

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

**POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY A DOPRAVNÍ NEHODOVOST
V KRAJI VYSOČINA**

Alžběta Horská

**Bakalářská práce
2015**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Alžběta Horská**
Osobní číslo: **E12325**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management ochrany podniku a společnosti**
Název tématu: **Policie České republiky a dopravní nehodovost v Kraji Vysočina**
Zadávatel katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

V bakalářské práci bude nejprve pojednáno o základních teoretických pojmech, útvarech a činnosti Policie České republiky. V další části bude zpracována analýza dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina. Cílem práce je zhodnotit dopravní nehodovost v Kraji Vysočina a vliv dopravně bezpečnostních akcí.

Osnova:

- Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.
- Základní pojmy a útvary Policie České republiky.
- Činnost Policie České republiky.
- Dopravně bezpečnostní akce.
- Analýza dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina.
- Formulace závěrů a návrh doporučení.


Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy: **cca 30 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

CHMELÍK, Jan a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.


PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. Dopravně bezpečnostní činnost: (zvláštní část). Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. 351 s. ISBN 80-86477-32-0.

SOUČEK, Vladimír. Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek a vybrané kapitoly krizového řízení: modul G. Praha: MV generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2009. 59 s. ISBN 978-80-86640-68-6.


VOKUŠ, Jiří. Policie České republiky = Police of the Czech Republic: pomáhat a chránit. 1. vyd. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2010. 84 s. ISBN 978-80-254-6099-3.

Vedoucí bakalářské práce: 
Ing. Zdeněk Matěja
Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání bakalářské práce: **1. října 2014**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2015**


doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.


doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2014

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 4. 2015

Alžběta Horská

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Zdeňku Matějovi za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce. Děkuji také rodině za podporu po celou dobu studia.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina. V první části je pojednáno o Policii České republiky, tedy základních pojmech, útvarech a její činnosti. Dále je zde kapitola zabývající se dopravně bezpečnostními akcemi. Druhá část práce je zaměřena na analýzu dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina.

KLÍČOVÁ SLOVA

Policie ČR, činnost policie, dopravně bezpečnostní akce, dopravní nehodovost, Kraj Vysočina.

TITLE

Police of the Czech Republic and traffic accidents in the Vysočina Region

ANNOTATION

This work deals with problems of traffic accident rate in Vysočina Region. The first part interprets information about Police of the Czech Republic, which means basic concepts, units and her activities. The next chapter follows up road safety action. The final part is focused on analysis of traffic accident rate in Vysočina Region.

KEYWORDS

Police of the Czech Republic, police activity, road safety actions, traffic accident rate, Vysočina Region

OBSAH

ÚVOD	11
1 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	12
1.1 Historie policie	12
1.2 Organizační struktura Policie ČR	16
1.2.1 Útvary Policie ČR s celostátní působností	17
1.2.2 Útvary Policie ČR s územně vymezenou působností	18
1.3 Systém služebního hodnocení a vzdělávání	19
2 ČINNOST POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	21
2.1 Úkoly Policie České republiky	21
2.1.1 Úkoly služby dopravní policie	22
2.2 Povinnosti a oprávnění příslušníka Policie České republiky	23
2.2.1 Základní povinnosti policisty	23
2.2.2 Oprávnění policisty	24
2.3 Mezinárodní spolupráce	25
3 DOPRAVNÍ NEHODY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AKCE	26
3.1 Dopravní nehody	26
3.1.1 Klasifikace dopravních nehod	26
3.1.2 Příčiny vzniku dopravních nehod	27
3.2 Dopravně bezpečnostní akce	28
3.2.1 Příklady dopravně bezpečnostních akcí	29
3.3 Prevence v oblasti dopravy	31
3.3.1 BESIP	31
4 KRAJ VYSOČINA	33
4.1 Charakteristika kraje	33
4.2 Klimatické podmínky	34
4.3 Dopravní infrastruktura	35
4.3.1 Silniční doprava	35
4.4 Krajské ředitelství Policie České republiky	38
5 ANALÝZA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V KRAJI VYSOČINA	40
5.1 Nehodovost na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina	41
5.2 Nehody na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina podle zavinění	43
5.3 Hlavní příčiny nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina	44

5.4 Nehodovost podle druhu a místa komunikace.....	46
5.5 Nehody v Kraji Vysočina v jednotlivých měsících.....	47
5.6 Nehody v okresech Kraje Vysočina	48
5.7 Celkové závěry a shrnutí	52
ZÁVĚR	54
POUŽITÁ LITERATURA	57

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Seznam hodnotí a hodnotních označení	19
Tabulka 2: Souhrn akce „X“	30
Tabulka 3: Počet km silnic a dálnice v Kraji Vysočina	35
Tabulka 4: Počet šetřených nehod a hmotná škoda v období 2009 až 2014	41
Tabulka 5: Procentuální počet usmrčených, lehce a těžce zraněných osob	42
Tabulka 6: Hmotná škoda na jednu dopravní nehodu	42
Tabulka 7: Procentuální vyjádření nehodovosti podle zavinění	44
Tabulka 8: Procentuální vyjádření hlavních příčin nehodovosti	45
Tabulka 9: Procentuální vyjádření nehodovosti podle druhu a místa komunikace	46
Tabulka 10: Procentuální vyjádření nehod v Kraji Vysočina v jednotlivých měsících	47
Tabulka 11: Počty nehod v okresech Kraje Vysočina	48
Tabulka 12: Procentuální vyjádření dopravních nehod v okresech Kraje Vysočina	49
Tabulka 13: Počet km silnic v okresech Kraje Vysočina	51
Tabulka 14: Počet nehod na 1 km silnic v okresech Kraje Vysočina	51

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Organizační schéma Policie České republiky	16
Obrázek 2: Mapa území Kraje Vysočina	34
Obrázek 3: Silniční síť Kraje Vysočina	36
Obrázek 4: Pátevní silniční síť	37
Obrázek 5: Územní odbor Havlíčkův Brod	39
Obrázek 6: Vývoj počtu šetřených nehod a hmotné škody	43
Obrázek 7: Průměrné hodnoty hlavních příčin dopravních nehod v období 2009 až 2013	45
Obrázek 8: Soubor grafů s procentuálním vyjádřením nehodovosti v okresech v jednotlivých letech	50

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR	Česká republika
KŘP	Krajské ředitelství policie
NB	Národní bezpečnost
PČR	Policie České republiky
SDN	Silniční dopravní nehoda
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SNB	Sbor národní bezpečnosti
VB	Veřejná bezpečnost

ÚVOD

Tématem této bakalářské práce je Policie České republiky a dopravní nehodovost v Kraji Vysočina. Problematika dopravní nehodovosti představuje dlouhodobý problém, se kterým se potýkají všechny kraje České republiky, nejen Kraj Vysočina. Vysoká čísla u dopravních nehod jsou způsobena různými činiteli a faktory. Za účelem snížení počtu dopravních nehod a jejich následků je čím dál více potřeba klást důraz na prevenci.

Práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitola se zabývá charakteristikou Policie ČR. Nejprve je v této kapitole pojednáno o historii policie a jejím vývoji. Následuje popis organizační struktury a charakterizování útvarů Policie ČR s celostátní a s územně vymezenou působností. Jako zajímavost kapitolu uzavírá systém služebního hodnocení a vzdělávání.

Ve druhé kapitole je více rozebrána činnost Policie ČR. Pozornost je zaměřena na úkoly, které policie musí vykonávat a na povinnosti a oprávnění příslušníka policie, které jsou uvedeny v zákoně. Kapitolu uzavírá popis mezinárodní spolupráce policie ČR s mezinárodními organizacemi a sousedícími státy.

Další část je věnována dopravním nehodám na pozemních komunikacích a dopravně bezpečnostním akcím. Dopravní nehody jsou zde definovány a klasifikovány. Nechybí ani nejčastější příčiny, které stojí za vznikem dopravní nehody. Část třetí kapitoly představuje některé dopravně bezpečnostní akce, které se konají v České republice a vztahují se také ke Kraji Vysočina. Kapitola je zakončena shrnutím prevence v dopravě a informacemi o organizaci BESIP, které se touto prevencí zabývá.

Čtvrtá kapitola charakterizuje Kraj Vysočina z hlediska počtu obyvatelstva, rozlohy, klimatických podmínek a dopravní infrastruktury. Představena je zde páteří silniční síť kraje, intenzita provozu na pozemních komunikacích a stavební stav silnic.

Práce je zakončena kapitolou, která analyzuje dopravní nehodovost v Kraji Vysočina. Vytvořené tabulky a grafy mají přiblížit problematiku nehodovosti a celkově shrnout dopravní nehodovost v Kraji Vysočina.

Cílem této práce je nastínit problematiku dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina a provést zhodnocení získaných údajů, týkajících se této problematiky. Posouzen by měl být také vliv dopravně bezpečnostních akcí.

1 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Policie České republiky je ozbrojený bezpečnostní sbor. Tento sbor plní úkoly ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti a to v rozsahu vymezeném ústavními zákony, zákony a ostatními právními předpisy. Policie se řídí zákonem č.273/2008 Sb. o Policii České republiky. [38]

Její hlavním úkolem je chránit bezpečnost osob, majetku a veřejný pořádek. Dále by měla předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti. Tyto úkoly jsou policii dány zákony, přímo použitelnými předpisy Evropských společenství nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí českého právního řádu. [38]

1.1 Historie policie

Historii policie lze rozdělit do několika časových období. V každém období docházelo k různým reformám a modifikacím, až se policie dostala do podoby, v jaké ji známe dnes. Autoři knih o historii policie ji většinou dělí na tři období. První období je od roku 1526 do roku 1918, druhé od roku 1918 do 1939 a poslední začíná rokem 1939 a končí 1945.

Období 1526 – 1918

V období středověku mělo obyvatelstvo povinnost podílet se na stíhání zločinců. Tato služba měšťanů byla nejintenzivnější za války a v situacích ohrožení. Od 15. století začali ve vídeňské policejní službě převažovat žoldnéři. U městské policejní služby se vytvořila další složka. Touto složkou byla stráž městského soudu, která by se dala přirovnat k vězeňské nebo justiční stráž. [17]

Jelikož tehdejší systém byl poměrně nepružný a projevovala se nedostatečná spolupráce mezi zemskými vládami a lokálními vrchnostmi, byly kvůli těmto problémům přijaty reformy. První reforma jak státní správy, tak policie proběhla v roce 1749. V této reformě došlo k oddělení policejní správy od justice, ke zřízení krajských úřadů s vrchním dozorem nad policií a dále probíhal specifický vývoj policie ve Vídni. Druhá reforma proběhla roku 1776 a třetí roku 1782. [17]

V roce 1848 došlo k začlenění policie pod ministerstvo vnitra a následně k obnovení Nejvyššího policejního úřadu. Ve větších městech se nacházela policejní ředitelství a v menších byla zřízena policejní komisařství tzv. komisariáty. V průběhu doby se policejní úřady rušily a to hlavně v menších městech. O tom, že policie získávala stále důležitější

hodnotu, vypovídá například založení brněnské městské policie, která byla definitivně ustanovena v roce 1868. [17]

Velmi důležitou roli sehrálo také četnictvo. V roce 1850 bylo na území celé monarchie vytvořeno celkem šestnáct četnických pluků. Tyto pluky vydržely do roku 1866, kdy byly zrušeny a nahrazeny patnácti zemskými četnickými velitelstvími. Hlavním úkolem četnictva bylo předcházet hrozcímu porušování a překračování zákonů. [17]

Období 1918 – 1939

V roce 1918 vznikla Československá republika a za celou dobu existence procházela komplikovaným vývojem. Tento komplikovaný vývoj byl způsoben vztahy se sousedními státy, mezinárodní politikou, ale také politickým, hospodářským a kulturním dědictvím, které zůstalo po bývalé monarchii. [16]

Během období nedošlo u bezpečnostních složek k výrazným organizačním změnám. Nezměnila se ani náplň činnosti, tedy ochrana státu a občanů. Policejní ředitelství se nacházelo v Praze a Brně. Dále v Plzni a Moravské Ostravě byla zachována policejní komisařství a v oblasti Děčína, Chebu a Bohumína došlo k rozmístění pohraničních policejních komisařství. Na Slovensku byla přejata tehdejší policejní soustava. [16]

Svoji úlohu začala mít také dopravní policie a to hlavně kvůli rozvoji motorizace a zvýšení frekvence dopravy zejména na území Prahy. V roce 1919 bylo zřízeno oddělení dopravní stráže. Postupně docházelo k jejímu rozšiřování a modernizování. [16]

Struktura četnictva byla téměř zachována podle dřívějšího rakouského systému. Mezi výkonné orgány četnictva se řadily četnické stanice, četnické pátrací stanice, četnické pohraniční kontrolní stanice, četnické eskortní stanice, stanice se služebními psy, četnické pohotovostní oddíly, četnické silniční kontrolní stanice a další. [16]

V roce 1918 byly z rakouské monarchie převzaty další ozbrojené složky. Mezi ně patřila finanční stráž, která měla za úkol dohlížet na celní hranice a vykonávat celní dozor na přechod osob a zboží. Další ozbrojenou složkou byla stráž obrany státu. Stráž obrany státu byla složena z příslušníků četnictva, policejních strážních sborů, obecní stráže bezpečnosti, finanční stráže a dalších osob, které měly postavení v jiné veřejné stráži. Jejím úkolem bylo zajišťování obrany, celistvosti a svobody státu, ochrana neporušitelnosti státního území a spolupůsobení při ochraně veřejného majetku, klidu a bezpečnosti. [16]

