



MVCRX00LMEDT
prvotní identifikátor

MINISTERSTVO VNITRA ČR
odbor bezpečnostní politiky

Praha 22. dubna 2011
Č. j. MV-119403-29/OBP-2010
Počet listů: 53

Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2010

Předkládá: Odbor bezpečnostní politiky MV ČR
Schválil: ministr vnitra Jan Kubice dne 12. května 2011

Úvod

Vláda svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, v níž jsou stanoveny základní nástroje směřující ke zlepšení situace v oblasti BESIP do roku 2010. Tímto dokumentem se Česká republika připojila k cíli Evropské komise snížit počet usmrcených při dopravních nehodách z více než 40 000 v roce 2000 na 50 % v roce 2010 (s využitím dat o počtu usmrcených osob do 30 dnů). V Národní strategii bezpečnosti silničního provozu České republiky byl stanoven cíl: snížit počet usmrcených při dopravních nehodách do roku 2010 o 50 % oproti roku 2002 (tj. na 657 osob), a to s využitím policejních statistik, tj. úmrtí do 24 h.

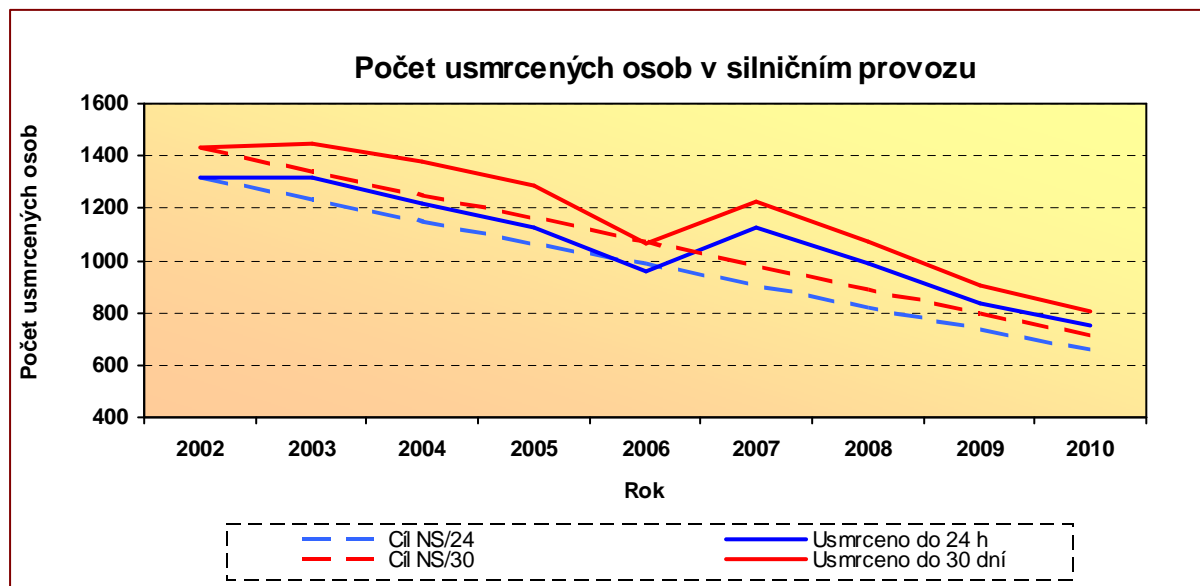
Národní strategie byla revidována a aktualizována usnesením vlády České republiky č. 1584 ze dne 16. prosince 2008. Platnost revidované strategie byla předpokládána původně do roku 2010, kdy ji měl nahradit národní strategický dokument do roku 2020 vycházející z nového evropského programu bezpečnosti silničního provozu. Evropský program nebyl nakonec na úrovni EU přijat, místo něho byl připraven dokument EU „Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020,“ jehož přijetí se však značně opozdilo, což mělo vliv i na tvorbu strategického dokumentu na národní úrovni. Podle posledních informací z ministerstva dopravy **byl termín pro předložení nové strategie do roku 2020 vládě České republiky stanoven na konec prvního pololetí 2011, s účinností od 2012.** Platnost revidované strategie je tedy prodloužena do přijetí nové národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

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.

Ministerstvo vnitra k realizaci nástrojů revidované Národní strategie v gesci či spolugesci ministerstva vnitra, resp. Policie ČR vypracovalo **Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**. Vzhledem k tomu, že dosud nebyl zpracován nový národní strategický dokument, byl tento **dokument upraven pro přechodné období do roku 2012.**
Úpravy zohledňovaly zejména:

- nové organizační uspořádání Policie ČR od 1. 1. 2010 (14 krajských ředitelství);
- změnu názvu či působnosti útvarů Policie ČR a z toho vyplývajících gescí za plnění opatření;
- vypuštění opatření, která již byla splněna;
- nový způsob sledování kvantitativních ukazatelů u dopravní policie (sjednocení dat z knihy evidence práce za celou Českou republiku v elektronické podobě zavedené od 1. 1. 2010 a sledování některých nových dat);
- změnu znění některých opatření na základě aktuální situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu (např. zpřísnění dohledu zaměřeného na řízení vozidel pod vlivem alkoholu aj. návykových látek od 1. 1. 2010);
- přijetí nového trestního zákoníku (nové názvy skutkových podstat a číslování paragrafů);
- zjednodušení vyhodnocení realizace opatření v gesci MV či Policie ČR tam, kde to s ohledem na požadavky Ministerstva dopravy na způsob vyhodnocení plnění Národní strategie (elektronický dotazník) bylo možné.

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je každoročně vyhodnocován (viz níže). Jak resortní plán, tak vyhodnocení za uplynulé období jsou k dispozici na internetových stránkách ministerstva vnitra (<http://www.mvcr.cz>).



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Usmrceno do 30 dnů	1431	1447	1382	1286	1063	1222	1076	901	802
Usmrceno do 24 h	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753

V roce 2010 se příznivě vyvíjely všechny základní sledované ukazatele, s výjimkou počtu dopravních nehod šetřených Policií ČR. I přes vyšší počet dopravních nehod však pokračoval sestupný trend u počtu usmrcených, těžce zraněných i lehce zraněných osob. Počet usmrcených a těžce zraněných osob je dokonce nejnižší od roku 1961.

V roce 2010 došlo k mírnému nárůstu dopravních nehod šetřených Policií ČR (o necelé 1 %).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 3.2 Každoroční vyhodnocování Strategie a stanovení priorit na další kalendářní rok; podání informace vládě ČR.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	a) <u>Zpracování podkladů pro informaci vládě ČR: vyhodnocení jednotlivých úkolů v gesci či spolugesci MV – zpracování podkladů pro MD v elektronické podobě (ve formě elektronického dotazníku);</u> b) <u>Vyhodnocení RAP za kalendářní rok a stanovení priorit pro další období (v textové podobě)</u>

O vyhodnocení plnění opatření uvedených v Národní strategii je vláda každoročně informována, a to vždy k 30. dubnu každého kalendářního roku. Ministerstvo vnitra poskytlo Ministerstvu dopravy podklady pro zpracování Informace vládě

a spolupracovalo s Ministerstvem dopravy i na konečné podobě Informace. Zároveň každoročně vyhodnocuje Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a stanoví priority pro další období.

Vývoj dopravní nehodovosti

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 3.3 Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvláště závažnými následky.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	a) Vedení elektronické vektorové nehodové mapy b) Vyhodnocování příčin dopravních nehod v nehodových lokalitách a dalších sledovaných dat; poskytování dat o nehodových místech správcům komunikací a dalším subjektům c) Vlastní podněty Policie ČR k odstranění rizikových míst

Od 1. prosince 2008 byla pro veřejnost zpřístupněna elektronická nehodová mapa, která je dostupná na webových stránkách Policie ČR (<http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehody-v-mape-cr.aspx>). Aplikace je provozována v rámci systému jednotné dopravní vektorové mapy a je pravidelně aktualizována. Pro tento účel byla Policie ČR vybavena potřebným počtem zařízení GPS pro lokalizaci dopravních nehod šetřených Policií ČR pomocí zeměpisných souřadnic. Elektronická nehodová mapa obsahuje jak přesné místo dopravní nehody, tak i její základní atributy. Data lze poté využít jednak pro analýzu příčin dopravních nehod a následnou organizaci výkonu služby dopravní policie, jednak jako podklad pro dopravně inženýrskou činnost při projektování stavebních úprav úseků pozemních komunikací, které jsou co do závažnosti následků a počtu dopravních nehod rizikové. Maximální možné využití této mapy pro analytickou činnost však bylo do jisté míry omezeno legislativní úpravou účinnou od 1. 1. 2009, která mění podmínky pro zákonné oznamování dopravních nehod Policií ČR, a tím i počet dopravních nehod, které se do nehodové mapy zaznamenávají.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 3.6 Systematicky vést statistiku nehodovosti, jejích následků a příčin.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	a) vedení statistik a zpracování Informace o vývoji nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR; b) zpracování Přehledu nehodovosti za uplynulý rok.

V rámci ČR je vedením statistiky dopravních nehod pověřeno Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. To každý měsíc zpracovává podrobné sestavy údajů o dopravních nehodách, které jsou zveřejňovány na vnitřní síti Policie ČR. Údaje jsou vedeny vždy pro celou ČR a dále členěny podle jednotlivých krajských ředitelství policie. Z těchto údajů Policejní prezidium ČR každý měsíc zpracovává souhrnný přehled o stavu a vývoji základních ukazatelů nehod na pozemních komunikacích v celé České republice („Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“; Informace jsou zveřejněny na webových stránkách Policie ČR: <http://www.policie.cz/web-informacni-servis-statistiky.aspx>).

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

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY OD ROKU 1990¹

Rok	Počet dopravních nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda (v mil. Kč)
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	606,0
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014,2
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,2
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,3
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	4 262,9
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,2
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 054,4
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5 981,6
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6 834,0
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,8
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,0
2008	160 376	992	3 809	24 776	7 741,5
2009	74 815*)	832	3 536	23 777	4 981,09
2010	75 522	753	2 823	21 610	4 924,99

**) Pokud se týká výrazného snížení počtu dopravních nehod, jedná se zejména o důsledek legislativní změny účinné od 1. ledna 2009.*

V roce 2010 bylo zaznamenáno celkem **75 522 nehody**. **Počet dopravních nehod** oznámených Policií ČR **vzrostl** v porovnání s rokem 2009 **o 707, tj. o 0,99 %**.

¹ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2007 aktualizovaná o data za rok 2008, 2009 a 2010.

Následující statistická data byla převzata z Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2010.

V roce 2010 šetřila Policie ČR celkem **11 371 případů** (tj. **necelých 17 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidičem vozidla**), kdy viník nehody z místa ujel.

8 osob bylo při těchto nehodách usmrceno, 862 zraněno. **Počet těchto nehod je oproti roku 2009 vyšší o 893.**

HLAVNÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD U ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL²

Hlavní příčina nehody období rok 2010	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	14 633	21,7	279	41,3	-89
NESPŘÁVNÉ PŘEDJÍZDĚNÍ	1 543	2,3	37	5,5	6
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	12 060	17,9	114	16,9	10
NESPŘÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	39 219	58,1	245	36,3	-7

I když v počtu usmrcených osob u dopravních nehod, jejichž hlavní příčinou byla **nepřiměřená rychlost**, došlo v roce 2010 k významnému poklesu (o 24,2 %), stále je tato příčina dominantní co do závažnosti nehod - nepřiměřená rychlost jízdy se na počtu usmrcených podílí z 41,3 %.

Počet usmrcených osob se zvýšil u **nesprávného předjíždění** o 6 usmrcených, tj. o 19,4 % a u **nedání přednosti** o 10 usmrcených, tj. o 9,6 %.

Z celkového počtu Policií ČR šetřených nehod se stalo **28,5 % mimo obce**, na tyto nehody však připadá:

- 65,5 % z celkového počtu usmrcených,
- 46,1 % z celkového počtu těžce zraněných,
- 42,4 % z celkového počtu lehce zraněných,
- 44,3 % z celkového odhadu hmotných škod a
- 28,3 % nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.

NEHODY V JEDNOTLIVÝCH KRAJÍCH V ROCE 2010²⁾

Nejvíce nehod Policie ČR šetřila na území hlavního města Prahy – 18 190 (nárůst o 2 607 nehod oproti roku 2009) a nejméně v Karlovarském kraji – 1 737 nehod.

Počet nehod se zvýšil na území Hl. m. Prahy, Jihomoravského, Královéhradeckého kraje a Vysočiny, přičemž nejvíce se počet nehod zvýšil v Jihomoravském kraji (o 55,1 %).

Ke snížení počtu nehod došlo ve všech zbývajících krajích, přičemž největší pokles byl zaznamenán v Plzeňském kraji (o 12,6 %).

² Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2010.

