpokládat, že v roce 2023 se přiblíží 40 % všech šetřených DN, avšak na silnicích 1. a 2. tříd, kde dochází k víc než 30 % všech nehod a v úsecích nacházejících se mimo obec by mohla nehodovost klesnout pod 25 % z celkového počtu všech DN.

Jako poslední byly analyzovány příčiny vzniku DN. Nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti a nepřiměřená rychlost jsou tři nejčastější příčiny DN, kterých se řidiči motorových vozidel na Vsetínsku dopouštěli. Přičemž nesprávný způsob jízdy řidičů tvořil více, než polovinu všech DN 20 % všech šetřených DN na Vsetínsku nejsou zaviněny řidičem, což je také poměrně vysoké procento, ale meziročně se pozvolně snižuje.

7 NEJRIZIKOVĚJŠÍ MÍSTA VE SPRÁVNÉM ÚZEMÍ VSETÍN A NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ JEJICH BEZPEČNOSTI

Z místní znalosti celého území okresu Vsetín se nachází 5 nejrizikovějších míst, kde dochází k častým DN a na některých místech, každoročně s usmrcením osob.

7.1 Silnice I/57 čtyřpruh

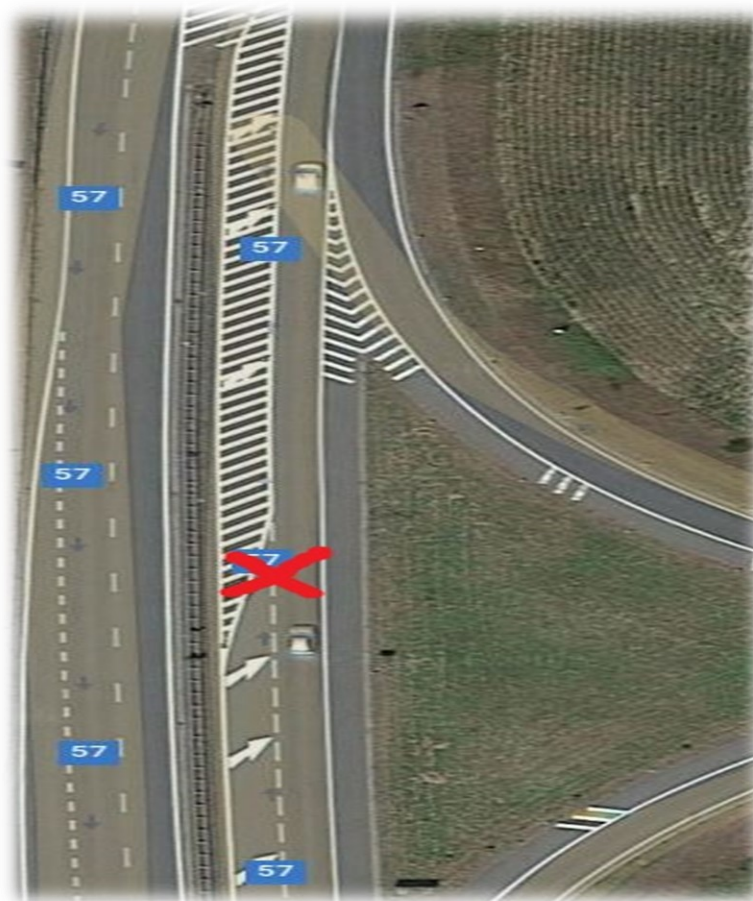
Silnice I/57 čtyřpruh je 4kilometrový úsek silnice 1. třídy, která vede od konce obce Vsetín po obec Jablůnka má dva jízdní pruhy v každém směru jízdy. Čtyřproudová silnice zde vznikla z důvodu výstavby rychlostní silnice vedoucí do Valašského Meziříčí, která povede mimo zastavěné území a ulehčí tak dopravě v obcích, které se mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem nachází, jelikož silnice I/57 z Valašského Meziříčí je hlavním tahem pro mezinárodní silniční dopravu až na Slovensko. Avšak výstavba této rychlostní silnice nebyla stále dokončena.

Nevýhodou tohoto úseku (Obrázky 18 a 19) je, že řidiči nesledují dopravní značení a mnoho z nich si myslí, že se zde nachází z důvodu dvou jízdních pruhů v každém směru, dálnice, na které je nejvyšší dovolená rychlost 130 km/h. Bohužel opak je pravdou, jedná se pouze o silnici 1. třídy, tedy nejvyšší dovolená rychlost zde je 90 km/h. Další nevýhodou je, že se jedná o velmi krátký úsek, který je v obou směrech na konci úseku sveden do jednoho jízdního pruhu v každém směru jízdy, a to jsou ty místa, na kterých dochází nejčastěji k DN (označeno písmenem X).



Obrázek 18 Silnice I/57 – čtyřpruh (Google Maps, upraveno)

Příčinou je, že řidiči jedoucí nepřiměřenou rychlostí a předjíždějící pomaleji jedoucí vozidla se nezařadí v dostatečné vzdálenosti a čase do průběžného jízdního pruhu a poté dojde ke střetu vozidel nebo při ostrém manévru zařazení se před vozidlo ke smyku a vymrštění vozidla. Za posledních 5 let na uvedené komunikaci došlo ke smrtelné DN každý rok minimálně 1x a k několika DN s lehkým nebo těžkým zraněním. Příčinou DN zde bývá nepřiměřená rychlost a neznalost tohoto úseku.



Obrázek 19 Silnice I/57 – čtyřpruh (Google Maps, upraveno)

V rámci zvýšení bezpečnosti tohoto úseku je ideální možnou cestou výstavba rychlostní silnice vedoucí až do města Valašské Meziříčí, která by měla být započata, ale až v roce 2028. Dostatečně dlouhý úsek před tímto zúžením je opatřen dopravním značením se zpomalením rychlosti od 80 po 60 km/h, kterou málokdo dodržuje a také další dopravní značení značící zúžení jízdních pruhů ze dvou na jeden. Řešením by také mohlo být snížení rychlosti na 40 km/h, jelikož po páru set metrech po tomto zúžení začíná obec Jablůnka.

