

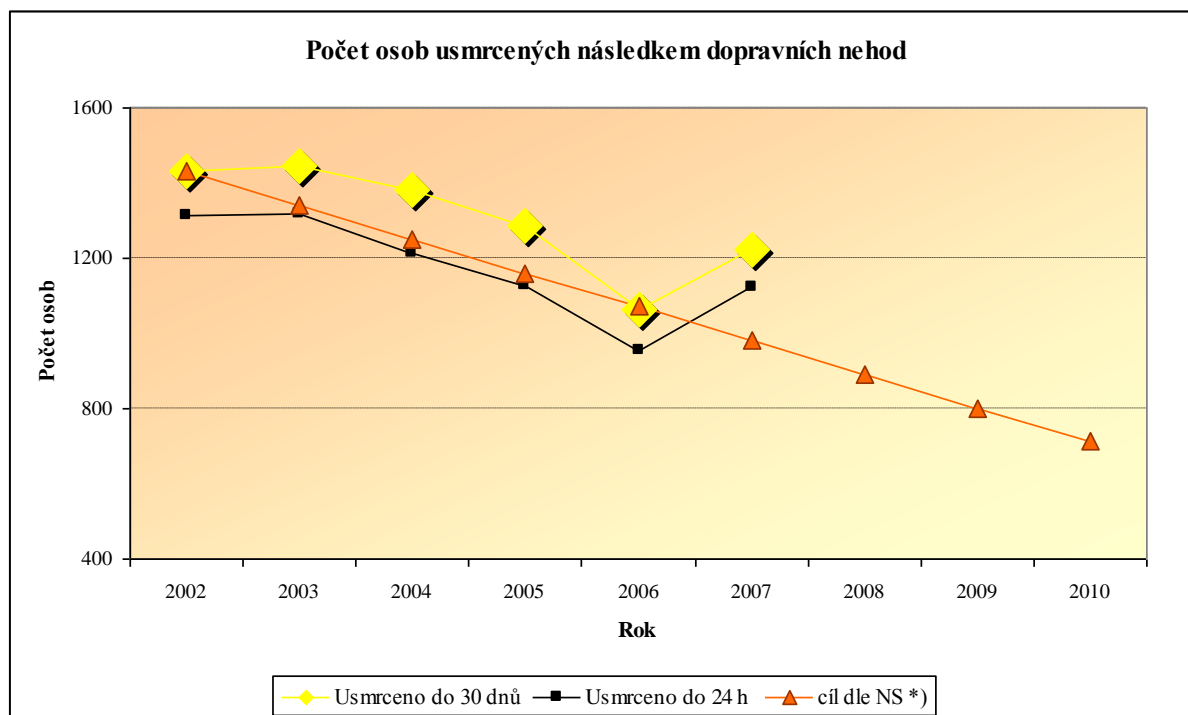
**MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY**  
**odbor bezpečnostní politiky**  
Čj.: MV-56 771- 19/OBP-A-2008

Praha 20. října 2008  
Počet listů: 32

**Vyhodnocení**  
**Resortního akčního plánu**  
**bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**  
**za rok 2007**

**Předkládá: Odbor bezpečnostní politiky MV ČR**  
**Zpracoval: JUDr. Jana Horáková**

Vláda svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (dále jen Strategie), v níž jsou stanoveny základní nástroje směřující ke zlepšení situace v oblasti BESIP do roku 2010. Tímto dokumentem se Česká republika připojila k ambicióznímu cíli Evropské komise snížit počet usmrcených při dopravních nehodách z více než 40 000 v roce 2000 na 50 % v roce 2010. Tento cíl se v roce 2007 nedařilo naplňovat.



\*) V Národní strategii Bezpečnosti silničního provozu byl stanoven cíl: snížit počet usmrcených při dopravních nehodách do roku 2010 o 50 % oproti roku 2002 (s využitím policejních statistik, tj. úmrtí do 24 h).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Usmrceno do 30 dnů</b>	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1 286	1 063	1 222
<b>Usmrceno do 24 h</b>	1 336	1 219	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123

Nárůst počtu usmrcených osob zaznamenáváme u všech hlavních příčin: nejvíce v kategorii **nesprávné předjíždění (o 91,4 %)**, u **nepřiměřené rychlosti (o 17,1 %)**, u **nedání přednosti (o 13,1 %)** a u **nesprávného způsobu jízdy (o 6,5 %)**. V porovnání s rokem 2006 došlo ke zvýšení počtu usmrcených osob v kategorii chodec (o 25 osob), řidič motocyklu (o 24 osob), cyklista (o 20 osob), spolujezdec v osobním automobilu (o 19 osob) a řidič nákladního automobilu (o 18 osob).

Ministerstvo vnitra k realizaci nástrojů Strategie v gesci či spolugesci ministerstva vnitra vypracovalo Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pro rok 2007 (dále též „RAP“).

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	J 3.3 Každoroční vyhodnocování a případná aktualizace Strategie s podáním informace vládě ČR
<b>Popis akce v rámci MV</b>		a) Zpracování podkladů pro informaci vládě do 15. února 2008 b) Vyhodnocení RAP za uplynulé období (v textové podobě) a zpracování RAP na další období: vyhodnocení RAP za rok 2007 a zpracování RAP na IV/2008 – IV/2009 do konce března 2008 c) Do konce prvního pololetí 2007 zahájit jednání meziresortní pracovní skupiny k vyhodnocení korektnosti stanovených základních cílů a nástrojů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a znění jednotlivých opatření

O vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii a prioritách v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro další kalendářní rok je vláda každoročně informována, a to vždy k 30. dubnu každého kalendářního roku, na základě usnesení vlády č. 1309 ze dne 12. října 2005. Ministerstvo vnitra poskytlo Ministerstvu dopravy podklady pro zpracování informace vládě a spolupracuje s Ministerstvem dopravy na konečné podobě informace.

K naplnění Národní strategie bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zpracovává Ministerstvo vnitra každoročně **Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**, který je pravidelně vyhodnocován a aktualizován. Zjištěné nedostatky a závěry vyhodnocení uplynulého období jsou zohledněny ve formě opatření v plánu na další rok. Jak plán, tak vyhodnocení za uplynulé období jsou k dispozici na internetových stránkách ministerstva vnitra (<http://www.mvcr.cz/dokument/index.html>).

V roce 2007 byla při Ministerstvu dopravy zahájena **revize opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu**. V rámci revize byly vytvořeny expertní skupiny zabývající se jednotlivými oblastmi bezpečnosti silničního provozu:

- Skupina pro strategickou podporu problematiky BESIP
- Skupina pro legislativu a vymahatelnost práva
- Skupina pro koordinaci a realizaci preventivních aktivit
- Skupina pro činnost krajů a obcí
- Skupina pro realizaci Národní strategie BESIP a její vyhodnocování (tato pracovní skupina se v současné době zabývá revizí opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a stanovením sledovaných ukazatelů jejich plnění tak, jak jsou nastaveny např. v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu).

Ministerstvo vnitra se podílelo na činnosti všech skupin, s výjimkou skupiny zaměřené výhradně na výměnu zkušeností mezi kraji a obcemi, kde nebyla účast Ministerstva vnitra požadována.

Zároveň při Ministerstvu dopravy pracuje pracovní skupina zabývající se legislativními změnami v zákoně 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

## Vývoj dopravní nehodovosti

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> J 3.4 Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvláště závažnými následky.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	Vyhodnocování příčin dopravních nehod v nehodových lokalitách

Na všech úrovních Policie ČR je prováděno pravidelné vyhodnocování stavu a vývoje nehodovosti na pozemních komunikacích, včetně případných návrhů na řešení aktuálních problémů. Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu Brno byla vytvořena vektorová nehodová mapa, která je ve formě webové aplikace umístěna na internetu. Tato aplikace umožňuje znázornit místa dopravních nehod, včetně popisu jednotlivých nehod, a využít tato data pro hloubkovou analýzu příčin dopravních nehod a následné přizpůsobení systému opatření a řízení práce služby dopravní policie. Do rizikových míst je dle možností zaměřen výkon dohledové činnosti služby dopravní policie. Projekt je zatím spuštěn ve zkušebním provozu a je přístupný pouze Policii ČR.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> J 3.6 Systematicky vést statistiku nehodovosti, jejích následků a příčin.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	ad a) vedení statistik a zpracování Informace o vývoji nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR ad b) zpracování Přehledu nehodovosti za uplynulý rok

Policejní prezidium ČR každý měsíc zpracovává souhrnný přehled o stavu a vývoji základních ukazatelů nehod na pozemních komunikacích v celé České republice i podle jednotlivých správ krajů a správy hl.m. Prahy („Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“; Informace jsou zveřejněny na internetových stránkách MV <http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html> ).

Za celý kalendářní rok Policejní Prezidium ČR vydává tiskem Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR.

V rámci ČR je vedením statistiky nehod pověřeno Policejní prezidium – Ředitelství služby dopravní policie.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	– Soustavně, na všech úrovních řízení, sledovat stav a vývoj dopravní nehodovosti a jejích následků v jednotlivých krajích a okresech a analyzovat jejich příčiny (viz Informace o nehodovosti). Důsledně kontrolovat realizaci přijatých opatření ke zlepšení stavu.

## NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY OD ROKU 1990<sup>1</sup>

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	Hmotná škoda v mil. Kč
<b>1990</b>	<b>94 664</b>	1 173	4 519	23 371	<b>606,0</b>
<b>1991</b>	101 387	1 194	4 833	<b>22 806</b>	1 014,2
<b>1992</b>	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,2
<b>1993</b>	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,3
<b>1994</b>	156 242	<b>1 473</b>	6 232	29 590	4 262,9
<b>1995</b>	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,2
<b>1996</b>	201 697	1 386	6 621	<b>31 296</b>	6 054,4
<b>1997</b>	198 431	1 411	<b>6 632</b>	30 155	5 981,6
<b>1998</b>	210 138	1 204	6 152	29 225	6 834,0
<b>1999</b>	<b>225 690</b>	1 322	6 093	28 747	7 148,8
<b>2000</b>	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
<b>2001</b>	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
<b>2002</b>	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
<b>2003</b>	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
<b>2004</b>	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
<b>2005</b>	199 262	1 127	4 396	27 974	<b>9 771,3</b>
<b>2006</b>	187 965	<b>956</b>	<b>3 990</b>	24 231	9 116,3
<b>2007</b>	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,0

---

<sup>1</sup> Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2007

## NEHODY V JEDNOTLIVÝCH KRAJÍCH 2007

K r a j	Počet nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Rozdíl v %
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	33 484	-3,5%	33	- 23	- 41,1%
STŘEDOČESKÝ	24 254	-1,5%	201	41	25,6%
JIHOČESKÝ	12 632	-1,6%	110	31	39,2%
ZÁPADOČESKÝ	15 831	-3,9%	97	6	6,6%
SEVEROČESKÝ	20 494	-2,0%	116	10	9,4%
VÝCHODOČESKÝ	19 263	-3,8%	135	6	4,7%
JIHOMORAVSKÝ	28 629	-3,0%	234	69	41,8%
SEVEROMORAVSKÝ	28 149	-2,6%	197	27	15,9%

**Počet dopravních nehod**, které v roce 2007 evidovala Policie ČR, **poklesl oproti roku 2006 o 2,8 %**. Pokles byl zaznamenán **ve všech krajích**. Nejvíce nehod šetřila Policie ČR v Praze (33 484, zároveň zde však výrazně meziročně poklesl počet usmrcených osob: o 41,1 %).

**Nejvíce dopravních nehod se stalo v obcích (72,5 %)**, mimo obce se stalo 27,5 % dopravních nehod (z toho 9,8 % na dálnicích).

**30,7 % dopravních nehod zavinili řidiči ve věku 25 – 34 let**. V této věkové kategorii je i nejvíce usmrcených osob (24,5 %; o 60 osob více než v roce 2006).

V roce 2007 **stoupl počet dopravních nehod zaviněných motocyklisty**, a to o 19,3 % (o 351 nehod). Tyto nehody také patří k jedněm z nejzávažnějších – zejména u silných motocyklů. Počet usmrcených motocyklistů stoupl v roce 2007 o 24 osob. Stoupl i počet motocyklistů – viníků dopravních nehod.

**Členění nehod a jejich následků u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií:**

Nákladní automobily hmotnostní třída; rok 2007	Počet nehod	Usmrceno	Rozdíl počtu nehod	Rozdíl počtu usmrcených
do 3,5 tuny	13 676	68	4 457	39
3,6 až 7,5 tun	3 649	16	-2 870	-7
7,6 až 11,9	2 965	16	-1 283	0
nad 12 tun	9 223	47	-1 682	-6
nezjištěno	560	6	122	5
<b>celkem</b>	30 073	153	-1 256	31

Nejvíce nehod zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie do 3,5 tun (kategorie N 1) a na jimi zaviněné nehody připadá nejvíce usmrcených - 68 osob (tj. 44,4 % z celkového počtu). **V této kategorii se počet usmrcených osob více jak zdvojnásobil (zvýšení o 135 %)**. Počet usmrcených byl nižší u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů s hmotností v rozmezí 3,6 až 7,6 a nad 12 tun.

I přesto, že v roce 2007 byl **počet usmrcených při dopravních nehodách druhý nejnižší od roku 1990** (po roce 2006, kdy při dopravních nehodách zahynulo 956 osob), je vývoj následků dopravních nehod v tomto roce nepříznivý, neboť se nepodařilo snížit počet usmrcených osob na pozemních komunikacích. Naopak, **počet usmrcených osob stoupl, a to o 17,5 % oproti roku 2006**. K zvýšení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách došlo, kromě hl. m. Prahy (- 41,1 % oproti roku 2006), ve všech krajích. Výrazný nárůst usmrcených osob při dopravních nehodách byl v roce 2007 zaznamenán především v Jihomoravském kraji (o 41,8 %) a Jihočeském kraji (o 39,2 %; zde je ovšem nejmenší počet dopravních nehod z celé ČR: 12.632). K největšímu počtu usmrcených osob při dopravních nehodách došlo v roce 2007 na území PČR Správy Jihomoravského, Středočeského a Severomoravského kraje.

Kontrola realizace opatření přijatých ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se provádí na všech úrovních řízení a je i součástí každoročního vyhodnocování Resortního akčního plánu.

Přestože je vývoj dopravní nehodovosti považován za jedno z kritérií, podle něhož je posuzována práce dopravní policie, resp. policie jako celku, je třeba konstatovat, že Policie ČR může dopravní nehodovost ovlivnit pouze částečně, a to zejména působením na chování účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích především v rámci dohledu. Při posuzování dopravní nehodovosti je však třeba zohlednit i řadu jiných faktorů – charakteristiku, kvalitu a údržbu pozemní komunikace a dopravního značení, dopravní proud a strukturu provozované dopravy, technický stav a bezpečnostní výbavu dopravních prostředků, počet řidičů začátečníků a jejich přípravu, meteorologické aspekty atd.

Samotné působení na chování účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích při dohledové činnosti však nemůže být dostatečné, pokud právo nebude neprodleně, v plném rozsahu a účinně vymáháno. Svoji roli proto hraje v neposlední řadě i legislativní úprava, schopnost odpovědných orgánů vymoci dodržování práva, kvalita práce médií a postoj politiků na všech úrovních k otázkám bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Na větší vyváženost odpovědnosti jednotlivých subjektů se proto zaměřila pracovní skupina zabývající se revizí opatření Národní strategie a koncipováním přesnějších sledovaných ukazatelů jejich plnění.

## **Rychlost**

<b>Nástroj Národní strategie (číslo, popis)</b>	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) 2 celostátní akce typu „Kryštof“ ročně (doporučený rozsah: 3 dny), při nichž bude dohled zaměřen rovněž na kontrolu rychlosti b) celostátní dopravně bezpečnostní akce ve spolupráci s TISPOL zaměřené na kontrolu rychlosti, v rozsahu požadovaném TISPOL c) alespoň 8 celostátních dopravně bezpečnostních akcí typu „X“ (vč. akcí ve spolupráci s TISPOL) ročně, při nichž bude kontrolováno i dodržování rychlosti

	<p>d) minimálně 6 DBA typu X zaměřených především na dodržování rychlostních limitů na úrovni kraje ročně</p> <p>e) minimálně 6 DBA typu X zaměřených především na dodržování rychlostních limitů na úrovni okresu ročně (s výj. obvodních ředitelství hl. m. Prahy)</p> <p>f) inventarizace všech úseků pozemních komunikací, kde v důsledku nedodržování rychlostních limitů dochází opakovaně k dopravním nehodám, systematický dohled nad těmito silničními úseky</p> <p>g) sledování rychlostního chování řidičů a vývoje dopravních nehod a jejich následků, jejichž hlavní příčinou byla nepřiměřená rychlost, v jednotlivých krajích a okresech</p>
--	---

**Nejvíce usmrcených osob připadlo v roce 2007, stejně jako v uplynulých letech na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy. Podíl usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných z důvodů nepřiměřené rychlosti od roku 2004 stále stoupá.** Zatímco v roce 2004 se jednalo o cca 42 % všech usmrcených osob při dopravních nehodách, v roce 2005 to bylo přes 47 %, v roce 2006 49,1 % a v roce 2007 49,6 % všech usmrcených osob při dopravních nehodách.

**Počet usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných z důvodů nepřiměřené rychlosti jízdy stoupl oproti roku 2006 o 17 %. Vzrůstá i agresivita na silnicích - počet usmrcených v kategorii nesprávné předjíždění vzrostl o 91 %!** I když samozřejmě nelze slučovat pojmy „nepřiměřená rychlost“ a „dodržení dovolené rychlosti“, je třeba konstatovat, že rychlostní chování řidičů významným způsobem ovlivňuje počet usmrcených, těžce a lehce zraněných osob na našich silnicích. Proto věnujeme otázce rychlostního chování řidičů tolik prostoru.

DBA	požadováno v RAP/TISPOL	realizováno	rozdíl
„Kryštof“	2	3 (+1) <sup>*)</sup>	+1
Tispol -X	6	6 (-2) <sup>*)</sup>	0
celostátní DBA -X	8	11 (+3) <sup>*)</sup>	+ 3
DBA-X na úrovni kraje	6 x 8 krajů	celkem 121 (+67) <sup>*)</sup>	+ 73
DBA-X na úrovni okresu	6 x 75	celkem 1013 (+116) <sup>*)</sup>	+563

<sup>\*)</sup> porovnání s rokem 2006

V rámci přípravy měsíčních služebních porad každého dopravního inspektorátu jsou vyhodnocována místa s častým výskytem dopravních nehod a pokud to zejména personální možnosti útvarů dovolují, je v těchto místech zajištěn systematický dohled. V Severomoravském kraji spolupracovala Policie ČR při identifikaci rizikových míst se samosprávami a občany.

V některých krajích (PČR Správa Severomoravského kraje) došlo k poklesu měření rychlosti, neboť radary se záznamovým zařízením jsou zastaralé a k jejich obměně již několik let nedošlo. Nové radary byly dodány na základě výběrových řízení až na konci roku 2007.



Pokud se týká požadavku na zintenzívnění měření rychlosti a sledování agresivní jízdy řidičů za jízdy, nebyly pro realizaci tohoto opatření naplněny všechny potřebné předpoklady: Policie ČR sice byla vybavena vozidly v civilním provedení, tato však nejsou opatřena zařízením pro měření rychlosti. Modernizace radarů je prováděna pouze na mobilní typy a jejich montáž je realizována jen u vozidel v barevném provedení Policie ČR. Snadná identifikace vozidla Policie ČR v provozu sice zpravidla způsobí změnu chování řidiče (tj. působí preventivně), tato změna je však pouze dočasná a řidič je svým rizikovým chováním nadále hrozbou pro ostatní účastníky silničního provozu. Agresivní jízdu, která se stále častěji podílí na vzniku rizikových situací i dopravních nehod, nelze prakticky postihnout jinak, než kamerovým záznamem – zejména z vozidel Policie ČR v civilním provedení.

Samostatným problémem je používání měřicího zařízení bez záznamové techniky, (Ramer 7M-VB), jehož použití se negativně projevuje již při projednávání přestupku na místě. Většina řidičů, kterým bylo naměřeno překročení povolené rychlosti, s přestupkem nesouhlasí a požaduje předložení záznamu. Obdobná situace je i ze strany správních orgánů obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, kterými jsou taková oznámení přestupků bez přiloženého záznamu z měřicího zařízení zpochybňována.

Měření rychlosti ze stojících vozidel Policie ČR často naráží i na nemožnost odstavit vozidlo s radarem v požadovaném úseku častých dopravních nehod mimo jízdní pruh pozemní komunikace.