Období 1939 – 1945

V roce 1939 byl na našem území zřízen Protektorát Čechy a Morava. V tomto období byla v bezpečnostních sborech provedena početní redukce. Byla zrušena armáda, která sloužila k doplňování četnictva a policie. V souvislosti s II. světovou válkou docházelo ke změnám hranic, k pohybu front, a tím také k obsazování částí našeho území. V těchto místech působily cizí policejní složky, převážně ty německé. Na území Protektorátu současně fungovaly jak německé policejní složky, tak české protektorátní, které byly čím dál více přizpůsobovány německému vzoru. [18]

Činnost bezpečnostních složek řídilo Ministerstvo vnitra, ale vlastní dozor a kontrolu vykonávaly převážně německé bezpečnostní orgány. Systém policie zůstal zachován. Existovala čtyři policejní ředitelství, tři policejní úřady a jedna expozitura. Tyto úřady vykonávaly funkce pořádkové a kriminální policie a také správní policie. Po vzniku protektorátu byla policie dělena na uniformovanou a neuniformovanou. Sbor neuniformované policie měl každý policejní úřad. [18]

V čele četnictva zůstal generální velitel četnictva, který byl později jmenován také generálním velitelem uniformované policejní stráže. Zůstala zachována zemská četnická velitelství, četnická oddělení, okresní četnická velitelství a četnické stanice. Finanční stráž vykonávala i nadále svoji činnost a zrušena byla až v roce 1940, kdy byla zrušena celní hranice. [18]

Poválečné období

V dubnu 1945 byly schváleny hlavní zásady vytvoření nového bezpečnostního aparátu. Četnictvo a policie měla zůstat zachována, mladí a vhodní lidé měli být začleněni do bezpečnostních služeb a měly být vytvořeny pohotovostní jednotky jako zálohy v pohraničí. [8]

Téhož roku byla vyhlášena organizace Sboru národní bezpečnosti. Jejím úkolem bylo odstranit odlišnosti při vývoji v jednotlivých částech republiky. Mezi jednotlivé složky bezpečnosti patřila pořádková služba, kriminální služba, zpravodajské složky, státní bezpečnost a pohotovostní pluk 1 NB. [8]

V 50. a 60. letech byla podstatně ovlivněna činnost Československé bezpečnosti. Bylo to z důvodu nové územní organizace státu. Nově bylo vytvořeno deset krajů a oblast Hlavní město Praha. Kvůli tomu bylo vytvořeno deset krajských správ Ministerstva vnitra a u každého z nich byla správa Veřejné bezpečnosti. V lednu 1964 byla vytvářena oddělení

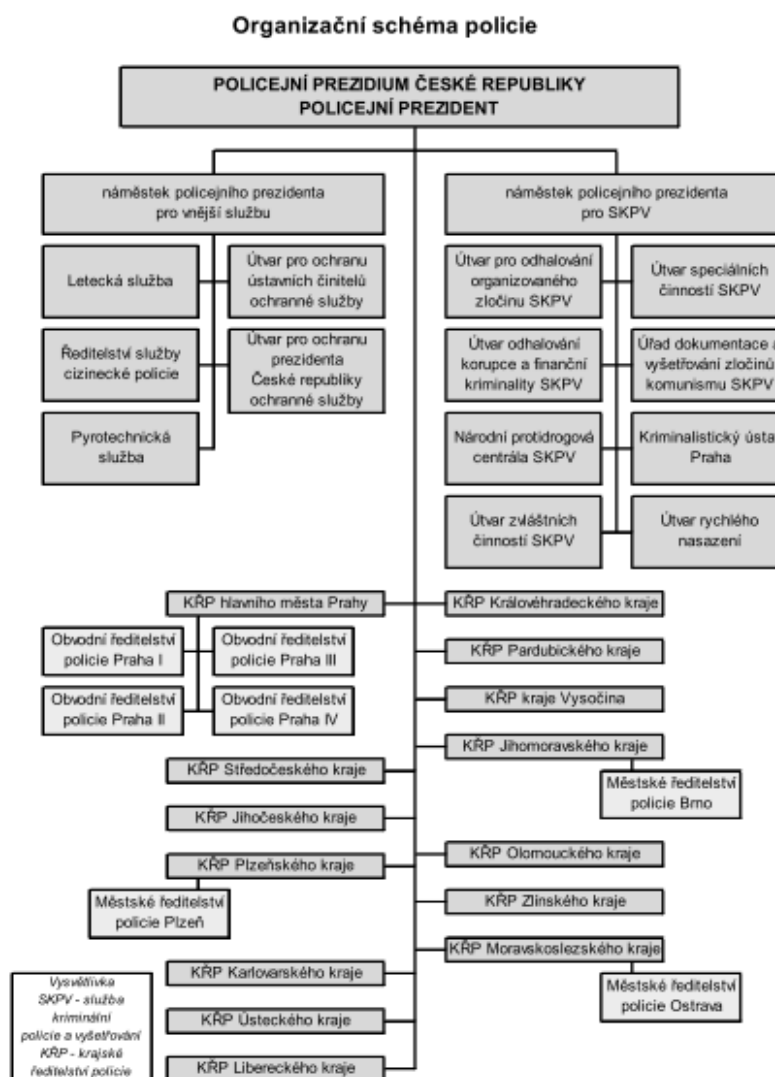
Veřejné bezpečnosti, které měly na starost veřejný pořádek, ochranu vlastnictví, život a zdraví občanů a mimo jiné bezpečnost a plynulost silničního provozu. [8]

K dalším velkým změnám došlo v letech 1968–1969, kdy vznikla Československá federace. Vznikl ústavní zákon, podle kterého bylo stanoveno, že vnitřní pořádek a bezpečnost státu spadají do působnosti obou republik. V roce 1974 byl vydán nový zákon o SNB a byly zřízeny pohotovostní útvary VB. [8]

Vývoj činnosti a organizace SNB byl ukončen revolučními změnami 17. listopadu 1989. Po tomto období byla provedena řada organizačních změn, které se týkaly všech útvarů a služeb. [8]

1.2 Organizační struktura Policie ČR

Police České republiky je podřízena Ministerstvu vnitra. Struktura policie ČR se skládá z policejního prezidia, útvarů s celostátní působností, krajských ředitelství policie a útvarů zřízených v rámci krajských ředitelství jak je vidět na obrázku číslo 1. Podle zákona je zřízeno 14 krajských ředitelství policie¹. [25]



Obrázek 1: Organizační schéma Policie České republiky

Zdroj: [25]

¹ Jejich územní obvody se shodují s územními obvody krajů České republiky

Policejní prezídium

V čele policejního prezídia stojí policejní prezident. Dále se policejní prezídium skládá z ředitelství služby pořádkové policie, ředitelství služby dopravní policie a ředitelství služby pro zbraně a bezpečnostní materiál. Přítomen je první náměstek policejního prezidenta a náměstci pro službu kriminální policie a vyšetřování a pro ekonomiku. Na policejním prezídiu se nachází ředitel pro podporu výkonu služby a kancelář policejního prezidenta. Kancelář se dále dělí na jednotlivá oddělení. Mezi ně patří oddělení tisku a prevence, oddělení krizového řízení, bezpečnostní, analyticko-legislativní oddělení a oddělení správy a kontroly osobních údajů. Mimo tyto oddělení se zde ještě nachází odbor mezinárodní policejní spolupráce, archiv Policie České republiky a hudba Hradní stráže a Policie České republiky. [25, 34]

Hlavním úkolem policejního prezídia je řídit činnost policie. Policejní prezident odpovídá za činnost policie ministroví. Pokud prezídium nakládá s majetkem České republiky, považuje se za součást organizační složky státu a účetní jednotky ministerstva. To platí také v případě právních vztahů. [40]

Policejní prezídium hraje důležitou roli v případě mezinárodní spolupráce. Je příslušné například k přijetí žádosti o uplatnění práva na přístup k údajům. Tyto údaje jsou uloženy u Evropského policejního úřadu. [40]

Krajské ředitelství Policie ČR

Je považováno za organizační složku státu a účetní jednotku. Jeho příjmy a výdaje jsou součástí rozpočtové kapitoly ministerstva. V čele stojí krajský ředitel. Celkem je zřízeno 14 krajských ředitelství, která jsou shodná s územními obvody vyšších územních samosprávních celků. [40]

1.2.1 Útvary Policie ČR s celostátní působností

Útvary s celostátní působností zřizuje na návrh policejního prezidenta ministr. Mezi tyto útvary patří [40]:

- Kriminalistický ústav Praha,
- Letecká služba,
- Národní protidrogová centrála,
- Pyrotechnická služba Policie ČR,
- Ředitelství služby cizinecké policie,

- Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu,
- Útvar odhalování korupce a finanční kriminality SKPV,
- Útvar pro odhalování organizovaného zločinu,
- Útvar pro ochranu prezidenta,
- Útvar pro ochranu ústavních činitelů,
- Útvar rychlého nasazení,
- Útvar speciálních činností SKPV,
- Útvar zvláštních činností SKPV.

1.2.2 Útvary Policie ČR s územně vymezenou působností

V současné době je zřízeno 14 krajských ředitelství, která se shodují s územní působností vyšších územních samosprávních celků. Tyto útvary jsou zřízeny za účelem společného sdílení teritoriálních působností a k efektivní spolupráci s územní samosprávou. Právě v rámci útvarů s územně vymezenou působností působí různé služby policie. Jejich výčet je uveden v následujícím seznamu [38]:

- Služba pořádkové policie,
- Služba kriminální policie,
- Služba dopravní policie,
- Služba správních činností,
- Ochranná služba,
- Služba policie pro odhalování korupce a závažné hospodářské trestné činnosti,
- Služba cizinecké policie,
- Služba rychlého nasazení,
- Služba železniční policie,
- Letecká služba.

Služba dopravní policie

Hlavním úkolem je zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu. Služba dopravní policie je stejně jako ostatní řízena Policejním prezídiem. Služba je zastoupena jednotlivými dopravními inspektoráty. Ty jsou začleněny do struktury krajských ředitelství. Dopravní

inspektorát je organizačně členěn do dvou skupin. První skupina se zabývá dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Druhá skupina řeší dopravní nehody. [33]

Úkolem dopravních inspektorátů je dohled nad silničním provozem, vyšetřováním dopravních nehod, vydáváním řidičských průkazů, vedením evidence motorových vozidel, přidělováním státních poznávacích značek a mimo jiné také rozmisťováním dopravních značek a dopravních zařízení. [21, 34]

1.3 Systém služebního hodnocení a vzdělávání

Služební hodnosti a hodnostní označení

Příslušník policie má určitou služební hodnost. Této hodnosti pak odpovídá určité hodnostní označení.

„Pokud jsou pro služební hodnost stanovena dvě hodnostní označení, náleží vyšší hodnostní označení vedoucímu příslušníkovi.“ [41]

Služební hodnosti a jim odpovídající hodnostní označení se nacházejí v tabulce 1.

Tabulka 1: Seznam hodností a hodnostních označení

Služební hodnost	Hodnostní označení
Referent	Rotný
Vrchní referent	Strážmistr
Asistent	Nadstrážmistr
Vrchní asistent	Podpraporčík
Inspektor	Praporčík nebo nadpraporčík
Vrchní inspektor	Nadpraporčík nebo podporučík
Komisař	Poručík nebo nadporučík
Vrchní komisař	Kapitán nebo major
Rada	Podplukovník nebo plukovník
Vrchní rada	Plukovník
Vrchní státní rada	Plukovník

Zdroj: [39, 41]

Policejní vzdělávání

K tomu, aby příslušník bezpečnostního sboru dosáhl určité služební hodnosti, potřebuje příslušné vzdělání. Policistou se může stát ten, kdo dosáhl minimálně středního vzdělání s maturitní zkouškou. Po přijetí do sboru je nucen absolvovat základní odbornou přípravu. Příprava je zaměřena na získání vědomostí, dovedností a postojů, které potřebuje k výkonu služby. Proto, aby byl policista přijat do pracovního poměru na dobu neurčitou, musí vykonat služební zkoušky. Policista může během služebního poměru absolvovat různé vzdělávací programy nebo speciální kurzy. Tyto kurzy jsou pořádány školními policejními středisky a policejními školami. Zvyšování kvalifikace je také možné studiem na Policejní akademii České republiky. Dále je možné získat vzdělání v těch školách, které nabízejí studijní programy využitelné v policejní praxi. [39]

2 ČINNOST POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Hlavní činností Policie České republiky je zajišťovat veřejný a vnitřní pořádek a bezpečnost osob a majetku. Veškeré její činnosti vykonávají jednotlivé služby policie, které provádějí specifické úkoly.