7.2 Vsetín, místní část Nepřejov, silnice I/57

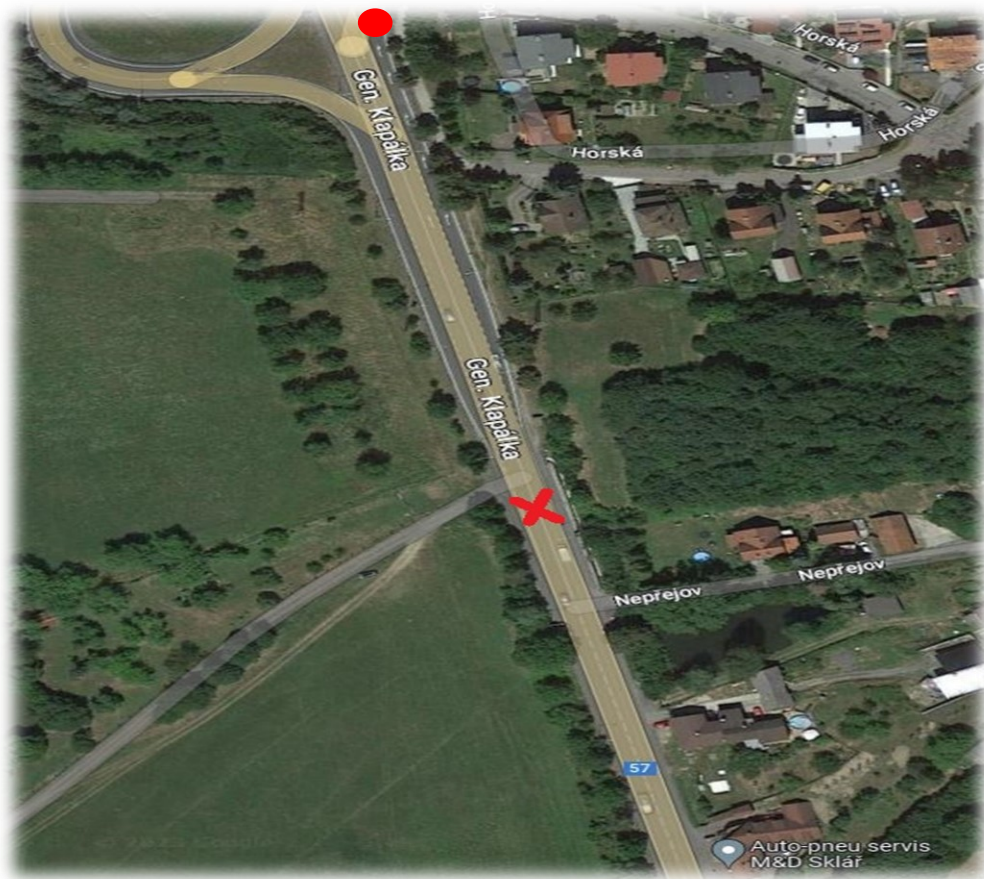
Dalším rizikovým místem, kde dochází k vysokému počtu DN (označeno písmenem X) je taktéž na silnici 1. třídy u obce Vsetín, místní části Nepřejov směrem k obci Ústí (Obrázek 20). Zde se nachází přípojovací pruh vedoucí z centra města, aby měli řidiči dostatečnou vzdálenost k dosažení rychlosti a neomezili nebo neohrozili řidiče jedoucího v průběžném jízdním pruhu. Příčinou těchto DN bývá nedání přednosti řidičům jedoucím v průběžném jízdním pruhu.



Obrázek 20 Silnice I/57, Vsetín místní část Nepřejov (Google Maps, upraveno)

K nehodám (místo označené písmenem X) zde dochází proto, jelikož se tento úsek silnice nachází mimo obec, tudíž je zde dovolená rychlost 90 km/h, a řidiči jedoucí z centra obce nejedou dostatečnou rychlostí, zařadí se před jedoucí vozidlo v průběžném jízdním pruhu a často dojde ke střetu, jelikož řidič již nemá možnost vozidlo zastavit, jelikož jede rychlostí 90 km/h, zatímco řidič, který se před něj zařadil, jel např. rychlostí 60 km/h a neodhadl dostatečnou vzdálenost a rychlost řidiče před kterého se chtěl zařadit.

V rámci návrhu opatření pro zvýšení bezpečnosti tohoto místa by bylo vhodné umístit dopravní značku začátku obce Vsetín směrem od obce Ústí před budovu s autoservisem, která se nachází na okraji (Obrázek 21), aby tímto úsekem řidiči projížděli rychlostí 50 km/h.



Obrázek 21 Silnice I/57, Vsetín místní část Nepřejov (Google Maps, upraveno)

Dosavadní značka je umístěna v místě, kde se nachází červené kolečko, tedy až na sjezdu do centra města. Ze směru od Vsetína by bylo vhodné tuto dopravní značku umístit před sjezdem do centra města nebo zde snížit rychlost z 90 km/h na 50 km/h.