Počet usmrcených byl nejvyšší na území Středočeského kraje (106). Naopak nejnižší na území Libereckého kraje (18).

Zásadní zvýšení počtu usmrcených bylo zaznamenáno na území kraje Vysočina, kde v porovnání s rokem 2009 při dopravních nehodách zemřelo o 52,9 % více osob. Protipólem k této negativní statistice jsou hodnoty zaznamenané v Karlovarském kraji, kde oproti roku 2009 při nehodách zemřelo o 29,4 % méně osob.

K r a j období rok 2010	Počet nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl v %	Rozdíl usmrcených
Hl.m. Praha	18 190	16,7%	29	-27,5%	-11
Středočeský	9 870	-11,7%	106	-14,5%	-18
Jihočeský	2 899	-9,6%	72	-2,7%	-2
Plzeňský	2 813	-12,6%	49	-19,7%	-12
Ústecký	7 217	-10,2%	60	-16,7%	-12
Královéhradecký	3 697	0,1%	57	7,5%	4
Jihomoravský	5 650	55,1%	70	-13,6%	-11
Moravskoslezský	7 902	-7,8%	71	-23,7%	-22
Olomoucký	4 156	-5,7%	45	-11,8%	-6
Zlínský	1 780	-1,0%	40	-7,0%	-3
Vysočina	2 390	29,7%	52	52,9%	18
Pardubický	3 357	-4,1%	60	27,7%	13
Liberecký	3 864	-11,5%	18	-28,0%	-7
Karlovarský	1 737	-2,0%	24	-29,4%	-10

V následující tabulce je uvedeno **porovnání počtu nehod a jejich následků podle roku výroby osobních automobilů**.

Rok výroby; za rok 2010	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet usmrcených, rozdíl
2010	1 489	11	
2005 - 2009	14 018	104	11
2000 -2004	10 386	88	-22
1995 - 1999	11 450	185	-33
1990 - 1994	3 940	81	-1
1985 - 1989	1 101	15	-20
1980 - 1984	136	4	-2
před r. 1980	110	0	-7
nezjištěno	317	8	0

Nejvyšší **podíl na počtu usmrcených osob** mají řidiči osobních automobilů vyrobených v rozmezí let 1995 až 1999, kteří se na počtu usmrcených podílejí 37 %.

Druhou nejčetnější skupinu pak tvoří nehody vozidel vyrobených v letech 2005 až 2009, jejichž řidiči se na počtu usmrcených podílejí téměř 21%.

Závažnost dopravních nehod (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) je nejvyšší u vozidel vyrobených v letech 1980 – 1984 (29,4)³ a 1990 – 1994 (20,6). Závažnost nehod s novějšími vozidly klesá. Nejnižší závažnost vykazují vozidla vyrobená v rozmezí let 2005 – 2009 a v roce 2010 (shodně 7,4).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 3.1 Zařadit vyhodnocení realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako jedno ze stěžejních kritérií pro hodnocení úspěšnosti policejní práce
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Soustavně, na všech úrovních řízení, sledovat stav a vývoj dopravní nehodovosti a jejích následků v jednotlivých krajích a okresech a analyzovat jejich příčiny. 2. Důsledně kontrolovat realizaci přijatých opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Při plánování výkonu služby policistů se vychází z vyhodnocení dopravně bezpečnostní situace v daném regionu. Vývoj dopravní nehodovosti je sledován na všech úrovních (Policejní prezidium ČR, krajské ředitelství a územní odbory). K tomu je využíváno jednak statistických výstupů, jednak výstupů z elektronické vektorové mapy. Závažné dopravní nehody jsou ze strany místně příslušného dopravního inspektorátu územního odboru vyhodnocovány ve spolupráci s komunikačním inženýrem. V případě potřeby jsou zpracovány podněty na sanaci nehodového místa. Na základě vývoje dopravně bezpečnostní situace jsou na teritoriu krajských ředitelství a územních odborů vyhlášovány speciálně zaměřené dopravně bezpečnostní akce. Výkon služby je zaměřen zejména na problematiku místa a přestupky, které jsou vyhodnocovány jako hlavní příčiny dopravních nehod. Vedoucí dopravních inspektorátů pravidelně využívají ke sledování činnosti dopravní policie i informační systém KEP. Opatření přijatá ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou předmětem kontrolní a metodické činnosti pracovníků Ředitelství služby dopravní policie. V některých krajích (např. v Olomouckém a Karlovarském kraji) jsou pro porovnání výsledků práce jednotlivých policistů využívány koeficienty výsledků činnosti, což umožňuje přesnější a objektivnější posouzení práce policisty.

V roce 2009 došlo vlivem nové legislativní úpravy⁴ k posílení výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. To umožnilo jednak uvolnění sil a prostředků doposud vázaných na šetření dopravních nehod, jednak zkvalitnění organizace výkonu dohledu. Výkon dohledu byl však v roce 2010 v řadě krajů negativně ovlivněn nedostatečným množstvím pohonných hmot a personálními problémy (odchody zkušených policistů).

Stejně jako v roce 2009 se dařilo udržet vysoký standard v oblasti preventivní činnosti, ve většině krajů se zlepšila i spolupráce s médii.

³ Vysokou hodnotu ukazatele ovlivňuje jednak relativně nízký počet zaviněných nehod, jednak méně kvalitní prvky aktivní a pasivní bezpečnosti v porovnání s později vyráběnými vozidly. Lze rovněž předpokládat, že starší vozidla jsou provozována v menší míře než vozidla novější.

⁴ § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (snížení počtu dopravních nehod šetřených Policií ČR jako důsledek úpravy oznamovací povinnosti při dopravní nehodě)

Rychlost

<u>Nástroj Strategie</u> (číslo, popis)	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti měřicím zařízením se záznamem, podstatné zintenzívnění měření rychlosti za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů nejvyšší dovolené rychlosti a agresivní jízdou.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	a) Zintenzívnit počet měření rychlosti měřicími zařízeními se záznamem b) Zintenzívnit měření rychlosti a sledování způsobu jízdy z vozidel Policie ČR za jízdy, zejména na dálničních úsecích (zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů nejvyšší dovolené rychlosti a agresivní jízdou)

Nejvíce usmrcených osob připadlo v roce 2010, stejně jako v uplynulých letech, na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy. V roce 2008 zemřelo z důvodu nepřiměřené rychlosti 43,5 % všech osob, které zahynuly při dopravní nehodě, v roce 2009 48,7 %. V roce 2010 bylo z důvodů nepřiměřené rychlosti způsobeno o 4,7 % méně dopravních nehod než v roce 2009, ale počet usmrcených osob při dopravní nehodě, jejíž hlavní příčinou byla nepřiměřená rychlost, je i nadále velmi vysoký - **41,3 % všech osob usmrcených při dopravní nehodě.**

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.

	počet DN rychlost	z toho v obci (v %)	počet usmrc. osob - rychlost	z toho v obci (v %)	těžce zran.- rychl.	z toho v obci (v %)	lehce zran. – rychl.	z toho v obci (v %)	počet přestupků – překr. rychl.	z toho v obci (v %)
Praha	1565	100,0	8	100,00	31	100,0	236	100,0	33922	98,29
Středočeský	2662	31,18	35	17,14	145	22,76	963	26,69	20578	68,25
Jihočeský	736	34,65	22	18,18	64	18,75	417	21,10	12674	62,43
Plzeňský	950	36,42	27	29,63	33	24,24	532	33,27	11165	60,60
Ústecký	1555	51,25	19	10,53	67	23,88	539	35,06	16171	72,52
Královéhradeck.	818	50,61	29	24,14	60	28,33	356	32,87	9116	73,26
Jihomoravský	1005	46,17	25	32,00	62	25,81	560	33,57	26980	59,17
Moravskoslez.	1470	67,14	24	58,33	96	59,38	594	58,75	16414	80,11
Olomoucký	703	34,00	20	30,00	40	25,00	291	28,18	15043	83,37
Zlínský	407	39,07	11	36,36	39	28,21	264	29,92	11567	81,58
Vysočina	751	19,04	21	9,52	47	10,64	396	17,17	8163	64,25
Pardubický	661	46,44	21	19,05	37	27,03	292	32,19	6131	58,72
Liberecký	902	46,23	3	100,00	48	20,83	339	30,38	3927	86,78
Karlovarský	448	39,51	14	14,29	38	28,95	192	28,13	4926	65,29
Celkem ČR	14633	45,9	279	35,6	807	31,6	5971	36,2	196777	72,4

Pokud se týká úkolu „**Zvýšit počet měření rychlosti zařízením se záznamem,**“ vzrostl v České republice počet měření rychlosti se záznamem oproti loňskému roku o 3.468 hodin.

K zabezpečení úkolu „**Zintenzívnit měření rychlosti a sledování způsobu jízdy z vozidel Policie ČR za jízdy, zejména na dálničních úsecích**“ se i v roce 2010 využívalo zejména nových výkonných vozidel Volkswagen Passat R 36 v civilním provedení. Jednotlivá vozidla

jsou vybavena dokumentační technikou umožňující zaznamenání nejen překročení rychlosti jízdy, ale i způsobu jízdy, včetně agresivního chování.

K realizaci opatření byl na začátku roku 2009 zřízen tzv. „**AUTO - TEAM**“, který je využíván především k dokumentaci a potlačování agresivního chování účastníků silničního provozu, a to zejména na dálnicích a rychlostních komunikacích. V dubnu 2009 byl rovněž uveden do činnosti tzv. „**MOTO – TEAM**“. Motocykly jsou vybaveny dokumentační a měřicí technikou. Skupina je nasazována především v místech, kde dochází k porušování zákona řidiči motocyklů a terénních vozidel (motocyklů a čtyřkolek), a to zejména s cílem předcházet tomuto jednání.

Tam, kde byla v rámci dohledu využita vozidla pro dohled za jízdy (zejména vozidla AUTOTEAMU a MOTOTEAMU), bylo toto opatření vyhodnoceno jako velmi efektivní a veřejností pozitivně hodnocené. Kvůli omezenému množství prostředků na pohonné hmoty v roce 2010 byl ale dohled za jízdy (zejména dokumentace agresivního chování, bezohledné jízdy a výrazného překračování rychlostních limitů) v roce 2010 redukován, a to o 7.970 hodin.

Nástroj Strategie <i>(číslo, popis)</i>	A 3.3 Kontrola dodržování nejvyšší povolené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy Policií ČR a v rámci Státního odborného dozoru (zejména dohled nad dodržováním přímo použitelných předpisů Evropského společenství (NR 561/2006/EHS, NR 3821/85/EHS))
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	a) Využívat kontrol tachografů pro kontrolu dodržování nejvyšší povolené rychlosti vozidla b) Předložit projekt na financování zvláštní technické skupiny z Evropských strukturálních fondů (do konce roku 2010) c) V případě schválení financování projektu (viz bod 1), realizovat projekt do konce roku 2011.

V roce 2010 bylo zkontrolováno dodržování rychlosti z 10.300 tachografů, tj. o cca polovinu méně než v roce 2009. Nejvíce tachografů bylo zkontrolováno ve Středočeském kraji (1898), Jihomoravském kraji (1833) a Moravskoslezském kraji (1212), nejméně v Pardubickém kraji (61). Zdaleka nejvíce případů překročení povolené rychlosti bylo z tachografů zjištěno v Jihomoravském kraji (225).

V roce 2010 bylo v rámci spolupráce s Ministerstvem dopravy uskutečněno 10 součinnostních dopravně bezpečnostních akcí. Plán spolupráce Policie ČR s mobilními jednotkami Centra služeb Ministerstva dopravy je stanoven na základě Dohody o součinnosti a vzájemném poskytování informací mezi MV a MD. Jednotlivé termíny a zaměření ukazuje následující tabulka:

Datum akce	zaměření	počet stanovišť	nasazené útvary
09. 02. 2010	NA + BUS	8	Pha, Jčk, Plk, Khk, Jmk,
11. 03. 2010	nebezpečné látky podle dohody ADR, sociální předpisy a technický stav	TISPOL	celá ČR
13. 04. 2010	Polsko - NA + BUS	8	Lbk, Khk, Msk
10. 05. 2010	Slovensko - NA + BUS	7	Jmk, Msk, Zlk
10. 06. 2010	ADR	16	celá ČR
30. 07 a 01. 08. 2010	autobusy	TISPOL 9	Pha, Jčk, Stč, Plk, Khk, Jmk, Msk
20. a 22. 08. 2010	autobusy	9	Pha, Jčk, Stč, Plk, Khk, Jmk, Msk
16. 09. 2010	Německo - NA + BUS	6	Jčk, Plk, Kvk, Úlk
14. 10. 2010	ADR	TISPOL - 14	celá ČR (mimo Pak)
4. 11. 2010	ADR	15	celá ČR

Policie ČR zkontrolovala v oblasti osobní dopravy (autobusy, přeprava osob) a nákladní dopravy (přeprava nákladu) v roce 2010 64.488 vozidel, což je v porovnání s rokem 2009 nárůst o 15 %.