2.1 Úkoly Policie České republiky

Hlavním úkolem policie je chránit bezpečnost osob a majetku. Zajišťovat veřejný pořádek, a pokud byl veřejný pořádek porušen, konat tak, aby byl opět nastolen. Velmi důležitým úkolem je boj proti terorismu. [21]

Mezi další úkoly patří odhalování trestné činnosti a zjišťování pachatele. Dále pak koná vyšetřování právě těchto trestných činů a zabývá se také přestupky. Trestné činy, které byly spáchány policisty, odhaluje a zjišťuje útvar Inspekce ministra vnitra, který je složený z policistů České republiky. Tento útvar je podřízen Ministerstvu vnitra. [21]

Policie koná úkoly v rámci zajišťování ochrany státních hranic ve vymezeném rozsahu. Vykonává také ochranu ústavních činitelů České republiky a bezpečnost chráněných osob, kterým je v rámci mezinárodních dohod poskytována osobní ochrana. Chrání zastupitelské úřady, sídelní objekty Parlamentu, Prezidenta republiky, Ministerstvo zahraničních věcí ČR, Ministerstvo vnitra a další objekty, jež jsou významné pro vnitřní pořádek a bezpečnost. Tyto objekty určí vláda na návrh Ministerstva vnitra. [21]

Policie České republiky má pravomoc vyhlašovat celostátní pátrání a zveřejňovat údaje, které jsou nezbytné k identifikaci hledaných osob. Provádí úkony, které jsou spojeny s pronásledováním osob, které například uprchly z výkonu vazby nebo z výkonu trestu odnětí svobody. [21]

Provádí další úkoly, které jsou spojeny se státní správou tzn. registrace, evidence a režim zbraní a střeliva, agenda zbrojních průkazů. Úkoly Policii ČR ukládá také Ministerstvo vnitra, a to ve věcech cestovních dokladů, pobytu cizinců a uprchlíků na našem území. [21]

Úkoly obecní a městské policie jsou upravovány zákonem č. 553/1991 Sb., o obecní policii ve znění pozdějších předpisů. Strážníci veřejného pořádku dohlíží převážně na dodržování obecně závazných právních předpisů, které se týkají ochrany veřejného pořádku. Svou činností přispívá k ochraně bezpečnosti osob a majetku. Jejím úkolem je dohlížet,

zda jsou dodržována pravidla občanského soužití. Obecní a městská policie má oprávnění ukládat a vybírat pokuty v blokovém řízení². [21]

2.1.1 Úkoly služby dopravní policie

Služba dopravní policie se zabývá šetřením dopravních nehod. V rámci šetření nehod je prováděno zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů, které byly spáchány při porušení právního předpisu. [38]

V místě dopravní nehody zasahuje územně příslušné oddělení služby dopravní policie. K dopravní nehodě vyjíždí výjezdová služba dopravní policie, která je složena nejméně ze dvou členů. Na místě nehody tato služba získává základní údaje o nehodě, příčinách vzniku, průběhu a následcích. Jejím hlavním úkolem je zajištění a provedení prvotního ohledání místa dopravní nehody. Dále provádí informování příslušného operačního střediska o charakteru dopravní nehody, jaká je situace v místě nehody a jaký je rozsah omezení, které dopravní nehoda způsobila. [38]

Prvotní a neodkladné úkoly, které služba dopravní policie provádí [38]:

- Poskytuje první pomoc a zdravotnické ošetření,
- zajišťuje základní technickou pomoc,
- odstraňuje hrozící nebezpečí, které vzniklo při dopravní nehodě,
- označuje a uzavírá místo dopravní nehody,
- zajišťuje stopy a jiné důkazy před dalším poškozením nebo zničením,
- spolupracuje s obsluhou centrálně řízených provozů³,
- zjišťuje totožnost účastníků a svědků dopravní nehody,
- obnovuje bezpečnost a plynulost silničního provozu,
- provádí dechové zkoušky účastníků nehody,
- zabezpečení nebo zajištění vozidla, o které se nemůže účastník nehody postarat.

Dopravní policie zajišťuje také úkony spojené s dálničními úseky. K těmto účelům je dopravní policie na dálničních odděleních vybavena speciálními rychlými automobily, které mají moderní radiolokační měřiče rychlosti, audiovizuální záznamová zařízení apod.

² Je-li k projednávání určen zvláštním zákonem jiný orgán, nemohou strážníci pokutu uložit ani vybrat např. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, kde v §86 jsou stanoveny orgány, které mohou v blokovém řízení projednávat určité přestupky.

³ Pokud k nehodě došlo v místech, kde se toto zařízení nachází např. dálnice

Díky těmto zařízením je schopna provádět speciální kontroly a zjišťovat dodržování pravidel silničního provozu. [39]

2.2 Povinnosti a oprávnění příslušníka Policie České republiky

Mezi hlavní povinnosti příslušníka Policie ČR patří chránit bezpečnost osob a majetku. Dále se podílí na zajišťování veřejného pořádku, a pokud dojde k jeho narušení, tak koná opatření na jeho obnovení. Příslušník Policie ČR vede vyšetřování trestné činnosti a odhaluje pachatele trestné činnosti, zajišťuje ochranu státních hranic a zajišťuje ochranu důležitých zastupitelských úřadů, Parlamentu ČR, Prezidenta ČR, Ústavního soudu a dalších institucí. Dalším úkonem policisty je provádět odhalování přestupků a dohlížení na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Pokud je to v rámci situace nutné, je v kompetenci příslušníka policie vyhlásit celostátní pátrání a v neposlední řadě spadá do jeho povinností a oprávnění také boj proti terorismu. [38]

2.2.1 Základní povinnosti policisty

Policista je při plnění úkolů povinen dodržovat pravidla zdvořilosti, dbát cti, důstojnosti a vážnosti jiných osob, ale také své vlastní.

Jednou ze základních povinností policisty je iniciativa. Tedy v případě, že by mělo dojít k porušení nebo ohrožení vnitřního pořádku a bezpečnosti je povinen provést takový úkon nebo přijmout takové opatření, aby k porušení nebo ohrožení vnitřního pořádku a bezpečnosti nedošlo. [40]

Další povinností je přiměřenost postupu. Policista, ale také zaměstnanec policie, je povinen postupovat tak, aby žádné osobě nevznikla bezdůvodná újma. Pokud dojde k rozhodnutí tento úkon neprovést, je jeho povinností zajistit, aby osobám v důsledku tohoto rozhodnutí nevznikla bezdůvodná újma. Při zásahu do práv a svobod osob je povinen postupovat tak, aby tento zásah nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu. [40]

Policista je při provádění úkonu povinen prokázat svou příslušnost k policii. K tomu slouží služební stejnokroj, služební průkaz anebo služební odznak policie. Na jakémkoliv způsobu prokázání musí být zřetelně vidět identifikační číslo. Povinnost prokázat se má také zaměstnanec policie. Ten je povinen se při vykonávání úkonu prokázat průkazem zaměstnance, kde musí být také viditelné identifikační číslo. Pokud by došlo k situaci, že se policista nemůže ihned prokázat, učiní tak pouze prohlášením „policie“, pokud to povaha nebo okolnosti situace dovolují. Jakmile se okolnosti změní, a toto prohlášení dovolí, prokáže

se již zmiňovaným stejnokrojem, průkazem nebo odznakem. Povinnost prokázat se nemá policista, který příslušnost k policii oprávněně tají. [40]

Před provedením úkonu je policista povinen poučit osobu, které se tento úkon týká, o právních důvodech provedení úkonu a pokud se jedná o zásah přímo do práv nebo svobod osoby, je povinen tuto osobu poučit o jejích právech a povinnostech. [40]

2.2.2 Oprávnění policisty

Policista je podle zákona oprávněn požadovat vysvětlení. Vysvětlení může požadovat od osoby, která tím, že podá informace, může přispět k odhalení trestného činu nebo přestupku a může tak vést k dopadení pachatele. V takovém případě má policista právo osobu vyzvat, aby se ve stanoveném čase dostavila na určité místo k sepsání protokolu a podání vysvětlení. [23]

Dále je policista oprávněn vyzvat osobu k prokázání totožnosti. To je možné, pokud nastanou důvody uvedené v zákoně např., pokud je osoba přistižena při spáchání trestného činu nebo přestupku, pokud se pohybuje v místě, kde došlo k dopravní nehodě apod. [23]

Policista má oprávnění omezit pohyb agresivních osob a odebrat zbraň. V případě, že osoba neuposlechne výzvu k vydání zbraně, může ji policista odebrat. Takto může činit v případě, kdy je to nezbytné k ochraně veřejného pořádku, života a zdraví osob nebo bezpečnosti majetku, anebo pokud by zbraně mohlo být užito k násilí nebo pohrůžce. Mezi oprávnění patří také provádět prohlídku dopravních prostředků, zakázat vstup na určitá místa nebo otevřít byt či jiný uzavřený prostor. [23]

Speciální oprávnění má kriminální policie a služba ochrany ekonomických zájmů. Ty jsou oprávněny používat operativně pátrací prostředky a operativní techniky. Mezi operativně pátrací prostředky patří např. sledování osob nebo použití krycích dokladů a nástrahové a zabezpečovací techniky. Tyto prostředky jsou oprávněny použít při odhalování úmyslných trestných činů a jejich pachatelů. [23]

2.3 Mezinárodní spolupráce

Při plnění jednotlivých úkolů je možná spolupráce s mezinárodními organizacemi. Mezi tyto organizace se řadí například Interpol, Evropský policejní úřad, příslušné orgány a instituce Evropské unie a jejich členských států a jiné mezinárodní organizace. Pro mezinárodní spolupráci je hlavním orgánem policejní prezidium. [40]

Když je třeba, aby příslušník zahraničního bezpečnostního sboru vykonával činnost na území České republiky, může tak konat pouze za podmínek, v rozsahu a také způsobem, který je stanovený mezinárodní smlouvou. Příslušníka zahraničního bezpečnostního sboru je možno využít například jako agenta, k provedení předstíraného převodu, ke sledování osob a věcí, k provedení zákroku proti pachatelům závažných trestných činů. K tomu je třeba souhlasu policejního prezidia a příslušného orgánu cizího státu. [40]

Příslušník zahraničního sboru má také povinnosti⁴. Mezi jeho povinnosti patří neprodleně informovat policii a uposlechnout jejich pokynů a okamžitě na pokyn policie zastavit pronásledování⁵. Je také povinen dodržovat právní předpisy ČR. [40]

Mezinárodní spolupráce probíhá například v rámci policejního vzdělávání a také ochrany vnějších hranic. Důležitá je také mezinárodní spolupráce v rámci dopravní policie. Tato spolupráce probíhá hlavně s Německem a Polskem. Aktivita v rámci Německa probíhá na základě mezinárodní smlouvy o policejní spolupráci mezi Německem a Českou republikou. [20]

Další spolupráce probíhá s Polskem. Speciálně byly v roce 2007 vytvořeny smíšené dopravní hlídky. Tvořili ji vždy dva čeští a dva polští policisté. Dále jsou ve spolupráci s Polskem organizovány pravidelné a mimořádné schůzky vedení KŘP Královehradeckého kraje s polskými partnery. Na požádání jsou organizována jednání ostatních útvarů Policie ČR a polské strany. [19]

⁴ Pokud mezinárodní smlouva nestanoví jinak

⁵ Podle odstavce 6 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky

3 DOPRAVNÍ NEHODY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AKCE

Dopravní nehody jsou dnes každodenní součástí silničního provozu. V této kapitole budou charakterizovány dopravní nehody a zmíněny nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod. Velmi důležitá v tomto směru je prevence, která by měla předcházet vzniku dopravních nehod. V rámci prevence jsou organizovány a uskutečňovány nejrůznější dopravně bezpečnostní akce.

3.1 Dopravní nehody

„Dopravní nehoda je nepředvídatelná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“ [10]

Dopravní nehoda v sobě zahrnuje tři pojmové znaky. Těmito znaky jsou nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost události, vztah dopravní nehody k dopravní cestě a následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku nebo jiný závažný následek. [10]

Nepředvídanost (resp. předvídatelnost) je spojena s momentem překvapení. Dopravní nehody se tedy považují za události, které jsou neočekávané, náhlé, a u kterých lze podle jednání účastníka silničního provozu předpokládat, že k nim dojde. Druhým pojmovým znakem je provoz na pozemní komunikaci. Doprava je charakterizována jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravní nehoda pak vzniká jako negativní důsledek pohybu po dopravní cestě. Každá dopravní nehoda způsobí určitý následek. [10]

3.1.1 Klasifikace dopravních nehod

Dopravní nehody se mohou klasifikovat podle velké řady kritérií. Rozdělení je možné podle hlediska charakteru silniční dopravní nehody a podle hlediska průběhu nehodového jednání. Existuje ovšem celá řada dalších dělení dopravních nehod.