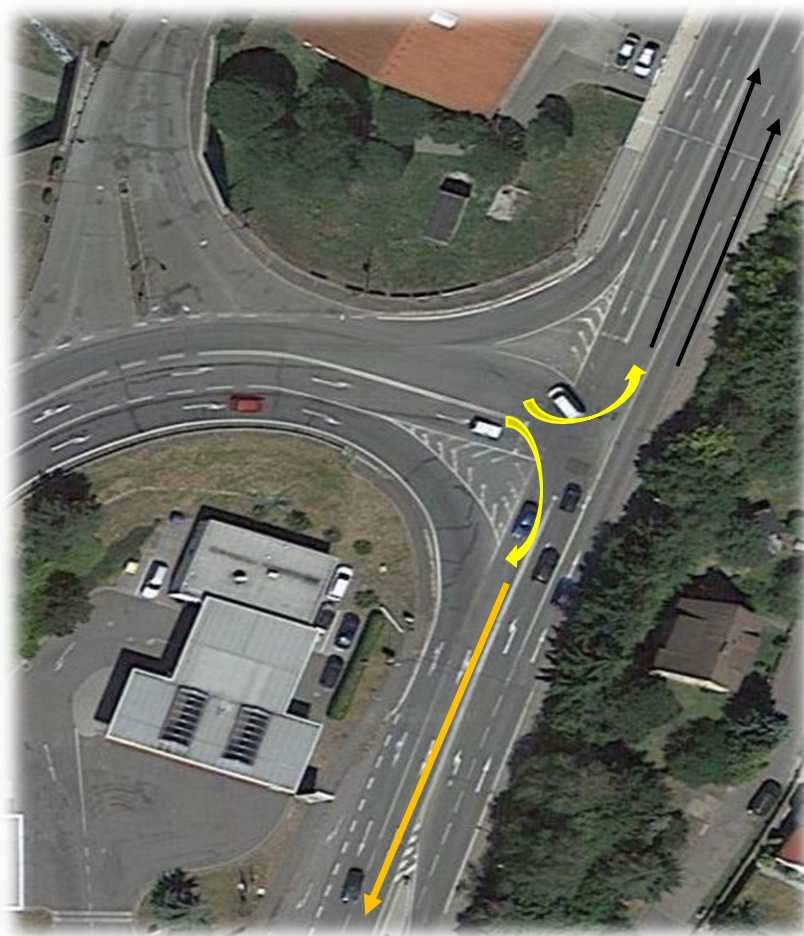
7.3 Křižovatka do centra obce Vsetína u Benzínové čerpací stanice Shell

Dalším místem, na kterém dochází k častému výskytu DN z příčiny špatné jízdy v jízdnicích pružích při odbočování je křižovatka u Benzínové čerpací stanice (dále jen „BČS“) Shell, (Obrázky 22 a 23) jejímž největším problémem je, že se zde sbíhají dva průběžné jízdnicí pruhy, a to dělá řidičům problém při odbočování do centra města.

Provoz na této křižovatce je velmi vysoký a je vytížená převážně silniční dopravou, jelikož je hlavní křižovatkou vedoucí od Zlína, kterou se dostanete směrem na Valašské Meziříčí a Horní Lideč, kudy jezdí mezinárodní silniční doprava až na Slovensko a do dalších států.



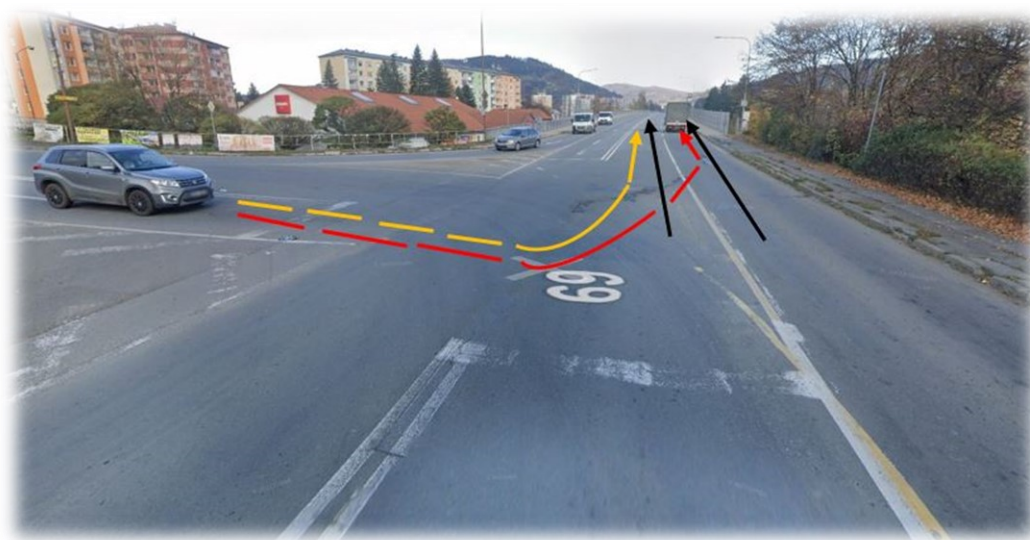
Obrázek 22 Křižovatka do centra obce Vsetín a směr Zlín
u BČS Shell (Google Maps)



Obrázek 23 Křižovatka do centra obce Vsetína a směr Zlín u BČS Shell
(Google Maps, upraveno)

Poznámka: černé šipky značí směr dvou jízdnic pruhů vedoucích do centra města Vsetína, oranžová šipka jízdnic pruh vedoucí směrem ke Zlínu a žluté šipky značí správný způsob odbočení do centra Vsetína i směrem na Zlín.

Černými šipkami (Obrázek 24) jsou zaznačeny dva jízdnic pruhy v jednom směru jízdy s tím, že do levého jízdnic pruhu se připojují vozidla, která odbočují z místa, kde se nachází šedé vozidlo (vlevo). Následně je žlutě zaznačena trasa vozidla, které odbočuje správným způsobem a zařazuje se do levého průběžného jízdnic pruhu a žlutě je zaznačena trasa vozidla, které odbočuje špatným způsobem, a to je důvod, proč zde dochází k častým dopravním nehodám. Z důvodu nesprávného odbočení a následného zařazení se do pravého jízdnic pruhu, ve kterém průběžně projíždějí vozidla místo zařazení se do levého jízdnic pruhu.