Při kontrole podle dohody ADR (přeprava nebezpečných látek) zkontrolovala Policie ČR 1.649 vozidel (nárůst o 494 vozidel).

Projekt pro zřízení zvláštní technické skupiny v rámci Policie ČR pro kontrolu vozidel přímo použitelných předpisů Evropského společenství byl zpracován za účelem využití spolufinancování z evropských fondů a předložen v prvním pololetí 2010 ve spolupráci s Kanceláří projektů Evropských fondů ke schválení na Ministerstvo vnitra. Součástí projektu je nákup speciálních vozidel pro službu dopravní policie vybavených mj. mobilními váhami kamionů a čtečkami tachografů. Celková hodnota projektu byla vyčíslena na 51 mil. Kč. Bližší informace o výsledku realokace zdrojů v Integrovaném operačním programu by měly být známy v 1. pololetí 2011 po zasedání monitorovacího výboru.

Alkohol a jiné návykové látky

Nástroj Strategie (číslo, popis)	C 2.1 Dohled Policie ČR zaměřený na kontrolu zjišťování vlivu alkoholu, léků, a jiných návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; dopravně bezpečnostní akce zaměřit převážně na víkendový provoz a noční dobu.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	a) provádět kontrolní měření na alkohol při každé dopravní nehodě šetřené Policií ČR a při každém zastavení vozidla v rámci výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu; zaměřit se na dobu a místa zvýšené pravděpodobnosti požívání alkoholických nápojů b) zvýšit počet orientačních kontrolních měření řidičů motorových vozidel na jiné návykové látky alespoň o 15 % oproti roku 2007; zaměřit se na dobu a místa zvýšené pravděpodobnosti užívání jiných návykových látek - dle vyhodnocení krajských a okresních

	ředitelů c) sledování vývoje dopravních nehod řidičů motorových vozidel a cyklistů řídících pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek a následků těchto nehod
--	--

Policie ČR v roce 2010 evidovala **5.015 dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu** (tj. 7,1 % z celkového počtu), při kterých bylo **102 osob usmrceno** (tj. 13,6 % z celkového počtu) a dalších **2.291 osob zraněno**. Počet usmrcených osob je nižší o 21 osob (tj. o 17,1 %) a počet zraněných je nižší o 367 osob (tj. o 13,8 %). Nejvyšší podíl těchto nehod byl zaznamenán ve Zlínském a Plzeňském kraji.

Nejvíce usmrcených osob při těchto nehodách bylo na území Středočeského, Moravskoslezského a Pardubického kraje (po 12ti osobách). **U 68,7 % dopravních nehod s alkoholem byla zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody 1 ‰ a více**. Nejvyšší podíl usmrcených osob při těchto nehodách byl zaznamenán v Plzeňském kraji - 22, 45 %.

Z celkového počtu těchto dopravních nehod připadá na **řidiče osobních automobilů** 3.763 nehod (tj. 75 %; - 699 nehod), na **cyklisty** 532 nehod (tj. 10,6 %; + 10 nehod), na **řidiče nákladních automobilů** 312 nehod (tj. 6,2 %; - 36 nehod), **chodce** 201 nehod (tj. 4 %; + 23 nehod).

V roce 2010 bylo **službou dopravní policie zjištěno při dohledu požití alkoholu u 13 268 řidičů motorových vozidel**, což je přibližně stejný počet jako v roce 2009 (v roce 2010 bylo službou dopravní policie zjištěno požití alkoholu u 13.298 řidičů). **929 případů** požití alkoholu zjistila služba dopravní policie **u ostatních účastníků silničního provozu**.

V roce 2010 bylo kvůli alkoholu **zadrženo (při dohledu i dopravních nehodách) 7 004 řidičských průkazů** (v roce 2009 to bylo 7 094 řidičských průkazů, v roce 2008 - 8 179 řidičských průkazů).

Kromě služby dopravní policie bylo zjištěno a oznámeno **10.301 případů řízení vozidla po požití alkoholu či jiné návykové látky službou pořádkové policie a 596 případů požití alkoholu nebo jiné návykové látky službou cizinecké policie**.

Dnem 1.1.2010 vešel v účinnost závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje činnost na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V příloze č. 2 tohoto pokynu je uveden formulář „Úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky před anebo během jízdy“, který obsahuje údaje nezbytné pro pozdější dokazování před správním orgánem, popř. soudem. Tento úřední záznam slouží i jako pomůcka pro popis chování a jednání řidiče, podezřelého z protiprávního jednání. Policista má tak možnost lépe rozpoznat vnější projevy požití alkoholu nebo jiné návykové látky. Výše uvedeným interním aktem řízení bylo provedení orientačního vyšetření na přítomnost alkoholu u řidiče vozidla začleněno jako součást základní kontroly při dohledu na silniční provoz. **Kontrolní měření na alkohol se tak od roku 2010 z důvodů vysokého počtu usmrcených osob při dopravních nehodách pod vlivem alkoholu provádí nejen při každé dopravní nehodě oznámené Policii ČR, ale i při každém zastavení vozidla** v rámci výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. (Do roku 2009 se měření na alkohol provádělo při každém zastavení vozidla pouze při speciálních dopravně bezpečnostních akcích, při běžné dohledové činnosti bylo prováděno namátkově.)

V roce 2010 proběhlo navíc 773 dopravně bezpečnostních akcí na úrovni územních odborů zaměřených na řízení pod vlivem alkoholu (v roce 2009 to bylo 958 dopravně bezpečnostních akcí). Dále bylo vyhlášeno 80 krajských dopravně bezpečnostních akcí (v roce 2009 to bylo 52 dopravně bezpečnostních akcí). Na zjištění alkoholu a jiných návykových látek byly v roce 2010 zaměřeny i dvě vícedenní mezinárodní dopravně bezpečnostní akce TISPOL.

Pod vlivem jiných návykových látek bylo v roce 2010 zaviněno **164 dopravních nehod pod vlivem jiných návykových látek** (v roce 2009 to bylo **133** dopravních nehod, v roce 2008 **112**). Tento údaj má již od roku 2003 vzrůstající tendenci.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet DN pod vlivem jiných NL	37	44	51	64	78	112	133	164

Nejvíce těchto nehod se stalo v Plzeňském a Moravskoslezském kraji (shodně 25 dopravních nehod) a v Praze (24 dopravních nehod). Vysoký počet byl zaznamenán i v Jihomoravském kraji, kde bylo službou dopravní policie zaznamenáno 20 případů řízení vozidla po užití jiných návykových látek. Počet těchto nehod ve výše uvedených 4 krajích představuje 57 % všech případů zaznamenaných v České republice.

Při dopravních nehodách pod vlivem jiných návykových látek bylo **usmrceno 15 osob** (v roce 2009 to bylo 6 osob). Těžce zraněno bylo v roce 2010 25 osob, lehce 87.

V roce 2010 bylo službou dopravní policie při dohledu na silniční provoz zjištěno **požití návykových látek u 1450 řidičů motorových vozidel** (+ 305 oproti roku 2009) a **11 případů u ostatních účastníků silničního provozu**. **V 752 případech byl řidiči při dohledové činnosti zadržen řidičský průkaz.**

Vzhledem k rostoucímu počtu dopravních nehod pod vlivem jiné návykové látky **posílila Policie ČR v posledních letech výrazně svoji činnost v oblasti detekce jiných návykových látek, zejména u řidičů motorových vozidel**. Neaktivněji přistupovali k této preventivně dohledové činnosti v Královéhradeckém, Jihomoravském a Jihočeském kraji, kde počet provedených detekčních testů výrazně překročil počet kontrol na návykové látky v ostatních krajích.

Zatímco např. v roce 2006 bylo na detekci návykových látek v silničním provozu použito 1685 jednorázových testů, v roce 2010 bylo jenom službou dopravní policie použito více než 10 tisíc orientačních testů na návykové látky. I přes tento výrazný posun se jedná o přibližně 2.000 méně provedených testů na návykové látky než v roce 2009. Nedostatek jednorázových testů se projevil u řady krajů zejména v druhé polovině roku. Pro rok 2011 je naplánován nákup 21.000 ks jednorázových testů pro jednotlivá krajská ředitelství policie (všechny služby), což je přibližně 3x méně než v roce 2010. Důvodem je zejména poměrně vysoká cena testu.

V oblasti návykových látek činí problém zejména rozlišení hranice mezi přestupkem a trestným činem (u alkoholu je judikaturou stanovena hranice na 1‰). V rámci meziresortní expertní skupiny byl proto představen způsob řešení tohoto problému, který se osvědčil

ve Spolkové republice Německo⁵ a je založen na tzv. analytickém principu. Ten spočívá v tom, že už samotná přítomnost nelegální drogy či jejích aktivních metabolitů v krvi řidiče prokazuje ovlivnění touto látkou. (Krev detekuje návykovou látku několik hodin, v moči se návyková látka dá zjistit po několik dní. Průkaznost látky v moči je jednodušší, ale nelze z ní automaticky vyvozovat ovlivnění návykovou látkou.)

Nezpůsobnost v případě tvrdých drog (heroin, morfin, kokain, amfetamin, metamfetamin) je dána vždy při prvním záchytu, u tzv. měkkých drog (cannabis) až při opakovaném záchytu. Pokud osoba s odebraným řidičským průkazem chce znovu získat řidičské oprávnění, musí zaplatit lékařské vyšetření, zda není na droze závislá, musí zaplatit a úspěšně absolvovat medicínsko-psychologické testy a musí zaplatit a znovu absolvovat celý řidičský kurz. O možnosti zavedení analytického principu u návykových látek v České republice bude v roce 2011 vedena odborná diskuse.

Přednost v jízdě

Nástroj Strategie (číslo, popis)	B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. Zajištění dohledu na úsecích pozemních komunikací, kde dochází opakovaně k nedodržování přednosti v jízdě a kde tato skutečnost vede ke zvýšenému riziku dopravních nehod 2. Sledování vývoje dopravních nehod, jejichž hlavní příčinou bylo nedání přednosti v jízdě

Kontrola přednosti v jízdě je řešena přímým dohledem policistů na křižovatkách, kde dochází k častému nedodržování přednosti v jízdě, zejména ve městech. Pozornost je zaměřena především na místa, kde nedání přednosti v jízdě je příčinou zvýšeného počtu dopravních nehod a jejich následků. V roce 2010 bylo Policií ČR vyřízeno v blokovém řízení na místě **10.359 přestupků** v důsledku nedání přednosti v jízdě (+ 3007 oproti roku 2009, tj. **nárůst o 41 %!**), za něž byly uloženy pokuty v celkové výši 19.918.500,- Kč a 483 přestupků bylo oznámeno správním orgánům.

V roce 2010 bylo způsobeno **12.060 dopravních nehod**, jejichž příčinou bylo nedání přednosti v jízdě (v loňském roce to bylo 12.241 dopravních nehod, pokles o 1,48 %). **Zvýšil se však počet dopravních nehod z tragickými následky o 10 usmrcených osob (nárůst o 9,62 %)**. Při zajišťování přímého dohledu je podle možností využívána **záznamová technika** (digitální kamery), které umožňují okamžité pořízení a následné předložení důkazního materiálu přestupci a v neposlední řadě mají zásadní vliv i na projednání přestupku na místě. Počet nových stacionárních zařízení se podle dostupných informací v roce 2010 nezvýšil. K zajištění dohledu jsou v tomto směru proto ve větší míře používána i vozidla VW Passat a motocykly se zařízením PolCam i záznamová zařízení GESIG TRAVIMO.

Místům, kde dochází opakovaně k porušování přednosti v jízdě, je ze strany Policie ČR dle možnosti věnován zvýšený dohled, v některých případech ale není možné tato místa

⁵ S využitím článku „Postup při zjišťování a hodnocení stupně ovlivnění řidičů motorových vozidel návykovou látkou ve Spolkové republice Německo“: Dvořák M., Wolf A., Scherm H., Klír P., Vaněrková H.; Soudní lékařství č. 4, říjen 2009

jednoznačně určit, neboť k porušování přednosti v jízdě dochází nahodile na různých místech. K řadě problémových míst, kde dochází k porušování přednosti v jízdě opakovaně, předala Policie ČR podnět ke stavebně technickým úpravám či jiným dopravně-inženýrským opatřením a vybrala místa vhodná pro umístění stacionárního kamerového systému. Byl zaznamenán pokles dopravní nehodovosti na průsečných či stykových křižovatkách, které nahradily okružní křižovatky. Jejich počet je však významně limitován finančními prostředky správců komunikací.