## Rychlostní chování řidičů v roce 2007

	Praha	StřČK	JČK	ZČK	SČK	VČK	JMK	SMK	Celkem ČR
<b>počet DN - rychlost</b>	1967	<b>4356</b>	1875	2532	3561	3247	3772	3709	25019
z toho v obci (v %)	1967 (100 %)	1533 (35,2 %)	582 (31 %)	1042 (41,2 %)	1778 (49,9 %)	1464 (45,1 %)	1447 (38,4 %)	<b>2224</b> (60 %)	12037 (48,1 %)
<b>Počet usmrcených osob - rychlost</b>	8	87	47	47	49	53	<b>109</b>	92	492
z toho v obci (v %)	8 (100 %) <sup>*)</sup>	22 (25,3 %)	9 (19,1 %)	12 (25,5 %)	13 (26,5 %)	17 (32,1 %)	24 (22 %)	<b>35</b> (38,9%)	140 (28,5 %)
<b>těžce zraněno - rychlost</b>	53	<b>249</b>	118	81	168	198	213	225	1305
z toho v obci (v %)	53 (100 %)	73 (29,3 %)	23 (19,5 %)	27 (33,3 %)	63 (37,5 %)	68 (34,3 %)	70 (32,9 %)	<b>121</b> (53,8 %)	498 (38,2 %)
<b>lehce zraněno - rychlost</b>	270	1 171	609	865	887	971	<b>1 347</b>	989	7 109
z toho v obci (v %)	270 (100 %)	277 (23,7 %)	137 (22,5 %)	285 (32,9 %)	351 (39,6 %)	362 (37,3 %)	343 (25,5 %)	<b>495</b> (50,1 %)	2 520 (35,4 %)
<b>Počet přestupků - překročení rychlosti</b>	23 906	21 799	11 328	10 759	17 513	16 038	<b>40 294</b>	33 150	174 787
z toho v obci (v %)	23 906 (100%)	16 918 (77,6%)	8 784 (77,5%)	8 250 (76,7%)	14 321 (81,2%)	13 443 (83,8%)	29 465 (73,1%)	<b>30 160</b> (91%)	14 5247 (83,1%)

Vyřízeno blokově	15 365	11 062	9 759	9 156	13 359	15 004	<b>27 018</b>	25 104	125 827
Uloženo celkem pokut (v Kč)	23 131 900	15 781 200	12 882 400	12 017 900	16 514 000	20 785 700	<b>35 995 300</b>	34 426 800	171 535 200
Průměrná výše pokuty	<b>1 505 Kč</b>	1 427 Kč	1 320 Kč	1 313 Kč	1 236 Kč	1 385 Kč	1 332 Kč	1 371 Kč	1 361 Kč
Oznámeno	8 541	10 737	1 569	1 603	4 154	1 034	<b>13 276</b>	8 046	48 960
<b>Počet hodin měření rychlosti</b>	5 478	6 825	6 417	12 281	6 688	13 545	<b>17 113</b>	11 050	79 397
z toho v obci (v %)	5 478 (100%)	5 296 (77,6%)	4 786 (74,6%)	10 423 (84,9%)	5 554 (83%)	11 542 (85,2%)	<b>11 827 (69,1%)</b>	10 004 (90,5%)	64 906 (81,7%)
<b>Počet krajských DBA typu "X" za rok</b>	20	13	2	16	24	9	<b>30</b>	7	121
<b>Počet okresních DBA typu "X" za rok</b>	<b>262</b>	125	45	114	132	66	216	53	1013

Z výše uvedené tabulky lze vyčíst několik postřehů: např.:

Většina měření rychlosti probíhá v obci, počet dopravních nehod zaviněných v důsledku nepřiměřené rychlosti, které se staly v obci, však nedosahuje, s výjimkou území Severomoravského kraje poloviny počtu všech dopravních nehod z rychlosti. Přitom na území obce kromě Policie ČR měří leckde i obecní (městská) policie. **Následky dopravních nehod z rychlosti (počet usmrcených osob, počet těžce a lehce zraněných osob) jsou z cca 2/3 spojeny s dopravními nehodami, které se staly mimo obec.** Výjimkou je území Severomoravského kraje, kde jsou zřejmě problémy s nehodovostí a dodržováním přiměřené rychlosti v obcích vyšší než v jiných krajích. Pro objektivnější posouzení by bylo patrně třeba zohlednit i celou řadu dalších faktorů: např. počet km a typ pozemních komunikací v obcích a mimo obec v jednotlivých krajích, kvalitu komunikací a hustotu provozu na těchto komunikacích, meteorologické podmínky, závažnost přestupků a další, méně či více proměnné a zjiřitelné aspekty. Bez zohlednění těchto aspektů nelze jednoznačně potvrdit ani vyvrátit, že zvýšený dohled policie má bezprostřední vliv na snížení počtu nehod a jejich následků. (Od údajů týkajících se porovnání „obec-mimo obec“ u hl. m. Prahy v tomto případě záměrně odhlížíme).

	Praha	StřČK	JČK	ZČK	SČK	VČK	JMK	SMK	Celkem ČR
Počet přestupků - překročení rychlosti v roce 2006 (100 %)	76226	40587	16301	21157	32140	28915	49469	44627	309422
v roce 2007	23906	21799	11328	10759	17513	16038	40294	33150	174787
tj. %	31,4	53,7	69,5	50,9	54,5	55,5	81,5	74,3	56,5

	Praha	StřČK	JČK	ZČK	SČK	VČK	JMK	SMK	Celkem ČR
Počet hodin měření rychlosti celkem v roce 2006	5326	9219	17091	8665	17267	6464	17080	12450	93562
2007	5478	6825	6417	12281	6688	13545	17113	11050	79397
tj. %	102,9	74,0	37,5	141,7	38,7	209,5	100,2	88,8	84,9

	Praha	StřČK	JČK	ZČK	SČK	VČK	JMK	SMK	Celkem ČR
Počet hodin měření rychlosti v roce 2006 v obci	5326	6949	14058	7577	15777	4784	13754	11399	79624
v obci 2007	5478	5296	4786	10423	5554	11542	11827	10004	64906
tj. %	102,9	76,2	34,0	137,6	35,2	241,3	86,0	87,8	81,5

Počet měření rychlosti Policií ČR klesl oproti roku 2006 o 15,1 % a počet zjištěných přestupků (rychlost) o 43,5 %. Podíl zjištěných přestupků nedodržení povolené rychlosti na celkovém množství zjištěných dopravních přestupků při celorepublikových dopravně bezpečnostních akcích klesl na 31 % (v roce 2005 to bylo 41 %, v roce 2006 35 %).

Průměrný počet přestupků zjištěných během doby, po kterou byla měřena rychlost v jednotlivých krajích, je odlišná. Např. průměrný údaj o více než čtyřech zjištěných přestupcích v Praze na jednu hodinu měření odpovídá údajům z celorepublikově vyhlášených dopravně bezpečnostních akcí a intenzivnímu dohledu v rizikových místech. V těch krajích, které vykazují závažné následky dopravních nehod z rychlosti a jejichž efektivita dohledu je podstatně nižší, doporučujeme ověřit, zda místo výkonu jejich dohledu odpovídá potřebám regionu.

<b>Nástroj Národní strategie</b> (číslo, popis)	A 3.2 Rozšíření využívání výsledků měření rychlostí stacionárními měřicími orgány činnými v trestním řízení a přestupkovými úřady.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	Vytypování míst vhodných pro instalaci automatizovaného zařízení v seznamu silničních úseků, kde opakovaně dochází k výraznému překračování rychlostních limitů a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku dopravních nehod; předání seznamu příslušné obci s rozšířenou působností gesce: ředitelé okresních ředitelství

Východočeský kraj:

Na silnicích Východočeského kraje nejsou instalovány měřiče rychlosti se záznamovou technikou, jejichž výsledky by byly využívány pro přestupkové řízení. V tomto směru se jeví využitelnější mobilní měřiče rychlosti, které lze využívat podle potřeby zejména s ohledem na konkrétní situaci v silničním provozu na různých místech, kde dochází k porušování povolené rychlosti jízdy řidiči motorových vozidel. Přesto jsou na různých místech v obcích

instalovány stacionární měřiče, které mají informativní charakter, tj. informují projíždějící řidiče motorových vozidel o rychlosti jízdy, kterým daný úsek projíždějí.

#### Jihomoravský kraj:

Správa Jihomoravského kraje projednala s pracovníky obcí s rozšířenou působností 35 podnětů na zavedení automatizovaného stacionárního zařízení ke sledování rychlosti vozidel, realizováno bylo však jen 7, z toho 1 na teritoriu PČR MŘ Brno a 6 na teritoriu PČR OŘ Zlín. Jedná se o sledování úsekové rychlosti. Další již předloni instalovaný stacionární měřič rychlosti je na území okresu Uherské Hradiště (Bánov). Důvody, které vedly k zamítnutí realizace ostatních podnětů, jsou převážně finanční.

Stacionární měřiče rychlosti jsou umístěny z rozhodnutí obcí např. na okrese Brno-venkov, Znojmo, Uherské Hradiště a jinde, jedná se však pouze o zařízení informativního charakteru, které slouží řidičům k upozornění na rychlost jízdy jejich vozidla. Více měst (zejména na teritoriu PČR OŘ Uherské Hradiště) řeší využití stacionárních měřičů rychlosti cestou zapůjčování mobilních měřičů rychlosti, které si pronajímají od firmy RAMET či ATS.

#### Jihočeský kraj

V roce 2007 byla instalována v řadě měst a obcí zařízení informující o okamžité rychlosti vozidla. Žádnou obcí s rozšířenou působností nebylo požádáno o seznam silničních úseků, kde pravidelně dochází k výraznému překročení rychlostních limitů.

#### Praha

Typování míst vhodných pro instalaci automatizovaného zařízení v seznamu silničních úseků, kde opakovaně dochází k výraznému překračování rychlostních limitů, a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku DN, je v podmínkách hl. m. Prahy prováděno v rámci pravidelných týdenních porad na Magistrátu hl. m. Prahy, kde dopravní inspektorát vystupuje jako konzultační a schvalovací orgán. Na území Prahy bylo dle informací policie ke konci roku 2007 aktivně provozováno celkem 26 stanovišť se stacionárním /příp. úsekovým/ měřičem rychlosti. Práce na výběru dalších vhodných míst pro umístění těchto druhů měřičů rychlosti probíhá i nadále, a to v úzké spolupráci s pracovníky Technických služeb komunikací a Městskou policií Praha.

#### Severomoravský kraj

Na území města Ostravy je vytypováno 8 míst pro instalaci stacionárního zařízení. K obsluze těchto 8 míst slouží pouze jedno měřicí zařízení, které je namátkově umístěováno do připraveného krytu. Toto zařízení je majetkem Městské části Ostrava Jih a obsluhu, vyhodnocování a řešení přestupků provádí Policie ČR DI MŘ Ostrava.

Mimo výše uvedené je v rámci Severomoravského kraje nainstalováno cca 18 radarových informačních tabulí, které informují řidiče o jejich rychlosti. Kromě preventivního charakteru slouží výstupy z těchto radarů jako podklad pro rozhodnutí o nasazování měřicí techniky Policie ČR popř. městské policie. Tato zařízení jsou v rámci dobré spolupráce zapůjčována sousedním obcím, které si je z finančních důvodů nemohou dovolit.

#### Středočeský kraj

Na území Středočeského kraje je nainstalováno 21 stacionárních měřičů rychlosti se záznamem a dalších 38 orientačních měřičů plní preventivní funkci. Tato zařízení jsou provozována příslušnými obcemi a jejich umístění je prováděno v úzké spolupráci s Policií České republiky.

#### Severočeský kraj

Bylo vytypováno kolem 15 míst vhodných pro instalaci stacionárních měřičů rychlosti. Probíhá jednání o využití výstupů z již nainstalovaných zařízení firmy NTD na silnicích I/30, I/8 a I/13. Ve spolupráci s KÚ v Liberci se připravuje instalace tohoto zařízení na silnici I/35.

#### Západočeský kraj

Jednotlivá OŘ/MŘ PČR vytypovala vhodná místa pro instalaci automatizovaného zařízení na měření rychlosti a jejich seznam předala obcím s rozšířenou působností. Realizace instalace stacionárních zařízení je však především otázkou finančních možností obcí. V současné době jsou dva stacionární měřiče rychlosti na území města Plzně, kde je obhospodaruje Správa veřejného statku města Plzně a zjištěné přestupky předává Policii ČR. Jeden stacionární radar je umístěn v obci Měcholupy na silnici I/20, v okrese Plzeň-jih.

Se změnou legislativy (oprávnění obecní policie měřit rychlost) byla automatizovaná zařízení Policie ČR k měření rychlosti předána městům. Policie ČR pouze vytypovává vhodné lokality pro instalaci takovýchto zařízení a jejich seznam předává příslušné obci. Stále však nejsou řešeny **rizikové úseky mimo území obcí** (zejména dálnice a rychlostní komunikace), kde lze jen velmi obtížně vykonávat efektivní dohled v provozu tak, aby nebyla ohrožena jeho plynulost a bezpečnost jak policistů, tak kontrolovaných řidičů. V rámci přípravy zavedení mýta v ČR bylo ze strany Ministerstva dopravy ČR přislíbeno využití mýtného systému i pro další služby, zejména měření rychlosti vozidel.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	A 3.3 Zvýšená kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) Do konce srpna 2007 zpracovat projekt pro zřízení zvláštní technické skupiny v rámci Policie ČR /včetně materiálně technického a personálního zajištění/ pro kontrolu vozidel b) vybavit policii 190 soupravami pro kontrolu digitálních tachografů c) vyhodnocení kontrolních akcí zaměřených na kontroly dle směrnic EU a příslušných zákonů, včetně spolupráce s dalšími subjekty

**Projekt pro zřízení zvláštní technické skupiny** v rámci Policie ČR pro kontrolu vozidel přímo použitelných předpisů Evropského společenství byl zpracován v termínu. Z důvodu připravované novelizace zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, která by měla zahrnovat i podrobnou úpravu silničních kontrol technického stavu vozidel Policií ČR, byl gestor materiálu požádán o sladění požadavků vyplývajících z připravované novelizace s koncepčním materiálem na zřízení zvláštních technických skupin.

**Vyhodnocení kontrolních akcí:** Policie České republiky nevykonává Státní odborný dozor nad dodržováním dohody AETR. Tento Státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dopravní úřady, celní úřady a Ministerstvo dopravy. Svoji činnost na tomto úseku kontroly vykonává Policie v souladu s Prováděcím protokolem k meziresortní Dohodě o součinnosti a vzájemném poskytování informací v oblasti provádění silničních kontrol uzavřené mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem vnitra. V roce 2007 bylo v rámci

spolupráce s Ministerstvem dopravy uskutečněno 12 součinnostních dopravně bezpečnostních akcí (viz tabulka):

Datum akce	zaměření	počet stanovišť	nasazené útvary
16.01.2007	průmyslové zóny	14	celá ČR
08.02.2007	nebezpečné látky podle dohody ADR	21	Stč, Jčk, Zpč, Svč, Včk, Jmk, Smk
14.03.2007	nebezpečné látky podle dohody ADR	TISPOL	celá ČR
19.04.2007	Slovensko - NA + BUS	10	Smk, Jmk
10.05.2007	Polsko - NA + BUS	11	Smk, Včk, Svč
15.06.2007	Německo - NA + BUS	10	Svč, Zpč
13. a 15.7.2007	autobusy	12	celá ČR
10. a 12.8.2007	autobusy	9	celá ČR
10.09.2007	Slovensko - NA + BUS	8	Smk, Jmk
07.10.2007	Slovensko BUS	6	Smk, Jmk
13.11.2007	nebezpečné látky podle dohody ADR	16	celá ČR
18.12.2007	nájezd Praha - NA	8	Pha, Stč, Zpč

Dále k naplnění cílů směrnic Evropského společenství:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES, o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 95/50/ES, o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů

Policie ČR provedla v roce 2007 v rámci kontroly dodržování přímo použitelných předpisů Evropského společenství na přepravy nákladu a osob při provozování silniční dopravy celkem 69.341 vozidel z toho 64.119 nákladních vozidel a 5.104 autobusů. Při těchto kontrolách bylo u nákladních vozidel zjištěno 3.277 závad a u autobusů 240 závad. Celkem bylo 1.950 případů oznámeno příslušnému dopravnímu úřadu odboru dopravy krajského úřadu a Magistrátu hlavního města Prahy. 895 případů bylo oznámeno na příslušný správní orgán pověřené obce. Zahraničním dopravcům byla v 457 případech uložena kauce v celkové částce 9.067.000,- Kč.

Z toho bylo provedeno 4.042 kontrol u vozidel přepravujících nebezpečné věci podle dohody ADR, v 342 případech byla zjištěna závada. 101 případů bylo oznámeno příslušnému správnímu orgánu a bylo uloženo 277 pokut v blokovém řízení v částce 252.800,- Kč. Zahraničním dopravcům byla v 6 případech uložena kauce v celkové částce 150.000,- Kč.

Policie se v rámci dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu zaměřuje při těchto kontrolních akcích zejména na dodržování doby jízdy a doby odpočinku a na kontrolu povolené rychlosti dle záznamových listů z tachografů.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, ve znění pozdějších předpisů

V rámci zvýšení činnosti a zabezpečení úkolů vyplývajících z výše uvedené směrnice ke kontrolě užitkových vozidel bylo ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR a Centrem služeb pro silniční dopravu (dále jen „CSPSD“) provedeno školení k problematice silničních kontrol na úseku kontroly užitkových vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, ve znění směrnice 2003/26/ES. V rámci dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu policisté ve spolupráci CSPSD provedli 24.182 kontrol užitkových vozidel.

Je však nutné konstatovat, že pro provádění kontrol vozidel nejsou vždy vytvořeny odpovídající podmínky, zejména dostatečný počet vhodných míst k zastavování těchto vozidel s ohledem na zajištění bezpečnosti policistů provádějících kontrolu i bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu.

Policie úzce spolupracuje s mobilními jednotkami Centra služeb pro silniční dopravu. Tato spolupráce je pro oba subjekty nutná, neboť Policie ČR není do současné doby vybavena požadovanou technikou k provádění kontrol AETR a naopak Centrum služeb pro silniční dopravu, které požadovanou technikou disponuje, nemůže bez Policie ČR, která zajišťuje zastavování vozidel, kontrolu provádět. Spolupráci hodnotí Policie ČR jako velmi dobrou.

V druhém pololetí byl realizován **nákup vybavení 190 souprav pro kontrolu digitálních tachografů.**

## **Alkohol a jiné návykové látky**

<b>Nástroj</b> <i>(číslo, popis)</i>	<b>C 2.1</b> Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů při akcích zaměřených na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; situovat dopravně bezpečnostní akce na víkendový provoz a noční dobu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) 2 celostátní akce typu „Kryštof“ ročně (doporučený rozsah: 3 dny), při nichž bude dohled zaměřen rovněž na kontrolu alkoholu aj. návykových látek b) celostátní dopravně bezpečnostní akce ve spolupráci s TISPOL zaměřené na kontrolu alkoholu aj. návykových látek v rozsahu požadovaném TISPOL c) minimálně 1 DBA zaměřená na dodržování alkoholu aj. návykových látek na úrovni kraje ročně d) minimálně 1 DBA zaměřená na dodržování alkoholu aj. návykových látek na úrovni okresu ročně e) provádět kontrolní měření na alkohol při každé dopravní nehodě oznámené Policii ČR a při každém zastavení vozidla v rámci DBA; při běžném výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu provádět kontrolní měření namátkově nebo při každém

	<p>zastavení vozidla (dle vyhodnocení četnosti řízení pod vlivem alkoholu na území kraje a okresu); zaměřit se na dobu a místa zvýšené pravděpodobnosti požívání alkoholických nápojů</p> <p>f) zvýšit počet kontrolních měření kontrolovaných osob na jiné návykové látky alespoň o 20 % oproti roku 2006; zaměřit se na dobu a místa zvýšené pravděpodobnosti požívání jiných návykových látek - dle vyhodnocení krajských a okresních ředitelů</p> <p>g) sledování vývoje dopravních nehod řidičů motorových vozidel a cyklistů řídících pod vlivem alkoholu a následků těchto nehod</p>
--	---

**V roce 2007 bylo Policií ČR evidováno 7 466 dopravních nehod pod vlivem alkoholu** (což je o 659 více než v roce 2006). Dopravní nehody pod vlivem alkoholu tvořily v roce 2007 4,08 % z celkového počtu dopravních nehod (v roce 2006 3,8 %). Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu bylo – stejně jako v uplynulém roce v Jihomoravském (1256), Severomoravském (1249) a Středočeském kraji (1006); nejméně v Jihočeském kraji (610).

Při těchto nehodách bylo **36 osob usmrceno** (v roce 2006: 42 osoby) a 3.013 osob zraněno (v roce 2006: 2881 osoba). Nejvíce usmrcených osob při těchto nehodách připadá na Jihomoravský (8 osob), Středočeský (7 osob) a Východočeský kraj (6 osob), nejméně osob bylo usmrceno v Praze (1) a Jihočeském kraji (2). **Počet usmrcených osob při dopravních nehodách pod vlivem alkoholu je nejnižší za posledních 28 let.**

V roce 2007 bylo **obviněno 2 506 osob z trestného činu pro řízení pod vlivem alkoholu.**

V roce 2007 bylo Policií ČR evidováno **78 dopravních nehod pod vlivem jiných návykových látek** - nejvíce v Severomoravském (15), Jihomoravském (14) a Středočeském kraji (12). **2 osoby byly usmrceny** při dopravní nehodě zaviněné pod vlivem jiných návykových látek.