Obrázek 24 Křižovatka do centra obce Vsetín a směr Zlín u BČS Shell
(Google Maps, upraveno)

Pro zlepšení dopravní situace v této křižovatce a snížení dopravní nehodovosti by bylo vhodné umístění balisetů (Obrázek 25). Balisety by byly určeny pro bezpečné usměrnění vozidel při odbočování do centra obce. Tyto zelenobílé sloupky jsou elastické a po nárazu do nich se vrátí do původní pozice a nepoškodí vozidlo. (3CSYSTEMS.cz)



Obrázek 25 Křižovatka do centra obce Vsetín a směr Zlín u BČS Shell
(Google Maps, upraveno)

7.4 Silnice I/57 úsek mezi obcemi Bystřička a Jablůnka ve směru jízdy k obci Jablůnka

Úsek silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka je z hlediska policejní praxe hlediska jeden z nejnebezpečnějších, jelikož se na něm nachází nebezpečný horizont a dvě nebezpečné zatáčky (Obrázky 26 a 27). Tyto horizonty a zatáčky jsou nebezpečné převážně pro řidiče, kteří tuto oblast neznají a nejezdí zde často



Obrázek 26 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)



Obrázek 27 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)

Daný úsek je z policejní praxe dobře znám, jelikož zde došlo k několika vážným i smrtelným DN, a příčinou těchto nehod bylo vždy nepřizpůsobení rychlosti. V tomto úseku je vodorovné dopravní značení dvojitě plné čáry doplněno o svislou dopravní značku zákazu předjíždění, nicméně ani to některé řidiče nezastaví a v těchto nepřehledných úsecích předjíždění. Úsek se nachází mimo obec, tudíž lze s vozidlem jet rychlostí 90 km/h. Nepředvídatelný úsek je v tom, že ani z jednoho směru jízdy nelze vidět situaci provozu za horizontem ani na něm, a proto je nutné snížit rychlost, nejen z důvodu předvídatelnosti situace, která se za horizontem může nacházet, ale především z důvodu bezpečnosti, jelikož při z praktické činnosti dopravní policie a jejího šetření bylo zjištěno, že při rychlosti vozidla vyšší než 80 km/h může vrcholná část horizontu po které se nachází zatáčka vozidlo vlivem gravitace vynést a vozidlo se tím dostane mimo svůj směr jízdy ať už do protisměrného jízdního pruhu nebo mimo vozovku a to v návaznosti je-li zatáčka pro vozidlo levotočivá nebo pravotočivá.

Další nebezpečný úsek, který se na silnici I/57 mezi obcemi Jablůnka a Bystřička nachází je pravotočivá zatáčka ze směru od obce Bystřička a z obce Jablůnka o levotočivou zatáčku, za níž se nachází opěrná zeď v délce několikaset metrů (Obrázek 28 - pohled ze směru od Bystřičky) a (Obrázek 29 - pohled ze směru od Jablůnky). Tak jako u předchozího místa bylo z praktické činnosti dopravní policie zjištěno, že průjezd uvedené zatáčky v rychlosti 80 km/h a více vede k vynesení vozidla, které se dostane mimo svůj směr jízdy, a to ať už

do protisměrného jízdního pruhu nebo mimo komunikaci do svodidel a následně do opěrné zdi.



Obrázek 28 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)



Obrázek 29 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)

Mimo komunikaci je i odstavené vozidlo, které mělo DN, při které se střetlo s protijedoucím nákladním automobilem, jehož řidič neměl možnost zareagovat a bohužel tato nehoda skončila tragicky pro posádku osobního automobilu, v níž se nacházely dva mladé životy.

Příčinou této DN byla příliš vysoká rychlost osobního automobilu, která v tomto nebezpečném místě přesahovala rychlost 100 km/h.

Dalším nebezpečným úsekem na silnici I/57 je pravotočivá zatáčka ze směru od obce Bystřička k obci Jablůnka (Obrázek 30). Nebezpečnou situaci zde může zapříčinit opět vysoká rychlost. Z policejní praxe bylo zjištěno, že bezpečnou rychlostí pro průjezd této zatáčky je rychlost okolo 70 km/h, aby nedošlo k vynesení vozidla do protisměrného jízdního pruhu.



Obrázek 30 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)

Na všech třech rizikových místech úseku silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka by bylo vhodné snížit rychlost z 90 km/h na 70 km/h, aby nedocházelo k nebezpečným kolizím předcházejícím situacím, a před nebezpečným horizontem jeho označení upozorňující dopravní značkou, aby byli řidiči opatrnější. Tato silnice je dopravně velmi vytížená, jelikož jak už bylo zmíněno je hlavní tepnou mezinárodní silniční dopravy na Slovensko a dále do dalších zemí. Snížením provozu na této silnici, a tím také snížení dopravní nehodovosti by mohlo být dosaženo po výstavbě rychlostní silnice vedoucí od Vsetína až po Valašské Meziříčí, která bude touto mezinárodní silniční dopravou hojně využívána.

7.5 Křižovatka z průmyslového areálu na silnici I/35 v Rožnově pod Radhoštěm

Dalším místem, na kterém dochází k častým DN, je křižovatka z průmyslového areálu Tesla v Rožnově pod Radhoštěm na silnici 1. třídy č. 35 (Obrázek 31) z pohledu od areálu.



Obrázek 31 Křižovatka z průmyslového areálu na silnici I/35 v Rožnově pod Radhoštěm (Google Maps)

Problémem této křižovatky je, že se z centra obce sbíhá odbočovací pruh a průběžný jízdní pruh, který pokračuje dále přes křižovatku směrem k obci Valašské Meziříčí (Obrázek 32). Při výjezdu z areálu s cílem odbočit vlevo do centra obce Rožnov pod Radhoštěm vznikají kolizní situace, a to z toho důvodu, že do průmyslového areálu odbočují často nákladní automobily a v průběžném jízdním pruhu lze jedoucí vozidlo snadno přehlédnout a následně po zahájení úkonu odbočení dojde ke střetu s vozidlem, které jede v průběžném jízdním pruhu, jelikož již nemá možnost střetu zabránit.



Obrázek 32 Křižovatka z průmyslového areálu na silnici I/35 v Rožnově pod Radhoštěm (Google Maps)

Vhodným řešením snížení dopravní nehodovosti v prostoru této křižovatky by bylo vybudování kruhového objezdu, který by usnadnil nejen vjezd do průmyslového areálu, ale také výjezd z něj.

7.6 Silnice I/35 v katastru obce Prostřední Bečva, u hasičské zbrojnice

Posledním místem, na kterém je důležité zvýšit úroveň bezpečnosti, se nachází na silnici I/35 v katastru obce Prostřední Bečva, kde se nachází hasičská zbrojnice a přechod pro chodce spojený s autobusovými zastávkami (Obrázek 33).