Dělení z hlediska charakteru dopravní nehody a nehodového jednání

Z hlediska charakteru SDN se dopravní nehody člení na tři skupiny. První skupinou jsou srážky. V tomto případě jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu⁶. Srážky mohou být čelní, boční nebo se může jednat o náraz zezadu, náraz na pevnou překážku, střet s chodcem nebo zvířetem. Druhá skupina jsou havárie. Na tomto typu dopravní nehody má účast jenom jedno silniční vozidlo. O havárii se jedná v případě převrácení vozidla. Třetí skupinou jsou označovány jiné nehody. Do této skupiny spadají

⁶ Alespoň jeden účastník se musel pohybovat ve vozidle

případy, které nelze zařadit do předchozích dvou skupin. Příkladem je vypadnutí z jedoucího vozidla nebo úrazy při náhlém brždění. [10]

Z hlediska nehodového jednání se dopravní nehody dělí na objektivní a subjektivní. Do subjektivního nehodového jednání se řadí nedodržení přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nepřiměřená rychlost, jízda po nesprávné straně a jízda pod vlivem drog nebo jiných návykových látek. Objektivním nehodovým jednáním se má na mysli špatný technický stav pozemní komunikace nebo jakákoliv nepředvídatelná událost. [10]

Malé a velké dopravní nehody

Mezi malé dopravní nehody jsou řazeny ty, u kterých není povinnost volat policii. Hmotná škoda na vozidlech při tomto typu nehody je malá nebo není způsobena škoda třetí osobě. Účastníci malé nehody se dohodnou, kdo nehodu zavínil. [7]

K velké dopravní nehodě je třeba volat policii. Je to v případě, kdy dojde ke zranění nebo usmrcení osoby, hmotná škoda převyšuje 100 000 Kč, anebo byl při nehodě poškozen majetek třetí osoby. [7]

3.1.2 Příčiny vzniku dopravních nehod

„Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny.“ [10]

Dopravní nehoda je obvykle výsledkem působení tří činitelů. Mezi tyto tři činitele se řadí člověk, vozidlo a objektivní podmínky dopravního provozu. Jako objektivní příčiny lze označit technický stav vozidla a dopravní prostředí. Do subjektivních příčin je řazeno selhání člověka. [10]

Právě chování člověka má přímý vliv na dopravní bezpečnost všech ostatních účastníků dopravního provozu. Člověk je označován jako největší rizikový faktor, co se týká řízení automobilu. V porovnání s nejnovějšími technologiemi jsou jeho možnosti a schopnosti dost nedokonalé. Právě schopnosti člověka může ovlivnit velké množství faktorů. Schopnosti mohou být ovlivněny nemocemi (cukrovka, infarkt myokardu, mozková mrtvice, epilepsie), ale také závislostmi (užívání drog, alkoholu). [10, 37]

Deset typických příčin nehod řidičů motorových vozidel [10]

1. Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.
2. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.
3. Nesprávné otáčení nebo couvání.
4. Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.
5. Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“.
6. Nezvládnutí řízení vozidla.
7. Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.
8. Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu.
9. Vjetí do protisměru.
10. Nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu.

3.2 Dopravně bezpečnostní akce

Dopravně bezpečnostní akce jsou možností, jak může Policie ČR provádět kontroly, působit na řidiče a konat preventivní činnosti.

Tyto akce jsou organizovány na území dopravních inspektorátů Policie ČR, krajů nebo na celém území republiky. Jsou významným zásahem do vývoje dopravně bezpečnostní situace. Policie může tento způsob kontrol využít k odhalování trestné činnosti, pátrání po osobách a věcech. Do dopravně bezpečnostních akcí je zapojen co největší počet policistů služby dopravní policie a podle potřeby mohou být zapojeni ostatní služby policie. [13]

Před zahájením dopravně bezpečnostní akce vedoucí zpracovává samostatný plán, kde jsou obsaženy veškeré detaily. Pro akce, které se opakují, je možné vytvořit typové plány, do kterých se potom podle potřeby dosadí pouze údaje, které se u každé akce mění. Obsahem plánu bývá termín konání, určení jednotlivých stanovišť hlídek, úseků a jejich personální obsazení a technické vybavení. Dále jsou stanoveny úkoly hlídek, plán spojení a zajištění hlášené služby. Je určen služební funkcionář, který je odpovědný za průběh dopravně bezpečnostní akce. Je stanoveno také místo a čas instruktáže a to včetně určení, kdo instruktáž povede. [13]

Organizovány jsou akce, které jsou zaměřeny na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol. Speciální kontroly je třeba naplánovat a organizovat tak, aby při nich bylo využito dostupných sil a technických prostředků,

které budou mít pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu. Může se jednat o speciální kontrolu technického stavu vozidla, dodržování stanovené rychlosti jízdy a další kontroly. [13]

Akce mohou být dále zaměřeny na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy. [13]

3.2.1 Příklady dopravně bezpečnostních akcí

Během roku je pořádána celá řada dopravně bezpečnostních akcí, a to jak v rámci krajů, tak na celém území České republiky. Akce jsou obvykle spojovány s významnými daty, kdy je velká pravděpodobnost, že dojde ke zhoustnutí silničního provozu. Jedná se například o letní prázdniny, Vánoce, Velikonoce a různé další svátky.

Akce „X“

Konání této akce bylo od 11. srpna do 17. srpna 2014. Tato akce trvala celý týden. Byla vyhlášena jako reakce na nepříznivý vývoj dopravní nehodovosti v prvním pololetí roku 2014. Za toto období byl zaznamenán velký nárůst počtu dopravních nehod se smrtelnými následky. Během celého týdne, kdy se akce konala, bylo zaznamenáno 16 913 přestupků. Celkové zhodnocení akce v níže uvedené tabulce 2. [5]

Policisté se zaměřili hlavně na rizikové skupiny účastníků silničního provozu, tedy chodce, cyklisty a řidiče motocyklů. Právě u těchto skupin došlo v prvním pololetí k největšímu nárůstu nehod s tragickými následky. Kontrola byla zaměřena také na používání bezpečnostních pásů, zádržných systémů při přepravě dětí a telefonování za jízdy. [5]

Akce typu „X“ se konala také v roce 2013 a to převážně během měsíců červen až srpen. Tato akce byla spojena s koncem školního roku a začátkem prázdnin. Kontrolována byla povolená rychlost, způsob jízdy, používání bezpečnostních pásů, telefonování během jízdy a další možné přestupky. [5]

Tabulka 2: Souhrn akce „X“

Celkem zjištěno přestupků	16 913
Počet nasazených policistů	9 636
Počet zkontrolovaných vozidel	93 169
Z toho potrestáno blokovou pokutou	15 461
Z toho oznámeno do správního řízení	1 452
Celková výše blokové pokuty	6 300 200 Kč
Počet dopravních přestupků chodců	207
Počet dopravních přestupků cyklistů	126
Počet dopravních přestupků řidičů motocyklů	76
Počet přestupků překročení rychlosti	4 731
Počet řidičů pod vlivem alkoholu	358
Počet řidičů pod vlivem návykové látky	84
Celkem trestných činů	92
Počet vypátraných hledaných osob	14
Počet vypátraných odcizených vozidel	3

Zdroj: vlastní zpracování podle [5]

Dopravní akce s organizací TISPOL

Tato akce probíhala na území celé republiky a to v průběhu měsíce září 2014. Akce byla zaměřena hlavně na používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, dodržování bezpečnostních předpisů a mimo jiné na pátrání po osobách, věcech a odcizených vozidlech. [6]

Řidiči se nejvíce dopouštěli přestupků nedodržení rychlosti, nedodržení používání bezpečnostních pásů, nevyhovující technický stav vozidla a absence dálniční známky. Podobná akce proběhla také v roce 2013, ale v měsíci srpnu. Bylo při ní zkontrolováno přes tisíc vozidel a zaměřena byla hlavně na kontrolu dodržování rychlosti. [6]

3.3 Prevence v oblasti dopravy

Prevence je v rámci dopravy velmi důležitá a je třeba jí věnovat náležitou pozornost. Právě v rámci prevence jsou realizovány různé programy a projekty, které mají například upozornit na možná rizika nebo možnosti v dopravě. Prevence je zaměřena na všechny věkové kategorie.

Centrum dopravní prevence

Centrum funguje jako základna pro získávání a rozšiřování informací o vyzkoušených a osvědčených postupech při prevenci dopravní nehodovosti. Centrum si klade za cíl také provádět dopravní výchovu, a to formou, která je blízká cílovým skupinám, na které je dopravní výchova zaměřena. Centrum spolupracuje jak se složkami resortu vnitra, tak s dalšími důležitými institucemi⁷. [2]

Dny s Policií České republiky

Každoročně jsou na různých místech České republiky organizovány akce s názvem „Den s Policií České republiky“. V rámci těchto dnů policie seznamuje občany se svojí činností.

Den s Policií České republiky – Jihlavsko

Akce je konána na letišti Henčov nedaleko Jihlavy. Tato akce je nejvýznamnější a největší prezentační akcí policejních složek v rámci kraje Vysočina. Program je složený z ukázek práce policistů a ostatních složek IZS. Svou práci zde představují policejní psovodi, zásahová jednotka, psovodi vojenské policie, speciální pořádková jednotka a dopravní policisté. Činnost zde představuje také Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, Armáda České republiky, Městská policie Jihlava, Dopravní policie a BESIP. Tato akce přibližuje a seznamuje s činností a technikou policie. [3]

3.3.1 BESIP

Je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR. Je to expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele a samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. BESIP působí ve všech 14 krajích České republiky. Pořádá akce pro veřejnost, akce pro řidiče na silnicích a různé semináře a besedy. Zabezpečuje také dopravní výchovu na základních školách a více než 150 dopravních hřišť po celé ČR. [1]

Ve svých aktivitách se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele. Tyto aktivity koná formou celostátních kampaní, dopravní výchovy apod.

⁷ Mezi další instituce patří BESIP, Centrum úrazové prevence II. Lékařské fakulty Univerzity Karlovy, Centrum dopravního výzkumu, Nadace partnerství.

Za klíčovou oblast je v rámci prevence považována dopravní výchova dětí a mládeže. Dopravní výchova předává potřebné teoretické znalosti, ale zároveň buduje tzv. hodnotový systém. Tento systém se pak významně podepisuje na chování v silničním provozu. BESIP v rámci dopravní výchovy dětí a mládeže spolupracuje s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. [1]

Další kampaní, která hrála a hraje důležitou roli v oblasti dopravy, je kampaň s názvem „Nemyslíš, zaplatíš“. Cílem této kampaně je přiblížit veřejnosti, jak může dopravní nehoda ovlivnit životy jejich účastníků a společnosti. [11]

BESIP v krajích

V jednotlivých krajích ČR zastupují BESIP krajsí koordinátoři pro tuto organizaci. Jejich úkolem je vytvářet podmínky pro práci krajských a obecních iniciativ. Spolupracují s krajskými a obecními úřady, s Policií ČR, městskou policií a dalšími subjekty, které mohou ovlivnit bezpečnost silničního provozu. Pokud je vyhlášena akce nebo program, podílejí se na jejich koordinaci na území daného kraje. Spolupracují s dětskými hřišti a základními školami při provádění dopravní výchovy. Provádí také kontroly dětských dopravních hřišť. Podílejí se na mediálních kampaních a spolupráci s regionálními médii. [14]

BESIP v Kraji Vysočina

V rámci Kraje Vysočina byla vypracována Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina. Koncepce zahrnuje i oblast prevence a klade si za cíl vytvořit na území kraje bezpečný dopravní prostor. Kraj Vysočina by se měl postavit do role koordinátora za účasti obcí, policie, správců pozemních a drážních komunikací, médií, podnikatelské sféry a občanských aktivit. Spolupracovat by měl se státními úřady a institucemi. Dlouhodobě se ukazuje, že je třeba se zaměřit na lidské činitele, kteří jsou povinni dodržovat veškerá pravidla provozu a zabývat se stavem pozemních komunikací. [12]

4 KRAJ VYSOČINA

Kraj Vysočina má v rámci České republiky centrální polohu. Sousedí s Jihočeským, Středočeským, Pardubickým a Jihomoravským krajem. Státních hranic se kraj přímo nedotýká, ale jeho jižní část zasahuje do těsné blízkosti s rakouskými hranicemi. Kraj Vysočina je charakteristický svou územní členitostí, řídkým osídlením a vyšší nadmořskou výškou.

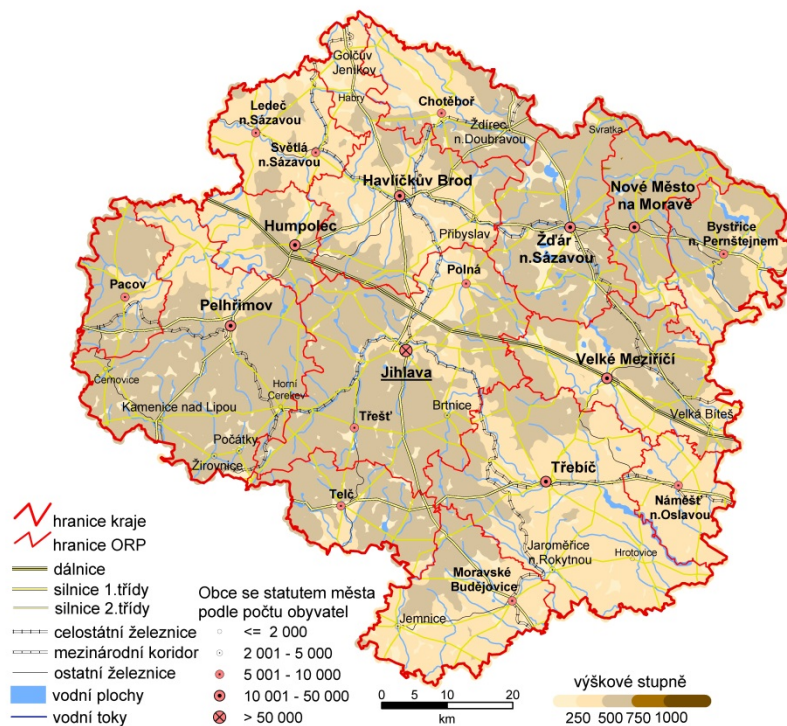
4.1 Charakteristika kraje

Rozloha kraje je téměř 6 800 km². Tím se řadí mezi regiony s nadprůměrnou velikostí. Pouze čtyři kraje jsou svojí rozlohou rozsáhlejší. Jak již bylo zmíněno, kraj má vyšší nadmořskou výšku. Severní výběžek kraje náleží ke geomorfologické oblasti Středočeská tabule. Celý zbytek území pak spadá do největší geomorfologické oblasti České republiky, tedy Českomoravské vrchoviny. Nejvyšším bodem je vrchol Javořice (837m. n. m.). Dále se na území kraje nachází Žďárské vrchy, Železné Hory, Jihlavské vrchy, Hornosázavská pahorkatina apod. V Kraji Vysočina dominují hlavně plošiny, ploché hřbety a úvalovitá údolí. Území kraje je znázorněno na obrázku 2. [9]