Za závažnou lze považovat skutečnost, že řada přestupků spočívala v **nedání přednosti na železničním přejezdu: 1471, tj. 14 %**. V roce 2010 bylo evidováno **240 dopravních nehod, při kterých došlo ke srážce s vlakem** (+ 50 oproti roku 2009). Při nich bylo **34 osob usmrceno** (+ 13).

Zádržné systémy

Nástroj Strategie (číslo, popis)	D 2.1 Důsledná kontrola řidičů a spolujezdců z hlediska používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. důsledně kontrolovat používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů při každé kontrole se zastavením vozidla a při každé dopravní nehodě 2. sledovat a vyhodnocovat vývoj následků dopravních nehod (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění) s rozdělením na řidiče, spolujezdce na předním a zadním sedadle, v obci a mimo obec, bezpečnostní pásy a autosedačky

Následky nehod⁶ osobních automobilů podle kategorií účastníků silničního provozu – mimo obec (data Policie ČR)

osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu ⁷	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	31	123	69	351	519	3394	783	14751
spolujezdci přední sedadlo	6	37	23	115	186	1368	153	3111
spolujezdci zadní sedadlo	0	15	2	74	5	794	17	1611

⁶ Následky nehod závisí nejen na tom, zda byla či nebyla osoba připoutána, zda byl aktivován airbag apod., ale také na charakteru dopravní nehody. Výstup z těchto statistik do značné míry ovlivňuje fakt, že Policii ČR nejsou v souvislosti s novou právní úpravou hlášeny všechny dopravní nehody. Obecně lze konstatovat, že význam používání bezpečnostních pásů a bezpečnostních sedaček je zřejmý zejména v obci, při nižších rychlostech vozidla. Mimo obec, kde dochází k dopravním nehodám zpravidla ve vyšších rychlostech je účinnost bezpečnostních pásů nižší.

⁷ „bez airbagu“ znamená, že vozidlo nebylo vybaveno airbagem nebo bylo jím vybaveno, ale airbag nebyl aktivován

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	6	53	8	75	19	236	6	155
spolujezdci přední sedadlo	1	9	4	23	6	91	2	43
spolujezdci zadní sedadlo	0	13	0	26	1	114	0	62

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	5	33
zadní sedadlo	5	12	210	509

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	0	0
zadní sedadlo	1	1	4	2

**Následky nehod osobních automobilů podle kategorií účastníků silničního provozu –
v obci** (data Policie ČR)

osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	4	34	27	136	277	3103	716	46156
spolujezdci přední sedadlo	0	13	5	60	105	1256	131	6254
spolujezdci zadní sedadlo	0	1	0	39	7	523	8	2334

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	1	24	3	30	14	248	10	1725
spolujezdci přední sedadlo	0	7	4	16	2	126	2	138
spolujezdci zadní sedadlo	0	3	0	25	4	91	1	93

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	1	13	53
zadní sedadlo	0	2	187	878

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	0	1
zadní sedadlo	0	0	5	12

Kontrola používání zadržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských autosedaček) se od roku 2007 důsledně provádí **při každé kontrole spojené se zastavením vozidla**. Kromě toho je použití bezpečnostních pásů a autosedaček monitorováno i **u dopravních nehod**, které šetří Policie ČR. V roce 2010 Policie ČR zjistila v rámci dohledu **66 622 (- 740) přestupků nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky**.

V roce 2010 bylo při celostátních dopravně bezpečnostních akcích kontrolováno 197 734 vozidel. Při této činnosti bylo zjištěno nepoužití bezpečnostního pásu ve 4 764 případech (v průměru nebyl použit bezpečnostní pás u 2,4 % všech kontrolovaných vozidel), nepoužití bezpečnostní autosedačky bylo zjištěno ve 223 případech (v průměru nebyla použita autosedačka u 0,11 % všech kontrolovaných vozidel). Stav se oproti loňskému roku nepatrně zlepšil.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	D 1.2 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů u příslušníků ozbrojených složek a ozbrojených sil.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	vnitřní kontrolní akce

V roce 2010 bylo provedeno celkem **778** kontrol příslušníků a zaměstnanců Policie České republiky, při kterých nebylo zjištěno bezdůvodné nepoužití bezpečnostního pásu.

Chodci⁸

Nástroj Strategie (číslo, popis)	E 3.1 Zintenzivnění dohledu na chování chodců na pozemních komunikacích (přecházení pozemní komunikace, chůze po pozemní komunikaci)
--	---

⁸ Zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR a podklady Ředitelství služby dopravní policie PPČR

RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	alespoň 2 speciální tematicky zaměřené kontrolní akce ročně na úrovni územního odboru zaměřit výlučně na chování chodců na pozemní komunikaci a chování řidičů na přechodech pro chodce; akce propojit s informováním veřejnosti a dle možností zkoordinovat i s obecní (městskou) policií a s preventivními akcemi.
--	--

V roce 2010 došlo k **3481 střetům vozidla s chodcem** (v roce 2009 k 3663 střetům), z toho chodci zavinili 1243 dopravních nehod (tj. 36 %). Při těchto nehodách bylo **usmrceno 141 chodců** (v roce 2009 to bylo 151).

V době nehody bylo **pod vlivem alkoholu 201 chodců – viníků nehody**, tj. 16,2 % (téměř každý 6. chodec – viník nehody).

91 % střetů chodců s vozidlem se stalo **v obci. V obci zahynulo 62 % chodců** (v roce 2009 to bylo 69 % chodců), z toho **v noci 40 %** (v roce 2009 zahynulo v obci v noční době 60 % chodců). **Mimo obec bylo v roce 2010 usmrceno 9 % chodců** (v roce 2009 31 %), z toho **v noční době 76 %** (v roce 2009 79 % chodců).

47 % všech usmrcených chodců jsou osoby starší 64 let.

V následující tabulce je uveden počet dopravních nehod s účastí chodce, které se staly **na vyznačeném přechodu pro chodce, bez ohledu na to, kdo nehodu zavinil** a jaká byla jeho příčina.

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet nehod na přechodu	1419	1275	1447	1441	1398	1235
Usmrceno chodců	51	33	33	34	33	30

Na přechodech pro chodce zahynulo při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel (z důvodů „nedání přednosti chodci“) **v roce 2010 celkem 23 chodců**, což je o 7 více než v roce 2009.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>počet nehod</i>	446	938	893	758	869	846	816	952	959	949	862
<i>usmrceno osob</i>	7	30	32	19	20	21	16	14	22	16	23
<i>těžce zraněno</i>	131	210	234	182	210	192	197	188	235	219	174
<i>lehce zraněno</i>	374	736	658	592	677	651	639	748	727	734	666
<i>nezraněno</i>	8	15	16	14	17	23	17	51	41	35	51

S výjimkou Jihočeského a Královéhradeckého kraje byl ve všech ostatních krajích naplněn požadovaný počet 2 speciálních kontrolních akcí na úrovni územního odboru za rok zaměřených výhradně na chodce. V některých krajích byl i počet akcí zaměřených na chodce výrazně překročen – např. v Jihomoravském kraji, v kraji Vysočina apod. Dohledové akce byly propojeny s preventivními aktivitami, zejména celorepublikovou akcí „Zebra se za tebe nerozhledne,“ či dalšími akcemi zaměřenými na chodce („Bezpečné přechody,“ „Není cesty nazpět!“, „Bezpečná cesta do školy,“ „Desatero pro chodce“ apod.). Dohled byl často spojen i s distribucí reflexních prvků pro zvýšení viditelnosti chodců za zhoršených světelných podmínek.

Při dohledu na bezpečnost chodců i při vybraných preventivních akcích spolupracovala Policie ČR dle možností i s obecní (městskou) policií. Dohled byl soustředěn zejména na dobu, kdy děti jdou do školy nebo se z ní vrací domů a na viditelnost chodců v noci či za zhoršených podmínek viditelnosti. Policie ČR se dále zaměřila i na prověřování nehodových míst a spolupráci se silničními správní úřady při jejich odstraňování. Např. v Praze byly dopravní nehody s účastí chodců zpracovány pomocí programu PJSofť Infomapa, do kterého byla importována data o nehodovosti podle GPS. Tyto informace byly poskytovány na vyžádání i ředitelům základních škol. Kritická místa byla ve spolupráci s městskými policisty zajištěna dohledem. Ve spolupráci s pracovníky silničního správní úřadu byly odstraňovány nedostatky v dopravním značení a dle možností zvyšována bezpečnost chodců dalšími opatřeními (např. nasvětlením přechodů pro chodce).

Cyklisté

Nástroj Strategie (číslo, popis)	E 3.2 Zintenzívnění dohledu na dodržování pravidel silničního provozu cyklisty
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	<ol style="list-style-type: none"> alespoň 1 kontrolní akce na území kraje za rok tematicky zaměřená na cyklisty (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) sledovat vývoj následků dopravních nehod s účastí cyklistů

Porovnání následků dopravních nehod cyklistů za poslední tři roky je uvedeno v následující tabulce.

	celkem			z toho dětí do 15 let			s přilbou			bez přilby		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
usmrčeno	77	72	70	2	1	0	9	7	7	68	65	63
těžce zraněno	431	430	393	36	20	15	83	81	76	348	349	317
lehce zraněno	2516	2585	2296	256	254	208	475	583	544	2041	2002	1752

V roce 2010 bylo zaznamenáno **3075 dopravních nehod s účastí cyklisty** (v roce 2009 3391). Největší počet nehod s účastí cyklisty je evidován ve Středočeském, Moravskoslezském a Olomouckém kraji. Nejméně těchto nehod bylo evidováno v Karlovarském kraji a v hl. městě Praze.

V roce 2010 proběhlo **309 kontrolních akcí speciálně zaměřených na cyklisty** (požadovaný počet kontrolních akcí byl výrazně překročen). Dle místní znalosti byl dohled Policie ČR určen do míst se zvýšeným provozem cyklistů. Kontrola je zaměřena zejména na správné osvětlení a vybavení kola, používání přileb a reflexních pomůcek a na jízdu pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Jenom v rámci těchto tematicky zaměřených akcí bylo evidováno **1084 přestupků**.

Motocyklisté

Nástroj Strategie (číslo, popis)	E 3.3 Zintenzívnění dohledu na dodržování pravidel silničního provozu motocyklisty
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	alespoň 2 tematicky zaměřené kontrolní akce v rámci kraje za rok sledovat vývoj následků dopravních nehod s účastí motocyklistů

V roce 2010 bylo zaznamenáno **2601 dopravních nehod s účastí** motocyklistů (oproti roku 2009 a zejména pak 2008 došlo tedy k výraznému poklesu – viz tabulka). Nejvíce dopravních nehod bylo ve Středočeském kraji, v Praze a v Jihomoravském kraji. Nejméně nehod bylo zaznamenáno v Karlovarském kraji.

Motocyklisté	2008	2009	2010
Počet nehod	3831	2946	2601
Usmrceno	116	85	92
Těžce zraněno	620	596	480
Lehce zraněno	1867	1898	1699

V roce 2010 proběhlo **200 kontrolních akcí speciálně zaměřených na motocyklisty**. Jenom v rámci těchto tematicky zaměřených akcí bylo evidováno **534 přestupků**. Dohled zaměřený na motocyklisty byl často spojen s preventivními aktivitami, kdy policie spolupracuje s motocyklovými svazy – např. akce „Nežij vteřinou“ nebo „Euro bike fest Mušov 2010“ apod. Požadovaný počet kontrolních akcí zaměřených na motocyklisty nebyl splněn pouze v hl. m. Praze.

Účinným nástrojem dohledu zaměřeného na motocyklisty byl i tzv. **MOTO-TEAM**. Při jeho celoroční činnosti bylo zjištěno 6.297 přestupků a uloženy pokuty v celkové výši 4.195.000 Kč. V rámci plánování dohledu byly vybrány lokality, kde dochází nejčastěji k porušování pravidel silničního provozu motocyklisty.

Z hlediska závažnosti nehod je nejhorší ukazatel právě u dopravních nehod motocyklů, kde **na 1000 nehod připadá 47,5 usmrcených osob** (v loňském roce to bylo 38 usmrcených osob). Přitom průměrná hodnota tohoto ukazatele v České republice v roce 2010 představuje 9,97 usmrcených osob na 1000 nehod (v loňském roce to bylo 11,1 usmrcených osob připadajících na 1000 nehod).

Vytváření bezpečného dopravního prostoru

Nástroj Strategie (číslo, popis)	E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. Dle možností Policie ČR zapojení veřejnosti do identifikace rizikových míst 2. Řešení podnětů občanů směřujících k odstranění rizikových míst

V řadě krajů proběhly projekty zaměřené na zapojení dětí a školských zařízení do identifikace rizikových míst v rámci programu „Bezpečně do školy“. V Jihočeském kraji to byl např. projekt „Neviditelný svět v pohybu“ (ve spolupráci se společností „Světluška“ a s Českou pojišťovnou). Policisté, nevidomé děti a učitelé si při této akci společně se zdravými dětmi vyzkoušeli nástrahy chodníku, silnice a dětských hřišť.