Obrázek 33 Silnice I/35 v katastru obce Prostřední Bečva (Google Maps)

V uvedeném úseku je snížena rychlost na 50 km/h přesto, že se nachází mimo obec a je to z důvodu bezpečného přecházení chodců při vystoupení na autobusových zastávkách. Nicméně tento úsek je rovinný a mnoho řidičů zde sníženou rychlost nedodrží. Vhodným řešením pro zvýšení bezpečnosti v tomto cca 300 metrů dlouhém úseku by bylo nainstalování kamerového systému sloužícího pro úsekové měření, aby řidiči sníženou rychlost 50 km/h dodržovali.

ZÁVĚR

Vybrané téma diplomové práce má mnoho oblastí, kterými se dá zabývat. Nicméně mým cílem bylo vymezit činnost policistů při dohledu na bezpečnost silničního provozu. Cílem bylo zaměřit se ve zkratce na Policii ČR, následně v práci popsat bezpečnost silničního provozu jako celek, a technické prostředky, které jsou při dohledu na bezpečnost silničního provozu policisty využívány. Technických prostředků sloužících k dohledu nad silničním provozem je mnoho, nicméně v práci jsou popsány ty, které jsou využívány nejčastěji. Dále se práce zabývá teorií DN a jejich hlavních příčin v okrese Vsetín Zlínského kraje, ale také na činnost dopravních policistů.

V rámci činnosti policistů DI Vsetín jsou v práci posouzeny přestupky, které jsou řidiči páchany nejčastěji. Dále je v práci zanalyzována z několika hledisek dopravní nehodovost za rok 2022 v okrese Vsetín a její nejčastější příčiny, které jsou zanalyzovány dále pomocí vybraných metod analýzy rizik.

Z analýzy dopravní nehodovosti lze pomocí výzkumných otázek, které byly stanoveny na počátku práce potvrdit, že meziročně se na Vsetínsku dopravní nehodovost snižuje, ačkoliv jen o malá procenta a s výhledem do dalších let by mělo dle statistik a analýz DN ubývat.

Aby byla zajištěna, co nejvyšší míra bezpečnosti silničního provozu je důležité, aby si každý jeho účastník uvědomil svou zodpovědnost, a choval se tak, aby byla bezpečnost silničního provozu na co nejvyšší úrovni a věřím, že ohleduplné chování účastníků silničního provozu bude mít na snížení dopravní nehodovosti vysoký podíl. Proto by bezpečnost v dopravě neměla být podceňována. K tomu slouží akce, které jsou zaměřeny na zvyšování odpovědnosti všech účastníků silničního provozu a preventivní a represivní činnost dopravní policie v této oblasti.

Hlavní a dílčí cíle diplomové práce byly splněny.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

AGRAWAL, Amit a Geetha R. MENON. *Road traffic and safety*. New York: Nova Science Publishers, [2017]. Transportation issues, policies and R&D series. ISBN 978-1-53612-489-7.

Balisety pro usměrnění dopravy | 3CSYSTEMS.cz. *Mobilní zábrany I 3CSYSTEMS.cz* [online]. Dostupné z: <https://www.3csystems.cz/balisety>

BESIP – Úvod [online]. Copyright © [cit. 15.02.2023]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

ČESKO, Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění*. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294?text=294%2F2015>

Dopplerův radar – Wikipedie. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Doppler%C5%AFv_radar

© DRÄGER SAFETY AG & CO. KGAA, 2008. *Dräger Alcotest® 7510: Přístroj na měření alkoholu v dechu: Návod k použití*. 3. vydání. Germany.

Draeger.Web WWW – Draeger Master. [online]. Dostupné z: https://www.draeger.com/en_seeur/Products/Alcotest-7510

GoDaddy Security – Access Denied. *GoDaddy Security – Access Denied* [online]. Copyright © 1999 [cit. 14.03.2023]. Dostupné z: <https://www.aiactive.com/pages/traffic-solutions/speed-enforcement/lasercam-4.html>

Google [online]. Dostupné z: https://www.google.com/maps/@49.3735945,17.9435485,3a,75y,356.7h,81.18t/data=!3m6!1e1!3m4!1sCuaHgDeza6HSvqJ_xk9fQ!2e0!7i16384!8i8192

CHMELÍK, Jan, 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0.

Intranet Policie ČR, dostupné z: http://x00-web02.pcr.cz/aplikace/kep_centrum/dotaz_lotus_new.asp

Intranet Policie ČR, dostupné z: https://z-portal.pcr.cz/uovs/SitePages/ShareVS/DI/di1/FOTO_DN/DN2022/ETR/KRPZ-134920-PŘ-2022-151506 Drlikova.aspx

Intranet Policie ČR, dostupné z: https://z-portal.pcr.cz/uovs/SitePages/ShareVS/DI/di1/FOTO_DN/FOTO_2023/03_BŘEZEN/KRPZ-27899PŘ-2023-151506-KUL.aspx

KONEČNÝ, Jaroslav, 2021. *Dopravní nehody: výukový materiál pro příslušníky služby dopravní policie.*

KOUDELKA, Ctirad a Václav VRÁNA, 2006. Rizika a jejich analýza [online]. [cit. 29-03-2023]. Ostrava: VŠB - TU Ostrava, Fakulta elektrotechniky a informatiky, Katedra obecné elektrotechniky. Dostupné z: <https://fei1.vsb.cz/kat420/vyuka/Magisterske%20nav/prednasky/web/RIZIKA.pdf>

KUSTOM SIGNALS, INC., 2014 -2016. *Návod k obsluze k LaserCam 4.* USA.

LaserCam 4: Photo/Video LIDAR (Laser) Camera for Police. *Police Radar, Laser, Lidar and Camera Equipment Tech Company* [online]. Dostupné z: <https://kustomsignals.com/handheld-lidar/lasercam-4>

LTI 20/20 TruCAM II | Photo and Video Laser Measurement Device. *Laser Tech | Laser Technology Company | Laser Measurement Tools* [online]. Copyright © Copyright 2023, Laser Technology, Inc. All rights reserved. [cit. 08.02.2023]. Dostupné z: <https://lasertech.com/product/trucam-ii-speed-enforcement-laser/>

MACHUTOVÁ, Marcela et al., 2021. *Století dopravní policie. 2. rozšířené vydání.* Praha: Moto Public. ISBN 978-80-906693-8-3.

Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka [online]. Copyright ©p [cit. 14.03.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Zivotni-situace/Dopravni-nehody/Dopravni-nehoda-do-100/Euroformular-zaznamu-o-dopravni-nehode.pdf.aspx>

Mobilní expertní jednotky Centra služeb pro silniční dopravu. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online]. Copyright © Copyright 2014 [cit. 09.02.2023]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>

Návod k použití DrugWipe 5S (sliny) | *Drogovetesty.cz - Drogové testy ze slin, potu, povrchů a pevných látek.* [online]. Dostupné z: <https://www.drogovetesty.cz/file/p94.pdf>

NIKON FIELDSCOPE MONARCH 82ED-S – Expert na dalekohledy. *Expert na dalekohledy – specializovaný eshop* [online]. Copyright ©2022 [cit. 01.03.2023]. Dostupné z: <https://www.expertnadalekohledy.cz/cz/nikon-fieldscope-monarch-82ed-s>

[online]. Copyright © Všechna práva vyhrazena [cit. 01.03.2023]. Dostupné z: <https://idalekohledy.cz/monokular-acuter-65-45>

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

Pokyn č. 300/2020 Pokyn policejního prezidenta ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Policie České republiky: Police of the Czech Republic, 2017. 2. vydání. Praha: Policejní prezidium České republiky. ISBN 978-80-270-0664-9.

PORADA, Viktor, 2000. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

RAMER10 C - ramet. [online]. Copyright © 2014 copyright [cit. 08.02.2023]. Dostupné z: <https://www.ramet.as/ramer10-c-1419322605>

Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy: redakční uzávěrka 7.2.2022, 2022. Ostrava: Sagit. ÚZ. ISBN 978-80-7488-516-7.

STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK, 2012. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6.

STŘELEČEK, Jiří, 2006. Ishikawa diagram. Vlastní cesta [online]. Brno [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: <https://www.vlastnicesta.cz/metody/ishikawa-diagram-1/>

ŠTEINBACH, Miroslav, 2021. *30 let Policie České republiky*. Praha: Policejní prezidium ČR. ISBN 978-80-908139-0-8.

The new radar TruCAM II. *On The Road - Together we move the world* [online]. Dostupné z: <https://www.ontheroadtrends.com/new-radar/?lang=en>

Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky: Úplné znění zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich; Úplné znění zákona č. 251/2016 Sb. o některých přestupcích, 2018. Vydání: třinácté. Praha: Armex Publishing. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-57-1.

Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022. Vydání: dvacáté čtvrté. Praha: Armex Publishing. ISBN 978-80-87451-86-1.

VETEŠNÍK, Pavel et al., 2016. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

Závazný pokyn č. 160/2009 Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ADR	Accord Dangereuses Route
BČS	Benzínová čerpací stanice
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
DBA	Dopravně bezpečnostní akce
DBO	Dopravně bezpečnostní opatření
DI	Dopravní inspektorát
DN	Dopravní nehoda
EDN	Evidence dopravních nehod
H	Hodnocení
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
IOS	Integrované operační středisko
IZS	Integrovaný záchranný systém
JNL	Jiná návyková látka
KŘP	Krajské ředitelství policie
OSD	Oddělení silničního dohledu
PČR	Policie České republiky
PNH	Polokvantitativní metoda
P	Pravděpodobnost
PPP	Pokyn policejního prezidenta
R	Riziko
RZ	Registrační značka
ŘP	Řidičský průkaz
SDN	Skupina dopravních nehod
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
X	Místo s nejčastějším výskytem DN
ZPPP	Závazný pokyn policejního prezidenta

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Organizační struktura Policie ČR (Policie České republiky, 2017).....	24
Obrázek 2 Služební vozidlo policie v civilním provedení.....	29
Obrázek 3 Vrtulníky Policie ČR (Šteinbach, 2021)	29
Obrázek 4 Stacionární radar k měření rychlosti (vlevo).....	31
Obrázek 5 Kamera radaru umístěna ve vozidle a tablet pro ovládání	34
Obrázek 6 Laser Cam 4 (GoDaddy.....	35
Obrázek 7 TruCam II (On The Road – Together we move the world)	36
Obrázek 8 Přístroj Dräger Alcotest 7510.....	38
Obrázek 9 Displej zobrazující možnost výběru režimu dechové	39
Obrázek 10 Jednorázový test Drugwipe 5SP (vlastní)	40
Obrázek 11 Monokulární dalekohled (idalekohledy.cz ©).....	41
Obrázek 12 Vozidlo pracovníků Centra služeb pro silniční dopravu s ukázkou vybavení (Centrum služeb pro silniční dopravu, © 2014)	42
Obrázek 13 Kontrolní vážení nákladních vozidel.....	42
Obrázek 14 Havárie vozidla (Intranet Policie ČR).....	47
Obrázek 15 Srážka dvou vozidel (Intranet Policie ČR).....	47
Obrázek 16 Průměrné hodnoty hlavních příčin DN v okrese Vsetín	62
Obrázek 17 Ishikawa diagram příčin DN (vlastní zpracování)	71
Obrázek 18 Silnice I/57 – čtyřpruh (Google Maps, upraveno).....	73
Obrázek 19 Silnice I/57 – čtyřpruh (Google Maps, upraveno).....	74
Obrázek 20 Silnice I/57, Vsetín místní část Nepřejov (Google Maps, upraveno).....	75
Obrázek 21 Silnice I/57, Vsetín místní část Nepřejov (Google Maps, upraveno).....	76
Obrázek 22 Křižovatka do centra obce Vsetín a směr Zlín	77
Obrázek 23 Křižovatka do centra obce Vsetína a směr Zlín u BČS Shell.....	77
Obrázek 24 Křižovatka do centra obce Vsetín a směr Zlín u BČS Shell	78