Území Kraje Vysočina je administrativně rozděleno do patnácti správních obvodů obcí s rozšířenou působností a dvaceti šesti obvodů pověřených obecních úřadů. Základní samosprávnou jednotku představují obce, kterých se v kraji nachází 704. [9]

S charakterem kraje je spojen také počet obyvatel. Díky své poloze a vyšší nadmořské výšce je zalidnění nižší než u většiny ostatních krajů. Méně obyvatel má pouze Liberecký a Karlovarský kraj. V lednu roku 2014 byl počet obyvatel 510 099. Největší počet obyvatel v Kraji Vysočina byl zaznamenán v roce 1910, tehdy v kraji žilo 536 488 osob. Ve vztahu k počtu obyvatel se Kraj Vysočina vyznačuje nízkou kriminalitou. [9]

Velmi důležitou roli a tradici má v Kraji Vysočina zemědělství. Kraj nabízí výborné přírodní podmínky pro pěstování brambor a olejnin a chování pastevního skotu. Z hlediska průmyslu má pro Vysočinu význam strojírenský, kovodělný, dřevozpracující, potravinářský a energetický průmysl. [9]



Obrázek 2: Mapa území Kraje Vysočina

Zdroj: [30]

4.2 Klimatické podmínky

Kraj Vysočina se nachází převážně v mírně teplé podnebné oblasti, jen nejvyšší části Javořícké a Hornosvratecké vrchoviny se nacházejí v oblasti chladné. Mezi nejchladnější oblasti patří Žďárské vrchy a Jihlavské vrchy. V těchto oblastech se průměrná roční teplota pohybuje okolo 5 °C. Na zbytku území se pak teploty pohybují okolo 6-8 °C. Nejtepleji je na jihovýchodě kraje, tedy Třebíčsku, kde se průměrné roční teploty pohybují okolo 9 °C. [22]

Celkově je možné v Kraji Vysočina rozlišit pět základních výškových stupňů. První stupeň se označuje jako Dyjsko-oslavský. Tento stupeň má teplé až mírně teplé podnebí. Sněhová pokrývka je zde schopna se udržet 40 – 50 dní v roce. Druhý stupeň je označován Jemnicko-bítešský a dále se člení do Jemnické, Jaroměřicko-třebíčské a Velkomeziříčské kotliny. Klima v tomto stupni je mírně teplé a sněhová pokrývka se zde drží 50 – 80 dní v roce. Třetí stupeň zahrnuje Horní Sázavu s Doubravkou, Chrudimkou a střední Želivku. Tento stupeň je zastoupen hlavně na české straně Kraje Vysočina. Opět je zde mírně teplé klima, ale sněhová pokrývka zde přetrvává déle, a to 60-80 dní v roce, místy až 100 dní. Předposlední, čtvrtý stupeň, je nazýván Křemešnický (Melechovský) na straně české a na moravské Brtnicko-arnolecký. Klima přechází z mírně teplého do studeného se 60 – 100 (někdy i 120) dny se sněhovou pokrývkou. Poslední pátý výškový stupeň, a také nejvyšší, jsou Žďárské a Jihlavské

Vrchy. V tomto stupni je už jenom chladné podnebí a sněhová pokrývka zde vydrží 100 – 120 dní. [26]

Na množství a intenzitě srážek má velký podíl reliéf Kraje Vysočina, a také západní a severozápadní směr větru, který zde převažuje. Roční úhrn srážek se pohybuje na hranici od 500 mm do 800 mm. Nejvíce srážek na území kraje spadne v letních měsících. [22]

4.3 Dopravní infrastruktura

Jelikož se Kraj Vysočina nachází v centrální části České republiky, prochází přes jeho území důležité dálkové linie, a to jak národního, tak mezinárodního významu.

4.3.1 Silniční doprava

Pro Kraj Vysočina je charakteristická polycentrická struktura sídel. Hlavní jádra osídlení jsou Jihlava, Třebíč, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou a Pelhřimov. Mezi těmito městy nejsou velké rozdíly. Od tohoto rozmístění měst se odvíjí také charakter silniční sítě. Ta je typická radiálním uspořádáním, právě vzhledem k největším městům v kraji. [26]

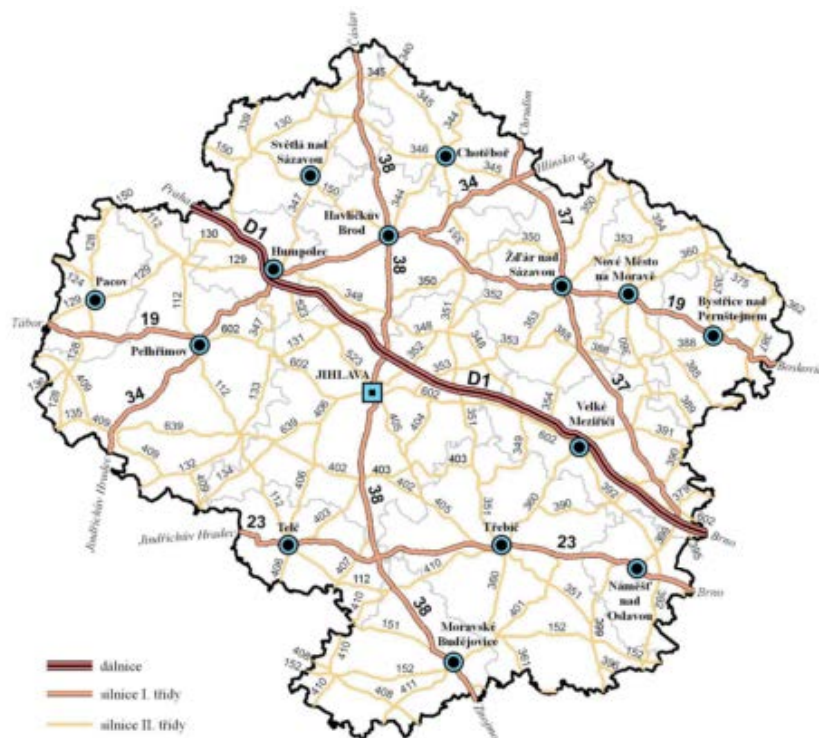
Do dopravní sítě Kraje Vysočina se řadí silnice I. třídy, II. třídy a III. třídy. Nejvýznamnější dopravní spojnice a to nejen v Kraji Vysočina, ale také v České republice představuje dálnice D1 (označována také jako E50 a E65). Celkový počet kilometrů silnic a dálnice znázorňuje tabulka 3. [26]

Tabulka 3: Počet km silnic a dálnice v Kraji Vysočina

	Počet km v Kraji Vysočina
Dálnice D1	93
Silnice I. třídy	428
Silnice II. třídy	1628
Silnice III. třídy	2936
Celkem	5085

Zdroj:[26]

Kraj Vysočina se řadí ke krajům s nadprůměrnou hustotou silniční sítě. Celkově je silniční síť v kraji rozložena poměrně pravidelně, jak je možné vidět na obrázku 3.



Obrázek 3: Silniční síť Kraje Vysočina

Zdroj:[26]

Páteřní silniční síť Kraje Vysočina

V roce 2006 bylo zastupitelstvem Kraje Vysočina přijato usnesení, ve kterém byla schválena tzv. Páteřní silniční síť. Toto ustanovení bylo upraveno ještě v roce 2008. Při zpracovávání návrhu o páteřní silniční síti byly brány v úvahu údaje o sídelní kultuře, o průmyslových centrech, výsledky sčítání dopravy, údaje z výsledků sledování stavů povrchů na silniční síti a údaje o zdravotních a vzdělávacích zařízeních a umístění turistických destinací. [26]

Páteřní silniční síť tvoří velmi důležité komunikační spojení významných center regionu, a také zabezpečuje propojení se sousedními kraji. Spojuje všechny obce v kraji, které mají počet obyvatel nad 3000. Páteřní síť také zabezpečuje dopravní spojení pro zhruba 63 % obyvatelstva kraje. V páteřní silniční síti je zahrnuta dálnice D1, 427 km silnic I. třídy a 709 km silnic II. a III. tříd. Páteřní silniční síť zobrazuje obrázek 4. [26]



Obrázek 4: Páteří silniční síť

Zdroj: [36]

Intenzita provozu na silnicích v Kraji Vysočina

V roce 2010 proběhlo na celém území České republiky sčítání dopravy. Toto sčítání organizuje Ředitelství silnic a dálnic ČR v pětiletých intervalech. Další sčítání dopravy by se mělo uskutečnit v roce 2015. [26]

Největší intenzitu dopravy v kraji vykazuje dálnice D1, průměrně ji denně v roce 2010 využívalo 35 580 vozidel z toho celkem 28,5% provozu tvořila nákladní doprava. Nejvíce zatížený úsek na silnicích I. třídy je úsek silnice I/38 Jihlava a napojení na dálnici D1, kde v roce 2010 projelo denně 21 400 vozidel. Na silnicích II. třídy byl, jako nejfrekventovanější úsek zaznamenan úsek silnice II/602 z Jihlavy směrem na Pelhřimov. Denně zde projelo 12 062 vozidel. Nákladní dopravou jsou hodně zatíženy silnice I. tříd, na kterých je realizována tranzitní kamionová přeprava. Je to převážně na úsecích Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Hlinsko. [26]

Stavební stav a modernizace silnic v Kraji Vysočina

Dlouhodobě není v Kraji Vysočina uspokojivý stav silniční sítě. Je to dáno dlouhodobým nedostatkem finančních prostředků na výstavbu, opravu a údržbu silnic. V roce 2013 proběhl monitoring, v jakém stavu jsou krajské silnice. Ze získaných výsledků byly pozemní komunikace rozděleny do pěti klasifikačních stupňů. Do pátého (nejhoršího) klasifikačního

stupně spadá 21% silnic, do čtvrtého stupně 20 %, do třetího stupně 29 %, ve druhém stupni je řazeno 18 % silnic a v prvním stupni (nejlepším) se nachází 12 % silnic II. a III. třídy.

Kraj každým rokem vynakládá velké množství finančních prostředků na rekonstrukce a provádění úprav silniční sítě. Cílem Kraje Vysočina je také modernizace a rekonstrukce páteřní silniční sítě kraje, která je vyobrazena na obrázku 4. [26]

4.4 Krajské ředitelství Policie České republiky

Krajské ředitelství policie ČR kraje Vysočina sídlí v Jihlavě v ulici Vrchlického. Na ředitelství se nacházejí jednotlivá oddělení a odbory. Jejich seznam je uveden níže [15]:

- Oddělení tisku a prevence,
- Oddělení služby pořádkové policie,
- Odbor mezinárodních vztahů,
- Odbor personální,
- Odbor služby dopravní policie,
- Odbor obecné kriminality,
- Odbor hospodářské kriminality,
- Odbor služby pro zbraně a bezpečnostní materiál Jihlava (kraj Vysočina),
- Operační odbor,
- Odbor vnitřní kontroly,
- Dálniční oddělení Velký Beranov.

Území kraje se dělí ještě na jednotlivé územní odbory, a to Pelhřimov, Havlíčkův Brod, Jihlava, Žďár nad Sázavou a Třebíč. Územní odbory se dále dělí na obvodní oddělení. Například územní odbor Havlíčkův Brod se dělí na obvodní oddělení Havlíčkův Brod, Chotěboř, Světlá nad Sázavou a dopravní inspektorát Havlíčkův Brod viz obrázek 5. [15]



Obrázek 5: Územní odbor Havlíčkův Brod

Zdroj: [15]

Dálniční oddělení Velký Beranov

Jelikož krajem prochází dálnice D1, nachází se na území kraje také dálniční oddělení. Toto oddělení sídlí ve městě Velký Beranov, které se nachází nedaleko sjezdu z dálnice D1 na 119 km. Oddělení spadá pod odbor služby dopravní policie, která sídlí v Jihlavě.

Úkolem dálničního oddělení ve Velkém Beranově je dohlížet na bezpečnost a plynulost provozu na svěřeném úseku dálnice. Mezi činnosti, které toto dálniční oddělení vykonává, patří ještě šetření nehod a projednávání přestupků na úseku dálnice D1. [24]

5 ANALÝZA NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V KRAJI VYSOČINA

Nehodovost na pozemních komunikacích může být v Kraji Vysočina ovlivněna hned několika faktory. Jedním z faktorů je poloha a klimatické podmínky. Problémem jsou zejména zimní měsíce. V některých oblastech kraje v těchto měsících vydrží sněhová pokrývka i 120 dní. To se týká zejména Žďárských a Jihlavských vrchů. Druhým faktorem, který zvyšuje čísla u dopravních nehod na pozemních komunikacích, je dálnice D1. Ta prochází krajem v délce 93 km. Jako poslední faktor je možno označit špatný technický stav pozemních komunikací v Kraji Vysočina.