	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Počet DN pod vlivem jiných NL</b>	37	44	51	64	78

	Praha	StřČK	ZČK	SČK	VČK	JČK	JMK	SMK	Celkem ČR
<b>Počet DN pod vlivem alkoholu</b>	724	1006	721	949	951	610	1256	1249	7466
Počet usmrcených při DN pod vlivem alkoholu	1	7	4	5	6	2	8	3	36
Počet TZ při DN pod vlivem alkoholu	16	58	17	42	47	32	67	64	343



	Praha	StřČK	ZČK	SČK	VČK	JČK	JMK	SMK	Celkem ČR
Počet LZ při DN pod vlivem alkoholu	150	383	272	288	370	236	548	423	2670
<b>Počet DN pod vlivem jiných návykových látek</b>	11	12	7	10	3	6	14	15	78
Počet usmrcených při DN pod vlivem jiných NL	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Počet TZ při DN pod vlivem jiných NL	1	1	0	0	0	0	0	2	4
Počet LZ při DN pod vlivem jiných NL	5	3	2	2	1	6	6	4	29
Počet okresních DBA -Y	94	131	56	74	46	45	165	75	686
Počet krajských DBA-Y	6	11	13	5	9	2	5	7	58
Počet lékařských vyšetření na alkohol	2028	1968	3133	neeviduje se	3246	2352	2519	1382	16628
Průměrná cena lékařského vyš. na alkohol/rok (vč. prohlídky, rozboru krve)	645	615	500	510	572	802	522	412	572
Průměrná cena za znalecké posudky	2500	2878	2300	5000	732	2794	2725	3800	2841
Počet zadržených ŘP (alkohol)	855	910	1238	787	2164	630	1478	885	8947
Počet případů oznámených jako přestupek (alkohol)	1989	1011	1151	974	2826	630	1856	623	11060
<b>Celkem spotřebovaných orientačních jednorázových testů na jiné NL/rok</b>	165	341	245	189	230	230	1047	311	2758
Počet lékařských vyšetření na jiné NL (vč. znaleckého posudku)	26	33	90	32	5	neeviduje se zvlášť pro DP	172	17	375

	Praha	StřČK	ZČK	SČK	VČK	JČK	JMK	SMK	Celkem ČR
Počet pozitivních zjištění (NL)	26	28	90	9	5		172	17	347
Průměrná cena lékařského vyšetření na jiné NL/rok (prohlídka, rozbor, posudek)	4083	4113	3500	3000	4100		9090	4115	4000
Počet zadržených ŘP (jiné NL)	19	19	35	5	1		80	12	171

### Dohled – alkohol

DBA	požadováno v RAP/TISPOL	realizováno	rozdíl
„Kryštof“	2	3 (+1) <sup>*)</sup>	+1
Tispol - Y	2	2 (+1) <sup>*)</sup>	0
celostátní DBA -Y	0	2 (-1) <sup>*)</sup>	+ 2
krajské DBA-Y	8	58 (+47) <sup>*)</sup>	+ 50
okresní DBA-Y	79	686 (+163) <sup>*)</sup>	+ 607

\*) porovnání s rokem 2006

Kontrolní měření na alkohol se rovněž provádí při každé dopravní nehodě oznámené Policií ČR a při každém zastavení vozidla v rámci dopravně bezpečnostní akce; při běžném výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu se kontrolní měření provádí zpravidla namátkově. V Jihomoravském kraji provádí dopravní policie typování míst a doby zvýšeného výskytu řidičů pod vlivem návykových látek, jakož i rozpoznání příznaků užití jiné návykové látky v součinnosti s dalšími útvary Policie ČR.

V roce 2006 bylo na detekci návykových látek v silničním provozu použito 1685 jednorázových testů. Provedeno bylo 152 lékařských vyšetření, z toho 137 bylo pozitivních (133 u řidičů motorových vozidel). **V roce 2007 bylo spotřebováno celkem 2 758 orientačních jednorázových testů na návykové látky, tj. o 64 % více.** Na počátku roku 2008 bylo zakoupeno 9300 ks jednorázových detekčních souprav Drugwipe 5, které byly distribuovány na jednotlivé správy kraje.

Ministerstvo vnitra navrhlo změnu legislativní úpravy zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. **Nová úprava, účinná od 1. 1. 2009, umožní neprovádět lékařské vyšetření v těch případech, pokud byl orientačním měřením provedeným alkoholsterem splňujícím podmínky podle zvláštních předpisů, zjištěn alkohol v dechu.**

## Přednost v jízdě

<b>Nástroj</b> (číslo, popis)	B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) inventarizace všech úseků pozemních komunikací, kde opakovaně dochází k nedodržování přednosti v jízdě a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku DN a zajištění přímého dohledu v těchto místech, pokud je dohled v těchto místech s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu možný b) identifikace míst ze seznamu vhodných pro instalaci stacionárního zařízení a podání informace obci s rozšířenou působností c) sledování vývoje dopravních nehod, jejichž hlavní příčinou bylo nedání přednosti v jízdě

V roce 2007 bylo zaviněno z důvodů nedání přednosti v jízdě 32 179 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 121 osob, tj. 12,2 % všech usmrcených při dopravních nehodách. V porovnání s rokem 2006 stoupl počet dopravních nehod zaviněných z důvodů nedání přednosti v jízdě o 576 nehod a počet usmrcených o 14 osob.

Zajištění dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě je realizováno na základě místní znalosti rizikových míst a topografických přehledů o místech s největším počtem dopravních nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě.

(Např. Dopravní inspektorát Policie ČR Správy hl. m. Prahy a Obvodních ředitelství Praha I - IV prováděl v roce 2007 zvýšený dohled na vybraných nebezpečných křižovatkách v hlavním městě, a to v rozsahu nejméně 10 hodin týdně. Podle vývoje momentální dopravní situace byla kontrolní stanoviště operativně měněna.) K dokumentaci přestupků nedání přednosti v jízdě jsou v rámci běžného výkonu služby využívány digitální kamery. Topografické přehledy dopravních nehod se využívají i v případě stanovení míst vhodných pro instalaci stacionárních zařízení k detekci jízdy na červenou.

Kamerový (stacionární) systém na detekci jízdy „na červenou“ je umístěn ve městě Brně a ve Zlíně. V obou případech je majitelem zařízení magistrát. Vyhodnocování dopravní nehodovosti je prováděno pravidelně pracovníky dopravních inspektorátů a v případě negativního vývoje je na riziková místa směřován výkon služby policistů. Za loňský rok bylo navrženo ze strany Policie ČR Správy Jihomoravského kraje 6 míst, realizováno bylo 1 místo (Brno-město). Pro svou finanční náročnost jsou možnosti instalace dalších zařízení omezené.

Městské kamerové systémy jsou rovněž využívány na mnoha rizikových křižovatkách měst a obcí na území Severomoravského kraje. Tyto systémy využívá i Policie ČR, a to jednak pro vyhodnocování zatíženosti křižovatek, jednak jsou záznamy z nich používány jako důkazy při řešení, resp. oznamování přestupků.

V Severočeském kraji jsou nově realizovaná (případně rekonstruovaná) světelná signalizační zařízení automaticky doplňována dohledovými systémy jízdy na červenou. Konkrétní počty se nenevidují.

Ve Východočeském kraji nebylo dosud instalováno žádné zařízení k detekci jízdy na červenou, neboť jak vyplývá z analýz dopravní nehodovosti, nelze jednoznačně určit místa, kde často dochází k nedodržování přednosti v jízdě, a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku dopravních nehod. K nedodržování přednosti v jízdě dochází průběžně na různých místech teritoria bez ohledu na hustotu provozu, kategorii pozemní komunikace apod.

V jednotlivých okresech Západočeského kraje byl zpracován přehled úseků, kde často dochází k nedodržování přednosti v jízdě a výkon služby je zaměřován do těchto míst. Seznamy míst vhodných pro instalaci stacionárního zařízení na detekci jízdy na červenou byly předány pověřeným obcím již v předchozích letech. Možnost jejich instalace však naráží na stejný problém jako u stacionárních měřičů rychlosti, to je nedostatek finančních prostředků. V současné době je pro dokumentaci těchto přestupků využíván kamerový systém městské policie v Domažlicích a v okrese Klatovy v Klatovech a v Sušici. Dokumentace jízdy na červenou na území města Plzně je prováděna systémem ASŘ MSP pouze na jediné křižovatce.

### Zádržné systémy

<b>Nástroj strategie</b> <i>(číslo, popis)</i>	D 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů a spolujezdců z hlediska používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) důsledně kontrolovat používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů při každé kontrole se zastavením vozidla, propojení dohledu s předběžnou informační kampaní (D 1.1) (doporučený rozsah dohledové činnosti zaměřené na zádržné systémy dle Doporučení Evropské komise 2004/345/ES: kontrolní akce 3 x ročně po dobu 14 dní v místech, kde je zvýšené riziko DN, možná kombinace dohledu s dalším zaměřením (na úrovni okresu či kraje – pouze dle personálních možností))</li> <li>b) celostátní dopravně bezpečnostní akce ve spolupráci s TISPOL zaměřené na kontrolu zádržných systémů, v rozsahu požadovaném TISPOL</li> <li>c) sledování a vyhodnocení vývoje následků dopravních nehod (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění) v souvislosti s použitím prvků pasivní ochrany při těchto DN (bezpečnostní pásy u řidiče, spolujezdců na předních i zadních sedadlech, u dětí použití dětských autosedaček a pásů)</li> </ul>

**Následky nehod osobních automobilů podle kategorií účastníků silničního provozu – mimo obec** (dostupná data Policie ČR)

osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován	
řidiči	25	199	65	531	399	4089	1160	45816
spolujezdci přední sedadlo	4	56	20	207	134	1884	156	4727
spolujezdci zadní sedadlo	1	37	1	140	4	1054	6	2061

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován	
řidiči	6	97	7	101	18	313	4	508
spolujezdci přední sedadlo	4	23	3	43	3	143	1	72
spolujezdci zadní sedadlo		34		84		250		128

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	1	4	32
zadní sedadlo	2	8	206	510

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
zadní sedadlo	1	1	19	5

**Následky nehod osobních automobilů podle kategorií účastníků silničního provozu – v obci**

osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován	
řidiči	4	52	26	222	215	3246	1716	146408
spolujezdci přední sedadlo	1	21	11	104	85	1521	158	9378
spolujezdci zadní sedadlo		2		65		684		2992

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován		Airbag aktivován	
řidiči	3	34	6	61	16	349	13	5089
spolujezdci přední sedadlo	2	9	2	33	4	170	5	236
spolujezdci zadní sedadlo		3		21		187		243

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	12	41
zadní sedadlo	2	4	174	803

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
zadní sedadlo	0	0	6	20

Dohled v rozsahu doporučeném Evropskou komisí nebyl z personálních důvodů realizován. Kontrola používání zadržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských autosedaček) se však od roku 2007 důsledně provádí při každé kontrole spojené se zastavením vozidla.

Jenom při celostátních dopravně bezpečnostních akcích bylo Policií ČR zjištěno nepoužití bezpečnostních pásů v 7 180 případech (1,7 % všech kontrolovaných vozidel; 10 % všech přestupků zjištěných při celostátních dopravně bezpečnostních akcích, za které bylo uloženo 7 114 pokut v blokovém řízení a 66 přestupků bylo oznámeno správnímu orgánu). V roce 2006 to bylo 11 791 případů (2,2 % ze všech kontrolovaných vozidel; 8 % všech přestupků zjištěných při celostátních dopravně bezpečnostních akcích). Nepoužití bezpečnostní sedačky bylo při celostátních dopravně bezpečnostních akcích zjištěno v 235 případech, z toho 234 případů bylo vyřízeno blokově a 1 případ oznámen správnímu orgánu. V roce 2006 bylo zjištěno 251 případů.

Význam používání bezpečnostních pásů a bezpečnostních sedaček je zřejmý zejména v obci, při nižších rychlostech vozidla.

<b>Nástroj Národní strategie</b> (číslo, popis)	D 1.2 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů u příslušníků ozbrojených složek a ozbrojených sil.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	vnitřní kontrolní akce

Používání bezpečnostních pásů je sledováno i u Policie ČR. V roce 2007 bylo provedeno 402 kontrol příslušníků a zaměstnanců Policie ČR, při nichž byly zjištěny 3

případy neodůvodněného nepřipoutání se bezpečnostními pásy. Zatímco v roce 2005 spočívalo 59 % nedostatků zjištěných při vnitřních kontrolních akcích v nepoužití bezpečnostních pásů, v roce 2006 to bylo 5 % a v roce 2007 pouze 0,7 % všech zjištěných nedostatků. Tento trend lze hodnotit velmi pozitivně, neboť přináší i vyšší bezpečnost pro samotné příslušníky a zaměstnance Policie ČR.

## Chodci, cyklisti

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	E 3.1 Věnování zvláštní pozornosti přechodům pro chodce (přecházení chodců na červenou a přednosti chodců na přechodech při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích).
<b>Popis akce v rámci MV</b>		a) alespoň 3 speciální kontrolní akce ročně na úrovni okresu zaměřit výlučně na dodržování pravidel pro přecházení pozemních komunikací chodci a chování řidičů na přechodech pro chodce; akce propojit s informováním veřejnosti a dle možností zkoordinovat i s obvodní (městskou) policií b) dle potřeby navrhnout opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců v těchto místech a předat podnět odpovědnému subjektu
<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	E 3.2 Věnování pozornosti dodržování předpisů chodci a cyklisty, zejména v noci a za snížené viditelnosti, při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích I. a II. třídy, a to v obci i mimo obec.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		a) sledovat vývoj následků dopravních nehod s účastí chodců a cyklistů b) sledovat vývoj střetů nebo hrozby střetu vozidla s chodci či cyklisty, zejména s dětmi, a zajistit v těchto místech dohled; při kontrolách cyklistů se zaměřit na osvětlení jízdního kola, kontrolu dodržování technických požadavků na jízdní kola a používání přileb a reflexních pomůcek i na řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek; dohled doplnit vhodně prevencí c) dle potřeby navrhnout opatření ke zvýšení bezpečnosti cyklistů v rizikových místech a předat podnět odpovědnému subjektu

**Chodci zavinili** celkem 1 576 nehod, z toho nejvíce nehod zavinili muži: 639 nehod (tj. 40,5 % z celkového počtu), děti zavinily 509 nehod (tj. 32,3 %) a ženy - 353 (tj. 22,4 %); zbytek připadá na skupiny chodců. Při těchto nehodách zahynulo 41 osob, tj. o 3 osoby méně, než v roce 2006.

Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2007 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 714 nehod a zahynulo při nich 16 chodců, dalších 12 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace, 6 chodců zahynulo v důsledku špatného odhadu vzdálenosti a rychlosti vozidla apod.

Dalším specifikem nehod zaviněných chodci je vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu: 196 chodců (viníků) bylo v době nehody pod vlivem alkoholu (tj. 12,4 % -

téměř každý 8. chodec - viník nehody). V roce 2006 to bylo 171 chodců – viníků nehody (11,4 %).

Oproti loňskému roku stoupl počet střetů vozidla s chodcem, které skončily úmrtím chodce (o 14 %), zejména v obci a poklesl počet usmrcených dětí (o 5). Při nehodách mimo obec bylo v roce 2007 usmrceno 67 chodců, z toho 57 chodců při nehodách v noční době (tj. celých 85 %!) – převážně na silnicích I. (33 chodců) a II. (17 chodců) třídy. Rovněž při nehodách v obci došlo ke zvýšení počtu střetů chodců s vozidlem v noci – až o 1/3.

**Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel** z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci („nedání přednosti chodci na přechodu“) zahynulo v roce 2007 celkem 14 chodců (o 2 osoby méně, než v roce 2006). Nejhorší situace byla v roce 2002 a 2001 (změna legislativy). Podrobnější porovnání je uvedeno v následující tabulce.

<i>následky chodců</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>počet nehod</i>	446	938	893	758	869	846	816	952
<i>usmrceno osob</i>	<b>7</b>	<b>30</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>14</b>
<i>těžce zraněno</i>	131	210	234	182	210	192	197	188
<i>lehce zraněno</i>	374	736	658	592	677	651	639	748
<i>nezraněno</i>	8	15	16	14	17	23	17	51

### Chodci - dopravní nehody, dohled, přestupky 2007 \*)

	Praha	StřČK	ZČK	SČK	VČK	JČK	JMK	SMK	Celkem ČR
<b>počet DN - střetu vozidla s chodcem</b>	656	431	378	547	420	243	798	751	4224
z toho v obci (v %)	656 (100%)	357 (82,8%)	325 (86%)	508 (92,9%)	379 (90,2%)	201 (82,7%)	705 (88,3%)	676 (90%)	3807 (90,1%)
v obci v noci (v %)	227 (34,6%)	100 (23,2%)	93 (24,6%)	153 (28%)	97 (23,1%)	49 (20,2%)	224 (28,1%)	207 (27,6%)	1150 (27,2%)
<b>Počet usmrcených chodců</b>	17	30	17	17	18	9	38	46	192*)
z toho dětí do 15 let	0	0	0	1	2	0	0	0	3*)
v obci (v %)	17 (100%)	15 (50%)	12 (70,6%)	11 (64,7%)	12 (66,7%)	5 (55,5%)	22 (57,9%)	31 (67,4%)	125 (65,1%)
v obci v noci (v %)	8 (47%)	9 (30%)	7 (41,2%)	7 (41,2%)	4 (22,2%)	3 (30%)	11 (28,9%)	22 (47,8%)	71 (37%)
na přechodu pro chodce	6	4	0	3	2	0	7	10	32
<b>těžce zraněno</b>	161	101	46	119	81	44	132	154	838*)
z toho dětí do 15 let	23	14	5	26	14	9	10	24	125*)
v obci (v %)	161 (100%)	81 (80,2%)	33 (71,7%)	112 (94,1%)	67 (82,71%)	33 (75%)	109 (82,6%)	138 (89,6%)	734 (87,6%)
v obci v noci (v %)	66 (41%)	33 (32,7%)	14 (30,4%)	45 (37,8%)	24 (29,6%)	14 (31,8%)	44 (33,3%)	58 (37,7%)	298 (35,6%)



na přechodu pro chodce	82	31	13	45	11	13	40	53	288
<b>lehce zraněno</b>	438	299	315	414	322	182	597	542	3109*)
z toho dětí do 15 let	64	84	73	138	92	45	133	135	764*)
v obci (v %)	438 (100%)	265 (88,6%)	282 (89,5%)	390 (94,2%)	299 (92,8%)	158 (86,8%)	543 (91%)	499 (92,1%)	2874 (92,4%)
v obci v noci (v %)	135 (30,82%)	64 (21,4%)	78 (24,8%)	99 (23,9%)	70 (21,7%)	31 (17%)	164 (27,5%)	126 (23,2%)	767 (24,7%)
na přechodu pro chodce	198	93	91	155	107	64	202	170	1080
<b>Počet chodců - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek</b>	52	15	19	21	16	12	39	25	199
<b>Počet okresních speciálních kontrolních akcí</b>	702	27	24 (+ 30)	12	25	17	42	39	918
<b>Počet přestupků uložených chodcům v rámci těchto akcí</b>	1151	32	25	325	61	1	230	312	2137
Vyřízeno blokově	1149	32	24	325	59	1	218	311	2119
Uloženo celkem pokut (Kč)	178100	6900	5100	119900	18300		65500	64300	458100
Průměrná výše pokuty	155	216	216	370	310		300	206	1773
Oznámeno	2	0	1	0	2	0	12	1	18
<b>Počet přestupků uložených řidičům v rámci těchto akcí</b>	88	708	52	312	nesled.	25	612	58	1830
Vyřízeno blokově	81	475	47	298		25	578	47	1551
Uloženo celkem pokut (Kč)	81800	844200	24900	238400		62500	445100	53000	1749900
Průměrná výše pokuty	930	1777	529	800		2500	770	1127	8433
Oznámeno	7	233	5	14		0	34	11	304

\*) data k 31. 12. 2007; v čase došlo k předkvalifikaci některých údajů:  
 počet usmrcených chodců: 198, těžce zraněných 864, lehce zraněných 3234  
 počet usmrcených dětí –chodců: 4, těžce zraněno 127, lehce 778

Kromě PČR Správy hl. m. Prahy, Správy Jihomoravského kraje, Severomoravského a Západočeského kraje nebyl naplněn požadovaný počet okresních speciálních kontrolních akcí zaměřených výhradně na chodce. Důvodem byl zejména nedostatečný počet policistů. V Západočeském kraji byla část okresních akcí nahrazena krajskými dopravně bezpečnostními akcemi pokrývajícími území všech okresů. Dohledové akce byly propojeny s preventivní celorepublikovou akcí „Zebra se za tebe nerozhledne“, která proběhla za velkého zájmu veřejnosti i médií. Většina správ krajů deklarovala součinnost s městskou policií.

Vedení Dopravního inspektorátu Správy hl. m. Prahy zasílalo za účelem přijetí nezbytných opatření pravidelně každý měsíc jednotlivým městským částem, vedení městské policie a vedoucím DI OŘ Praha I-IV seznam dopravních nehod s účastí chodců. V současné době je tento systém nahrazován projektem jednotné digitální vektorové mapy, který bude autorizovaným pracovníkům státní správy a samosprávy po internetu poskytovat, na základě polícií zadaných souřadnic v systému GPS, aktuální topografický přehled míst všech zpracovaných dopravních nehod. Sledované topografické ukazatele se tak mohou stát široce sdíleným nástrojem k zaměřování výkonu dohledu. Kritická místa jsou bedlivě sledována v podmínkách dopravně inženýrského oddělení DI správy, kde ve spolupráci s pracovníky silničních správních úřadů, jsou hledána společná nápravná řešení. Důraz je v současnosti kladen zejména na oddělování pěšího a automobilového provozu, např. umístováním fyzických zábran, zřizováním světelně řízených přechodů a křižovatek, příp. i výškovým rozdělením vozovky od úrovně komunikace. Dohled je poté zajišťován zejména na přístupových trasách ke školám.

Se správci komunikací jsou průběžně projednávána opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech (nasvětlení přechodů pro chodce, zpomalovací retardéry, zavedení světelné signalizace apod.)