Obrázek 25 Křižovatka do centra obce Vsetín a směr Zlín u BČS Shell	79
Obrázek 26 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)	79
Obrázek 27 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)	80
Obrázek 28 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)	81
Obrázek 29 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)	81
Obrázek 30 Silnice I/57 mezi obcemi Bystřička a Jablůnka (Google Maps)	82
Obrázek 31 Křižovatka z průmyslového areálu na silnici I/35 v Rožnově pod	83
Obrázek 32 Křižovatka z průmyslového areálu na silnici I/35 v Rožnově pod Radhoštěm (Google Maps)	83
Obrázek 33 Silnice I/35 v katastru obce Prostřední Bečva (Google Maps)	84

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Dopravní přestupky řešeny příkazem na místě v období let 2020 až 2022	55
Tabulka 2 Analýza dopravní nehodovosti v okrese Vsetín Zlínského kraje za rok 2022 ...	57
Tabulka 3 Analýza dopravních nehod v okrese Vsetín za rok 2022 z hlediska viníka DN.	58
Tabulka 4 Analýza DN v okrese Vsetín za rok 2022 z hlediska místa jejich vzniku	59
Tabulka 5 Analýza DN v okrese Vsetín za rok 2022 z hlediska příčiny jejich vzniku	61
Tabulka 6 Pravděpodobnost vzniku a existence nebezpečí DN (Koudelka, Vrána, 2006) .	63
Tabulka 7 Možné následky ohrožení ((Koudelka, Vrána, 2006).....	63
Tabulka 8 Názor hodnotitelů (Koudelka, Vrána, 2006)	64
Tabulka 9 Bodové rozpětí výsledného rizika (Koudelka, Vrána, 2006)	64
Tabulka 10 Metoda PNH (vlastní zpracování)	66

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Právní normy bezpečnosti silničního provozu

Příloha P II: Záznam o dopravní nehodě – Euro formulář

Příloha P III: Formulář Úřední záznam o přestupku v silničním provozu + náčrtek místa DN

Příloha P IV: Formulář Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu s projednáním

Příloha P V: Formulář Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

PŘÍLOHA P I: PRÁVNÍ NORMY BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

V příloze I jsou uvedeny další významné zákony, vyhlášky a pokyny, které jsou při dohledu na bezpečnost silničního provozu využívány a kterými se musí policisté řídit.

- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky,
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích,
- zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,
- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád),
- zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže,
- závazný pokyn policejního prezidenta (dále jen „ZPPP“) č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku BESIP,
- pokyn ředitele služby dopravní policie PP ČR č. 8/2019, kterým se upravuje postup při dohledu na BESIP na pozemních komunikacích,
- pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie PP ČR č. 9/2022, kterým se mění pokyn ředitele ŘSDP PP ČR č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod,
- ZPPP č. 221/2011, kterým se upravují některé postupy v řízení o přestupcích,
- vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě věcí (ADR),
- vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě,

- vyhláška č. 341/20154 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel,
- vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel,
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb. a č. 80/1994 Sb. o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě a mnoho dalších.

PŘÍLOHA P II: ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ – EURO FORMULÁŘ


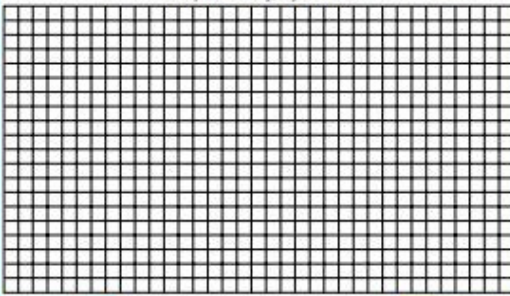
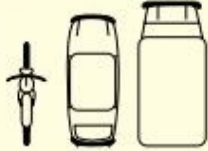
Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody _____ Hodina _____		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano Kým: _____	

Vozidlo A		12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:		Vozidlo B	
6. Pojištěný (jméno a adresa)		1 <input type="checkbox"/> bylo zaparkováno		1 <input type="checkbox"/>	
Telefon (od 9.00 do 16.00) _____		2 <input type="checkbox"/> rozjždělo se		2 <input type="checkbox"/>	
Plátce DPH? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		3 <input type="checkbox"/> zastavovalo		3 <input type="checkbox"/>	
7. Vozidlo Tov. značka, typ _____		4 <input type="checkbox"/> vyjždělo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty		4 <input type="checkbox"/>	
Rok výroby _____		5 <input type="checkbox"/> odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu		5 <input type="checkbox"/>	
Státní poznávací značka _____		6 <input type="checkbox"/> vjždělo do kruh. objezdu		6 <input type="checkbox"/>	
8. Pojistitel		7 <input type="checkbox"/> jelo v kruhovém objezdu		7 <input type="checkbox"/>	
Adresa pobočky _____		8 <input type="checkbox"/> najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu		8 <input type="checkbox"/>	
Číslo poj. odpovědnosti _____		9 <input type="checkbox"/> jelo souběžně v jiném jízdním pruhu		9 <input type="checkbox"/>	
Číslo zelené karty _____		10 <input type="checkbox"/> měnilo jízdní pruh		10 <input type="checkbox"/>	
Hraniční pojištění platné do _____		11 <input type="checkbox"/> předjždělo		11 <input type="checkbox"/>	
Je vozidlo pojištěno havarijně? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano		12 <input type="checkbox"/> odbočovalo vpravo		12 <input type="checkbox"/>	
Pojistitel _____		13 <input type="checkbox"/> odbočovalo vlevo		13 <input type="checkbox"/>	
9. Řidič		14 <input type="checkbox"/> couvalo		14 <input type="checkbox"/>	
Příjmení _____		15 <input type="checkbox"/> jelo v protisměru		15 <input type="checkbox"/>	
Jméno _____		16 <input type="checkbox"/> přijždělo zprava		16 <input type="checkbox"/>	
Adresa _____		17 <input type="checkbox"/> nedalo přednost v jízdě		17 <input type="checkbox"/>	
Číslo řidičského průkazu _____		← Počet označených políček →		Číslo řidičského průkazu _____	
Skupina _____ Vydal _____				Skupina _____ Vydal _____	

Vozidlo A		13. Náčrt		Vozidlo B	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu		Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic		10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
					
11. Viditelná poškození				11. Viditelná poškození	
14. Poznámky		15. Podpisy řidičů		14. Poznámky	
A		A B		B	

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

PŘÍLOHA P III: FORMULÁŘ ÚŘEDNÍ ZÁZNAM O PŘESTUPKU V SILNIČNÍM PROVOZU



POLICIE ČR
Krajské ředitelství policie Zlínského kraje
Územní odbor Vsetín
Dopravní inspektorát



Pomáhá a chrání:

Č.j.: KRPZ-

V.....dne.....