Kapitola je členěna do podkapitol, které více přibližují problematiku nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina. Jsou zde shrnuta a přiblížena získaná data. V rámci podkapitol se řeší vybrané výzkumné otázky:

- Jak se vyvíjí počet šetřených dopravních nehod v Kraji Vysočina v letech 2009 až 2014?
- Kdo byl nejčastějším viníkem dopravních nehod na pozemních komunikacích v Kraji vysočina?
- Co je hlavní příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích v Kraji vysočina?
- Kde došlo nejvíce k dopravním nehodám v Kraji Vysočina vzhledem k druhu a místu komunikace?
- Který z měsíců vykazuje vyšší hodnoty u počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích?
- Který okres dominuje v počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina?

5.1 Nehodovost na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina

V tabulce 4 jsou zahrnuty počty šetřených nehod v období od roku 2009 do roku 2014. Pro toto období jsou zde vyjádřeny počty usmrcených osob a počty lehce a těžce zraněných osob. Poslední informací, kterou tabulka poskytuje, je velikost hmotné škody, která byla při nehodách způsobena.

Čísla u šetřených nehod jsou značně ovlivněna novelou zákona o silničním provozu, která platí od 1. ledna 2009. Změna v zákoně se týká povinnosti přivolání policie k dopravní nehodě. Z novely vyplývá, že účastníci nehody jsou povinni přivolat policii, pokud škoda při nehodě přesáhne 100 000 Kč. V roce 2009 se tato změna projevila nejvíce. Oproti minulým rokům došlo ke značnému poklesu počtu šetřených nehod. Naopak od roku 2010 počet šetřených nehod pozvolna roste. Tento nárůst může být způsoben komplikacemi, které novela přinesla. Komplikace se týkají hlavně následného jednání s pojišťovnami. Proto se stává, že účastníci dopravní nehody volají policii, i když se nejedná o škodu vyšší, než novela uvádí.

Tabulka 4: Počet šetřených nehod a hmotná škoda v období 2009 až 2014

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet šetřených nehod	1843	2390	2594	3295	3696	3709
Počet usmrcených osob	34	52	33	39	36	43
Počet těžce zraněných osob	189	115	188	186	159	158
Počet lehce zraněných osob	1267	1164	1241	1314	1277	1350
Hmotná škoda v mil. Kč	183,80	210,42	222,82	237,58	247,87	225

Zdroj: [27,28,29,30,31,32]

V následující tabulce 5 jsou procentuálně vyjádřeny počty usmrcených a počty lehce a těžce zraněných osob při nehodách na pozemních komunikacích. Z procentuálního vyjádření počtu usmrcených osob vyplývá, že v roce 2010 byl počet usmrcených osob nejvyšší. V následujících letech docházelo k poklesu, až v posledním sledovaném roce, je u tohoto ukazatele opět patrný nárůst. Velké výkyvy jsou zřejmé u těžce zraněných osob. V roce 2009 bylo těžce zraněno přes 10 % osob, v roce 2010 toto číslo pokleslo k 5 % a v roce 2011 se znovu zvýšilo, tentokrát na zhruba 7 %. V dalších třech letech se počet těžce zraněných pohyboval okolo 5 %. Průměrně bylo ve sledovaném období lehce zraněno cca 46 % osob.

Tabulka 5: Procentuální počet usmrcených, lehce a těžce zraněných osob

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Průměr
Počet usmrcených osob (%)	1,84	2,18	1,27	1,18	0,97	1,16	1,43
Počet těžce zraněných osob (%)	10,26	4,81	7,25	5,64	4,30	4,26	6,09
Počet lehce zraněných osob (%)	68,75	48,70	47,84	39,88	34,55	36,40	46,02

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31,32]

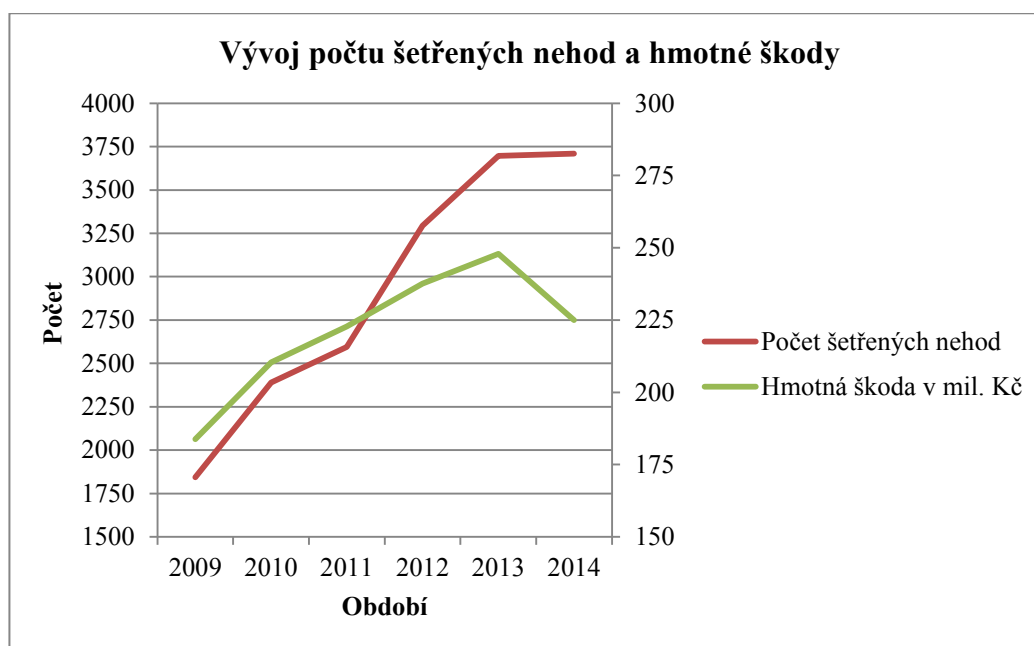
Průměrná hmotná škoda na jednu nehodu je vyjádřena tabulkou 6. Nejvyšší číslo figuruje u roku 2009, kde se částka za nehodu přibližuje k 100 000 Kč. V dalších letech sledovaného období pak následuje pokles. V roce 2014 se hmotná škoda na jednu nehodu pohybuje kolem 60 000 Kč.

Tabulka 6: Hmotná škoda na jednu dopravní nehodu

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet šetřených nehod	1843	2390	2594	3295	3696	3709
Hmotná škoda v mil. Kč	183,80	210,42	222,82	237,58	247,87	225
Průměrná škoda na jednu nehodu v Kč	99 727	88 042	85 898	72 103	67 064	60 663

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31,32]

V této části práce byla řešena otázka, jak se vyvíjí počet šetřených nehod v Kraji Vysočina ve sledovaném období. Na obrázku 6 je znázorněn graf vývoje počtu šetřených nehod a hmotné škody. Graf potvrzuje údaje uvedené v předchozích tabulkách. Počet šetřených škod má stoupající tendenci po celé sledované období. Hmotná škoda stoupá až do roku 2013, pak je patrný pokles. Rozdíl mezi roky 2013 a 2014 činí zhruba 23 milionů korun.



Obrázek 6: Vývoj počtu šetřených nehod a hmotné škody

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31,32]

5.2 Nehody na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina podle zavinění

Nehody podle zavinění jsou procentuálně vyjádřeny v tabulce 7. Z těchto dat vyplývá, že nejvíce nehod na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina bylo zaviněno řidiči motorových vozidel. V období 2009 až 2013 bylo řidičem motorového vozidla průměrně způsobeno okolo 80 % dopravních nehod. Nejvíce nehod způsobili řidiči motorových vozidel v roce 2009. Poté následuje pokles, který je pravděpodobně ovlivněn změnou zákona, která je popsána v kapitole 5.1. Řidiči nemotorových vozidel zavinili v roce 2009 cca 6 % nehod. V průběhu sledovaného období docházelo k poklesu. V roce 2013 zavinili řidiči nemotorových vozidel necelá 3 % nehod.

Poměrně často byly dopravní nehody na území kraje zaviněny lesní nebo domácí zvěří. Průměrně bylo v období 2009 až 2013 způsobeno lesní nebo domácí zvěří 12 % nehod. Chodci průměrně způsobili necelé 1,5 % dopravních nehod. Tento ukazatel vykazuje za sledované období značný pokles. V roce 2009 byla chodcem způsobena 2 % dopravních nehod, zatímco v roce 2013 už to bylo necelé 1 %.

Tabulka 7: Procentuální vyjádření nehodovosti podle zavinění

	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
Řidičem motorového vozidla	86,54	79,83	76,95	79,48	78,08	80,18
Řidičem nemotorového vozidla	6,02	4,35	4,09	3,92	2,90	4,25
Chodcem	2,01	1,63	1,23	1,40	0,92	1,44
Jiným účastníkem	0,16	0,13	0,04	0,15	0,11	0,12
Závadou komunikace	0,33	0,08	0,12	0,49	0,81	0,36
Technickou závadou vozidla	1,30	1,72	0,69	1,06	1,38	1,23
Lesní, domácí zvěří	3,26	11,84	16,65	13,20	15,45	12,08
Jiné zavinění	0,38	0,42	0,23	0,30	0,35	0,34
Celkový počet nehod	1843	2390	2594	3295	3696	

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31]

5.3 Hlavní příčiny nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina

Na otázku, co jsou hlavní příčiny nehod na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina, odpovídá tabulka 8. V tabulce jsou procentuálně vyjádřeny hlavní příčiny vzhledem k počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Počty nehod zaviněných řidiči motorových vozidel jsou v tabulce uvedeny jako celkový počet nehod. Nejzávažnější příčinou způsobující dopravní nehody, je nesprávný způsob jízdy. Průměrně bylo nesprávným způsobem jízdy způsobeno 49 % dopravních nehod ve sledovaném období. Na druhé místo se řadí nepřiměřená rychlost. Nepřiměřenou rychlostí bylo od roku 2009 do roku 2013 způsobeno 36 % dopravních nehod v Kraji Vysočina. Klesající tendence je zaznamenána u nedání přednosti. Největší pokles je zaznamenán mezi rokem 2009 a 2010, kdy došlo ke snížení zhruba o 3 %. Od roku 2010 se příčina nedání přednosti pohybuje kolem 10 – 11 %.

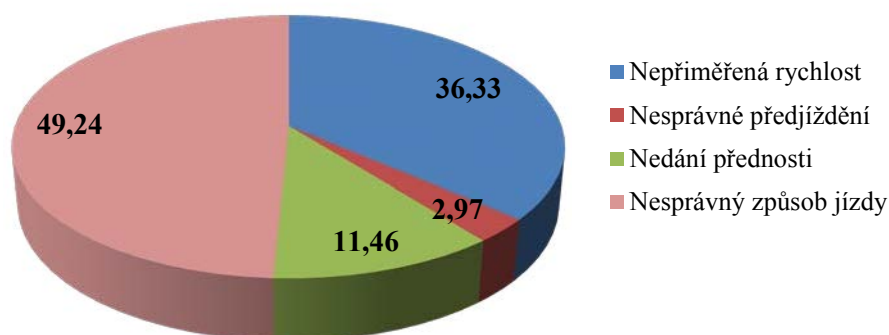
Tabulka 8: Procentuální vyjádření hlavních příčin nehodovosti

	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
Nepřiměřená rychlost	35,30	39,36	39,58	35,09	32,33	36,33
Nesprávné předjíždění	3,51	2,57	2,61	2,94	3,22	2,97
Nedání přednosti	14,11	11,22	11,47	10,42	10,08	11,46
Nesprávný způsob jízdy	47,08	46,86	46,34	51,55	54,37	49,24
Celkový počet nehod	1595	1908	1996	2619	2886	

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31]

Hodnoty uvedené v obrázku 7 potvrzují data uvedené v předchozí tabulce 8. Pomocí grafu lze velmi dobře porovnat čtyři hlavní příčiny, které stojí za vznikem dopravních nehod. Nejvíce nehod bylo způsobeno řidiči při nesprávném způsobu jízdy, naopak nejméně jich nehodu zavinilo nesprávným předjížděním.

Průměrné hodnoty hlavních příčin dopravních nehod v období 2009 až 2013



Obrázek 7: Průměrné hodnoty hlavních příčin dopravních nehod v období 2009 až 2013

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31]

5.4 Nehodovost podle druhu a místa komunikace

Nejvíce dopravních nehod se od roku 2009 do roku 2013 stalo mimo obec. Průměrně se mimo obec stalo 64 % dopravních nehod ve sledovaných pěti letech. Tento údaj uvádí tabulka 9. Dále tabulka uvádí procentuální vyjádření nehod v obci. Tyto dva ukazatele dávají odpověď na otázku, kde je největší výskyt dopravních nehod na komunikacích v Kraji Vysočina. Na třetí místo lze zařadit silnice II. třídy, na kterých se stalo v průměru 30 % dopravních nehod. Zanedbatelná procenta se nacházejí u účelových komunikací, ať už se jedná o polní, lesní či ostatní cesty.

Na dálnici D1 se za sledované období stalo průměrně 18 % nehod. Nejvíce nehod bylo na této komunikaci zaznamenáno v roce 2010. V tomto roce se na dálnici stalo 22 % nehod. V následujících letech došlo k poklesu zhruba o 3-4 %. Je možné, že v roce 2014 a 2015 dojde k mírnému nárůstu počtu dopravních nehod na dálnici D1, a to zejména kvůli dlouhotrvající rekonstrukci, která sebou nese mnoho komplikací.