### Cyklisté

	celkem		z toho dětí do 15ti let		s přilbou		bez přilby	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
<b>usmrceno</b>	83	103	5	4	nesled.	13	nesled.	90
<b>těžce zraněno</b>	508	431	30	38	nesled.	55	nesled.	376
<b>lehce zraněno</b>	2868	2855	323	324	nesled.	555	nesled.	2300

Stoupl počet střetů vozidel s cyklisty (o 20) a nehod zaviněných cyklisty (o 22). Toto zvýšení způsobily především nehody zaviněné staršími cyklisty – v kategorii 55 až 64 let je zvýšení o 9 usmrcených a v kategorii nad 64 let dokonce o 16 osob. Přibližně 3/4 následků dopravních nehod s účastí cyklisty pochází z dopravních nehod v obci.

Dohled Policie ČR je zaměřen zejména na správné osvětlení a vybavení kola, používání přileb a reflexních pomůcek a na jízdu pod vlivem alkoholu. Policie ČR se zaměřuje i na preventivní aktivity v této oblasti a podporuje budování oddělených cyklostezek.

### Vytváření bezpečného dopravního prostoru

<b>Nástroj strategie (číslo, popis)</b>	<b>Národní</b>	E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		a) Spolupráce se školami při identifikaci rizikových míst a zaměření výkonu kontrolní činnosti do těchto míst v rámci dopravně preventivní akce „Jezdíme s úsměvem“, případně „Bezpečná cesta do školy“ (viz E 1.2)

Na zapojení veřejnosti do identifikace rizikových míst se podílely: PČR Správy Severomoravského a Jihomoravského kraje. Riziková místa a situace byly identifikovány i v rámci výtvarné soutěže při příležitosti I. globálního týdne bezpečnosti silničního provozu a při přednáškové činnosti pro seniory a mládež (Středočeský kraj).

Do akce „Jezdíme s úsměvem“ bylo v roce 2007 zapojeno 2360 žáků základních škol (a jejich pedagogů), 447 policistů a bylo při ní zkontrolováno 3 473 vozidel. Akce je zaměřena na identifikaci rizikového místa a působením společného dohledu policie a dětí je vytvářen tlak na dobrovolné dodržování předpisů řidiči v těchto místech. V programu „Bezpečná cesta do školy“ byly vyhlášeny na začátku a konci školního roku dopravně bezpečnostní akce zaměřené na děti – chodce.

<b>Nástroj (číslo, popis)</b>		B 1.1; B 2.1 Zvyšování srozumitelnosti dopravního značení
<b>Popis akce v rámci MV</b>		Identifikace závad v dopravním značení, v rozhledových poměrech a stavu komunikací, včetně vodorovného dopravního značení; podání informace příslušnému správci komunikace se žádostí o nápravu. Zaměřit se též na nesrozumitelnost dopravního značení, včetně orientačního dopravního značení a kontrolu trvání důvodu pro přechodné dopravní značení, k jehož instalaci se příslušný dopravní inspektorát vyjadřoval.

<b>Nástroj strategie (číslo, popis)</b>	<b>Národní</b>	E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		b) Vyřízení podnětů veřejnosti a vlastní podněty k odstranění rizikových míst

Podněty jednotlivých správ krajů Policie ČR týkající se rizikových míst:

JMK – pravidelné kontroly dopravního značení a zpracování čtvrtletní zprávy o celkovém počtu zjištěných závad. Podněty jsou průběžně projednávány a řešeny s příslušnými

správními úřady a správci komunikací. V roce 2007 bylo předáno 2022 podnětů (zejména závady na komunikaci, nevhodné či neopodstatnělé dopravní značení, zajištění rozhledových poměrů, závady z kontrol projektové dokumentace a staveb ap), realizováno bylo 1797. Kromě toho byla pozornost zaměřena na identifikace rizikových lokalit (přijato 55 podnětů od občanů, z toho realizovaných 45; 102 vlastních podnětů, z toho realizovaných 75 – označení nebezpečných míst, vybudování bezbariérových přechodů pro chodce apod.) Realizace těchto podnětů však často naráží na nedostatek finančních prostředků správců komunikací.

SČK – 2093 závad (nejčastěji poškozené vodorovné či svislé dopravní značení, poškozená dopravní zařízení), řešeno cca 800 závad (zřizování a nasvětlení přechodů pro chodce, výstavba zábradlí, zóna s omezením rychlosti, probíhá přeznačování); identifikace rizikových železničních přejezdů – průběžně řešeno.

hl.m. Praha – 13763 poznatků, některé se nedaří realizovat, zhoršuje se kvalita povrchu vozovek v hlavním městě. Ve spolupráci s odborem dopravy magistrátu a správy železniční dopravní cesty se řeší problémy na železničních přejezdech

ZČK – 2.354 podnětů na závady na komunikacích, v dopravním značení a rozhledových poměrech; problémy při jednání se správci komunikací I. tříd (ŘSD správa kraje) – zejména pokud se týká obnovy vodorovného dopravního značení (nedostatek finančních prostředků), silniční správní úřady nereagují na podněty, zejména u přechodného dopravního značení souvisejícího se stavbami, údržbou a opravami vozovky a stanovují stále nové dopravní značení a reklamy (reklamy komerčních rozhlasových stanic apod.) i přes zamítavá stanoviska služby dopravní policie.

StřČK – požadavky na omezení rychlosti ze strany občanů a samospráv – průběžně řešeno;

JČK – identifikace problémového dopravního značení, závad komunikace, přechodů, kontrola rozhledových poměrů apod. – (nelze sumarizovat – číselné podklady dodaly jen některé okresy; minimálně 992 podnětů).

VČK – 521 závad, na kontrolách se podílejí společně zástupci Policie, dopravní inženýři silničních správních orgánů a správců komunikací – přímo na místě se jedná o způsobu jejich odstranění. Obdobně se řeší i problémy na křížení železničních přejezdů a pozemních komunikací.

SMK – informace o celoregionální společné akci se starosty obcí zaměřená na identifikaci rizikových míst nebyla doplněna o počet identifikovaných rizikových míst a jejich řešení

**Shrnutí:** minimální počet podnětů v roce 2007: 21.902, z toho minimálně řešeno: 2 717 (12,4 %).

Procedurálně zdlouhavá výběrové řízení, zejm. při řešení oprav a odstraňování závad pozemních komunikací a nedostatek finančních prostředků odpovědných subjektů negativně ovlivňují úsilí směřující k vytváření bezpečného dopravního prostoru.

Oproti roku 2006 poklesl počet dopravních nehod zaviněných závadou komunikace o 467 (tj. o 49,9 %). Žádná osoba při těchto nehodách nezahynula.

<b>Nástroj (číslo, popis)</b>	B 2.3 Postupné zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) Identifikace rizikových míst, případně navržení změny či doplnění dopravního značení, změny stavebního uspořádání nebo rozhledových poměrů; zajištění dohledu na železničních přejezdech b) 2 celostátní akce typu „Kryštof“ ročně (doporučený rozsah: 3

	dny), při nichž bude dohled zaměřen rovněž na kontrolu železničních přejezdů
--	--

V roce 2007 při dopravně bezpečnostních akcích bylo na železničních přejezdech zjištěno 505 dopravních přestupků, za které bylo v 406 případech uložena pokuta v blokovém řízení v částce 454.400,- Kč a 99 případů bylo oznámeno k projednání příslušnému správnímu orgánu. V roce 2007 bylo Policií ČR evidováno 587 (-5) dopravních nehod na železničních přejezdech, při kterých bylo 26 (- 4) osob usmrceno, 37 (+1) osob těžce zraněno, 120 (-8) osob lehce zraněno.

Na snížení rizika vzniku dopravní nehody na železničních přejezdech mají vliv různé aspekty, mezi něž lze zařadit:

- zabezpečení železničního přejezdu ze strany Českých drah
- dopravní značení
- stavebně technický stav železničního přejezdu
- rozhledové poměry
- lidský činitel (řidič, chodec apod.)

Přestože převážná většina dopravních nehod na železničních přejezdech byla způsobena selháním lidského činitele, jsou ze strany zainteresovaných složek přijímána různá opatření ke snížení rizika vzniku dopravních nehod na těchto přejezdech.

Policie ČR se zaměřuje zejména kontroly dopravního značení, stavebního uspořádání a rozhledových poměrů železničních přejezdů. V Jihomoravském kraji došlo k vybavení železničních přejezdů identifikačními údaji, které umožňují okamžitou identifikaci místa v případě dopravní nehody a průběžně se zvýrazňují nebezpečné přejezdy. Ke zkušebnímu označení přejezdů, které křižují silnice I. třídy došlo i na území Severočeského kraje. Dohled je dle personálních možností zaměřen na dodržení předepsaných rychlostních limitů a respektování světelné signalizace.

Dopravní inženýři Policie ČR Správy Západočeského kraje opakovaně upozorňují na nevyhovující ČSN 736380, která nerespektuje nutné dodržení úhlu křížení silnice a železnice, aby byl zachován rozhled ze silničního vozidla. Zároveň poukazuje na nevhodnou gesci za dopravní značení železničních přejezdů, kdy dopravní značka A32 – Výstražný kříž přísluší dráze a dopravní značka A 31a je ve správě majitele komunikace, což někdy způsobuje komplikace při řešení zjištěných nedostatků.

Spolupráce s Českými drahami při zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů je hodnocena jako dobrá. Policie ČR rovněž navázala spolupráci s Generálním ředitelstvím drážní inspekce Praha. Při své kontrolní činnosti využívá Policie ČR i materiál Sekce dopravního plánování Centra dopravního výzkumu Brno - „Rizikové faktory na železničních přejezdech“, včetně užitečných námětů ze zahraničí s cílem zlepšení technického zabezpečení železničních přejezdů a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Dopravní inženýři Policie ČR se podílejí rovněž na činnosti zvláštních pracovních skupin krajských úřadů, které se zabývají bezpečností železničních přejezdů na území kraje.

<b>Nástroj strategie</b>	<b>Národní</b>	F 1.2
		Vytvoření a zavedení systému závazného odstraňování nehodových lokalit.

<i>(číslo, popis)</i>	
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) vytvoření seznamu či mapy nehodových lokalit s využitím dat z elektronické evidence dopravních nehod, aktualizace seznamu (mapy)

Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu Brno byla vytvořena vektorová nehodová mapa, která je ve formě webové aplikace umístěna na internetu. Tato aplikace umožňuje znázornit místa dopravních nehod, včetně popisu jednotlivých nehod, a využít tato data pro hloubkovou analýzu příčin dopravních nehod a následně přizpůsobení systému opatření a řízení práce služby dopravní policie. Do rizikových míst je dle možností zaměřen výkon dohledové činnosti služby dopravní policie. Projekt je zatím spuštěn ve zkušebním provozu a je přístupný pouze Policii ČR. Policie ČR poskytuje data k místům dopravních nehod ad hoc na základě žádosti.

<b>Nástroj strategie</b> <i>(číslo, popis)</i>	<b>Národní</b>	F 2.5 Iniciovat postupné rušení reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů komunikací.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		Příprava návrhu vnitřního předpisu, kterým se zpřesňují podmínky pro udělení souhlasu MV či Policie ČR se zřízením a provozováním reklamních zařízení v silničních ochranných pásmech podle § 25 a 31 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Policie ČR provádí průběžně kontroly reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací a dává správcům komunikací podněty k odstranění nepovolených reklam.

Vzhledem k chybějící právní úpravě a nejednotnému výkladu některých ustanovení zákona č. 13/1997 Sb. není smysl opatření dosud naplněn. MV proto navrhlo v rámci revize opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu zpřesnění úkolu a odpovědnosti jednotlivých subjektů. Vzhledem k mezinárodním závazkům považuje Ministerstvo vnitra za nutné, aby byla připravena a schválena legislativní změna v zákoně č. 13/1997 Sb. spočívající v zákazu umístování reklamních zařízení v ochranných pásmech dálnic a rychlostních komunikací tak, jak je to běžné v jiných státech EU a stanovena jednoznačná a závazná pravidla pro umístování reklamních zařízení na ostatních typech pozemních komunikací.

Z důvodů jednotnosti a transparentnosti postupu v působnosti resortu ministerstva vnitra byl alespoň připraven návrh vnitřního předpisu, kterým se zpřesňují podmínky pro udělení souhlasu MV či Policie ČR se zřízením a provozováním reklamních zařízení v silničních ochranných pásmech podle § 25 a 31 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Návrh je ve schvalovacím řízení.

## **Dohled Policie ČR**

též viz předchozí kapitoly

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> I 2.1 Zabezpečení systematického dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích s důrazem na místa častých dopravních nehod, čas, kdy nejčastěji dochází k dopravním nehodám, a na technický stav vozidel.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Zabezpečení dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména v místech častých DN a místech, kde dochází k častému porušování dopravních předpisů.</li> <li>b) 2 celostátní akce typu „Kryštof“ ročně (doporučený rozsah: 3 dny), při nichž bude dohled zaměřen rovněž na kontrolu technického stavu vozidel</li> <li>a) celostátní dopravně bezpečnostní akce ve spolupráci s TISPOL zaměřené na kontrolu technického stavu vozidel, v rozsahu požadovaném TISPOL</li> </ul>

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu doporučujeme se zaměřit zejména na <ul style="list-style-type: none"> <li>1. na účinnost dohledové činnosti ze strany Policie ČR (též kapitoly věnované jednotlivým aspektům)</li> <li>2. na vyhodnocení účinnosti dalších opatření přijatých ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na republikové, krajské a okresní úrovni, (též kapitoly věnované jednotlivým aspektům)</li> </ul> </li> </ul>

**Celkový počet hodin přímého výkonu dohledu policistů v celé ČR a podle jednotlivých správ krajů:**

	Praha	StřČK	ZČK	SČK	VČK	JČK	JMK	SMK	Celkem ČR
<b>přímý výkon dohledu (v hod.)</b>	<b>224019</b>	<b>136325</b>	<b>143784</b>	<b>147200</b>	<b>143561</b>	<b>92903</b>	<b>276626</b>	<b>177161</b>	<b>1341579</b>

V rámci celostátních dopravně bezpečnostních akcí (včetně akcí organizovaných TISPOL a vícedenních akcí typu „Kryštof“ v dubnu a červnu) bylo v roce 2007 nasazeno v přímém výkonu dohledu celkem 32.044 policistů (z toho 10.219 dopravních policistů, 18.804 policistů služby pořádkové a služby železniční policie, 827 policistů služby kriminální policie a vyšetřování a 2.194 policistů služby cizinecké a pohraniční policie). Celkově odsloužili policisté ve výkonu služby při dopravně bezpečnostních akcích 139.531 hodin. Výsledky dopravně bezpečnostních akcí jsou pravidelně prezentovány v médiích.

Dohled je situován na místa zvýšeného výskytu dopravních nehod a další riziková místa, pokud je zde možné dohled s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu vykonávat. V některých krajích (Policie ČR Správy Jihomoravského kraje) byly provedeny specializované kontroly na prověření zaměření výkonu služby do těchto míst. Při kontrole nebyly v tomto ohledu shledány žádné nedostatky. Policie ČR se snaží rovněž vytypovat místa nových kontrolních stanovišť, kde by bylo možné dohled vykonávat, případně dává doporučení obcím s rozšířenou působností k instalaci stacionárních zařízení dokumentujících vybrané dopravní přestupky. Výkon služby se v roce 2007 zaměřil ve zvýšené míře i na silnice II. a III. tříd, kde dochází k častějšímu páchání dopravních přestupků.

Dle potřeby jsou vyhlašovány speciálně zaměřené dopravně bezpečnostní akce. Dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu je zajišťován s ohledem na aktuální personální stavy dopravní policie.

### Technický stav vozidel

V roce 2007 bylo v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění Směrnice 2003/26/ES provedeno 24 182 kontrol užitkových vozidel. Při kontrole technického stavu užitkových vozidel byly v praxi zjišťovány hrubé závady technického stavu vozidel, které bezprostředně ohrožují bezpečnost silničního provozu. Stává se, že při silniční kontrole vozidla, které bezprostředně před tím absolvovalo kontrolu ve stanici technické kontroly, jsou zjištěny závady, které vedou k důvodné pochybnosti, zda vůbec takové vozidlo stanicí technické kontroly prošlo. Kontroly technického stavu vozidel jsou prováděny ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu. Spolupráce je hodnocena všemi policisty jako velmi dobrá. Policisté jsou pro provádění technických kontrol užitkových vozidel speciálně proškoleni.

Viník, zavinění nehody rok 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2006	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2006	Rozdíl v %
<b>Technickou závadou vozidla</b>	1 091	-180	-14,2%	7	6	600,0%

Jak vyplývá z výsledků kontrolní činnosti Policie ČR při celostátních dopravně bezpečnostních akcích v roce 2007, činily přestupky týkající se technického stavu vozidel celých 19,66 % (v roce 2006 16,26 % a v roce 2005 16,4 %) všech dopravních přestupků zjištěných při těchto akcích. V řadě případů musel být vysloven zákaz další jízdy. Mezi nejčastější závady v technickém stavu vozidel patřily zejména nadměrně opotřebované pneumatiky, závady v osvětlení, únik provozních kapalin, nedostatky v zimní výbavě vozidel.

Je třeba zdůraznit, že hlavní odpovědnost za stav údržby vozidla mají samotní majitelé (provozovatelé) vozidel a za kontrolu technického stavu vozidel odpovídají jednotlivé Stanice technické kontroly, které jsou vybaveny příslušným technickým zařízením pro plnohodnotnou kontrolu jednotlivých částí vozidel. V rámci novelizace zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, se připravuje podrobnější úprava silničních technických kontrol všech motorových vozidel a legislativní opatření pro zajištění vyšší kvality činnosti stanic technické kontroly.



### Výkon dohledu:

Vývoj dopravní nehodovosti je pravidelně sledován, vyhodnocován a analyzován na všech úrovních řízení (policejní prezidium, krajské správy, okresní ředitelství). Při plánování výkonu dohledu jsou zohledněna opatření vyplývající z Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy, který vychází z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Na základě analýzy dopravní nehodovosti jsou na teritoriu správy kraje a okresních ředitelství vyhlášovány speciálně zaměřené dopravně bezpečnostní akce. Výkon dohledu je zaměřen zejména na rizikové úseky, sledování hlavních příčin dopravních nehod a zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích. Některé správy kraje mají zpracovány vlastní plány bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy (např. PČR Správa Středočeského kraje, Západočeského kraje).

Výkon dohledu je předmětem pravidelných kontrol ze strany odborů dopravní policie, výsledky kontrol jsou předkládány vedení správy kraje. Na některých správách krajů byly v průběhu roku provedeny i mimořádné metodické kontroly výkonu služby (PČR Správa Jihomoravského kraje – kontrola zaměřená na výkon dohledu na místa, kde došlo k dopravním nehodám se závažnými následky). Kontrolu výkonu dohledu provádí i specializovaný útvar.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	I 4.2 Důsledné provádění kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích policisty. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		– vnitřní kontrolní akce a jejich vyhodnocení

I v roce 2007 byly provedeny kontroly zaměřené na dodržování dopravních předpisů samotnými policisty. V rámci 402 provedených kontrol bylo zjištěno 37 nedostatků, z toho 35 nedostatků spočívajících v porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (řízení služebního dopravního prostředku bez předepsaných dokladů, nesprávné parkování, překročení rychlosti, porušení zákazu vjezdu, nepřipoutání se bezpečnostními pásy). Další 2 nedostatky spočívaly v porušení vnitřních předpisů o nakládání se služebními dopravními prostředky. Na základě výsledků těchto kontrol je možno konstatovat, že prováděné kontroly mají pozitivní vliv na zvýšení používání bezpečnostních pásů policisty i na podstatné snížení případů nesprávného parkování (v roce 2006 se jednalo o 60 % všech zjištěných nedostatků, zatímco v roce 2007 jen 16 %). Pochybení příslušníků Policie ČR byla řešena příslušným služebním funkcionářem převážně v kázeňském řízení.

### Preventivně výchovné aktivity

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	C 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta.
--	----------------	--

<b>Popis akce v rámci MV</b>	V rámci MV- podpora kampaně: a) Informování o konkrétních případech a jejich následcích v médiích, případně na webových stránkách MV b) Prezentace souvisejících aktivit, zejména na webových stránkách MV a internetovém Rádiu Vnitro c) Vlastní aktivity
------------------------------	---

Případy řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky jsou pravidelně zveřejňovány ve všech médiích. Sdělovacím prostředkům (TV, radia, tisk celostátní i regionální) jsou průběžně poskytovány informace o dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, jejich následcích a důsledcích. Zástupci médií bývají často přítomni přímo u dopravních akcí zaměřených na kontrolu požívání alkoholických nápojů před jízdou. Informace jsou poskytovány též prostřednictvím webových stránek, Radia vnitro a prostřednictvím Informačního servisu odboru prevence kriminality.

V krajích také probíhají preventivní akce přímo zacílené na prevenci řízení pod návykovou látkou, jako např. akce:

*Máš na to?* (PČR Správy Jihomoravského kraje) - soutěž pro středoškolskou mládež v policejních disciplínách s přidaným programem zaměřeným na prevenci v dopravě a protidrogovou prevenci (přednášky, vozidlový trenažér, letáky, instruktážní filmy apod.) V roce 2007 bylo osloveno cca 350 studentů středních škol a 50 pedagogů. Medializace proběhla převážně v regionálním tisku.