Úřední záznam o přestupku v silničním provozu

Datum a čas události		
Místo události		
Údaje o vozidlech	<i>1. vozidlo - pachatel přestupku</i>	<i>2. vozidlo - poškozený</i>
SPZ / MPZ / r.v.		
Typ, druh vozidla		
Číslo zelené karty, kdo vydal a platnost		
Poškození vozidla		
Odhad. výše škody**		
Řidič: jméno, příjmení		
Datum narození		
Bydliště		
Telefon		
ŘP-číslo a skupiny		

Dechová zkouška přístrojem Dräger byla u zúčastněných řidičů negativní. Ke zranění osob při dopravní nehodě nedošlo. Orientační výše škody na jednotlivých vozidlech nepřesahuje 100 000,- Kč. Nevznikla škoda na majetku třetí osoby s výjimkou vozidel, jejichž řidiči měli účast na dopravní nehodě. Vzhledem k výše uvedenému se ve smyslu ustanovení § 47 odst. 4, odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. nejedná o dopravní nehodu podléhající oznamovací povinnosti Policii ČR, věc šetřena jako přestupek v silničním provozu.

Přestupku se dopustil(a) :
porušením ustanovení § z.č. 361/2000 Sb. ,čímž naplnil(a) skutkovou
podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst.1 písm. z.č. 361/2000 Sb. v platném znění.

Přestupek byl vyřešen :

- v souladu s ustanovením § 125c odst. 7 zák. č. 361/2000 Sb., v platném znění, příkazem na místě
ve výši,- Kč, série a číslo příkazového bloku:.....na místě
zaplacenou - nezaplacenou

.....
podpis pachatele

.....
podpis poškozeného

.....
podpis policisty / OEČ

Hlásenka 1516
755 23 Vsetín
Tel.: +420 974 680 254
+420 974 680 251
Fax: +420 974 680 108
Email:

www.policie.cz

2) Účastníci dopravní nehody	RZ vozidla: druh / tovární značka / typ vozidla řidič: narozen/RČ: / adresa pobytu: číslo OP: lékařská prohlídka: ano / ne platnost osvědčení profesní způsobilosti: řidičský průkaz: sk: (jiná škoda – popis a v částce tis. Kč)	MPZ: státní příslušnost : tel. spojení: platná / neplatná (datum platnosti do) číslo ŘP: stát:
Spolujedoucí ve vozidle "2"	(jméno, příjmení, datum narození/RČ, adresa pobytu, číslo OP, tel. spojení)	
Technické údaje vozidla "2"	1) Registrační značka: Vlastník: stát: VIN: Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: číslo dokladu: Popis poškození vozidla (a jiné škody): Odhadnutá škoda na vozidle:	Vyrobeno (zaevidováno) v roce: STK: platná – neplatná tis. Kč (odhadnutá jiná škoda - tis.Kč)

Dopravní nehodu zavinil(a):

(tit., jméno, příjmení)

Porušil(a) ustanovení § _____ zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil(a) skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst.

zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byla jmenované(mu) v souladu s ustanovením § 125c odst. 7 citovaného zákona uložena pokuta příkazem na místě v částce: **Kč. Jmenované(mu) byl vydán blok na pokutu na místě: zaplacenou / nezaplacenou:**

série bloku:

číslo bloku:

Ostatní přestupci:

(tit., jméno, příjmení)

Porušil(a) ustanovení § _____ zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil(a) skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst.

zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Za tento přestupek byla jmenované(mu) v souladu s ustanovením § 125c odst. 7 citovaného zákona uložena pokuta příkazem na místě v částce: **Kč. Jmenované(mu) byl vydán blok na pokutu na místě: zaplacenou / nezaplacenou:**

série bloku:

číslo bloku:

Přestupce(i) byl(i) poučen(i) v souladu s § 92 odst. 2 písm. l) zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, že podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.

S takovýmto vyřízením dopravní nehody vědomě souhlasí a že na něho nebyl ze strany příslušníka Policie ČR činěn žádný nátlak, pro takové vyřízení dopravní nehody.

Uvedené výše škody v protokolu jsou pouze orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

Vyřídění pachatele přestupku:

Podpisy přestupců: _____

Podpisy poškozených: _____

Podpis policisty: _____

Náčrtek z místa dopravní nehody:

k Č.j.: _____

Vypracován dne: _____



Podpis policisty:

Podpisy účastníků nehody (resp. nezúčastněné osoby):

PŘÍLOHA V: FORMULÁŘ ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ ZAVINĚNÉ ZVĚŘÍ

Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Datum nehody Čas nehody		
Místo srážky		
Druh lesní zvěře		
Údaje o vozidlech SPZ, druh, typ, pojištění	V1 – mezinárodní pojistná karta: platí od do	V2 – mezinárodní pojistná karta: platí od do
Vlastníci Jméno, název, IČO	V1 –	V2 –
Řidiči, jméno, bydliště, doklady, telefon, pojišťovna	V1 – OP: řidičský průkaz sk. číslo	V2 – OP: řidičský průkaz sk. číslo
Popis poškození vozidel	V1 -	V2 -
Jiná škoda na vozidlech		
Zjištěné stopy		
Jiná škoda		