Podněty občanů směřují zejména k nevhodnému dopravnímu značení, zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce, zvýraznění a zabezpečení železničních přejezdů, snížení rychlosti v obci, bezbariérovému přístupu apod. V Praze byla zřízena stálá pracovní skupina, jejíž cílem je systematická analýza dopravní situace na území hl. města a koordinace aktivit směřujících k odstranění problémových míst. V rámci této pracovní skupiny jsou vyřizovány i podněty občanů ke zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Komunikace s veřejností směřující k odstranění problémových míst je i nedílnou součástí besed s občany či dětmi ve školách. Realizace řady návrhů však naráží na finanční možnosti správců komunikací. Oproti loňskému roku se snížila přibližně o 10 %.

	Počet podnětů od veřejnosti na odstranění rizikových míst	Z toho odstraněno (kvalifikovaný odhad)	Počet vlastních podnětů Policie ČR na odstranění rizikových míst	Z toho odstraněno
Praha	7	43 %	14	21,43 %
Středočeský	11	90 %	14	57,14 %
Jihočeský	1	100 %	21	28,57 %
Plzeňský	23	35 %	11	72,73 %
Ústecký	29	52 %	86	38,37 %
Královéhradecký	3	67 %	15	33,33 %
Jihomoravský	39	49 %	62	61,29 %
Moravskoslezský	56	49 %	29	27,59 %
Olomoucký	40	83 %	84	59,52 %
Zlínský	3	67 %	24	33,33 %
Vysočina	0	0 %	52	59,62 %
Pardubický	4	12 %	12	50,00 %
Liberecký	92	88 %	57	66,67 %
Karlovarský	8	20 %	10	70,00 %
Celkem ČR	316	54 %	491	50,71%

Nástroj Strategie <i>(číslo, popis)</i>	F 5.2 Omezovat a nepovolovat zřizování a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací a pravidelně vyhodnocovat kontrolní činnost v oblasti dodržování zákonných podmínek pro provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Provádět kontrolní činnost zaměřenou na reklamní zařízení

Dopravní inženýři a policisté krajských ředitelství a územních odborů provádějí v rámci své působnosti průběžnou kontrolu reklamních zařízení v ochranných pásmech (i mimo ně) u všech kategorií pozemních komunikací. V případě zjištění závad je upozorněn příslušný silniční správní úřad, který je oprávněn vynutit nápravu na vlastníkovu reklamního zařízení nebo povinen sám konat⁹. Počet odstraněných reklamních zařízení, která jsou umístěna v rozporu se zákonem, a k jejichž odstranění dal podnět orgán Policie ČR, je však stále nedostatečný. K této situaci přispívá nejen vágní přístup některých správců komunikací, ale i nepřilíš účinná legislativní úprava v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁹ § 25 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů:

(10) Silniční správní úřad je povinen do sedmi dnů ode dne, kdy se dozvěděl o zřízení nebo existenci reklamního zařízení umístěného na dálnici, silnici nebo místní komunikaci nebo na silničním pomocném pozemku bez povolení ke zvláštnímu užívání vydaného příslušným silničním správním úřadem, vyzvat vlastníka reklamního zařízení k jeho odstranění. Vlastník reklamního zařízení je povinen reklamní zařízení neprodleně, nejdéle do pěti pracovních dnů po doručení výzvy příslušného silničního správního úřadu odstranit. Neučiní-li tak, je silniční správní úřad povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka tohoto zařízení. Odstranění reklamy a její likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

(11) Nemůže-li silniční správní úřad zjistit vlastníka reklamního zařízení zřizovaného nebo provozovaného bez povolení ke zvláštnímu užívání, zveřejní výzvu k odstranění reklamního zařízení způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty 10 dnů ode dne zveřejnění výzvy je povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka dotčené pozemní komunikace, na které je reklamní zařízení neoprávněně umístěno. Odstranění reklamy a její likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

	Počet podnětů na odstranění reklamního zařízení	Z toho odstraněno v % (kvalifikovaný odhad)
Praha	11	9
Středočeský	212	76
Jihočeský	26	4
Plzeňský	23	30
Ústecký	104	23
Královéhradecký	18	17
Jihomoravský	43	72
Moravskoslezský	23	50
Olomoucký	12	50
Zlínský	5	60
Vysočina	52	60
Pardubický	17	53
Liberecký	7	67
Karlovarský	75	50
Celkem ČR	628	44

Výkon dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu ze strany Policie ČR

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 3.3 Kontrola postupu Policie ČR a obecní (městské) policie při řešení přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a Policie ČR při šetření dopravních nehod.
Popis akce v rámci MV	<ol style="list-style-type: none"> Alespoň 2 kontroly tematicky zaměřené na výkon dohledu (u služby dopravní policie; u služby pořádkové policie a služby cizinecké policie v součinnosti s dopravní policií), řešení přestupků a šetření dopravních nehod na úrovni územních odborů krajských ředitelství za rok (kontrola záznamů z alkoholtesterů, měřících zařízení, kontrola spisové služby, kontrola dokumentace z šetření dopravních nehod, kontrola situování dohledu do rizikových míst, kontrola zaměření dohledu na hlavní příčiny DN a smrtelných následků DN v rámci okresu, kraje, kontrola pokutových bloků apod.) Kontroly na území alespoň 4 krajských ředitelství Policie ČR/ rok tematicky zaměřené na výkon dohledu, šetření dopravních nehod a dodržování opatření k eliminaci případů zneužívání pravomoci veřejného činitele nebo korupčního chování policistů služby dopravní policie, služby pořádkové policie a služby cizinecké

	<p>policie při dohledu na bezpečnost silničního provozu, při šetření přestupků a při šetření dopravních nehod</p> <p>3. Prověřování skutečností nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin zneužívání pravomoci veřejného činitele a úplatkářství, z jehož spáchání při řešení dopravního přestupku nebo šetření dopravní nehody je podezřelý policista nebo zaměstnanec Policie ČR - služby dopravní policie, služby pořádkové policie nebo služby cizinecké policie.</p>
--	---

Kontroly na úrovni územního odboru a kraje vycházejí z plánu kontrolní a metodické činnosti a byly v roce 2010 zaměřeny zejména na

- znalost a aplikaci příslušných právních a interních předpisů;
- kontrolní činnost ze strany odpovědných služebních funkcionářů aj. kontrolních subjektů a její účinnost, včetně popisu závad a následného postupu;
- dodržování protikorupčních opatření;
- na způsob šetření a protokoly z dopravních nehod;
- na spisovou agendu;
- na přímý výkon dohledu při dopravně bezpečnostních akcích i během běžné dohledové činnosti;
- na nakládání s pokutovými bloky a finanční hotovostí;
- kontrolu záznamů z alkoholtesterů a radarů;
- na ústrojovou kázeň a komunikaci s řidiči;
- na dodržování pravidel silničního provozu policisty a občanskými zaměstnanci

Kromě nedostatků zjištěných při nedodržování pravidel silničního provozu (viz opatření I 3.2) a drobných administrativních či jiných drobných nedostatků nebyly při kontrolách na úrovni územního odboru a kraje zjištěny žádné závažné nedostatky v činnosti Policie ČR.

Bližší podklady byly dodány z následujících **krajů**:

Krajské ředitelství Policie ČR Středočeského kraje: K zajištění stanoveného úkolu byl zpracován plán kontrolní a metodické činnosti pro rok 2010 s určením časového harmonogramu a územních odborů vnější služby, včetně jejího zaměření. Kontroly jsou plánovány do jednotlivých problematik činnosti služby dopravní policie s důrazem na dodržování právních norem, interních aktů řízení a eliminaci možnosti korupčního jednání. Mimo tuto plánovanou činnosti jsou průběžně prováděny kontroly přímého výkonu služby při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Za sledované období bylo podle schváleného plánu provedeno celkem 16 tematických kontrol po linii výkonu služby dohledu na silniční provoz, řešení přestupků a šetření dopravních nehod.

Do této problematiky je rovněž zapojen úřad vnitřní kontroly, v jehož působnosti bylo v rámci tematické kontroly zaměřené na výkon služby u dopravní a pořádkové policie zkontrolováno 605 policistů se zjištěním 13 závad, které byly následně vyřízeny s příslušnými vedoucími územních odborů. V souvislosti s prošetřováním stížností byla provedena prověrka 49 spisů zpracovaných dopravní policií.

Ekonomická skupina úřadu vnitřní kontroly provedla na území kraje celkem 93 kontrol zaměřených do oblasti pokutových bloků.

Krajské ředitelství Policie ČR Jihomoravského kraje:

Na území Jihomoravského kraje bylo provedeno celkem 11 kontrol:

Kontroly se zaměřily zejména na:

- a) spisovou agendu, činnost policistů v oblasti šetření dopravních nehod (kvalitu, rychlost a úplnost zpracování příslušné spisové dokumentace, prováděné úkony při šetření dopravních nehod, dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při šetření nehod). V kontrolované oblasti nebyly zjištěny nedostatky, nebylo nutné přijímat žádná opatření;
- b) hlídkovou činnost policistů (nebyly zjištěny závažné nedostatky, pouze drobné nedostatky v strojové kázni);
- c) přístup policistů k plnění služebních povinností v souvislosti s probíhající dopravně-bezpečnostní akcí (nebyly zjištěny nedostatky);
- d) manipulaci s pokutovými bloky a zajišťování odvodů finančních prostředků za vybrané pokutové bloky (celkem bylo kontrolováno 342 policistů u 42 organizačních článků Městského ředitelství PČR Brno a Územních odborů Brno-venkov, Blansko, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo. Závady nezjištěny);
- e) kontrolu plnění služebních, či pracovních úkolů a povinností v souvislosti s užitím služebního dopravního prostředku (závady nezjištěny);
- f) v době od 1. 4. 2010 do 2. 11. 2010 byl proveden kontrolní průzkum týkající se stahování a zálohování dat z namátkově vybraných alkoholtesterů a způsobu jejich řešení. Nedostatky nebyly zjištěny.

Krajské ředitelství Policie ČR kraje Vysočina: Celkem bylo provedeno 113 kontrolních akcí zaměřených na kontrolu výkonu služby policistů při dohledu na BESIP.

Krajské ředitelství Policie ČR Plzeňského kraje: Ve sledovaném období bylo provedeno celkem 83 kontrol výkonu služby, bylo zjištěno celkem 5 závad. Kontroly byly zaměřeny zejména na výkon dohledu při dopravně bezpečnostních akcích, ústroj, výzbroj a výstroj policistů, kontrolu manipulaci s pokutovými bloky a vybranými pokutami, kontroly paměti alkoholtesterů, komunikaci s občany apod.

Krajské ředitelství Policie ČR Ústeckého kraje: Kontrolní činnost je vykonávána, nebyly však dodány bližší údaje.

Krajské ředitelství Policie ČR hl. m. Prahy: Kontrolní činnost je vykonávána, nebyly však dodány bližší údaje.

Krajské ředitelství Policie ČR Zlínského kraje: Byly prováděny kontroly zaměřené na dodržování silničního provozu policisty (31 kontrol – viz I 3.2), výkon služby policistů při dohledu nad bezpečností silničního provozu, manipulaci s pokutovými bloky. Samostatná kontrola postupu při řešení přestupků v oblasti BESIP a šetření dopravních nehod nebyla provedena.

Krajské ředitelství Policie ČR Olomouckého kraje: Na základě plánu kontrolní a metodické činnosti jsou na jednotlivých územních odborech Olomouckého kraje minimálně jedenkrát ročně prováděny kontroly v oblasti působnosti dopravní služby. Tyto jsou zaměřeny především na zpracování a řešení přestupků, postup při šetření dopravních nehod, výkon dohledu na BESIP, kontrolu správnosti vyplňování pokutových bloků a činnost na úseku dopravně inženýrském. K eliminaci případů zneužívání pravomoci veřejného činitele,

případně korupčního jednání policistů je pravidelně prováděna i kontrola vyhodnocování záznamů z alkoholtesterů.

Krajské ředitelství Policie ČR Pardubického kraje: Plánovaná kontrolní činnost je zaměřena na běžný výkon služby dohledu nad silničním provozem, šetření dopravních nehod a na dopravně inženýrskou činnost. Neplánovaná kontrolní činnost probíhá na všech stupních řízení a je zaměřena na přímý výkon služby hlídek Policie ČR - zejména na plnění úkolů dle předem provedené instruktáže, ústrojové kázně, vybavení hlídek služebními pomůckami, kontroly pokutových bloků a kontroly dodržování interních předpisů. Další část kontroly je zaměřena na spisovou službu přestupkového a trestního řízení včetně dokumentace dopravních nehod. V roce 2010 byly v rámci Pardubického kraje provedeny 4 plánované kontroly a 30 neplánovaných kontrol. V několika případech byly během kontrol zjištěny drobné administrativní nedostatky, které byly na místě odstraněny.