*Léto za volantem* (PČR Správy Jihomoravského kraje) – akce zaměřená na prevenci požívání alkoholu za volantem v letních měsících. Akce byla realizována společně s dopravními policisty při kontrolách řidičů, vzorní řidiči byli odměněni dárkovou taškou s nealkoholickým pivem a letáky s důležitými informacemi k dopravním nehodám, včetně postupu chování při nehodě. V rámci akce bylo zkontrolováno 888 řidičů, bylo zjištěno 124 přestupků (2x alkohol). Akci provázela medializace v celostátních i regionálních médiích (3x hlavní televizní zpravodajství, desítky deníků, regionální tiskoviny, resortní tiskoviny, internet, rozhlasové stanice).

*Zodpovědný řidič* (PČR Správy Středočeského kraje) – preventivní projekt zaměřený na konzumenty alkoholických nápojů v restauračních zařízeních. Návštěvníci restaurací byli prostřednictvím informace na táčcích pod nápoje upozorňováni na důsledky řízení pod vlivem alkoholu a bylo apelováno na jejich zodpovědné chování. Policisty bylo rozdáno do vybraných restauračních zařízení po celém teritoriu okresního ředitelství PČR Praha – venkov deset tisíc kusů táčků.

<b>Nástroj Národní strategie</b> (číslo, popis)	C 1.2 Uplatňování poznatků o vlivu alkoholu aj. návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu ve vzdělávacích programech škol a autoškol.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	- v rámci besed zaměřených na středoškolskou mládež

Poznatky o vlivu návykových látek na chování řidičů jsou součástí přednáškové činnosti, zejména na základních a středních školách. Především následky řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je rozebírána na besedách se středoškolskou mládeží, která tvoří okruh nejmladších řidičů. Při besedách se využívají ukázky z videokazet Nadace Malina „Auto je zbraň“ a „Bourá jen blb?“, ale také dokumentace reálných dopravních nehod a jejich následků. Na prezentačních akcích Policie ČR si občané mohou ověřit pomocí detekčních přístrojů hodnoty alkoholu v krvi a jeho odbourávání.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	D 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na zádržné systémy s důrazem na: – používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci – používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech – používání dětských zádržných systémů.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	V rámci MV- vlastní aktivity, případně podpora kampaně MD: a) Informativně osvětové působení zaměřené na zádržné systémy v médiích, osvěta na webových stránkách MV apod. b) Vlastní aktivity zaměřené na zádržné systémy, propojení s dohledem Policie ČR a informováním veřejnosti

Během roku průběžně probíhají v rámci celé ČR prezentační akce Policie ČR, při nichž je veřejnost informována také o používání zádržných systémů. Na některých akcích si mohou návštěvníci vyzkoušet i simulátor nárazu. K dispozici jsou propagační a informační materiály (např. brožura „Bezpečné silnice dětem - VOLVO“ apod.). Na problematiku zádržných systémů je veřejnost upozorňována i v rámci besed a přednášek (na I. stupni ZŠ např. v rámci projektu Ajaxův zápisník).

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy se při preventivních nebo dohledových aktivitách distribuují materiály propagující nutnost používání zádržných systémů (např. Pásovec – leták s omalovánkou a informacemi pro rodiče a pásovec - hračka k připevnění na zádržný systém, leták „Cvak a přežijete“). Policie České republiky se ve dnech 23. – 29. dubna 2007 připojila svojí preventivně dopravní aktivitou k prvnímu Globálnímu týdnu bezpečnosti silničního provozu OSN. Heslem týdne bylo „Road safety is no incident“ („Bezpečnost silničního provozu je provoz bez nehod“). Policie České republiky si dala v tomto týdnu za cíl posílit bezpečnost na silnicích, zvýšit osvětu i v oblasti používání zádržných systémů. Policisté rozdávali preventivně propagační materiály, které Policie ČR obdržela na podporu 1. Globálního týdne bezpečnosti silničního provozu od oddělení BESIPu MD ČR (letáčky, reflexní samolepky, pásy, pexeso a omalovánky).

Taktéž probíhají regionální dopravně preventivní akce zaměřené na tuto problematiku (např. akce „Bez pásů nevyjedu“ – OŘ Liberec). Problematika zádržných systémů byla zdůrazňována i během všech akcí Muzea Policie ČR, respektive Centra dopravní prevence Ministerstva vnitra a Policie ČR při Muzeu Policie ČR.

Informace týkající se zádržných systémů (bezpečnostní pásy, dětské sedačky) byly zveřejněny na webových stránkách MV. Ke zveřejňování preventivních informací jsou využívána i tištěná média jako jsou Policista, Závislost a My, Hlásí se policie, Metro apod.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> E 1. 2 Realizace programu Bezpečná cesta do školy v celostátním měřítku.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) prezentace programu na webových stránkách MV, případně informace pro tisk aj. média b) realizace projektů v rámci programu Bezpečná cesta do školy

Program se realizuje pouze v rámci některých okresních ředitelství Policie ČR (např. Vyškov, Kroměříž, Zlín). Bezpečnost dětí při cestě do školy je však zohledněna v rámci vlastních aktivit Policie ČR (např. akce „Zebra se za tebe nerozhledne!“) a v rámci speciálních dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na chodce.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> E 1.3 Zajištění mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do mateřských škol, škol a zdravotnických zařízení.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) případná mediální podpora kampaně b) distribuce propagačních materiálů MD při akcích zaměřených na prezentaci činnosti MV a Policie ČR, při preventivně výchovných a dohledových aktivitách Policie ČR

Příručky určené pro rodiče dětí preventivně informační skupiny od Ministerstva dopravy neobdržely. Jiné letáky (Pásovec, Chci se domů vrátit bezpečně, apod.) byly distribuovány cílovým skupinám při přednáškové činnosti, u dopravně bezpečnostních akcích, dopravně preventivních akcích a dalších preventivních aktivitách policie.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> E 2.2 Zajistit informační aktivity zaměřené na: <ul style="list-style-type: none"> <li>– chodce (přecházení vozovky, viditelnost)</li> <li>– cyklisty (ochranné přilby, viditelnost)</li> <li>– motocyklisty (specifická rizika)</li> <li>– děti</li> <li>– seniory</li> </ul>
<b>Popis akce v rámci MV</b>	– informování veřejnosti o kontrolních akcích, preventivně výchovných akcích, a dalších aktivitách MV a Policie ČR prostřednictvím médií a webových stránek MV. – informování veřejnosti o prvcích pasivní ochrany (přilby, reflexní pomůcky, zádržné systémy) na prezentačních akcích Policie ČR provozování dopravního hřiště – realizace vlastních preventivně výchovných projektů (zaměřit se zejména na správné přecházení vozovky chodci, dodržování rychlostních limitů a řízení pod vlivem alkoholu aj. návykových látek u řidičů motocyklů):

Informační aktivity zaměřené na bezpečnost pohybu na silnicích a veřejných prostranstvích jsou v průběhu celého roku prezentovány v denním tisku, regionálních denících i na webových stránkách.

*Regionální média (TV, tisk):* pravidelné informace, pozvánky na akce, informace ze svodek – nehody, úrazy, smrtelná zranění a další informace i ve spojení se statistikou (v některých periodikách, pravidelná rubrika „prevence“).

*Televize:* pravidelná komunikace, zveřejňování akcí preventivního charakteru.

*Webové stránky MV ČR* – zveřejňování všech preventivních akcí, informace o používání retroreflexních materiálů a ochranných přileb pro cyklisty.

Prostřednictvím přednáškové činnosti jsou s odpovídajícími informacemi seznamováni nejen žáci školských zařízení, ale i senioři a jiné skupiny obyvatel. Cílovou skupinou jsou všichni účastníci silničního provozu. Preventivně informační materiály o bezpečném pohybu v dopravě jsou rovněž rozdávány široké veřejnosti na prezentačních akcích PCR (Dětské dny, Dny s Policií ČR, Bambiriáda, apod.).

U některých preventivně informačních skupin jsou zřízeny informační panely, na kterých jsou umístěny např. fotografie s nasvícenými chodci a s chodci bez reflexních prvků, podpůrné obrázky a informace k pasivním prvkům ochrany.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	– Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu doporučujeme se zaměřit zejména na 5. na nápaditost, četnost a účinnost informačních a preventivně výchovných aktivit zaměřených na BESIP

#### Celorepublikové projekty:

*Jezdíme s úsměvem:* již tradiční celorepubliková akce ve spolupráci s Českou pojišťovnou. Základní myšlenkou projektu je dopravní akce, při níž se na hodnocení chování řidičů podílejí děti z vybraných základních škol. Za dopravní přestupky, které policie v průběhu preventivní akce zaznamená, dostávají řidiči od školáků obrázek zamračeného autíčka, za bezpečnou jízdu obrázek usměvavého autíčka. Cílem akce je apelovat na řidiče, aby svojí rychlou nebo nebezpečnou jízdou v okolí škol neohrožovali chodce, zejména děti. Děti i dospělí využívají při akci reflexních vest.

*Medializace:* televize, rozhlasové stanice, celorepublikové tiskoviny i regionální periodika, deníky.

Projekt *Zebra se za tebe nerozhledne* vznikl ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou MV ČR a Českou radou dětí a mládeže. Projekt byl zaměřen na kontrolu dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a na odbourání mýtu o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce. Hlavním cílem této akce je preventivně působit na chodce a celkově posílit v účastnících silničního provozu zásady pro správné přecházení vozovky. První kolo projektu proběhlo od 3. září do 7. září 2007 a to ve více než 45 městech. Policisté byli přítomni nejméně na 380 přechodech a osloveno bylo přibližně 10 500 chodců. Policisté rozdávali kartičky se zebrou připomínající tuto akci a další drobné propagační a upomínkové předměty. Dopravně preventivní akce byla občany velice pozitivně přijímána, zejména z řad

děti a seniorů. Projekt byl provázen výrazným zájmem ze strany médií (hlavní TV zpravodajství, regionální TV a periodika, rozhlas). Výsledky akce byly zveřejněny na webových stránkách MV ČR. Medializace projektu probíhala každodenně od tiskové konference dne 30. 8. 2007 do 11. 9. 2007.

*Ajaxův zápisník* – projekt zahrnuje i dopravní výchovu žáků 2. tříd ZŠ se zaměřením na chování chodců a cyklistů v silničním provozu.

Medializace: Webové stránky

#### Regionální projekty (výběr):

*Zaostřeno na seniory:* ( PČR S Jmk Brno) Projekt je zaměřen na 2 zásadní problematiky: prevence kriminality, prevence v dopravě. Projekce filmu, přednáška a následně diskuse s rozdáním letáků a reflexních prvků prevence v dopravě, zákon č. 361/2004 Sb., viditelnost – rozdávání reflexních pásek na tašky a hole, letáky Vidět a být viděn (BESIP). Rozdáno přes 900 reflexních proužků na hole a tašky. V rámci projektu osloveno cca 900 osob. Medializace: internet - redakční systém Atlantic, kabelové televize, regionální periodika.

*Chodci pozor! Pozor chodec!* (OŘ PIS Kroměříž) – informační kartičky s obrázky a důležitými informacemi. Cílová skupina – děti základních škol. Skládanky, knížečky s radami pro BESIP. Kartičkami osloveny stovky dětí.

Kampaň *Na kolo jen s přilbou* (PIS OŘ Česká Lípa, Litoměřice) upozorňující cyklistickou veřejnost na prvky pasivní ochrany snižující riziko úrazu při jízdě na kole.

*Bezpečí seniorů* (PČR S Svčk) - distribuce letáků s radami pro seniory v rámci občůzkové činnosti na teritoriu bývalého severočeského kraje.

*Po silnici bezpečně* (PIS OŘ Teplice ve spolupráci s Českou pojišťovnou) - výtvarná soutěž pro žáky 4., 5. a 6. tříd základních škol.

#### **Opatření je plněno také v rámci činnosti Centra dopravní prevence Ministerstva vnitra a Policie ČR při Muzeu Policie ČR**

Z finančních prostředků z Resortního programu MV v oblasti kriminality 2007 byly zakoupeny reflexní vestičky pro děti z mateřských škol, reflexní pásky, odrazky a pod. pro větší děti a reflexní samolepky na hole a tašky seniorů. *Reflexní pomůcky* byly jako odměny rozdávány při akcích nebo jako ceny v soutěžích nebo používány při přednáškové činnosti.

*Dětské dopravní hřiště* Muzea Policie ČR bylo v provozu od dubna do října, v dopoledních hodinách pro výuku dopravní výchovy, odpoledne pro děti ze školních družin z blízkého i širšího okolí muzea, ve stanovených hodinách též pro veřejnost. Využití dopravního hřiště byla součástí i mnoha dalších akcí. Hřiště využilo téměř 3500 dětí (včetně hodin pro veřejnost).

Zprovozněním interaktivního sálu byly vytvořeny podmínky pro *výuku dopravní výchovy dětí od předškolního věku po 5. ročník základních škol*. Děti si formou odpovídající jejich věku osvojovaly zásady bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu. Během výuky byly využívány např. stavebnice Lego (sady Integrovaného záchranného systému), dále papírové dopravní stavebnice, hry Autoškola, sady dopravních značek a semaforů, testy apod. Jediným nedostatkem CDP je chybějící kvalitní počítačová technika.

Během roku 2007 absolvovalo dopravní výuku teorie 2385 dětí, praktickou jízdu na dětském dopravním hřišti 2934 dětí.

V květnu 2007 zahájilo Centrum dopravní prevence ve spolupráci s Ústavem policejné bezpečnostních studií Policejní akademie ČR sérii *výukových programů pro studenty středních škol*. Pilotního ověření se zúčastnilo více než 200 studentů pražských středních škol. Program je zaměřen na problematiku chování adolescentů, většinou držitelů řidičského oprávnění A, v silničním provozu. Program využívá videosekvencí a zejména na fotografiích z reálných dopravních nehod vysvětluje základní zásady správného chování. Upozorňuje na rizika (např. mikrospánek, únavový syndrom a požívání návykových látek) a na následky a důsledky dopravních nehod. Vzhledem k věkové blízkosti přednášejících vůči studentům, je nedílnou součástí programu i neformální diskuze k tematice dopravní nehodovosti, zejména motocyklistů. Pilotní ověření ukázalo, že o takto koncipované programy je mezi středoškoláky zájem, a proto Centrum dopravní prevence předpokládá, že program bude i nadále pokračovat.

V průběhu roku 2007 probíhaly i akce s širší působností:

V únoru během celostátní akce Ledová Praha bylo instalováno pro nejmenší děti malé dopravní hřiště a za účasti dopravních policistů probíhaly soutěže pro starší děti. Dospělým byl k dispozici odborník na dopravní problematiku, který odpovídal na aktuální dotazy. Tato akce proběhla ve spolupráci s dopravními policisty Policie ČR Správy hl. m. Prahy.

Centrum dopravní prevence se aktivně zapojilo do aktivit 1. Globálního týdne bezpečnosti silničního provozu OSN, a to zejména vyhlášením dětské výtvarné soutěže k bezpečnosti silničního provozu na téma „Jaké nebezpečí mi hrozí na silnici“. Soutěž proběhla v období od 15. ledna do 15. března 2007 ve spolupráci s agenturami OSN v České republice – Regionální úřadovnou Světové zdravotnické organizace, Českým výborem UNICEF a Informačním centrem OSN v České republice (UNIC). Soutěže se zúčastnilo celkem 318 dětí z mateřských a základních škol z 11 měst a obcí z celé České republiky. Ceny vítězům byly předány v průběhu veletrhu PRAGOALARM/PRAGOSEC 2007, na němž byly vítězné práce představeny v expozici Ministerstva vnitra. Panel s vítěznými obrázky byl vystaven ve vstupní hale Domu OSN v Praze a poté byl poskytnut pro preventivní akce preventivně informačních skupin Okresních ředitelství Policie ČR v Jeseníku, Přerově a Šumperku. Pro 1. Globální týden bezpečnosti silničního provozu OSN vytvořilo Centrum dopravní prevence zvláštní panel obsahující argumenty OSN a Světové zdravotnické organizace k problematice bezpečnosti silničního provozu. Tento panel byl využíván obdobně jako panel s dětskou výtvarnou soutěží. Na závěr 1. Globálního týdne bezpečnosti silničního provozu OSN uspořádalo 29. dubna 2007 CDP ve spolupráci s BESIP Teamem den věnovaný bezpečnosti silničního provozu.

V květnu se Centrum dopravní prevence zúčastnilo akce BAMBIRIÁDA 2007, na kterou poskytlo jak statické exponáty (vzorově vybavené jízdní kolo včetně cyklistické přilby), tak i testy s dopravní tematikou pro děti.

V červnu Centrum dopravní prevence ve spolupráci se Správou hl. m. Prahy Policie ČR uspořádalo Dětský den, kterého se zúčastnilo 310 dětí. Hlavním programem byla jízda na dopravním hřišti a různé dopravní soutěže.

Centrum dopravní prevence ve spolupráci s Ústavem dopravní inženýrství hl. m. Prahy 19. září uspořádalo Den dopravní výchovy, konaný v rámci Evropského týdne mobility. Celý den probíhaly dopravně výchovné soutěže na dopravním hřišti, úspěšní cyklisté získali dětský řidičský průkaz (spolupráce s firmou ACA) a všechny děti získaly různé reflexní doplňky na oblečení, uskutečnila se i tři představení hry Pohádkový semafor Divadla pro žáky a spolužáky.

Centrum dopravní prevence vyhlásilo ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a firmou Nestlé Česko s.r.o. v rámci naplňování úkolů daných vládou a schválenou Národní strategií zvýšení bezpečnosti silničního provozu a plnění Programu MV v oblasti prevence kriminality a přihlášení ČR k Evropskému týdnu mobility 2007, výtvarnou soutěž. Zúčastnilo se jí 411 základních škol z celé ČR, které zaslaly téměř 18 tisíc kreseb. Všichni zúčastnění dostaly od firmy Nestlé desatero bezpečných rad a reflexní samolepku a 200 škol bylo odměněno sadou sportovních míčů.

V neděli 23. září se muzeum podílelo na akci Domu dětí a mládeže Prahy 2 „Kola v Praze“. Opět probíhaly soutěže s dopravně bezpečnostní tematikou a jízda na dopravním hřišti.

25. září se uskutečnila v prostorách dopravního hřiště a muzea preventivní akce Úřadu městské části Praha 1 „Bezpečně do škol“ pro více než sto dětí. Akce proběhla za účasti starosty této městské části, který byl s jejím průběhem velmi spokojen a projevil zájem o další spolupráci s Centrem.

Zástupkyně Centra dopravní prevence se zúčastnila 5. září zahájení ojedinělého projektu firmy ŠIK CZ s.r.o. - Školní informační kanál. Cílem tohoto projektu je zabezpečit neustálý přísun kvalitních a žádaných informací a to pomocí implementace velkoplošného informačního systému do vybraných základních, středních a vysokých škol v České republice. Úkolem projektu je zvýšit informovanost pedagogů a dalších pracovníků škol a školních zařízení, žáků a studentů, zejména v oblasti informovanosti o možnostech dalšího vzdělávání žáků, prevence ve spolupráci s policií, městskou policií, linkou bezpečí, protidrogovými centry (oblast primární prevence sociálně-patologických jevů), zabezpečení škol a jejich provozu apod. Informace jsou dětem předávány atraktivním a velmi efektivním způsobem a to formou jednoduchých spotů, účelně směřovaných konkrétní cílové skupině. Jeden ze spotů je věnován preventivním programům pořádaných Centrem dopravní prevence.

Pro Ministerstvo vnitra Slovenské republiky – Prezídium Policajného zboru, oddelenie prevencie bylo uskutečněno metodické zaměstnání a instruktáž k problematice dopravní výchovy s ukázkovou hodinou.

Nejvýznamnější aktivitou Centra dopravní prevence v roce 2007 bylo v souvislosti s 1. Globálním týdnem bezpečnosti silničního provozu OSN přihlášení k Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu (dále jen Charta), jejímž cílem je v souladu s Akčním plánem bezpečnosti silničního provozu Evropské unie snížit počet obětí dopravních nehod na evropských silnicích do roku 2010 o 25000. V sídle Zastoupení Evropské komise v ČR v Evropském domě v Praze se zástupci Centra zúčastnili 27. září prezentace Charty v rámci dalšího kola své zahajovací kampaně ve významných evropských městech. O tom, že aktivity Centra dopravní prevence jsou v zahraničí považovány za smysluplné, svědčí i to, že projekt Centra byl místopředsedou Evropské komise zodpovědným za dopravu, panem Jacquesem Barrotem, a týmem Charty vybrán mezi 35 nejlepších projektů prezentovaných v rámci



Charty a následně ohodnocen jako **nejlepší projekt v kategorii instituce za rok 2007**. Slavnostní předání cen Excellence in Road Safety proběhlo 26. listopadu v Bruselu. Cena je vystavena v expozici Muzea Police ČR.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	Národní	G 1.5 Výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu s cílem zkvalitnění chování po nehodě.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		a) prezentace správného chování po nehodě při preventivně výchovných akcích a na webových stránkách MV b) akce Gentleman silnic, prezentace akce c) v rámci informačních aktivit MV a Policie ČR se zaměřit na případy, kdy viník dopravní nehody od nehody ujel a na trestněprávní aspekty neposkytnutí pomoci při dopravní nehodě a další důsledky takového jednání spolu s prezentací správného chování d) sledování vývoje případů, kdy viník od DN ujel

Odbor prevence kriminality MV vydal informativní oboustrannou kartičku určenou pro motoristy. Kartička obsahuje základní rady a informace co dělat při a jak se chovat bezprostředně po dopravní nehodě. Informativní kartička je distribuována řidičům proporcionalně po území ČR cestou policistů zařazených v dopravní službě a dále na úřadech obcí s rozšířenou působností.