Tabulka 9: Procentuální vyjádření nehodovosti podle druhu a místa komunikace

	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
V obci	37,38	33,22	34,00	39,42	38,58	36,52
Mimo obec	62,62	66,78	66,00	60,58	61,42	63,48
Dálnice	15,03	22,01	18,93	17,51	18,21	18,34
Silnice I. třídy	20,51	20,13	20,39	19,36	17,64	19,61
Silnice II. třídy	31,90	29,83	31,15	28,50	28,30	29,94
Silnice III. třídy	14,00	12,80	12,95	12,05	12,74	12,91
Místní komunikace	17,04	13,81	15,07	20,24	20,86	17,40
Účelové komunikace – polní, lesní cesty	0,33	0,29	0,23	0,18	0,27	0,26

Účelové komunikace - ostatní	1,19	1,13	1,27	2,15	1,98	1,55
Celkový počet nehod	1834	2390	2594	3295	3696	

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31]

5.5 Nehody v Kraji Vysočina v jednotlivých měsících

V této části páté kapitoly je zkoumáno, zda některé z měsíců vykazují vyšší procentuální vyjádření nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina. Tabulka 10, která je uvedena níže, poskytuje informace o nehodovosti v měsících v období od roku 2010 do roku 2013. V roce 2012 se u statistiky liší počet šetřených dopravních nehod.

Z průměrných hodnot lze vyčíst, že za sledované období je nehodovost vyšší zejména v druhé polovině roku. V měsících od května do srpna, popřípadě září, mohou být vyšší čísla způsobena obdobím letních prázdnin a dovolených. V říjnu, listopadu a prosinci se slaví významné svátky, které jsou doprovázeny zvýšením provozu na komunikacích. V těchto měsících může být příčinou nehod také počasí.

Tabulka 10: Procentuální vyjádření nehod v Kraji Vysočina v jednotlivých měsících

	2010	2011	2012	2013	Průměr
Leden	6,74	7,67	7,00	7,90	7,33
Únor	4,98	6,05	5,64	6,79	5,87
Březen	7,45	6,55	5,34	7,95	6,82
Duben	5,52	7,59	6,82	6,36	6,57
Květen	10,04	8,87	7,94	8,60	8,86
Červen	10,21	9,60	8,63	9,01	9,36
Červenec	9,37	10,18	9,54	9,69	9,69
Srpen	10,71	9,56	10,05	9,42	9,93
Září	8,95	9,44	9,27	9,58	9,31
Říjen	8,20	8,40	11,02	9,33	9,24
Listopad	9,54	7,52	7,82	7,33	8,05
Prosinec	8,28	8,56	10,93	8,04	8,95
Celkový počet nehod	2390	2594	3313	3696	

Zdroj: upraveno podle [28,29,30,31]

Z tabulky 10 je možno také posoudit vliv dopravně bezpečnostních akcí v Kraji Vysočina. Vliv je zkoumán vzhledem ke dvěma dopravně bezpečnostním akcím, které byly v rámci celé České republiky, tedy i v Kraji Vysočina pořádány (viz kapitola Příklady dopravně bezpečnostních akcí). Zvolené akce se v roce 2013 konaly v měsících červen až srpen. Oproti roku 2012 je snížení, a tedy potencionální vliv dopravně bezpečnostní akce, patrné v měsíci srpnu. Pokud by se bral v úvahu vliv během měsíců v roce 2013, je vidět rozdíl mezi měsíci červenec a srpen, kdy došlo k mírnému poklesu dopravní nehodovosti.

5.6 Nehody v okresech Kraje Vysočina

Kraj Vysočina se dělí do pěti okresů. Největší okres, co se týká rozlohy, je okres Žďár nad Sázavou. Má také nejdelší síť pozemních komunikací, což může být jednou z příčin vysoké nehodovosti v tomto okrese.

Celkové počty dopravních nehod na pozemních komunikacích představuje tabulka 11. Zatímco v období 2009 až 2012 dominoval v počtu dopravních nehod okres Žďár nad Sázavou, v roce 2013 ho vystřídal okres Jihlava. Průměrně bylo v období od roku 2009 do roku 2013 v okrese Žďár nad Sázavou způsobeno téměř 700 dopravních nehod. V okrese Jihlava se průměrně stalo 625 dopravních nehod.

Tabulka 11: Počty nehod v okresech Kraje Vysočina

	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
Žďár nad Sázavou	467	633	715	800	881	699,2
Havlíčkův Brod	420	440	481	680	706	545,4
Jihlava	308	546	581	789	902	625,2
Třebíč	324	347	345	448	571	407
Pelhřimov	324	424	472	578	636	486,8
Celkový počet nehod	1843	2390	2594	3295	3696	

Zdroj: [27,28,29,30,31]

Tabulka 12 potvrzuje celkovou dominanci okresu Žďár nad Sázavou. Průměrně se za určené období v tomto okrese stalo 25,5 % dopravních nehod. Na druhé místo se řadí okres Jihlava, a to i když v roce 2013 okres Žďár nad Sázavou předstihl. Třetí místo zaujímá okres Havlíčkův Brod a na čtvrté místo se s 17,65 % řadí okres Pelhřimov. Nejnižší nehodovostí se pyšní okres Třebíč, kde se v období 2009 až 2013 stalo průměrně zhruba 15 %.

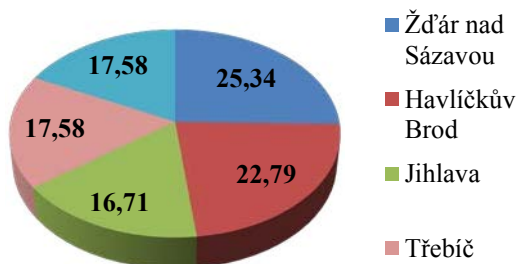
Tabulka 12: Procentuální vyjádření dopravních nehod v okresech Kraje Vysočina

	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
Žďár nad Sázavou	25,34	26,49	27,56	24,28	23,84	25,50
Havlíčkův Brod	22,79	18,41	18,54	20,64	19,10	19,90
Jihlava	16,71	22,85	22,40	23,95	24,40	22,06
Třebíč	17,58	14,52	13,30	13,60	15,45	14,89
Pelhřimov	17,58	17,74	18,20	17,54	17,21	17,65
Celkový počet nehod	1843	2390	2594	3295	3696	

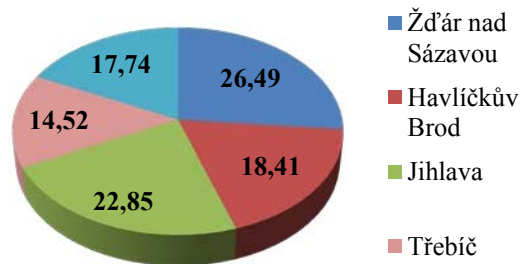
Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31]

V následujících pěti grafech je znázorněn zvlášť každý rok. Jednotlivé grafy představují procentuální vyjádření nehodovosti v pěti okresech Kraje Vysočina. Zajímavé hodnoty jsou u okresu Třebíč. V roce 2009 měl tento okres stejné procentuální vyjádření, a tedy i stejný počet nehod, jako okres Pelhřimov. V roce 2010 dochází u okresu Třebíč k poklesu nehodovosti a to přibližně o 3 %. Okres Pelhřimov takový pokles nezaznamenal. V roce 2011 dochází ještě k poklesu a v následujícím roce si okres Třebíč tuto hodnotu udržel. Nárůst je opět zaznamenán až v posledním sledovaném roce.

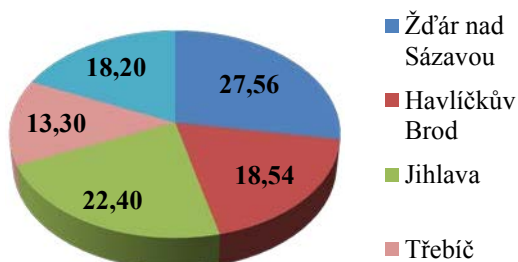
Procentuální vyjádření nehodovosti v okresech Kraje Vysočina za rok 2009



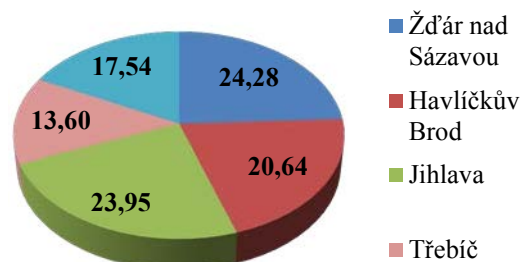
Procentuální vyjádření nehodovosti v okresech Kraje Vysočina za rok 2010



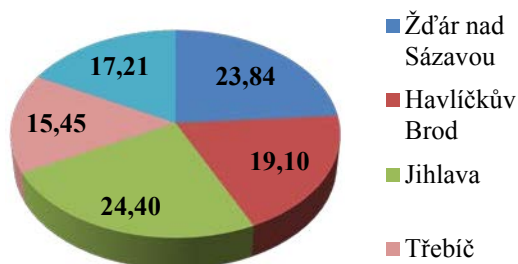
**Procentuální vyjádření
nehodovosti v okresech Kraje
Vysočina za rok 2011**



**Procentuální vyjádření
nehodovosti v okresech Kraje
Vysočina za rok 2012**



**Procentuální vyjádření
nehodovosti v okresech Kraje
Vysočina 2013**



Obrázek 8: Soubor grafů s procentuálním vyjádřením nehodovosti v okresech v jednotlivých letech

Zdroj: upraveno podle [27,28,29,30,31]

Počet kilometrů silnic v okresech je zaznamenán v tabulce 13. Celkem je v Kraji vysočina 5 085 km pozemních komunikací. Největší část pak náleží k okresu Žďár nad Sázavou a následuje za ním okres Třebíč.

Tabulka 13: Počet km silnic v okresech Kraje Vysočina

Délka silnic v okresech	
Žďár nad Sázavou	1143
Havlíčkův Brod	1069
Jihlava	800
Třebíč	1091
Pelhřimov	982
Celkový počet km	5085

Zdroj: [26]

Tabulka 14 prezentuje počet nehod na 1 km silnic v jednotlivých okresech. Tento počet nehod vychází z tabulky 10 a z tabulky 12. Zajímavé jsou údaje u roku 2009. Hodnoty u všech okresů se pohybují v poměrně podobném intervalu. Postupem času dochází k nárůstu, přičemž největší nárůst za sledované období zaznamenal okres Jihlava.

Tabulka 14: Počet nehod na 1 km silnic v okresech Kraje Vysočina

	2009	2010	2011	2012	2013
Žďár nad Sázavou	0,41	0,55	0,63	0,70	0,77
Havlíčkův Brod	0,39	0,41	0,45	0,64	0,66
Jihlava	0,39	0,68	0,73	0,99	1,13
Třebíč	0,30	0,32	0,32	0,41	0,52
Pelhřimov	0,33	0,43	0,48	0,59	0,65

Zdroj: upraveno podle [26, 27,28,29,30,31]

Ačkoli u procentuálního vyjádření počtu nehod v okresech kraje jasně dominuje okres Žďár nad Sázavou, při vztažení počtu nehod k délce silniční sítě, je dominantní okres Jihlava. Zatím co na okres Žďár nad Sázavou připadá v roce 2013 celkem 0,77 dopravních nehod na 1km, v okrese Jihlava připadá na 1 km silnic 1,13 dopravních nehod. Nejméně nehod na 1 km silnic připadalo po celé období na okres Třebíč.

5.7 Celkové závěry a shrnutí

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina klesla v roce 2009 asi nejvíce ze všech krajů. Bylo to způsobeno novelou zákona, která upravovala hlášení dopravních nehod. Ze sledovaného období lze vyvodit, že oproti roku 2009 dochází v jednotlivých letech k pozvolnému nárůstu.

V každé podkapitole byla řešena výzkumná otázka. Díky tomu lze lépe zhodnotit celkovou situaci ohledně dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina. Celkový souhrn výzkumných otázek je uveden v úvodu páté kapitoly.

Nejprve bylo zkoumáno, jak se vyvíjí počet šetřených dopravních nehod v letech 2009 až 2014. V tomto zvoleném období byl zjištěn nárůst v počtu šetřených nehod. Sledovaný ukazatel dosáhl v roce 2014 hodnoty 3 709. Je možné, že v roce 2015 se tato hodnota přehoupne přes 4000 nehod, vzhledem k pozvolnému nárůstu.

Dále bylo zjišťováno, kdo byl nejčastějším viníkem dopravních nehod. Nejvyšší čísla byla zaznamenána u řidičů motorových vozidel. Dopravní nehodu často zavinila také závada komunikace. Mohlo by se jednat o problém, který by v příštích letech způsoboval stále více dopravních nehod. Tento ukazatel tedy vypovídá o tom, v jakém stavu se nacházejí komunikace na území Kraje Vysočina.

Nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. To je výčet hlavních příčin, kterých se řidiči nejčastěji na území Kraje Vysočina dopouštěli. Účastníci silničního provozu se chyb, které vedou k dopravní nehodě, dopouštěli nejčastěji mimo obec, kde bylo za sledované pětileté období zaznamenáno více jak 60 % dopravních nehod. Dalším častým místem, kde nehody vznikaly, byly silnice II. třídy, které se v kraji nachází v délce 1 628 km.