Krajské ředitelství Policie ČR Karlovarského kraje: Vzhledem ke vzniku Krajského ředitelství policie Karlovarského kraje ke dni 1.1. 2010, byla kontrolní činnost zaměřena na zmapování práce na jednotlivých dopravních inspektorátech – zejména na kvalitu šetřených dopravních nehod, ale i přestupkových spisů oznamovaných příslušným správním orgánům. Výsledkem provedené kontroly bylo sjednocení obsahu a kvality spisového materiálu na jednotlivých dopravních inspektorátech. Další kontrola byla zaměřena na činnost vedoucích pracovníků, práci s alkoholtestery, pokutovými bloky a výkon dohledu.

Krajské ředitelství Policie ČR Královéhradeckého kraje: Kontroly byly zaměřeny na činnost policistů při výkonu služby v rámci vyhlášených speciálních bezpečnostních akcí. Veškeré poznatky z této kontrolní činnosti jsou vyhodnoceny a projednány. Kromě těchto kontrol probíhají podle ročního plánu i kontroly na jednotlivých územních odborech se zaměřením na řešení přestupků a šetření dopravních nehod, včetně kontrol spisové služby, záznamů z alkoholtesteru a z měřících zařízení rychlosti. (Bližší údaje nedodány).

Krajské ředitelství Policie ČR Moravskoslezského kraje: Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství Policie ČR Moravskoslezského kraje provedl v roce 2010 43 kontrol přímého výkonu služby při šetření přestupků a při šetření dopravních nehod, 6 tématických a 1 následnou kontrolu přímo na dopravních inspektorátech jednotlivých územních odborů. V rámci těchto kontrol nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky, menší nedostatky byly odstraněny v rámci kontroly okamžitě, nebo po zaslání kontrolního zápisu.

Krajské ředitelství Policie ČR Jihočeského kraje: V roce 2010 byly provedeny 2 kontroly výkonu činnosti (České Budějovice a Strakonice), a to bez zjištění závažných pochybení. Kontrolní činností nebyly zjištěny nedostatky, které by naplňovaly znaky trestného činu zneužití pravomoci veřejného činitele. Dále byly podle plánu kontrol provedeny 2 tematické kontrolní průzkumy na dopravních inspektorátech.

Krajské ředitelství Policie ČR Libereckého kraje: Kontrolní činnost se zaměřením na samotný výkon služby policistů služby dopravní a pořádkové policie probíhá pravidelně při dopravně bezpečnostních akcích vyhlášených krajským ředitelstvím. Uvedené kontroly nezjistily vážná pochybení ze strany policistů. Dále podle plánu kontrolní činnosti probíhá na všech územních odborech v kalendářním roce jedna metodická kontrola zaměřená na dohled nad silničním provozem a zpracování dopravních nehod. Při těchto kontrolách nebyly zjištěny vážné závady. Celkem bylo provedeno 23 kontrol zaměřených na výkon služby policistů bez zjištění vážných závad. Ze strany vedoucích služebních funkcionářů územních odborů bylo

provedeno celkem 430 kontrol zaměřených na výkon služby dopravní policie a 858 kontrol zaměřených na výkon služby pořádkové policie.

Úřad vnitřní kontroly Policie ČR provedl 10 kontrol zaměřených na přestupkovou agendu a šetření dopravních nehod.

Kontroly ze strany Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR byly provedeny v těchto krajích:

a) problematika dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu

Druh kontroly a forma obecné kontroly	Kontrolovaná osoba	termín
Tematická kontrola	KŘP Plzeňského kraje DI ÚO Domažlice DI ÚO Klatovy	I. pololetí
Tematická kontrola	KŘP Královéhradeckého kraje DI ÚO Rychnov nad Kněžnou DI ÚO Náchod	II. pololetí

Cílem kontroly na dopravních inspektorátech Policie ČR bylo prověřit kvalitu a úroveň na úseku výkonu dozoru nad silničním provozem, plánování a organizace výkonu služby, personální stav, řízení, kontrola a hodnocení práce ze strany vedoucích pracovníků. Dále byla kontrola zaměřena na využívání a stav přidělených technických prostředků, hospodaření s pokutovými bloky a jejich vyplňování, řešení a oznamování prostředků. Kontrola na krajských ředitelství policie byla zaměřena na dodržování plánu kontrolní činnosti a metodickou činnost příslušných pracovníků.

b) problematika šetření dopravních nehod

Druh kontroly a forma obecné kontroly	Kontrolovaná osoba	termín
Tematická kontrola	KŘP Libereckého kraje DI PČR Česká Lípa DI PČR Jablonec	I. pololetí
Tematická kontrola	KŘP Olomouckého kraje DI PČR Jeseník DI PČR Šumperk	II. pololetí

Cílem kontroly na dopravních inspektorátech Policie ČR bylo prověřit kvalitu a úroveň šetření dopravních nehod na vybraných součástích Policie ČR. Kontrola byla především zaměřena na dodržování lhůt při šetření dopravních nehod, dokumentování dopravních nehod ve vztahu k IAŘ (ohledání místa dopravní nehody, výslechy, plánky, fotodokumentace), šetření dopravních nehod dokumentovaných na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, vedení služebních pomůcek a využívání technických prostředků. Kontrola na krajských ředitelství policie byla zaměřena na dodržování plánu kontrolní činnosti, metodickou činnost příslušných pracovníků a v neposlední řadě na náležitosti vydaných rozhodnutí a dodržování zákonných lhůt.

V rámci tematických kontrol nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky. Drobné nedostatky zjištěné v rámci kontroly byly řešeny formou metodické pomoci. Výkon služby je kontrolován jak během kontrolní a metodické činnosti ŘSDP, tak v neposlední řadě kontrolou vlastního výkonu služby policistů v průběhu vlastního výkonu služby, popřípadě při probíhajících dopravně bezpečnostních akcích.

Vyhodnocení činnosti Inspekce Policie ČR v roce 2010:

Počet trestných činů (skutků) ^{*)} dle § 329 TZ (Zneužití pravomoci úřední osoby)	75
Počet trestných činů (skutků) ^{*)} dle §§ 331-333 TZ (Úplatkářství)	8
Počet zahájených trestních stíhání pro trestný čin ^{*)} dle §§ 329, 331-333 TZ (počet skutků)	83
Počet policistů ^{*)} , u kterých bylo zahájeno tr. stíhání pro trestný čin dle §§ 329, 331-333 TZ	61
Počet policistů služby dopravní policie, u kterých bylo zahájeno tr. stíhání pro trestný čin dle §§ 329, 331-333 TZ	10

^{*)} při řešení dopravního přestupku nebo šetření dopravní nehody policistou nebo zaměstnancem Policie ČR - služby dopravní policie, služby pořádkové policie nebo služby cizinecké policie.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 3.1 Zařadit vyhodnocení realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako jedno ze stěžejních kritérií pro hodnocení úspěšnosti policejní práce
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Do konce roku 2011 zpracovat nový systém hodnocení činnosti jednotlivých krajských ředitelství Policie ČR na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zařadit vyhodnocení realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako jedno ze stěžejních kritérií pro hodnocení úspěšnosti policejní práce v jednotlivých krajích. (pro porovnání výsledků jednotlivých krajů využít koeficientů). <i>Úkol trvá</i> 2. Soustavně, na všech úrovních řízení, sledovat stav a vývoj dopravní nehodovosti a jejích následků v jednotlivých krajích a okresech a analyzovat jejich příčiny. 3. Sledovat vývoj v oblasti dopravních deliktů. 4. Důsledně kontrolovat realizaci přijatých opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Při plánování výkonu služby policistů se vychází z vyhodnocení aktuální dopravní bezpečnostní situace v daném regionu. Vývoj dopravní nehodovosti byl i v roce 2010 sledován na všech úrovních (Policejní prezidium ČR, krajská ředitelství Policie ČR i územní odbory). Na základě vývoje dopravně bezpečnostní situace jsou vyhlašovány speciálně zaměřené dopravně bezpečnostní akce (např. na alkohol a návykové látky, akce zaměřené na chodce, cyklisty či motocyklisty apod.). Výkon služby je situován i podle aktuální potřeby – např. posílení dohledu v době konání velkých sportovních či jiných podobných akcí.

Policejní prezidium vydává každý měsíc Informaci o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice, v níž jsou analyzována data z jednotlivých krajů. Průběžně je sledován i vývoj dopravních deliktů a v případě potřeby jsou přijímána příslušná opatření v dohledu či legislativní oblasti. Přijatá opatření, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jsou předmětem kontrolní a metodické činnosti pracovníků Ředitelství

služby dopravní policie i jednotlivých vedoucích pracovníků. Přehled o činnosti dopravního inspektorátu či kraje lze sledovat též prostřednictvím informačního systému KEP („Kniha evidence práce“).

Výsledky jednotlivých krajů ve vybraných oblastech bezpečnosti silničního provozu lze porovnávat i z podkladů pro vyhodnocení opatření stanovených Resortním akčním plánem bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Opatření jsou vyhodnocována jednou za rok.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 3.2 Kontrola dodržování pravidel silničního provozu policisty PČR
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Vnitřní kontrolní akce a jejich vyhodnocení

Úřad vnitřní kontroly provedl v roce 2010 778 kontrol příslušníků a zaměstnanců Policie ČR, při kterých bylo zjištěno 49 pochybení (např. jeden případ řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, 4 případy nesprávného parkování, 3 případy chybějící povinné výbavy apod.). Nejčastějším nedostatkem bylo nesprávné vedení knihy provozu.

Ve Středočeském kraji bylo provedeno 207 kontrol zaměřených na dodržování pravidel silničního provozu samotnými policisty a civilními zaměstnanci Policie České republiky v souvislosti s používáním služebních dopravních prostředků. V rámci těchto kontrol byly zjištěny 4 závady vyřešené v kompetenci příslušných služebních funkcionářů.

V Jihočeském kraji bylo provedeno 144 kontrol zaměřených na dodržování pravidel silničního provozu, byly zjištěna vesměs drobná porušení (prošla lékárnička ap.)

V Jihomoravském kraji bylo provedeno 62 kontrol, závady nebyly zjištěny.

Ve Zlínském kraji bylo provedeno 31 kontrol, bez závad.

Preventivně výchovné a informační aktivity

Nástroj Strategie (číslo, popis)	C 1.1 Kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. Podpora kampaně MD 2. Vlastní aktivity

Ve spolupráci se službou dopravní policie byl v rámci dopravně bezpečnostních akcí „Y“ realizován celorepublikový preventivní projekt „**Alkohol za volant nepatří**“, zaměřený na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů řidiči. Řidičům byla v této souvislosti předávána informační kartička, na jejíž zadní straně je vyznačena tabulka s časovými údaji odbourávání alkoholu z krve řidiče po jeho požití. Kartička byla vtištěna v praktickém formátu o velikosti vizitky, tak aby ji řidič mohl mít stále při sobě.

V územní působnosti preventivně informačního oddělení Krajského ředitelství Policie ČR Pardubického a Královéhradeckého kraje probíhala realizace projektu „**Jezdíme bez alkoholu a drog**“. Projekt se dotýkal dopravní problematiky, konkrétně ovlivnění návykovými látkami u řidičů při řízení motorových vozidel. K vytvoření projektu vedla neutěšená situace právě v oblasti řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo psychotropních látek (drog). Cílem projektu je eliminovat počet řidičů, kteří usedají za volant pod vlivem návykových látek či alkoholu, a tím přispět ke snížení počtu závažných dopravních nehod pod jejich vlivem. Projekt probíhal v několika fázích. V první fázi projektu se policisté zaměřili především na mladší řidiče ve východočeském regionu, kteří jezdí vozidlem ze zábav a nočních podniků. Ve vybraných restauracích a klubech, kam se chodí bavit, byly distribuovány pивní tácky se vtipně kresleným černým humorem kreslíře Radka Petružely s cílem upozornit na nebezpečí, které spočívá v řízení pod vlivem návykových látek. Ve druhé fázi projektu byly do restauračních zařízení distribuovány účtenky a pohlednice s těmito vtipy. V závěrečné fázi projektu byla pozornost ve spolupráci s dopravní policií zaměřena na řidiče při dopravních kontrolách. Řidiči z rukou policejních preventistů obdrželi vůně do auta s uvedenými kresbami. Touto odlehčenou formou jsou řidiči informováni o rizicích jízdy po požití alkoholu a drog.