I v minulém roce pokračoval projekt *Gentleman silnic*, který organizuje PČR ve spolupráci s Českou pojišťovnou a.s. Podstatou projektu je oceňování účastníků silničního provozu za výjimečné činy, které vykonají při svých cestách na silnicích a dálnicích v České republice. Jedná se zejména o rychlé a účinné jednání účastníka silničního provozu, které vede k záchraně života nebo zdraví při autonehodě. Zveřejnění takového jednání je nejenom odměnou pro samotného zachránce, ale poslouží také jako vzor pro všechny ostatní. Za rok 2007 bylo uděleno zástupci Policie ČR a České pojišťovny a.s. celkem 12 titulů „Gentleman silnic“. Od roku 2004 je tedy celkem 30 oceněných zachránců lidského života. Předávání ocenění Gentlemanům je medializováno hlavně v lokalitě, kde oceněný žije.

Výchovné působení na účastníky silničního provozu je též součástí běžné přednáškové činnosti, kdy je především středoškolské mládeži a žákům II. stupně ZŠ vysvětlován postup činností na místě dopravní nehody a to jak z pozice účastníka, svědka i náhodně přítomných. Je vždy vyzdviženo poskytnutí první pomoci případným zraněným osobám, přivolání odborné pomoci, zajištění havarovaných vozidel apod. Součástí dopravně preventivních akcí některých krajů je i rozdávání letáků s informacemi pro řidiče - co dělat při dopravní nehodě. V médiích jsou prezentovány případy, kdy řidič od nehody ujel a byl policií dopaden.

V roce 2007 šetřila policie celkem 17 922 nehod, kdy viník nehody z místa ujel. Při těchto nehodách bylo usmrceno 19 osob a dalších 1 000 bylo zraněno. Počet těchto nehod je oproti roku 2006 o 24 vyšší, počet usmrcených je nižší o 8 osob (tj. o 30 %), počet zraněných se zvýšil o 66 osob.

### **Koordinace, poskytování informací**

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> J 1.2 Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	spolupráce s obcemi aj. subjekty zejména v oblasti priorit vytýčených pro rok 2007, podpora místních aktivit BESIP dle požadavků a možností

Spolupráce s regionálními manažery BESIP je v krajích na různé úrovni – aktivně s regionálními manažery spolupracuje preventivně informační skupina Policie ČR Správy Západočeského kraje, Jihomoravského kraje a částečně Správy Východočeského kraje (některá okresní ředitelství). Většinou se spolupráce na regionální a místní úrovni navazuje u aktivit určených pro širokou veřejnost – prezentační akce, cyklistické soutěže pro děti apod.

Podrobnější vyhodnocení své spolupráce s BESIP na místní či regionální úrovni poskytla Policie ČR Správy Jihomoravského kraje:

Globální týden bezpečnosti

Máš na to?

- Soutěž pro středoškolskou mládež.
- Okresní kola a krajské finále (od května – září 2007).
- Soutěž v policejních disciplínách s přidaným programem zaměřeným na prevenci v dopravě a protidrogovou prevenci (přednášky, trenažér – vozidlový, postery, vitríny, informace, konzultace policistů DI, letáky, brožury, DVD ruce na volant).
- Osloveno cca 350 studentů středních škol, padesátka pedagogů.
- Medializace: tisk převážně regionální (okresy, kraj, rádia).

Spolupráce s obcemi a školskými zařízeními na dopravně-preventivních akcích.

Hurá prázdniny - Brno červen 2007.

Šikuláda - Brno září 2007.

Evropský týden mobility – Brno, září 2007.

Veletržní běh Brnem – květen 2007.

Mladý cyklista – Vyškov (ZŠ), květen 2007.

Dopravní den – Šumná (okres ZN), duben 2007.

Dopravní soutěž cyklistů (ZŠ 4. třídy) – Vsetín, září 2007 .

Seriál v regionálním tisku v oblasti prevence: Kroměřížská policie radí:

- Chodcům.
- Cyklistům.
- Řidičům – seniorům.
- Osobám na kolečkových bruslích,...

Chováš se bezpečně? – Kroměříž, září 2007 se ZŠ .

Olympiáda bezpečné jízdy – Kroměříž duben 2007 se ZŠ, osloveno 200 dětí.

Chováme se bezpečně, chráníme své zdraví – Kroměříž 25. září 2007 akce pro MŠ, 100 dětí s rodiči.

Den PČR – Kroměříž 21. červen 2007 akce pro MŠ, 35 dětí s rodiči.

Dopravní problematika v soutěžích pro žáky – Holešov 17. dubna 2007 akce pro ZŠ první stupeň, 150 dětí, učitelé.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) realizace Jednotného systému dopravních informací (součinnost s MI, MD a Ředitelstvím silnic a dálnic)</li> <li>b) spolupráce MV a Policie ČR se státními i nestátními subjekty (Ministerstvem dopravy - BESIP, obecními a krajskými úřady, obecní, resp. městskou policií, školami, bankami, pojišťovny, nadacemi apod.) v oblasti BESIP</li> <li>c) koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit</li> </ul>

V roce 2005 byl usnesením vlády č. 590 schválen **projekt realizace Jednotného systému dopravních informací pro ČR (JSDI)** jako společný projekt Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra a Ředitelství silnic a dálnic ČR ve spolupráci s dalšími subjekty (PČR, HZS ČR, správci komunikací, silničními správními úřady, obecními úřady, ČHMÚ atd.). V průběhu roku 2007 došlo k propojení systémů HZS ČR a automatickému přenosu informací o výjezdech k dopravním nehodám. Byla realizována a implementována I. etapa Centrální evidence uzavírek a dokončena aplikace i pro vedení správního řízení a vydávání rozhodnutí všech silničních správních úřadů o povolení omezení obecného užívání komunikací v elektronické podobě pro II. etapu. Byla dokončena aplikace pro sběr dopravních informací od obecních policií a připraveny podmínky pro její implementaci. Byl vytvořen Jednotný silniční meteorologický informační systém s komplexem informací o povětrnostních podmínkách v dopravě. Ve zkušebním provozu je systém pro evidenci a sledování přeprav nadměrných nákladů. Byl zrealizován a začíná testování přenosu informací z prvních krajských dispečinků Zdravotnické záchranné služby o výjezdech k dopravním nehodám.

Stavebně byly zrealizovány prostory pro Národní dopravní informační a řídicí centrum (NDIC) v objektu nového Střediska správy a údržby dálnic v Ostravě a připraven projekt pro technologické vybavení. Realizuje se řídicí, redakční a informační software pro NDIC. Trvale na NDIC pracuje 10 operátorů v nepřetržitém provozu.

Z telematických systémů bylo na konci roku 2007 na dálnicích a rychlostních silnicích instalováno a propojeno celkem 43 kamer (29 ks na D1, 4ks na D5, 4ks na D8, 6ks na R1) a chystá se propojení také dalších kamer již instalovaných na dálnici D8 a v oblasti dálničních a silničních tunelů. Zařízení pro provozní informace bylo do konce roku 2007 instalováno v počtu 12 ks, v oblasti silničních a dálničních tunelů bude propojení teprve realizováno. Plně funkční je meteorologický systém s cca 250 automatickými silničními meteorologickými stanicemi. Zprovozněn byl testovací, kontrolní a řídicí systém na D8 pro průběžné vyhodnocování jízdních dob a sledování charakteristik dopravního proudu. Rozvíjí se i instalace a testování systémů měření úsekové rychlosti.

Softwarová aplikace CDI II pro sběr, zpracování a poskytování dopravních informací ze všech složek Policie ČR byla od dodavatele akceptována a převzata ve zkušebním provozu, ostrý provoz se však dosud nepodařilo spustit. V roce 2007 také započaly práce na vývoji aplikace CDI III pro prezentaci komplexu informací z JSDI, obrázků z kamer a meteorologických předpovědí pro Policii ČR, dokončení se předpokládá v průběhu roku 2008.

Na stránkách [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz) jsou průběžně publikovány zprávy o uzavírkách, sjízdnosti, počasí, nehodách a jsou zde také zobrazovány aktuální obrázky z kamer a informačních panelů. Zároveň byla zahájena realizace Dopravního portálu pro komplexní zobrazení dopravních informací všech typů v jednotném mapovém prostředí s řadou služeb pro motoristy.

V druhé polovině roku bylo společně s Českým rozhlasem zahájeno ve zkušebním provozu vysílání dopravních informací prostřednictvím služby RDS-TMC, a to včetně výměny a vysílání informací z Rakouska a ze SRN v příhraničních oblastech.

V průběhu celého roku 2007 probíhala rutinní lokalizace všech dopravních nehod prostřednictvím GPS, evidence nehod včetně přesné souřadnice a v rámci řešení projektu vědy a výzkumu je plně funkční i systém pro vyhodnocení nehodových lokalit, analýzy kolizních diagramů a návrh protinehodových opatření. Projekt bude zcela dokončen v roce 2008.

#### Ministerstvo vnitra a Policie ČR spolupracuje v oblasti bezpečnosti silničního provozu s

- Ministerstvem dopravy – BESIP (dobrá spolupráce na centrální úrovni při analytické a koncepční činnosti, spolupráce v rámci Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu; při realizaci projektu Jednotného systému dopravních informací; na regionální úrovni spolupracuje Policie ČR s MD-BESIP zejména při přípravě besed pro děti ve školách, organizování dětských dnů, soutěže mladých cyklistů, organizace Globálního týdne bezpečnosti apod. Spolupráce je hodnocena většinou jako dobrá, s výjimkou Policie ČR správy hl. m. Prahy a Správy Středočeského kraje, kde je deklarována rozdílná úroveň spolupráce)
- obecní, resp. městskou policií (dobrou spolupráci deklaruje Západočeský kraj, spolupráce se zlepšuje i v Praze)
- obcemi a školami (prakticky všechny Policie ČR správy krajů velmi úzce spolupracují se základními školami – spolupráce je zaměřena zejména na děti – chodce, děti – cyklisty, některé správy krajů spolupracují i s mateřskými školami)
- Českými drahami (dobrá spolupráce při řešení železničních přejezdů)
- Centrem služeb pro silniční dopravu (velmi dobrá spolupráce při kontrolách užitkových vozidel)
- krajskými úřady (dobrá spolupráce při dopravně bezpečnostních akcích)
- Generálním ředitelstvím cel (dobrá spolupráce při dopravně bezpečnostních akcích)
- správními úřady (V Západočeském kraji je dobrá spolupráce v okrese Plzeň-město a Sokolov při řešení dopravních přestupků - pracovníci těchto úřadů drží 24hodinovou pohotovost); dobrou spolupráci deklaruje též městské ředitelství Brno)
- Nadací BESIP (zástupce MV je dle usnesení vlády členem správní rady nadace; spolupráce při identifikaci rizikových míst, propojení prevence a dohledu)
- Nadací Malina (dobrá spolupráce v preventivní oblasti)
- Nadací Partnerství (dobrá spolupráce je deklarována z Kroměříže v rámci akce „Chodci pozor! Pozor chodec!“)
- pivovary (Jihomoravský kraj – akce „Léto za volantem“)
- Českou pojišťovnou (akce „Jezdíme s úsměvem“, „Gentleman silnic“)
- Centrem dopravní bezpečnosti (dobrá spolupráce při analytické a koncepční činnosti, při akci „Máš na to“, zabezpečení železničních přejezdů, lokalizace nehodových míst)
- obecně prospěšnou společností Děťství bez úrazů
- Českou radou dětí a mládeže
- Zdravotní pojišťovnou MV

V oblasti dohledu spolupracuje Policie ČR s mezinárodní organizací TISPOL, při vyhlášení dopravně bezpečnostních akcí s konkrétním zaměřením, které probíhají i v dalších evropských zemích.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> I 4.6 Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– poskytování informací veřejnosti o preventivně-výchovných aktivitách</li> <li>– poskytování informací veřejnosti o dopravně bezpečnostních aj. kontrolních akcích a jejich výsledcích</li> <li>– informování veřejnosti o vyhodnocení činnosti Policie ČR a MV v oblasti bezpečnosti silničního provozu na webových stránkách MV</li> </ul>

Byly zřízeny webové stránky „Bezpečnost silničního provozu“ ([http://www.mvcr.cz/rs\\_atlantic/project/article.php?id=8941](http://www.mvcr.cz/rs_atlantic/project/article.php?id=8941)), kde je veřejnost informována o prevenci, zkušenostech ze zahraničí, legislativní úpravě, projektu Jednotný systém dopravních informací pro ČR, základních dokumentech v oblasti BESIP, včetně každoročního vyhodnocení činnosti MV a Policie ČR v oblasti BESIP. Jsou zde uvedeny i odkazy na jiné webové stránky zabývající se touto problematikou. Veřejnost je průběžně informována i formou internetového rádia.

Dobrá spolupráce při prezentaci preventivních aktivit je zejména s regionálními deníky a Českým rozhlasem, celorepubliková média (deníky, TV) mají většinou zájem pouze o průběh a výsledky dopravně bezpečnostních akcí a statistická data. Prezentace kvalitních preventivních aktivit Policie ČR se již do těchto médií prosazuje obtížně.

Nežádanějšími informacemi ze strany médií jsou přehledy o nehodovosti na pozemních komunikacích, včetně počtu zraněných a usmrcených řidičů. Velký zájem mají média též o informace o chystaných dopravně bezpečnostních akcích, jejich zaměření a výsledcích.

Policie ČR se také významnou měrou podílí na poskytování dopravního zpravodajství pro řidiče, které je zveřejňováno i na webových stránkách MV.

Speciální dopravně bezpečnostní akce prezentují některé kraje na tiskových konferencích.

Kromě toho jsou na internetových stránkách Ministerstva vnitra ČR průběžně zveřejňovány informace o nehodovosti (<http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>).

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> J 1.5 Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti BESIP b) Zveřejnění informací na webových stránkách MV, případně prostřednictvím tisku aj. mediálních prostředků

MV a Policie ČR zveřejňují informace o osvědčených postupech na svých webových stránkách. Webové stránky MD uveřejňují odkaz na stránky MV. Všeobecně je však třeba konstatovat, že chybí intenzivnější vyhledávání a využívání podnětů z praxe a soustředění „dobré praxe“ z lokálních informačních zdrojů do centrální databanky, alespoň ve formě odkazů.

Informace o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu byly poskytovány i na následujících webových stránkách: [www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz), [www.kraj-lbc.cz](http://www.kraj-lbc.cz), [www.katastrofy.com](http://www.katastrofy.com), [www.vzdelavani.ihned.cz](http://www.vzdelavani.ihned.cz), [www.medicina.cz](http://www.medicina.cz), [www.spolecnost.clanky.jyxo.cz](http://www.spolecnost.clanky.jyxo.cz), [www.havirov-city.cz](http://www.havirov-city.cz), [www.uamk-cr.cz](http://www.uamk-cr.cz), [www.ecomonitor.cz](http://www.ecomonitor.cz), [www.ceskaskola.cz](http://www.ceskaskola.cz), [www.nszm.cz](http://www.nszm.cz), [www.agroenvi.cz](http://www.agroenvi.cz), [www.csad.cz](http://www.csad.cz), [www.frydekmostek.cz](http://www.frydekmostek.cz), [www.msmt.cz](http://www.msmt.cz), [www.who.int](http://www.who.int).

Preventivní programy pořádané CDP byly prezentovány i v jednom ze spotů Školního informačního kanálu.

## Legislativa

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> J 3.5 Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy upravující podmínky provozu na pozemních komunikacích; dávat podněty k odstraňování legislativních či jiných bariér bránících zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích či efektivnímu výkonu činnosti policie na tomto úseku.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	Průběžné zpracování podnětů event. pozměňovacích návrhů k odstraňování legislativních bariér

Policie ČR v současné době aktivně podílí na činnosti dvou expertních skupin. Jedna skupina se zabývá novelizací zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu).

Druhá skupina připravuje novelizaci zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. Tato pracovní skupina připravuje podrobnou úpravu silničních kontrol technického stavu vozidel a nové pojetí kontroly identifikačních znaků vozidel, podílí se i na dalších oblastech novelizace zákona (zkvalitnění činnosti v STK, registrace vozidel apod.) Ministerstvo vnitra

v pracovní skupině zastupuje ředitelství služby dopravní policie a odbor bezpečnostní politiky.

V roce 2007 byly legislativní aktivity zaměřeny rovněž na přípravu nového zákona o Policii České republiky. V souvislosti s bezpečností silničního provozu se jednalo zejména o hledání způsobů odbřemenění policie a uvolnění jejích sil a prostředků pro hlídkovou činnost na úseku veřejného pořádku a bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. V této souvislosti jsou navrženy legislativní změny směřující k omezení výjezdů dopravní policie k dopravním nehodám bez zranění a s malou hmotnou škodou. Na přelomu roku 2007 a 2008 byla rovněž zahájena jednání s Českou asociací pojišťoven o možnostech zohlednění vybraného přestupkového chování řidičů formou malusů a bonusů ve výši povinného ručení.

Průběžně, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, jsou řešeny aplikační nedostatky zákonů.

### **Přestupková agenda, vymahatelnost**

<b>Nástroj</b> <b>Národní</b> <b>strategie</b> <i>(číslo, popis)</i>	I 4.3 Důsledné provádění kontroly postupu Policie ČR, obecní a městské policie a správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.
<b>Popis akce v rámci</b> <b>MV</b>	b) medializace možnosti využití linky stížností MV /( <a href="mailto:stiznosti@mvr.cz">stiznosti@mvr.cz</a> ), tel.: 974 832 222/ a vyhodnocení stížností c) důsledné namátkové kontroly zaměstnanců zaměřené zejména na běžný výkon služby, kontrolu pokutových bloků a s tím spojených odvodů finanční hotovosti, porovnání záznamů z elektronické paměti alkoholtesterů a radarů a z digitálních záznamníků s výsledky policejních kontrol, porovnávání fotodokumentace s obsahem protokolu o dopravní nehodě. d) kontrola využívání všech nástrojů určených k doručení výzvy k podání vysvětlení, k dostavení se předvolané osoby k podání vysvětlení a k zajištění důkazů ve věci dopravního přestupku v případech, kdy přestupce nebyl zjištěn na místě e) kontrola dodržování lhůt pro oznámení přestupku správním úřadům a celním orgánům a odstranění nedostatků při předávání nedoplatků za blokové pokuty na místě nezaplacené zasílané celním úřadům

Medializace linky stížností MV [stiznosti@mvr.cz](mailto:stiznosti@mvr.cz) a tel. 974 832 222 probíhá na webových stránkách, avízo je umístěno i na úřední desce Ministerstva vnitra. Na stížnostní telefonní linku 974 832 222 a emailovou adresu [stiznosti@mvr.cz](mailto:stiznosti@mvr.cz) bylo v roce 2007 doručeno celkem 28 podání vyjadřujících nespokojenost s postupem Policie ČR při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, z tohoto počtu se 4 podání týkala postupu správních úřadů ve správním řízení v těchto záležitostech. Všechna podání byla postoupena k vyřízení věcně příslušnému orgánu. Převážně se jednalo o stížnosti na způsob šetření dopravní nehody nebo dopravního přestupku.

V roce 2007 byla provedena Ředitelstvím služby dopravní policie namátková kontrola u 33 hlídek. Součástí kontroly je kontrola výstroje, výzbroje a ústroje policistů, kontrola vypisování pokutových bloků, jednání a chování policistů při styku z občany apod. V roce 2007 byly rovněž provedeny 4 tématické kontroly se zaměřením na výkon služby dozoru nad silničním provozem, při kterých byly kontrolovány 4 správy kraje a 8 okresních dopravních inspektorátů. Kontrola byla zaměřena na organizaci a plánování dozoru nad silničním provozem, řízení, kontrolu a hodnocení práce služby dopravních nehod, vybavení policistů pro výkon služby, přímý výkon služby, vyplňování hlídkových knížek, pokutových bloků a dalších tiskopisů předepsaných pro výkon, způsob vyřizování zadokumentovaných dopravních přestupků, manipulace s pokutovými bloky, zpracování a odesílání hromadných výkazů nedoplatků, využívání technických prostředků ve výkonu služby, stav a údržbu svěřených technických prostředků, plán kontrolní činnosti a jeho plnění, metodickou činnost příslušných pracovníků oddělení dopravní policie správy kraje. V rámci kontroly vedení spisové dokumentace je prováděna i kontrola doručování písemností, vč. dodržování lhůt, výzvy k podání vysvětlení, a kontrola zajišťování důkazů ve věci dopravního přestupku. Dále je činnost dopravních policistů při výkonu dohledu kontrolována pravidelně i namátkově služebně nadřízenými funkcionáři a skupinou vnitřní kontroly. Tyto kontroly jsou rovněž zaměřeny na způsob zpracování přestupkových spisů, na kontrolu evidence a vyhodnocování záznamů z alkoholtesterů, kontrolu vydávání pokutových bloků. Hlídky jsou kontrolovány při všech dopravně bezpečnostních akcích i při běžném dohledu, je porovnávána fotodokumentace z dopravních nehod s protokoly, provádí se i kontrola správného odhadu škody vzniklé při dopravní nehodě.

Nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky - zjištěné nedostatky byly převážně administrativního charakteru a byly řešeny na místě upozorněním a poté projednáním zjištěných nedostatků na poradách, případně opakovaným proškolením policistů.