Nehodovost na pozemních komunikacích byla zkoumána také z hlediska jednotlivých měsíců v roce. Pozornost byla zaměřena na to, zda některý z měsíců nevykazuje vyšší procentuální vyjádření počtu nehod. Ze zkoumaných dat vyplývá, že v měsících červen až srpen narůstala čísla vyjadřující počet nehod. Děje se tak i přesto, že právě na tyto měsíce bývá chystáno a připravováno nejvíce dopravně bezpečnostních akcí. Důvodem bývají letní prázdniny a dovolené, které na červen až srpen připadají. Bezpečnostní akce se v Kraji Vysočina pořádají po celý rok, nejvíce jsou ale spojovány s významnými svátky nebo právě obdobím volna, kdy je zvýšena hustota silničního provozu.

Na závěr bylo analyzováno, zda některý z okresů Kraje Vysočina dominuje v počtu dopravních nehod. Okresem, který se vyznačoval nejvyšší nehodovostí, byl Žďár nad

Sázavou. V roce 2013 ho v počtu nehod předstihl okres Jihlava. Nejméně nehod se po celé sledované období stávalo v okrese Třebíč. V průměrném počtu nehod je mezi tímto okresem a okresem Žďár nad Sázavou rozdíl téměř 10 %.

ZÁVĚR

Bakalářská práce byla zaměřena na Policii České republiky a dopravní nehodovost v Kraji Vysočina. V úvodních kapitolách byly zařazeny informace o Policii ČR a byly charakterizovány základní pojmy a terminologie v rámci dopravních nehod. Bylo třeba přiblížit Kraj Vysočina, ke kterému se posléze vztahovaly údaje posuzující dopravní nehodovost. Právě pomocí dostupných dat a informací bylo cílem také nastínit a shrnout problematiku dopravní nehodovosti v kraji a vyjádřit se k vlivu dopravně bezpečnostních akcí.

První část byla věnována Policii ČR. Policie zde byla charakterizována a následovalo vymezení základních pojmů, které se k policii vztahují. Byly představeny jak útvary Policie ČR s celostátní působností, tak útvary s územně vymezenou působností. Důležitou roli hraje i historie, proto byla část kapitoly věnována také jí.

Následující kapitola navazovala na obecný úvod a dále informovala o činnosti policie. Podrobněji bylo představeno, jaké jsou úkoly policie a jaké povinnosti a oprávnění mají její příslušníci. Nebyla opomenuta ani mezinárodní spolupráce, která hraje velmi důležitou roli, ať už v rámci preventivních akcí nebo například při sdílení informací.

Podstatou třetí kapitoly bylo seznámení s dopravními nehodami a se základní klasifikací a příčinami, které za vznik nehod mohou. Jelikož cílem práce bylo posoudit také vliv dopravně bezpečnostních akcí, nechybí jejich charakteristika a také příklady. Ty byly pak využity v poslední kapitole pro posouzení jejich vlivu na dopravní nehodovost. Konkrétně byly představeny akce typu „X“ a akce s organizací TISPOL. S dopravně bezpečnostními akcemi se pojí také prevence. Prevence byla vztažena na oblast dopravy a v kapitole byla popsána organizace BESIP, která je v oblasti prevence velmi známá.

Čtvrtá kapitola byla zaměřena na charakteristiku Kraje Vysočina. Tento kraj leží ve velmi zajímavé oblasti, kde není nouze o poměrně časté výkyvy počasí. I tento vliv byl v rámci kapitoly popsán. Dále byla představena dopravní infrastruktura, která se vyznačuje poměrně hustou silniční sítí. Přiblížena byla silniční páteřní síť, která do sebe zahrnuje také dálnici D1. Tato komunikace je v rámci kraje poměrně významnou, ale velmi často přináší také řadu komplikací.

V poslední části byla pomocí dostupných a získaných údajů provedena analýza dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina. Kapitola byla zaměřena na nehodovost na pozemních komunikacích, na nehody podle zavinění, hlavní příčiny nehod, kde se nejčastěji nehody vyskytují a zda je nehodovost ovlivněna ročním obdobím. U těchto jednotlivých ukazatelů

byly stanoveny výzkumné otázky a dopravní nehodovost v Kraji Vysočina byla hodnocena i z hlediska těchto stanovených otázek.

Před rokem 2009 byla v Kraji Vysočina zaznamenána poměrně vysoká čísla v rámci nehodovosti na pozemních komunikacích. V roce 2009 došlo díky novele zákona o silničním provozu k výraznému poklesu. Tento pokles však nebyl zaznamenán nadlouho a v následujících letech docházelo k pozvolnému nárůstu počtu dopravních nehod. Čísla se zdaleka neblíží těm před rokem 2009, ale navyšují se. Počet šetřených nehod má stoupající tendenci po celé sledované období. Stoupající tendenci má také celková hmotná škoda způsobená při nehodách. Výjimkou je rok 2014, kdy hmotná škoda dosahuje částky 225 milionů korun. Průměrná hmotná škoda na jednu dopravní nehodu má naopak po celé období klesající tendenci.

Velký podíl na vzniku dopravních nehod mají řidiči motorových vozidel. Vyplývá to z procentuálního vyjádření nehodovosti podle zavinění. Pro lepší přiblížení problematiky, byly procentuálně vyjádřeny také hlavní příčiny nehod na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina. Zajímavé zhodnocení přineslo zpracování dat nehodovosti podle místa a druhu komunikace. Více jak polovina nehod se stala mimo obec a v roce 2011 se mimo obec stalo dokonce 66 % nehod. Jelikož se na území kraje nachází dálnice, silnice I., II. a III. třídy, přineslo lepší představu i jejich zapojení do zhodnocení podle druhu a místa komunikace.

Další cíl, který byl na úvod stanoven, tedy posouzení vlivu dopravně bezpečnostních akcí, byl popsán v rámci zpracování nehod v jednotlivých měsících. Ze získaných informací o dopravně bezpečnostních akcích lze jen těžko usuzovat velký vliv na dopravní nehodovost. Vyplývá to alespoň z hodnot v měsících leden až prosinec ve zvolených čtyřech letech. Z dat, která byla zpracována, je patrný nárůst počtu dopravních nehod hlavně v období květen až srpen. Pro posouzení vlivu dopravně bezpečnostních akcí byl zvolen rok 2013 a měsíce července, srpen a září. V porovnání s rokem předchozím, ale jakákoliv provázanost dopravně bezpečnostních akcí a zlepšení nehodovosti nešla jednoznačně určit.

Dále byly zkoumány odlišnosti v počtu dopravních nehod v jednotlivých okresech Kraje Vysočina. V celkové komparaci všech pěti okresů, vyšel jako nejvíce dominantní okres Žďár nad Sázavou, a to přesto, že v roce 2013 ho okres Jihlava v počtu nehod předstihl. Bylo zpracováno procentuální vyjádření nehod vzhledem k celkovému počtu nehod v daném roce. Z tohoto porovnání vyplývá, že nejlépe si na tom v počtu nehod stojí okres Třebíč a okres Pelhřimov.

K celkovému pohledu na nehodovost na pozemních komunikacích bylo využito vyjádření počtu nehod na jednotlivé kilometry v Kraji Vysočina. K tomu bylo třeba využít počty km silnic v jednotlivých okresech a počty nehod v okresech. Přestože v celkovém počtu nehod v okresech dominoval okres Žďár nad Sázavou, při přepočtu nehod na jednotlivé kilometry silnic v okresech dominoval okres Jihlava.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *BESIP* [online]. 2012 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/kdo-jsme>
- [2] Centrum dopravní prevence. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/centrum-dopravni-prevence-724901.aspx>
- [3] Den s Policií České republiky. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/den-s-policii-ceske-republiky-433971.aspx>
- [4] Dopravně bezpečnostní akce. *Policie České republiky* [online]. 2013 [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/dopravne-bezpecnostni-akce-277566.aspx> (akce x 2013)
- [5] Dopravně bezpečnostní akce „X“. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-11-17]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/web-informacni-servis-zpravodajstvi-dopravne-bezpecnostni-akce-x.aspx>
- [6] Dopravní akce s organizací TISPOL. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-11-17]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-akce-s-organizaci-tispol-226092.aspx>
- [7] Dopravní bezpečnost a dopravní nehody. *Repado: Programy pro řidiče* [online]. 2013 [cit. 2014-10-29]. Dostupné z: <http://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>
- [8] Historie policie a četnictva. *Policie České republiky* [online]. 2015 [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/historie-policie-a-cetnictva.aspx?q=Y2hudW09Nw%3d%3d>
- [9] Charakteristika kraje. *Český statistický úřad* [online]. 2014 [cit. 2014-12-17]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika_kraje
- [10] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [11] Informace o činnosti. *BESIP* [online]. 2012 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/informace-o-cinnosti>
- [12] Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina. In: *Kraj Vysočina* [online]. 2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://www.kr-vysocina.cz/besip/ds-300440>

- [13] KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost: [(zvláštní část)]*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006, 351 s. ISBN 80-864-7732-0.
- [14] Krajsíí koordinátoři BESIP. *BESIP* [online]. 2012 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/besip-v-krajich/krajsti-koordinatori-besip>
- [15] KŘP Kraje Vysočina. *Policie České republiky* [online]. 2015 [cit. 2015-01-05]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-policie-kraje-vysocina-461555.aspx>
- [16] MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva: Československá republika*. Vyd. 1. Praha: Police history, 1999, 230 s., [96] s. obr. příl. ISBN 80-902-6700-9.
- [17] MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva: Habsburská monarchie*. Vyd. 1. Praha: Themis, <1997-2001 >, v. <1-3 >. ISBN 80-858-2152-4.
- [18] MACEK, Pavel a Lubomír UHLÍŘ. *Dějiny policie a četnictva: Protektorát Čechy a Morava a Slovenský stát*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2001, 230 s., 187 obr. a foto příl. ISBN 80-864-7701-0.
- [19] Mezinárodní spolupráce. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/o-nas-clanky-mezinarodni-spoluprace.aspx>
- [20] Mezinárodní spolupráce. *Proridice.eu* [online]. 2007 [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: <http://board.proridice.eu/viewtopic.php?f=31&t=311>
- [21] NĚMEC, Miroslav. *Občan a policie: aktuální problémy vztahů policie k občanům a občanům k policii*. Vyd. 1. Praha: Naše vojsko, 1996, 311, [52] p. ISBN 80-206-0524-X.
- [22] Podnebí Kraje Vysočina. *GIS Vysočina* [online]. 2011 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://gynome.nmnm.cz/gisvysociny/index.php?ln=cz&id=3&cat=c&typ=menu>
- [23] POLIÁN, Milan. *Organizace a činnost veřejné správy*. 1. vyd. Praha: Prospektrum, 2001, 342 p. ISBN 80-717-5098-0.
- [24] Policie ČR - Dálničnící oddělení Velký Beranov. *Info Vysočina* [online]. 2015 [cit. 2015-01-05]. Dostupné z: <http://www.info-vysocina.cz/policie-cr-dalnicni-oddeleni7/index.html>

- [25] Policejní prezidium České republiky. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-09-17]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/policejni-prezidium-ceske-republiky-600334.aspx>
- [26] Profil Kraje Vysočina. In: *Krajský úřad Kraje Vysočina* [online]. 2013 [cit. 2014-12-17]. Dostupné z: http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&cad=rja&uact=8&ved=0CEEQFjAG&url=http%3A%2F%2Fwww.krvysocina.cz%2FVismoOnline_ActionScripts%2FFile.ashx%3Fid_org%3D450008%26id_dokumenty%3D4054823&ei=qKrjVKmiBITmUv3ZgtAJ&usg=AFQjCNEKQ4V7ek68vH37CflWtrr_pXLGuA&bvm=bv.85970519,d.ZWU
- [27] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009* [online]. 2010 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Nw%3d%3d>
- [28] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010* [online]. 2011 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Ng%3d%3d>
- [29] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011* [online]. 2012 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d>
- [30] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012* [online]. 2013 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>
- [31] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013* [online]. 2014 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>
- [32] *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014* [online]. 2014 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- [33] Ředitelství služby dopravní policie. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>

- [34] SOUČEK, Vladimír. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek a vybrané kapitoly krizového řízení: modul G*. Vyd. 1. Praha: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2009, 59 s. ISBN 978-80-86640-68-6.
- [35] Statistická ročenka Kraje Vysočina. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2015-01-02]. Dostupné z: <http://csugeo.i-server.cz/csu/2007edicniplan.nsf/krajkapitola/13-6101-07-2007-17>
- [36] Strategie Kraje Vysočina 2020. In: *Krajský úřad Kraje Vysočina: Odbor regionálního rozvoje* [online]. 2012 [cit. 2015-02-12]. Dostupné z: http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=0CEcQFjAH&url=http%3A%2F%2Fwww.fokusvysocina.cz%2FUserfiles%2Ffile%2Fmapazameru%2Fstrategie_kraje_vysocina_2020_final.pdf&ei=CoDrVPKWN8TuUtL5gZAO&usg=AFQjCNGYsDB7IR1aeZxbS7mFefK_XD1-SA&bvm=bv.86475890,d.d24
- [37] ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013, 216 s. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.
- [38] VÍŠEK, Jiří. *Organizace záchranných činností v České republice*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012, 176 s. ISBN 978-80-7452-028-0.
- [39] VOKUŠ, Jiří. *Policie České republiky: Police of the Czech Republic : pomáhat a chránit*. 1. vyd. Praha: Policejní prezidium České republiky, 2010, 84 s. ISBN 978-80-254-6099-3.
- [40] Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/novy-zakon-o-policii-cr.aspx>
- [41] Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2003. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-361-2003-sb-o-sluzebnim-pomeru-prislusniku-bezpecnostnich-sboru/uplne/>