Mezi další příklady kampaní zaměřených na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek můžeme uvést preventivní projekty realizované v roce 2010 v působnosti Krajského ředitelství Policie ČR Jihomoravského kraje:

1. „**Nedej drogám šanci**“ – třetí ročník preventivní akce určené pro studenty prvních ročníků středních škol. Akce probíhá formou besed s kriminalisty, dopravními policisty, lékařem, státním zástupcem, kurátorem pro mládež, se zástupci ze sdružení Podané ruce a městskou policií.
2. „**Nežij vteřinou**“ – třetí ročník dopravně bezpečnostní akce určené pro motocyklisty probíhající v Blansku. Akci doplnil velmi bohatý program. Mezi nejzajímavější patřilo zařízení pro crash testy motocyklů z ČVUT v Praze, poutavá prezentace primáře z brněnského traumacentra, praktické ukázky první pomoci zdravotnických záchranářů zaměřené na nehody motocyklistů a mnoho dalšího.
3. „**S čistou hlavou do nového roku**“ – v rámci této preventivní akce si řidiči mohli na automobilovém trenážeru vyzkoušet své reakce po požití alkoholu. Akce proběhla v Informačním centru policie v Brně.

V působnosti Krajského ředitelství Policie ČR Ústeckého kraje byly realizovány semináře s názvem „**Na silnici bezpečně**“, zaměřené na nebezpečí na silnicích, včetně řízení pod vlivem omamných látek pro mladé a začínající řidiče. Cílem bylo poskytnout ucelený přehled informací důležitých k řízení vozidla. Seminář probíhal ve spolupráci s krajským pracovištěm BESIP a magistrátem. Jeho obsah byl zaměřen také na nebezpečí spojená s řízením pod vlivem omamných látek (tragické následky nehod, postup policistů, protiprávní činy). Cílovou skupinou byli studenti 2. – 4. ročníku (počet účastníků cca 350).

Případy a důsledky řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky jsou pravidelně zveřejňovány v **médiích**. Informace jsou poskytovány též prostřednictvím **webových stránek www.policie.cz**. Sdělovacím prostředkům jsou průběžně poskytovány informace o dopravní nehodovosti se zaměřením na dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek a jejich následcích. Posledním trendem zveřejňování této problematiky je **přítomnost médií u kontrol v rámci dopravních akcí zaměřených na kontrolu požívání alkoholických nápojů před jízdou**.

Pracovníci Preventivně informačního odboru Policie ČR realizují celoročně také **přednáškovou činnost pro veřejnost**, jejímž obsahem je mimo jiné zvyšování právního vědomí občanů v oblasti odpovědnosti účastníků silničního provozu. Přednášková činnost je zaměřována na cílovou skupinu všech věkových kategorií, zejména však na děti a mládež.

Nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek bylo zdůrazňováno i během **přednášek a komentovaných prohlídek v expozici Muzea Policie ČR**, jejíž část je zaměřená na prevenci bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, např. panel věnovaný kampani „Domluvme se“. Při přednáškách byly využívány i informační letáky. Cílovou skupinou byli mladí řidiči ze středních škol a učilišť.

Muzeum Policie ČR pořádá tradičně také divadelní představení „Tvé tělo, tvůj hrad“ zaměřená na nebezpečí závislosti. Pro středoškoláky uvedlo Gymnázium Budějovická vlastní divadelní hru, zaměřenou na nebezpečí požívání návykových látek. Cílovou skupinou byli žáci základních a středních škol.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	D 1.1 Kampaň zaměřená na zádržné systémy s důrazem na: <ul style="list-style-type: none"> – používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci – používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech – používání dětských zádržných systémů.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. Podpora kampaně MD 2. Vlastní aktivity:

V průběhu celého kalendářního roku 2010 probíhaly v rámci všech krajských ředitelství policie **dopravně bezpečnostní akce**, při nichž byla věnována pozornost používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů. Současně při nich byla veřejnost informována o důležitosti jejich používání.

Povinnost používání zádržných systémů byla zdůrazňována ve všech **přednáškách** zaměřených na dopravní výchovu dětí z mateřských škol (MŠ), žáků základních škol (ZŠ) a mladých řidičů. Povinnost používat zádržné systémy byla připomínána během komentovaných prohlídek expozice Muzea Policie ČR i během akcí jako např. Ledová Praha, Společně bezpečně, Rozhlédni se, Pražská muzejní noc, Den dopravní výchovy, Veletrh dopravní prevence (na této akci byl např. k dispozici nárazový trenažér, otočný trenažér simulující převrácení automobilu, motocyklistický a automobilový trenažér. Návštěvníci mohli zhlédnout ukázky vyprošťování zraněného z vozidla prováděné hasiči, první pomoc prováděnou zdravotnickými záchranáři a měli možnost uvědomit si hrozící nebezpečí

v silničním provozu a seznámit se s jejich důsledky, ale také možnostmi, jak lze takovým situacím předcházet).

Mnohé preventivní aktivity věnované tématu zádržných systémů realizuje Policie ČR v rámci jednotlivých krajských ředitelství ve spolupráci s dalšími subjekty. Tradiční spolupráce probíhá s regionálními BESIP TEAMY při realizaci projektu „PÁSOVEC“, v rámci kterého jsou řidiči informováni o správném používání dětských zádržných systémů a současně jsou jim předávány informační letáky o používání dětských autosedaček, případně zvířátko pásowce sloužící dětem jako návlak na bezpečnostní pás.

V Ústeckém kraji proběhla v rámci spolupráce preventivních pracovníků Policie ČR, dopravní policie a Krajského úřadu Ústeckého kraje dopravně bezpečnostní akce „**Připoutejte se!**“ Řidičům byly při dopravní kontrole předávány letáčky a samolepky s radami a informacemi, jak je důležité se ve vozidle správně poutat a jaká rizika hrozí při nepoužití bezpečnostního pásu. Ve spolupráci Policie ČR s Centrem dopravní bezpečnosti proběhla prezentační akce, jejíž obsahem byla **simulovaná dopravní nehoda se zaměřením na používání bezpečnostních prvků ve vozidle** – bezpečnostních pásů a autosedaček.

Všechny uvedené preventivní aktivity byly medializovány v regionálních i celostátních médiích. Policisté se věnovali problematice zádržných systémů rovněž v rámci své vlastní **publikační činnosti** formou článků s preventivními radami a doporučeními v regionálním tisku (např. téma používání bezpečnostních pásů v těhotenství, používání dětských autosedaček včetně jejich správného výběru, bezpečné cestování s dětmi apod.).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	E 1.1 Zajištění mediální kampaně nebo jiných informačních aktivit, zaměřených na zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. podpora kampaně MD (informační aktivity MD) 2. vlastní aktivity (neuvedené v E 2.2)
Nástroj Strategie (číslo, popis)	E 2.2 Zajistit informační aktivity zaměřené na bezpečnost: <ul style="list-style-type: none"> – chodce (přecházení vozovky, viditelnost) – cyklisty (ochranné přílby, viditelnost) – motocyklisty (specifická rizika)
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. informování veřejnosti o prvcích pasivní ochrany (přilby, reflexní pomůcky) na prezentačních akcích Policie ČR, v rámci činnosti Muzea Policie ČR a prostřednictvím webových stránek MV 2. provozování dopravního hřiště 3. realizace vlastních preventivně výchovných projektů

Bezpečný pohyb chodců a cyklistů v provozu na pozemních komunikacích byl součástí teoretické výuky dopravní výchovy i praktické jízdy na dětském dopravním hřišti Muzea Policie ČR. Byl kladen důraz na vhodné oblečení, používání reflexních prvků a doplňků, u cyklistů na správně vybavené jízdní kolo a zejména na povinnost používat do 18 let

cyklistickou přilbu. Součástí dopravní výchovy pro děti i mládež bylo upozornění na nebezpečí hrozící účastníkům silničního provozu na železničních přejezdech.

V roce 2010 pokračovala Policie ČR v úspěšném celorepublikovém preventivním projektu „**Zebra se za tebe nerozhledne**“ ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou MV.

Ve dnech 6. – 10. září 2010 proběhlo již sedmé kolo projektu, a to celkem ve 225 obcích v rámci celé ČR. Po celý týden policisté na vybraných přechodech pro chodce upozorňovali na dodržování pravidel bezpečného pohybu na pozemních komunikacích. Svou pozornost zaměřili zejména do lokalit v blízkosti škol a školských zařízení, kde dětem a jejich rodičům připomínali tolik potřebné rady a informace pro zvýšení jejich vlastní bezpečnosti při pohybu na pozemních komunikacích. Nedílnou součástí tohoto projektu je rozsáhlá medializace. Prostřednictvím médií se policie snaží preventivně působit na širokou veřejnost, připomenout jim pravidla správného pohybu v silničním provozu a odbourat zažitý mýtus o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.

Aktivity zaměřené na bezpečnost pohybu v silničním provozu byly v průběhu celého roku prezentovány v médiích a webových stránkách Policie ČR, Ministerstva vnitra i spolupracujících subjektů. Prostřednictvím přednáškové a besední činnosti jsou s informacemi, které se týkají bezpečnosti při pohybu na pozemních komunikacích seznamováni nejen žáci škol a školských zařízení, ale i široká veřejnost na prezentačních akcích Policie ČR. V průběhu konání jednotlivých preventivních projektů a prezentačních akcí jsou všem cílovým skupinám distribuovány informační materiály v podobě brožur, letáků, kartiček a reflexní pomůcky.

Na cílovou skupinu **chodců, cyklistů a motocyklistů** byl zaměřen celorepublikový preventivní projekt „**Chci být viděn**“, v rámci kterého byly tyto cílové skupiny informovány o nutnosti používání reflexních prvků při pohybu v silničním provozu. Jako jeden z možných reflexních prvků obdrželi chodci a cyklisté od policistů reflexní pásku na suchý zip s logem projektu.

Opakovaně byla uskutečněna preventivní akce Krajského ředitelství hl. m. Prahy „**Bezpečně na cyklostezce**“, která probíhala na vybraných cyklostezkách v rámci území hlavního města Prahy. Na této akci byly využívány i preventivně informační materiály, které byly vyrobeny ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou MV.

„**Bez úrazu na silnici**“ byla akce pořádaná Krajským ředitelstvím policie ČR Zlínského kraje ve spolupráci s pojišťovnou Generali a městem Vsetín. Cílem projektu bylo přiblížit dětem hravým způsobem situaci v silničním provozu před prázdninami a připravit je na možná rizika, s kterými se mohou setkat v průběhu letních prázdnin.

Dalším projektem byl regionální preventivní projekt Krajského ředitelství Policie ČR Ústeckého kraje „**Bezpečně na kole**“ zaměřený na zvýšení bezpečnosti dětí v silničním provozu, v jehož průběhu byly distribuovány letáky s dopravní problematikou orientované na bezpečnost cyklistů.

Aktivity zaměřené na bezpečnost chodců i cyklistů s sebou přinesla také **Bambiriáda 2010**, kde Ministerstvo vnitra spolu s Policií ČR a Hasičským záchranným sborem nabídlo vědomostní soutěže, jejichž součástí byly i dopravní testy. Dětem byly jako ceny předávány mj. reflexní bezpečnostní prvky, zejména v podobě samolepících „smajlíků“. Bambiriády se

zúčastnily tisíce dětí a tato akce byla medializována v médiích, na webových stránkách ministerstva, vydána byla také tisková zpráva.

Problematika specifických rizik **motocyklistů** byla předmětem mnoha přednášek pro mladé řidiče. Na regionální úrovni probíhala řada preventivních akcí a projektů zaměřených na informační aktivity ke zvyšování bezpečnosti motocyklistů. Například Krajské ředitelství Policie ČR Jihomoravského kraje realizovalo preventivně bezpečnostní akci „**Nežij vteřinou**“ zaměřenou na motocyklisty.