<b>Nástroj Národní strategie</b> (číslo, popis)	I.4.4 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) důsledná evidence přestupků

	2004	2005	2006	2007
zjištěno přestupků	982 338	948 991	657 498	835 539
řešeno blokově na místě	84 %	84 %	80 %	83 %



### Dopravní přestupky zjištěné při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu

2007	Při dohledu zjištěno dopravních přestupků (bez DN)	Počet přestupků řešených na místě v blokovém řízení	vybráno na místě (v tis. Kč)	Počet přestupků oznámených správním orgánům	Vydáno bloků na pokutu na místě nezaplacenou	- v celkové částce (v tis. Kč)	Počet bloků na pokutu na místě nezaplacenou předaných celním orgánům k vymožení
služba dopravní policie	492.188	368.930	304.401	123.258	189.950	196.066	182.870
služba pořádkové a železniční policie	343.351	325.296	180.014	18.055	170.385	126.893	167.968
celkem	835.539	694.226	484.415	141.313	360.335	322.959	350.838

### Dopravní přestupky zjištěné při šetření dopravních nehod

2007	počet přestupků řešených v souvislosti s DN	počet DN řešených v blokovém řízení	za DN uloženy na místě pokuty v částce (Kč)	Oznámeno DN správním orgánům
služba dopravní policie	169.690	96 362	114 014 000	73.328
služba pořádkové a železniční policie	1.192	1.038	646.350	154
celkem	170.882	97.400	114.660.350	73.482

Evidence přestupků je důsledně vedena v elektronické podobě s využitím programu LOTUS-NOTES nebo ETR, kde jsou zaznamenávány veškeré blokové pokuty a vybrané přestupky jsou pomocí aplikace BODYD odesílány příslušným obcím s rozšířenou pravomocí.

Zavedením elektronického oznamování přestupků správním orgánům došlo k významnému posunu, zejména u zpracování dopravních nehod. V současné době jsou na většinu obecních úřadů zaslány spisy dopravních nehod v elektronické podobě, včetně provedené fotodokumentace.

<b>Nástroj Národní strategie</b> (číslo, popis)	I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	– Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu doporučujeme se zaměřit zejména na 3. na účinnost vymahatelnosti práva (I 4.4)

<b>Nástroj strategie (číslo, popis)</b>	<b>Národní</b> I.4.4 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	b) Vytvořit projektový záměr pro propojení sítí Policie ČR a Celní správy pro elektronický způsob odesílání výkazů nedoplatků za blokové pokuty na místě nezaplacené c) návrh legislativního či jiného řešení dopravního přestupku v případech, kdy přestupce nebyl zjištěn na místě a provozovatel vozidla nechce sdělit totožnost přestupce

Bloky na pokutu na místě nezaplacenou se dle dohody předávají celním orgánům k vymožení zpravidla 1x měsíčně. Dodržování lhůt pro předávání přestupků správním orgánům je průběžně sledováno nadřízenými funkcionáři. **Projektový záměr na propojení sítí Policie ČR a Celní správy** pro elektronický způsob odesílání výkazů nedoplatků za blokové pokuty na místě nezaplacené nebyl dosud realizován, neboť ze strany celní správy nebyly dodány potřebné parametry informační technologie, kterou Celní správa používá. Největším problémem při vymáhání pokut uložených v blokovém řízení a nezaplacených na místě je vymáhání od cizinců, kteří se dopustili na našem území přestupku proti silničnímu provozu. V rámci předsednictví Francie se připravuje projekt na zajištění součinnosti států EU při přeshraničním vymáhání těchto přestupků.

I nadále **přetrvávají problémy při dokazování přestupku předvolané osobě spojené s jejím právem odmítnutí podání vysvětlení podle ustanovení § 12 odst. 3 zákona o Policii České republiky, resp. § 60 odst. 1 přestupkového zákona** a v neposlední řadě též opakované nepřevzetí předvolání k projednání přestupku, případně nedostavení se na výzvu policejního orgánu. Z předvolaných osob se na výzvu dostaví dle odhadů maximálně 70 %, ve velkých městech cca 50 % předvolaných osob. Počet případů odložených z důvodů odkazu na „osobu blízkou“ je kraj od kraje různý, odhaduje se na 30 – 40 % z těch, kteří se dostavili k projednání přestupku.

Legislativní modely řešení identifikace pachatele přestupku jiných zemí nelze automaticky přenést do našeho právního prostředí, neboť v řadě případů neodpovídá právnímu prostředí země, v níž byla právní úprava přijata.

Legislativní řešení „osoby blízké“, které by bylo zároveň efektivní, lze podle našeho názoru realizovat pouze za předpokladu, že:

- a) bude provedena změna čl. 37 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, tj. budou stanoveny podmínky, za nichž je možné zákonem upravit meze práva odepřít výpověď (a adekvátní změna se provede i v příslušných zákonech) nebo
- b) bude prolomena jedna ze základních zásad správního trestání, tj. zásada, že pojmovým znakem správních deliktů fyzických osob je zásadně zavinění. Obáváme se, že ani jedno řešení nenajde dostatečnou podporu, aby mohlo být realizováno.

Podle našeho názoru by (nezávisle na legislativní úpravě) do úvahy připadalo ještě řešení

- a) technické, tj. využití nejmodernějších zařízení schopných v maximální míře pořídit záznam osoby, která v době přestupku vozidlo řídila a ztotožnění této osoby

- b) ekonomické - navýšení povinného ručení vozidla, kterým byl (vybraný) přestupek spáchán (nebo je opakovaně páchán), čímž se zvyšuje riziko dopravní nehody, resp. zohlednění bezpečného chování na pozemních komunikacích formou bonusů. V případě, že by vozidlem jezdilo více osob nebo osoby rozdílné od vlastníka (provozovatele) vozidla, jednalo by se i o ekonomický nástroj, jak provozovatele donutit, aby vozidlo svěřoval jen té osobě, která je zárukou, že bude dodržovat pravidla silničního provozu.

### Preventivní protikorupční opatření

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		– Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu doporučujeme se zaměřit zejména na 4. na event. korupční jednání policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, případně jiné jednání, které má negativní dopad na image Policie ČR (též kpt. Preventivní protikorupční opatření)

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	I 4.3 Důsledné provádění kontroly postupu Policie ČR, obecní a městské policie a správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		a) alespoň 2 tematické kontroly zaměřené na ověření dodržování přijatých opatření k eliminaci korupčního jednání příslušníků Policie ČR v působnosti alespoň 4 správ krajů (správy hl. m. Prahy) ročně

Policie ČR se zaměřuje i na odhalování případného zneužívání pravomoci veřejného činitele a korupční chování policistů. V roce 2007 se 48 policistů dopravní služby dopustilo trestného činu, nejčastěji právě v souvislosti se zneužitím pravomoci veřejného činitele, obvykle v souběhu s přijímáním úplatku. (Kromě policistů dopravní služby provádí dohled na bezpečnost silničního provozu i další služby policie, z údajů Inspekce však nelze zjistit, zda se jednalo o zneužívání pravomoci veřejného činitele v souvislosti s výkonem dohledu).

Mediálně nejznámějším případem bylo Kladno, kde 11 policistů inkasovalo od řidičů pokuty, aniž by vydávali potvrzení o jejich přijetí a tyto finanční částky pak používali pro svoji potřebu. Vůči těmto policistům byla podána žaloba a byli propuštěni z výkonu služby.

Důvodné podezření ze spáchání trestného činu zneužívání pravomoci veřejného činitele bylo v rámci specializované kontroly zjištěno i na PČR Správě hl. m. Prahy (7 osob). Věc byla v lednu 2008 předána k dalšímu opatření Inspekci MV. V důsledku kontrolní činnosti výrazně ubylo poznatků či signálů o negativních jevech v souvislosti s výkonem služby na úseku řešení přestupků v dopravě.

Na webových stránkách MV, v rámci tiskové konference i dalších PR aktivit Ministerstva vnitra byla veřejnost seznámena s možností oznámit korupční jednání policistů na protikorupční linku /[stiznosti@mvr.cz](mailto:stiznosti@mvr.cz), tel.: 974 832 222/. Zřízena byla také speciální protikorupční telefonní linka „199“, kterou provozuje Transparency International.

K realizaci úkolů vyplývajících z Vládního programu boje proti korupci a z Resortního interního protikorupčního programu byla zřízena stálá protikorupční komise Policie ČR. Komise navrhuje a vyhodnocuje opatření k boji proti korupci, která směřují do oblasti personální, organizační, ekonomické, legislativní a kontrolní. Součástí její práce je i vyhodnocování rizik u jednotlivých služeb policie. Např. k eliminaci rizika pojistných podvodů v souvislosti s fingovanými dopravními nehodami jsou posuzovány všechny okolnosti dopravní nehody, zejména s ohledem na zajištění stop na místě dopravní nehody, zjištění skutečného stavu apod. V případě podezření či pochybností je iniciováno prošetření spisu. V roce 2007 byla např. realizována tematická kontrola zaměřená na zpracování dopravních nehod a provádění souvisejících opatření. V rámci kontroly byla vyhodnocována i možná rizika. Při kontrole nebyly zjištěny skutečnosti, které by nasvědčovaly podezření z možného korupčního jednání.

V souvislosti s plněním protikorupčního programu jsou dále pravidelně prováděny kontroly pokutových bloků a bloků na pokuty na místě nezaplacené. Jsou vyhodnocovány i záznamové technické prostředky - alkoholtestery. Uvedené téma se pravidelní měsíčně projednává na poradách ředitelů okresních ředitelství.

Další z forem, které jsou využívány v rámci prevence (např. u PČR Správy Jihomoravského kraje) je systém obměny personálního složení hlídek v terénu.

Sledovány jsou i případy odmítnutí úplatku ze strany policisty. Dopravnímu policistovi byl úplatek nabídnut v roce 2007 2x. Policistovi služby pořádkové policie 25x, ale ze statistických dat nelze odlišit, zda to bylo v souvislosti s výkonem dohledu na bezpečnost silničního provozu. Nejčastěji byl policistům nabízen úplatek v Jihomoravském kraji a v Praze.

### **Finanční a materiálně technické aspekty činnosti Policie ČR na úseku dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a preventivní činnosti.**

Nástroj strategie (číslo, popis)	Národní	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou.
<b>Popis akce v rámci MV</b>		h) dokončit výběrové řízení a nákup laserových radarů
<b>Další předpoklady pro realizaci nástroje</b>		– zajištění dostatečného množství pohonných hmot do služebních vozidel dopravní policie

V roce 2007 byl uskutečněn nákup 101 ručních mobilních laserových měřičů rychlosti v ceně 37.930. 762 Kč a současně proběhlo zaškolení policistů, kteří budou obsluhovat tato zařízení.

Další předpoklady pro realizace opatření (tj. měření rychlosti vozidel za jízdy a sledování agresivní jízdy) nebyly dosud naplněny. Policie ČR byla v roce 2006 vybavena vozidly v civilním provedení, která však nebyla opatřena zařízením pro měření rychlosti vozidel. Modernizace radarů je prováděna pouze na mobilní typy a převážně do vozidel v barevném provedení Policie ČR Vzhledem k finanční náročnosti není modernizace prováděna v potřebném rozsahu (montáž radarů je prováděna dle finančních možností každé správy kraje), Z důvodu zvýšení efektivity a účinnosti měření rychlosti jízdy vozidel za jízdy považujeme za nezbytné, aby měřiče rychlosti byly zabudovány i do vozidel v civilním provedení, tj. bez označení nápisů „Policie ČR“. S ohledem na zajištění důkazního materiálu je nezbytné, aby radiolokační zařízení bylo vybaveno záznamovou technikou.

Zajištění dostatečného množství pohonných hmot do služebních vozidel je stálou prioritou všech správ krajů, neboť množství pohonných hmot do značné míry ovlivňuje výkon dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, včetně způsobů jeho provádění (např. kontrola agresivní jízdy, zejména na dálnicích, je de facto možná pouze v provozu, což s sebou přináší i vyšší nároky na pohonné hmoty; obdobně např. i změna kontrolních stanovišť v průběhu směny).

<b>Nástroj (číslo, popis)</b>	F 1.1 Vytvoření jednotné závazné metodiky pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto lokalit
<b>Popis akce v rámci MV</b>	– zavedení GPS v evidenci dopravních nehod

Policie ČR využívá od 1. 7. 2006 ve většině případů v rámci evidence dopravních nehod data z GPS, která slouží k přesné identifikaci místa, kde došlo k dopravní nehodě. Zpřesnění lokalizace nehodových míst je předpokladem pro zkvalitnění opatření pro odstraňování nehodových lokalit. GPS má v současné době k dispozici každý policista šetřící dopravní nehodu. Vzhledem k tomu, že zařízení GPS jsou Policii ČR do konce roku 2008 pouze zapůjčena, a to v rámci projektu vědy a výzkumu Ministerstva dopravy, je třeba urychleně řešit jejich pořízení ze zdrojů Policie ČR. V letech 2008 – 2010 je proto plánován nákup 100 ks zařízení GPS ročně. Cena jednoho zařízení je cca 5. 000 Kč (bez příslušenství).

<b>Nástroj Národní strategie (číslo, popis)</b>	A 3.3 Zvýšená kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR.
<b>Zodpovídá</b>	MD
<b>Spolupráce</b>	MV, kraje V rámci MV: Policie ČR – ŘSDP; MV – SSK, podklady: ředitelé správy krajů a hl. m. Prahy; ředitelé okresních ředitelství

<b>Popis akce v rámci MV</b>	a) Do konce srpna 2007 zpracovat projekt pro zřízení zvláštní technické skupiny pro kontrolu vozidel v rámci Policie ČR /včetně materiálně technického a personálního zajištění/ b) vybavení policie 190 soupravami pro kontrolu digitálních tachografů
------------------------------	--

V druhém pololetí 2007 byl realizován nákup vybavení 190 souprav pro kontrolu digitálních tachografů. Policisté byli v rámci školení seznámeni s obsluhou používání softwaru Tachoscan.

Náklady na materiálně technické a personální zajištění zvláštní technické skupiny pro kontrolu vozidel nebude patrně možné zohlednit v rozpočtu pro rok 2008, jak bylo původně plánováno, neboť návrh projektu není dosud schválen. Jedním z důvodů je i to, že v rámci úkolu vyplývajícího z vládního prohlášení byla při Ministerstvu dopravy zahájena činnost zvláštní expertní skupiny pro novelizaci zákona č. 56/2001 Sb., která by se měla zabývat i podrobnou úpravou silničních kontrol technického stavu vozidel. Závěry pracovní skupiny by se měly promítnout i do návrhu projektu Policie ČR. Úkol tedy trvá.

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b>	C 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů při akcích zaměřených na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; situovat dopravně bezpečnostní akce na víkendový provoz a noční dobu.
<b>Další pro nástroje</b>	<b>předpoklady realizaci</b>	– vybavení Policie ČR (služby dopravní policie a služby pořádkové policie) dostatečným množstvím zařízení či detekčních trubiček na měření alkoholu (v gesci Policie ČR – jednotlivých správ kraje) – vybavení Policie ČR (služby dopravní policie a služby pořádkové policie) dostatečným množstvím jednorázových testů k detekci jiných návykových látek (dle požadavku Správ krajů a správy hl. m. Prahy)

Ve všech PČR správách krajů bylo zajištěno dostatečné množství zařízení či prostředků pro detekci alkoholu aj. návykových látek. PČR Správa hl. m. Prahy zakoupila 40 přístrojů Dräger k detekci alkoholu. V roce 2007 bylo spotřebováno celkem 2 758 orientačních jednorázových testů na návykové látky, tj. o 64 % více než v roce 2006. Na počátku roku 2008 bylo zakoupeno 9300 ks jednorázových detekčních souprav Drugwipe 5, které byly distribuovány na jednotlivé správy kraje. Vzhledem k finanční stránce věci (cena orientačního jednorázového testu na návykové látky je cca 500 Kč, průměrná cena následného lékařského vyšetření na návykové látky byla v roce 2007 4 tisíce Kč, cena jednoho orientačního vyšetření na návykové látky pomocí detekčního zařízení je cca 1.600 Kč) a závěrům odborných studií doporučujeme zvážit legislativní uzákonění orientačních psychomotorických testů jako jedné z alternativních možností provádění orientačních zkoušek na návykové látky.

<b>ÚKOL č. K 1</b>	Finančně zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
	c) vyčlenit zvláštní prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP pro jednotlivé krajské správy PČR v souladu s § 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, v celkové částce nejméně 1.000.000 Kč/rok (125.000 Kč na kraj a rok) d) v rámci připravovaného Programu MV v oblasti prevence kriminality od roku 2008 vyčlenit prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP v celkové částce nejméně 1.500.000 Kč/rok gesce: MV – odbor prevence a kriminality
<b>Spolupráce</b>	k ad c) Vypracovat pravidla pro realizaci finančních prostředků určených pro preventivní aktivity v oblasti BESIP

Prostředky určené na prevenci neumožňují zaměřit se ve větší míře na preventivní aktivity spojené s dohledovou činností policie ani na další aktivity většího rozsahu tak, jak by to odpovídalo prioritám stanoveným v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Proto byl v roce 2007 stanoven úkol **vyčlenit zvláštní prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP** pro jednotlivé krajské správy PČR, a to v celkové částce **nejméně 1.000.000 Kč/rok** (tj. **125.000 Kč na kraj a rok**). Těžiště prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v rámci resortu Ministerstva vnitra by mělo být v souladu s oprávněním Policie ČR (§ 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozměňujících předpisů) v gesci Policie ČR (zejména preventivně informačních skupin). Úkol byl v gesci ředitelů Police ČR správ krajů a Police ČR správy hl. m. Prahy.

Plnění úkolu:

PČR Správa Středočeského kraje – úkol nebyl splněn

PČR Správa Severočeského kraje - úkol nebyl splněn

PČR Správa Jihočeského kraje - úkol nebyl splněn

PČR Správa Západočeského kraje - úkol nebyl splněn

PČR Správa Východočeského kraje - úkol nebyl splněn

PČR Správa Severomoravského kraje - úkol nebyl splněn

PČR Správy hl. m. Prahy – úkol nebyl splněn; finanční zajištění úkolů v oblasti prevence nebylo realizováno z rozpočtu správy, prostředky byly čerpány z grantů (hl. m. Prahy, Krajského programu prevence kriminality)

PČR Správa Jihomoravského kraje – **úkol byl splněn**. Finanční prostředky ve výši 125.000 Kč byly použity na financování projektu „...a jsem vidět!“ zaměřeného (s ohledem na počty zraněných a usmrcených chodců, cyklistů a motocyklistů) na zvýšení viditelnosti osob v silničním provozu. V rámci projektu bylo zakoupeno 9.000 reflexních prvků pro chodce a cyklisty. Jejich distribuce je zajištěna jednak prostřednictvím dopravní policie, jednak prostřednictvím preventivně informačních skupin krajské správy. Projekt bude pokračovat i v roce 2008.

Pro podporu opatření byl uložen úkol pro preventivně informační skupiny: **Vypracovat pravidla pro realizaci finančních prostředků určených pro preventivní aktivity v oblasti BESIP.** Tento úkol nebyl v roce 2007 dokončen.

Jedním z důvodů, proč krajské správy tento úkol neakceptovaly, je pravděpodobně i skutečnost, že vzhledem k termínu schválení Resortního akčního plánu pro další rok nebylo možné již finanční prostředky z rozpočtu krajské správy uvolnit. V Jihomoravském kraji, kde je evidentně prevence nedílnou součástí práce policie, však tyto prostředky ředitel správy kraje vyčlenil a tyto byly smysluplně využity.

Činnost Policie ČR v oblasti dopravní výchovy, zejména na školách, ale i při dohledové činnosti (např. akce „Jezdíme s úsměvem“, akce „Zebra se za tebe nerozhlédne“ apod.) je ze strany veřejnosti, obcí, ale i samotných řidičů velmi kladně přijímána. Tradice dopravní výchovy patří k jednému z mála aspektů, kterými se Česká republika v oblasti bezpečnosti silničního provozu může pyšnit v zahraničí. Centrum dopravní prevence při Muzeu Policie ČR získalo za svoji činnost v roce 2007 dokonce jednu z prestižních cen v rámci Globálního týdne bezpečnosti silničního provozu OSN. Přesto je bohužel opět nutné konstatovat, že ani v roce 2007 nebylo systémově zajištěno financování prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Význam preventivní činnosti je přitom nesporný, navíc nápadité a kvalitně provedené aktivity v této oblasti přispívají zásadním způsobem k dobré image Policie ČR.

**V rámci připravovaného Programu MV v oblasti prevence kriminality od roku 2008 vyčlenit prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP v celkové částce nejméně 1.500.000 Kč/rok:**

Ačkoliv je každoročně požadováno navýšení rozpočtu Programu prevence, rozpočet nebyl navýšen, naopak, rozpočet pro rok 2008 byl o 409 tisíc Kč zkrácen (na 3. 491.000 Kč). Za této situace nebylo možné zaručit, že pro financování preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu bude do budoucna vyčleněna požadovaná částka. Odbor prevence kriminality jako gestor Programu MV v oblasti prevence kriminality proto nevyčlenil v rámci strategie na roky 2008 – 2011 požadované prostředky zvláště pro grantovou činnost v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Z Programu MV v oblasti prevence kriminality je nicméně i nadále možné za podmínek pro přidělování grantů podpořit i aktivity ministerstva a policie zaměřené na bezpečnost silničního provozu. Výše grantu se bude odvíjet od počtu a kvality projektů a finančních prostředků, kterými bude odbor prevence disponovat.

V závěru roku 2006 proběhlo pracovní meziresortní jednání ohledně financování preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu, nicméně systémové řešení této otázky a rozdělení působnosti mezi ministerstva dopravy a vnitra, případně jiné subjekty v oblasti preventivních aktivit v této oblasti vyžaduje podle našeho názoru řešení na vyšší úrovni. Podceňováno je podle našeho názoru i hledání případných finančních zdrojů z EU. Proto Ministerstvo vnitra navrhlo zařadit jako jedno z témat jednání Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu v roce 2008 téma „Nové formy spolupráce na mezinárodní, krajské a regionální úrovni v oblasti bezpečnosti silničního provozu a způsoby efektivního využívání finančních zdrojů pro financování aktivit v této oblasti“.

Ministr dopravy, ministr vnitra a předseda vlády podepsali společně soubor opatření ke zlepšení situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu, tzv. „Dopravní čtyřlístek“. Jednou z deklarovaných priorit je i oblast prevence a výchovy a zvýšení rozpočtu na informační kampaně ze 60 mil. ročně až na 155 mil. ročně.



## **Personální aspekty v oblasti dohledu a řešení dopravních nehod:**

<b>Nástroj strategie</b> (číslo, popis)	<b>Národní</b> I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
<b>Popis akce v rámci MV</b>	– Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu doporučujeme se zaměřit zejména na 6. personální zajištění dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu (viz opatření K2)

<b>ÚKOL č. K 2</b>	Personálně zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence
<p>a) zajistit obsazení volných systemizovaných míst u dopravní policie – I. skupiny silničního dohledu a II. skupiny dopravních nehod do konce roku 2007 (prioritně u I. skupiny silničního dohledu).</p> <p>b) nesnižovat počet tabulkových míst u dopravní policie</p> <p>c) provést změnu vzorové systemizace neobsazených služebních míst v rámci krajské správy ve prospěch dálničního oddělení v Ostravě (30+2) do 1. září 2007 a tato místa obsadit. V případě, že nebude možné provést změnu vzorové systemizace, navrhnout novou systemizaci pracovních míst</p> <p>d) provést změnu vzorové systemizace neobsazených služebních míst v rámci krajské správy ve prospěch dálničního oddělení v Mankovicích (24+2) do konce června 2008 a tato místa obsadit. V případě, že nebude možné provést změnu vzorové systemizace, navrhnout novou systemizaci pracovních míst.</p> <p>e) provést změnu vzorové systemizace neobsazených služebních míst v rámci krajské správy ve prospěch dispečerských středisek na dálničních odděleních Ostrava (10) a západní expresní okruh Praha (10) pro řízení a zajištění bezpečnosti dálničního provozu v tunelech. V případě, že nebude možné provést změnu vzorové systemizace, navrhnout novou systemizaci pracovních míst</p> <p>f) k zajištění personálního obsazení speciálních skupin (viz úkol A 3.3) provést v souvislosti s rušením služby cizinecké a pohraniční policie změnu vzorové systemizace služebních míst dislokovaných u služby cizinecké a pohraniční policie ve prospěch dopravní policie.</p> <p>g) jmenovat do konce roku 2007 zástupce České republiky za oblast dopravní policie pro komunikaci s orgány EU</p> <p>h) zpracovat analýzu personálního zajištění dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu v gesci Policie ČR, včetně návrhu opatření.</p>	

## Personální stavy k 28. května 2007 (datum schválení RAP)

Policie ČR -správa	Počet policistů I. sk. sil. dohledu			Počet policistů I. sk. sil. dohledu zařazených na dálničních odd.			Počet policistů II. sk. DN		
	tabulky	obsazené tabulky	skutečně ve výkonu*)	tabulky	obsazené tabulky	skutečně ve výkonu*)	tabulky	obsazené tabulky	skutečně ve výkonu*)
hl. m. Prahy	266	233	166	0	0	0	247	214	212
Středočeského kraje	145	101	53	196	165	95	259	234	157
Západočeského kraje	146	151	91	53	46	44	170	157	157
Severočeského kraje	139	133	112	42	42	42	170	162	162
Východočeského kraje	143	126	90	26	17	14	163	158	153
Jihočeského kraje	102	95	73	0	0	0	98	100	94
Jihomoravského kraje	229	212	156	140	123	106	224	219	208
Severomoravského kraje	184	178	141	24	24	22	235	233	218

## personální stavy k 31. 12. 2007

Policie ČR -správa	Počet policistů I. sk. sil. dohledu			Počet policistů I. sk. sil. dohledu zařazených na dálničních odd.			Počet policistů II. sk. DN		
	tabulky	obsazené tabulky	skutečně ve výkonu*)	tabulky	obsazené tabulky	skutečně ve výkonu*)	tabulky	obsazené tabulky	skutečně ve výkonu*)
hl. m. Prahy	266	245	163	0	0	0	247	200	198
Středočeského kraje	146	112	53	196	161	100	264	219	163
Západočeského kraje	146	151	100	53	46	46	170	157	147
Severočeského kraje	139	137	112	42	42	41	170	163	161
Východočeského kraje	143	140	97	26	19	11	164	161	147
Jihočeského kraje	101	104	82	0	0	0	102	98	97
Jihomoravského kraje	221	213	152	140	130	103	225	213	201
Severomoravského kraje	187	182	127	24	24	22	235	225	200

\*) bez policistů, kteří déle než 3 po sobě jdoucí kalendářní měsíce v roce nevykonávali službu (z důvodů základní odborné přípravy, mateřské dovolené, dlouhodobé pracovní neschopnosti, stáže apod.)

- a) zajistit obsazení volných systemizovaných míst u dopravní policie – I. skupiny silničního dohledu a II. skupiny dopravních nehod do konce roku 2007 (prioritně u I. skupiny silničního dohledu).

### I. skupina dohledu

Kromě PČR Správy Západočeského a Jihočeského kraje, kde počet obsazených tabulkových míst převyšuje počet systemizovaných tabulkových míst, nebyla v žádném kraji zcela obsazena tabulková místa. Zásadním problémem byl i v roce 2007 velký rozdíl mezi obsazenými tabulkovými místy a skutečným stavem policistů ve výkonu, na čemž měla citelný podíl i dlouhá základní odborná příprava. Nejmarkantnější je to zejména u I. skupin silničního dohledu, ve Středočeském kraji i ve II. skupině dopravních nehod a dálničních odděleních – viz tabulka. Přesto došlo ve většině krajů alespoň k částečnému zlepšení

obsazenosti tabulkových míst (Praha, Středočeský kraj, Severočeský kraj, Jihomoravský a Východočeský kraj).

### **I. skupina dohledu – dálniční oddělení**

S výjimkou Severočeského kraje a Severomoravského kraje nejsou v žádném kraji, kde jsou dálniční oddělení, zcela obsazena tabulková místa. K alespoň částečnému zlepšení došlo ve Východočeském a Jihomoravském kraji. (PČR Správa hl. m. Prahy a Jihočeského kraje nemají dálniční oddělení).

I přesto, že existuje koncepce budování dálničních oddělení a plánuje se, že dálniční oddělení budou zřízena i na rychlostních komunikacích, chybí systematická příprava policistů pro tato oddělení (včetně zřízení systemizovaných míst) a koncepce materiálně technického zabezpečení těchto oddělení alespoň na tři roky.

### **II. skupina dopravních nehod**

V žádném kraji nejsou zcela obsazena tabulková místa. Na úseku dopravních nehod došlo v roce 2007 ve většině krajů (s výjimkou Východočeského kraje a Severočeského kraje, kde došlo k mírnému nárůstu a Západočeského kraje, kde se situace nezměnila) ke snižování obsazenosti tabulkových míst.

#### **b) nesnižovat počet tabulkových míst u dopravní policie**

Úkol byl prakticky splněn, v některých krajích došlo i k mírnému navýšení tabulkových míst. Jediným krajem, kde došlo ke snížení o jedno systemizované tabulkové místo, je Jihočeský kraj (personálně je však dohled zajištěn).

Další navýšení se očekává v roce 2008 – jednak v souvislosti s reorganizací policie, jednak v souvislosti s náborovou kampaní Policie ČR.

**c) provést změnu vzorové systemizace neobsazených služebních míst v rámci krajské správy ve prospěch dálničního oddělení v Ostravě (30+2) do 1. září 2007 a tato místa obsadit. V případě, že nebude možné provést změnu vzorové systemizace, navrhnout novou systemizaci pracovních míst.** K naplnění systemizovaných míst dojde podle harmonogramu až v roce 2008.

**d) provést změnu vzorové systemizace neobsazených služebních míst v rámci krajské správy ve prospěch dálničního oddělení v Mankovicích (24+2) do konce června 2008 a tato místa obsadit. V případě, že nebude možné provést změnu vzorové systemizace, navrhnout novou systemizaci pracovních míst.**

K naplnění systemizovaných míst pro dálniční oddělení Mankovice dojde v roce 2008 podle předem daného harmonogramu.

**e) provést změnu vzorové systemizace neobsazených služebních míst v rámci krajské správy ve prospěch dispečerských středisek na dálničních odděleních Ostrava (10) a západní expresní okruh Praha (10) pro řízení a zajištění bezpečnosti dálničního provozu v tunelech. V případě, že nebude možné provést změnu vzorové systemizace, navrhnout novou systemizaci pracovních míst**

Na dálničním oddělení Ostrava je zajištěn výkon služby, ale podle našich informací nebyla do konce roku 2007 nastavena vzorová systemizace služebních míst. Dálniční oddělení Praha je ještě ve výstavbě, nicméně již nyní je třeba počítat se zajištěním jeho personálního obsazení.

f) k zajištění personálního obsazení speciálních skupin (viz úkol A 3.3) provést v souvislosti s rušením služby cizinecké a pohraniční policie změnu vzorové systemizace služebních míst dislokovaných u služby cizinecké a pohraniční policie ve prospěch dopravní policie.

Úkol nebyl plně realizován. Došlo k navýšení početních stavů na jednotlivých skupinách silničního dohledu správ krajů, ale pouze u správ, které měli hraniční přechody (tzn. mimo správu hlavního města Prahy a správu Středočeského kraje). Personální zajištění speciálních skupin bude realizováno na základě projektu, který připravuje služba dopravní policie.

g) V roce 2007 byl jako zástupce České republiky za oblast dopravní policie do expertních skupin EU jmenován ředitel služby dopravní policie Mgr. Martin Červíček.

h) zpracovat analýzu personálního zajištění dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu v gesci Policie ČR, včetně návrhu opatření.

Úkol nebyl splněn.

## **Závěr:**

**Resortní akční plán pro rok 2007 byl zaměřen**

### **I. V oblasti dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu na tyto aspekty:**

a) **kontrola dodržování limitů povolené rychlosti,**

*I přes snahu dopravní policie zajistit v maximální možné míře dohled nad bezpečností silničního provozu, patří smrtelné úrazy při dopravních nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí i nadále k těm nejčastějším. Narůstá i agresivita některých řidičů. Zintenzívnění sledování rychlostního chování řidičů a detekce agresivní jízdy v provozu bude vyžadovat posílení dohledu ze strany Policie ČR a adekvátní materiálně technické vybavení. Prioritou by mělo být zejména sledování rychlostního chování řidičů mimo obec.*

*K ovlivnění rychlostního chování řidičů s cílem snížit nehodovost a počet usmrcených osob v této kategorii, doporučujeme kombinaci několika faktorů:*

- *podporovat využívání automatizovaných technických zařízení k detekci překročení rychlostního limitu, nejlépe v podobě úsekového měření;*
- *zajistit měření rychlosti automatizovanými systémy v rizikových místech i mimo obec;*
- *zároveň zajistit rychlé a efektivní vymáhání práva v těch případech, kdy pachatel přestupku nebyl zjištěn na místě;*
- *systematický dohled ze strany Policie ČR, ale i obecní (městské) policie na místech, kde je nejčastěji porušován rychlostní limit a kde existuje vysoké riziko dopravních nehod, a to i prostřednictvím dohledu za jízdy. V rámci dohledu se zaměřit i na dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly;*
- *dopravně inženýrská opatření (dopravní značení, úpravy vozovky, příčné prahy nebo „šikany“ na vybraných místech – např. v blízkosti škol, ale i zvýšení plynulosti provozu tam, kde je to vhodné a bezpečné.);*
- *cílené preventivně výchovné působení na řidiče zaměřené na rychlostní chování a agresivitu na silnicích – prostřednictvím kampaní, médií, při dohledu.*

b) **dohled nad přecházením vozovky chodci a chováním chodců a řidičů na přechodech pro chodce**

*Ve většině krajů se zlepšila součinnost s městskou policií. Zintenzívnilo se preventivní působení na chodce. I přesto nelze situaci v této oblasti hodnotit jako pozitivní - stoupá zejména počet střetů vozidla s chodcem v noční době, často pod vlivem alkoholu chodce. Pouze v polovině krajů byl naplněn požadovaný počet speciálních kontrolních akcí Policie ČR zaměřených výhradně na chodce.*

- c) **kontrola řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu aj. návykových látek**  
*Kontrolám alkoholu je věnována zvýšená pozornost ze strany policie. I přesto stoupl v roce 2007 počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, počet usmrcených při těchto nehodách však klesá.  
Stoupá počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem jiných návykových látek. V roce 2007 se podstatně zvýšil počet orientačních měření na jiné návykové látky u řidičů motorových vozidel.*

- d) **zvýšenou pozornost při dohledu věnovat řidičům motocyklů, nákladních automobilů a autobusů.**

*Dokončuje se projekt na zřízení zvláštní skupiny pro kontrolu technického stavu vozidel a kontrolu vozidel podle předpisů EU. Kontrolám nákladních vozidel, užitkových vozidel a autobusů je věnována zvýšená pozornost v rámci součinnostních akcí i v rámci kontrol organizovaných TISPOL. Vzhledem k rostoucímu počtu usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných řidiči nákladních vozidel do 3,5 t a rizikům, které dopravní nehody nákladních vozidel představují pro bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu a plynulost silničního provozu, doporučujeme i nadále věnovat nákladním vozidlům zvýšenou pozornost při dohledu.*

*Dohled nad motocyklisty byl zajišťován v rámci běžného silničního dohledu. Tam, kde zvýšený výskyt motocyklistů představoval pravidelně nebo ve větší míře zvýšeno riziko pro bezpečnost silničního provozu (místa motorkářských setkání, vybrané komunikace), se Policie ČR zaměřovala cíleně i na tyto účastníky silničního provozu. Větší pozornost byla také věnována prevenci. Vzhledem k negativnímu trendu dopravních nehod a jejich následků u této kategorie účastníků silničního provozu považujeme za potřebné, aby byl dohled nad místy s větším výskytem motocyklistů, jakož i prevenci věnována i nadále zvýšená pozornost.*

## **II. V oblasti prevence:**

- a) **preventivní aktivity zaměřené na dodržování rychlostních limitů (propojení s dohledovými aktivitami Policie ČR, případně obecní (městské) policie, mediální prezentace),**

*Preventivní aktivity v tomto směru považujeme za naprosto nedostatečné. Chybí zejména velké celostátní kampaně Ministerstva dopravy zaměřené na dodržování rychlosti a agresivní jízdu. V roce 2007 na tyto kampaně nebyly vyčleněny potřebné finanční prostředky.*

- b) **preventivní aktivity zaměřené na chodce jako účastníky provozu na pozemních komunikacích (propojení s dohledovými aktivitami Policie ČR, případně obecní (městské) policie, mediální prezentace);**

*Za velmi zdařilou je třeba označit preventivní akci „Zebra se za tebe nerozhledne“, zaměřenou na chodce. Zintenzívnilo se preventivní působení na chodce, aby používali reflexní prvky při nočním pohybu na pozemních komunikacích.*

- c) **dále rozvíjet činnost Centra dopravní prevence MV a PČR v Muzeu Policie ČR.**  
*Centrum dopravní prevence se velmi aktivně podílí na preventivním působení v oblasti dopravy. Aktivity Centra dopravní prevence byly oceněny i místopředsedou Evropské komise zodpovědným za dopravu, panem Jacquesem Barrotem. Projekt Centra dopravní prevence byl ohodnocen jako nejlepší projekt v kategorii instituce za rok 2007.*

### **III. V oblasti personální**

*I v roce 2007 přetrvávaly problémy s personálním zajištěním dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, docházelo však k postupnému obsazování tabulkových míst. Nedostatek policistů byl i na úseku šetření dopravních nehod. Podařilo se však zabránit dalšímu propadu tabulkových míst u dopravní policie. Navýšení stavů dopravních policistů se očekává v roce 2008 v souvislosti s reorganizací policie a náborovou kampaní.*

*Chybí koncepce personálního a materiálně technického zabezpečení nových dálničních oddělení.*

### **IV. V oblasti financování preventivních aktivit**

- a) **vyčlenit zvláštní prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP pro jednotlivé krajské správy PČR a Muzeum Policie ČR v souladu s § 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, v celkové částce nejméně 1.000.000 Kč/rok,**  
*Splnila pouze PČR Správa Jihomoravského kraje.*
- b) **navrhnout v rámci připravovaného Programu MV v oblasti prevence kriminality od roku 2008 vyčlenění prostředků pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP v celkové částce nejméně 1.500.000 Kč/rok.**  
*Požadované prostředky zvlášť pro grantovou činnost v oblasti dopravní prevence nebyly vyčleněny.*
- c) **zahájit meziřesortní jednání na úrovni Rady vlády pro BESIP ohledně vymezení působnosti MD a MV v oblasti prevence a systémového financování preventivních aktivit.**  
*Úkol byl splněn - Ministerstvo vnitra navrhlo zařadit jako jedno z témat jednání Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu v roce 2008 téma „Nové formy spolupráce na mezinárodní, krajské a regionální úrovni v oblasti bezpečnosti silničního provozu a způsoby efektivního využívání finančních zdrojů pro financování aktivit v této oblasti“.*

### **V. V oblasti vymahatelnosti práva**

**Hledat legislativní aj. způsoby řešení problémů s dokazováním přestupku předvolané osobě spojené s jejím právem odmítnutí podání vysvětlení.**

*Ministerstvo vnitra navrhlo legislativní, technické a ekonomické způsoby řešení tzv. „osoby blízké“. Problémem se zabývá i pracovní skupina při Ministerstvu dopravy zřízená k novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.*

### **VI. V oblasti materiálně technického zabezpečení**

- a) **materiálně technicky vybavit Policii ČR pro kontrolu nákladních vozidel a vozidel hromadné přepravy osob**

*Policie ČR byla vybavena 190ti soupravami pro kontrolu digitálních tachografů, připravuje se projekt pro zřízení zvláštní technické skupiny v rámci Policie ČR pro kontrolu technického stavu vozidel a kontrolu vozidel podle předpisů EU.*

**b) dokončit výběrová řízení pro laserové radary.**

*Splněno.*

Úspěšné aktivity dopravní policie v roce 2007:

- 2) Jako nejučinnější akce z hlediska propojení prevence a dohledu byla v roce 2007 vyhodnocena akce „**Léto za volantem**“ a „**Podzim za volantem**“ zaměřené na informování řidičů o rizicích spojených s řízením motorového vozidla v příslušném ročním období a alkohol. Akce byla řidiči i médii velmi pozitivně přijata. (PČR Správa Jihomoravského kraje).
- 3) Úspěšná byla i celorepubliková akce „**Zebra se za tebe nerozhledne**“, která proběhla na začátku školního roku a byla věnována bezpečnosti chodců při přecházení pozemní komunikace. (preventivně informační skupiny všech správ krajů).
- 4) Podařilo se podstatně zvýšit počet **kontrol na návykové látky** (zejména PČR Správa Jihomoravského kraje).
- 5) Podařilo se zvýšit počet **kontrol tzv. sociálních předpisů** podle mezinárodních úmluv AETR (PČR Správa Jihomoravského kraje).
- 6) Podařilo se částečně modernizovat **technické vybavení** dopravní policie PČR (např. Správy Jihomoravského kraje).
- 7) Podařilo se bezproblémově zajistit dopravně bezpečnostní opatření v souvislosti se **Summitem prezidentů středoevropských států** (PČR Správa Jihomoravského kraje).
- 8) Podařilo se úspěšně realizovat koncepci rozvoje zajištění bezpečnosti silničního provozu v **tunelových úsecích** (PČR Správa Severočeského kraje).
- 9) Podařilo se realizovat **monitorování dálnice D8** (PČR Správa Severočeského kraje).
- 10) **V hl. městě Praze se podařilo výrazným způsobem snížit počet usmrcených osob při dopravních nehodách.**

Problémy v oblasti zajištění dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, prevence a v dalších oblastech souvisejících s bezpečností a plynulostí silničního provozu:

- 1) **Personální** – zajištění naplněnosti tabulkových stavů a policistů ve službě, nedostatek zkušených policistů; situaci se snaží řešit jednotlivé správy cestou prezentace práce policie a ve spolupráci s pracovníky personálních oddělení. 1. února 2008 byla zahájena náborová kampaň Policie ČR „Pomáhat a chránit“ (všechny krajské správy).
- 2) I přes snahy zredukovat **administrativu**, jsou policisté ve výkonu i nadále nadměrně zatěžováni zbytečnou administrativní činností (všechny krajské správy).
- 3) **Financování** – nedostatečné materiálně technické zabezpečení v některých krajích, nedostatečné financování prevence.
- 4) **Nízká vymahatelnost práva.**