Tematicke bezpečnosti silničního provozu byla v roce 2010 věnována zvýšená pozornost i v souvislosti s celostátní dětskou soutěží **Svět očima dětí**, jejíž hlavním tématem bylo heslo „Pomáhat a chránit nemusí jen policisté“. Pedagogové se svými žáky pojali zcela správně toto téma i v tom smyslu, že si lze vzájemně pomáhat také v rámci různě vzniklých situací v silničním provozu. Své nápady, názory, postřehy, pocity, myšlenky i zkušenosti měli pak žáci možnost realizovat formou výtvarnou, literární, audiovizuální, počítačovou, výrobou trojrozměrného díla apod. Vznikly tak desítky zajímavých děl, ve kterých je obsažena celá škála podtémat souvisejících s bezpečností silničního provozu (přecházení vozovky, jízda bez přilby, rychlá jízda, nepozornost, důležitost použití reflexních prvků...). Slavnostní předání cen proběhlo v červnu, podrobnosti lze nalézt na webových stránkách MV v kapitole **Soutěže a výstavy**.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	H 2.3 Zajištění dopravní výchovy na I. a II. stupni ZŠ H 2.5 Zabezpečování provozu dětských dopravních hřišť v souladu s platnou metodikou MD
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. Spolupráce při zajištění dopravní výchovy na ZŠ 2. Spolupráce při zajištění výuky na dopravním hřišti a provozování DDH

a) Teoretická část dopravní výchovy:

Muzeum zajišťovalo dopravní výchovu - teorii pro MŠ a I. stupeň ZŠ. Vzhledem k velkému zájmu o tuto výuku nebylo možno z kapacitních důvodů zahrnout II. stupeň ZŠ (platí i pro dopravní hřiště)

MŠ 39 tříd – 846 dětí

1. třída – 33 – 691 dětí
 2. třída – 54 – 1172 dětí
 3. třída – 40 – 852 dětí
 4. třída – 31 – 633 dětí
 5. třída – 17 – 356 dětí
- Celkem 214 tříd a 4550 dětí

b) Praktická část dopravní výchovy:

MŠ – 35 tříd – 772 dětí

1. třída – 33 – 691 dítě

- 2. třída – 54 – 1172 dětí
- 3. třída – 40 – 852 dětí
- 4. třída – 31 – 633 dětí
- 5. třída – 17 – 356 dětí
- Celkem 210 tříd a 4476 dětí

Bylo vydáno 382 řidičských průkazů pro cyklisty. Dětské dopravní hřiště bylo v provozu od dubna do října. Veřejnosti bylo vyhrazeno 10 hodin týdně, tj. zhruba 290 hodin ročně. Hřiště je využíváno i pro příměstské dětské tábory během letních prázdnin.

Muzeum spolupracuje i s městskými částmi (víkendový program s teorií i praktickou jízdou ve spolupráci s Domem dětí a mládeže Praha 5, projekt „Kola v Praze“ – společně s Domem dětí a mládeže Praha 2).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	H 3.2 Vytvoření systémového nástroje pro dopravní výchovu věkové skupiny mládeže 15-19 let.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. Účast na jednání a přípravě systémového nástroje; 2. Vlastní aktivity zaměřené na tuto věkovou skupinu.

ad 1. Policie ČR nebyla podle našich informací dosud vyzvána Ministerstvem dopravy jako gestorem opatření k účasti na jednání k vytvoření nástroje.

ad 2. **Muzeum PČR pořádalo v roce 2010 již čtvrtým rokem přednášky pro mladé začínající řidiče, zaměřené zejména na motocyklisty.** Náplní přednášek byla především problematika chování nových držitelů řidičského oprávnění A v silničním provozu. Součástí byly též videosekvence a fotografie z reálných dopravních nehod, jejichž prostřednictvím přednášející upozornil na rizika, následky a důsledky dopravních nehod. Velký zájem byl o možnost vyzkoušet si jízdu na trenažéru, simulujícího reálnou jízdu na motocyklu.

Preventivní pracovníci Policie ČR Karlovarského kraje ve spolupráci s asociací Záchraný kruh o.p.s. vytvořili **DVD pro výuku dopravní výchovy** zaměřenou na uvedenou cílovou skupinu. Preventivní pracovníci Policie ČR Královéhradeckého kraje se zaměřili na začínající řidiče v rámci projektu „**Jezdíme bez alkoholu a drog.**“

Dopravní výchově pro cílovou skupinu mládeže ve věku 15-19 let je věnována pozornost i **v rámci besed** zaměřených na dopravní výchovu pro střední školy. Pro středoškolské studenty byly připraveny i **preventivní akce v rámci Veletrhu dopravní prevence**, kde si mohli vyzkoušet nárazový trenažér, otočný trenažér simulující převrácení automobilu, či trenažér simulující jízdu na motocyklu nebo v automobilu. Veletrh byl spojen též s ukázkami vyprošťování zraněného z vozidla a první pomoci.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	H 5.2 Podpora doplňkových kurzů bezpečné jízdy.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Zajišťování kurzů bezpečné jízdy pro policisty a Hasičský záchranný sbor

V roce 2010 byly proběhly dva kurzy: jednak kurz bezpečnosti jízdy pro policisty zařazené do AUTO-TEAMu (ve spolupráci s firmou HCT - polygon Most), jednak pro policisty zařazené do MOTO-TEAMu (ve spolupráci s firmou HCT - polygon Most a Automotodromem Brno).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	G 1.1 Informování veřejnosti o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci a chování po nehodě.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Informovat veřejnost o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci

Poskytování první pomoci a chování po nehodě bylo také jedním z výstupů dětské soutěže **Svět očima dětí** (téma Pomáhat a chránit nemusí jen policisté). Z došlých děl je zcela zřetelné, že si děti uvědomují důležitost poskytnutí pomoci po nehodě, a to jak pomoci osobní, tak přivolané.

Informace týkající se poskytování první pomoci a chování po nehodě byly zveřejňovány na **webových stránkách**.

Problematika poskytování první pomoci je realizována zejména na **prezentačních akcích** Policie ČR, a to ve spolupráci s ostatními složkami IZS, především Záchranou službou a Českým červeným křížem, kteří předvádějí praktické ukázky poskytování první pomoci. Preventisté Policie ČR distribuují během těchto akcí veřejnosti **informační kartičky a letáky** s radami, jak postupovat po dopravní nehodě (kartičku vydal odbor prevence kriminality Ministerstva vnitra).

Výchovné působení na účastníky silničního provozu je také 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 vyzdvíženo poskytnutí první pomoci případným zraněným osobám, přivolání odborné pomoci, zajištění havarovaných vozidel apod. Součástí dopravně preventivních akcí některých krajů je i distribuce letáků s informacemi pro řidiče - co dělat při dopravní nehodě.

V médiích jsou prezentovány případy, kdy řidič od nehody ujel a byl policií dopaden. K informování veřejnosti o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci a chování po nehodě realizují preventisté jednotlivých krajských ředitelství policie řadu preventivních projektů a aktivit – např.:

Preventivní projekt Krajského ředitelství Policie ČR Ústeckého kraje **„Do života bez karambolu“** pro žáky devátých tříd (cca 300 žáků). Praktické ukázky poskytování první pomoci (společná akce policejních preventistů, Českého červeného kříže, záchrané služby). **„Den bez úrazů“** – prezentační akce složek integrovaného záchraného systému v rámci Evropského týdne mobility, součástí programu byly také ukázky poskytování první pomoci pro cílovou skupinu žáků 2. tříd ZŠ.

Policisté Krajského ředitelství Policie ČR Karlovarského kraje využívají celoročně možnosti **rozhlasových relací, televizních vstupů a článků v periodickém tisku** k informování veřejnosti o tom, „Jak se chovat po i při dopravní nehodě“, „Jak poskytnout první pomoc

zraněné osobě“, „Jak se bezpečně pohybovat na krajnicích vozovky“, „Jak zabezpečit vozidlo“ ap. Stejná tematika je medializována i na webových stránkách policie. Veřejnost je tímto způsobem nejen informována, ale i vtažena do projektu Gentleman silnic.

Ve spolupráci s Automotoklubem Klatovy a Střední zdravotnickou školou v Klatovech byl vytvořen leták pro řidiče se základními zásadami první pomoci, který byl využíván při plánovaných dopravně-bezpečnostních akcích v rámci Plzeňského kraje a při dnu „Bezpečně v dopravě“ v Klatovech. Ve spolupráci s BESIPem proběhla v květnu **soutěž „Mladý záchranář“** zaměřená na poskytování první pomoci při dopravních nehodách.

V rámci Krajského ředitelství Policie ČR Jihomoravského kraje proběhly například tyto aktivity:

- Preventivní akce „**Řidiči domluvte se**“ – v rámci dohledu probíhá informování řidičů pomocí letáků s informacemi, jak se chovat při dopravní nehodě.
- „**Nežij vteřinou**“ – akce zaměřená na motocyklisty, obohacená o praktické ukázky záchranářů při poskytování první pomoci při nehodě.
- „**Veletrh dopravní prevence**“ – preventivní akce pro středoškolské studenty. Na této akci je k dispozici nárazový trenažér, otočný trenažér simulující převrácení automobilu, motocyklistický a automobilový trenažér. Studenti mohou zhlédnout ukázky vyprošťování zraněného z vozidla prováděné hasiči, první pomoc prováděnou zdravotnickými záchranáři.

Krajské ředitelství Policie ČR Královéhradeckého kraje připravilo ve spolupráci s Videostudiem Lázně Bohdaneč a dalšími subjekty (Ministerstvo vnitra, Generální ředitelství hasičského záchranného sboru ČR, Institut ochrany obyvatelstva Lázně Bohdaneč) **DVD - „Štěstí přeje připraveným“**. Jedná se o seriál krátkých videoklipů, které slouží jako návod, jak se zachovat při nebezpečných situacích, do kterých se může každý z nás dostat. Jednotlivé klipy je možné bezplatně zkopírovat pro další použití. Jsou mj. využívány v rámci besed s občany (více na http://www.ioolb.cz/video_stesti.php).

První pomoc a poučení, jak se chovat po dopravní nehodě byly **součástí teoretické výuky dopravní výchovy**. Během výuky jízdy na dopravním hřišti jsme ve spolupráci s pedagogickým doprovodem několikrát vyzkoušeli, jak budou děti reagovat při skutečné nehodě. V rovině teoretické jsou znalosti dětí převážně dobré, v rovině praktické je situace mnohem horší.

Praktické poskytování první pomoci bylo veřejnosti názorně předvedeno na velkých akcích – Den s Integrovaným záchranným systémem, Den dopravní výchovy (Český červený kříž), Pražská muzejní noc (Záchranáři Česká Kamenice). Během těchto akcí si mohl každý prakticky vyzkoušet pod dohledem odborníků ošetření drobných zranění, masáž srdce, umělé dýchání, zastavení krvácení. První dvě akce byly určeny pro žáky I. stupně ZŠ, třetí se zúčastnili všichni zájemci z řad návštěvníků bez věkového omezení. Pro děti z okolních družin bylo zajištěno jedno středeční odpoledne s výukou a praktickými ukázkami první pomoci.

I v roce 2010 pokračoval projekt **Gentleman silnic**. Podstatou projektu je oceňování účastníků silničního provozu za rychlé a účinné jednání, které vede k záchraně života nebo zdraví při autonehodě. Zveřejnění takového jednání je nejenom odměnou pro samotného záchránce, ale slouží také jako vzor pro všechny ostatní.

Koordinace, poskytování informací

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 1.2 Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Spolupráce s obcemi aj. subjekty zejména v oblasti priorit vytýčených pro daný kalendářní rok, dle možností podpora místních aktivit BESIP

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. realizace Jednotného systému dopravních informací (součinnost s MD a Ředitelstvím silnic a dálnic) 2. koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit MD nebo krajů a Policie ČR, příp. MV

Spolupráce s regionálními pracovišti BESIP je na velmi dobré úrovni. Při dohledové činnosti jsou distribuovány preventivně informační materiály BESIPu, zejména zaměřené na cyklisty, reflexní prvky a zádržné systémy. Ve spolupráci s BESIP jsou organizovány dopravní soutěže pro děti – např. projekt Bezpečný cyklista, který je určen pro žáky I. stupně základních škol. Ve spolupráci se pořádá i řada preventivních aktivit – jako např. Den dopravní výchovy v rámci Evropského dne mobility apod. Policisté se rovněž účastní řady místních prezentačních akcí zaměřených na oblast bezpečnosti silničního provozu.

Na tradičně vynikající úrovni je spolupráce policistů **se základními školami** při zajišťování dopravní výchovy.

Policie ČR spolupracuje s **městskou či obecní policií** – zejména při dohledu na bezpečnost chodců na pozemních komunikacích, ale i při plánování míst a časů měření rychlosti, k čemuž přispěla i nová legislativní úprava.

Policie ČR spolupracuje při preventivních aktivitách a jejich financování **i s řadou dalších subjektů** (pojišťovny, lékaři, státní zástupci, motokluby apod.).

V oblasti dohledu spolupracuje Policie ČR s **mezinárodní organizací TISPOL**, a to při zajišťování dopravně bezpečnostních akcí s konkrétním zaměřením (např. dodržování rychlosti jízdy, jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, kontroly nákladních vozidel a dodržování tzv. sociálních předpisů, kontrola používání bezpečnostních pásů, kontrola technického stavu autobusů apod.). Bezpečnostní akce probíhají i v dalších evropských zemích.

Tradičně velmi dobrá je spolupráce Policie ČR s **mobilními externími jednotkami Centra služeb pro silniční dopravu** při kontrolách užitkových vozidel. V roce 2010 proběhlo v rámci spolupráce s Ministerstvem dopravy 3.028 společných kontrolních akcí v oblasti silničních kontrol přeshraniční přepravy odpadů, přepravy nebezpečných látek, technického stavu autobusů a nákladních vozidel, dodržování sociálních předpisů a silničních kontrol na

dálniční síti. Při nich bylo zkontrolováno 23.005 vozidel (z toho 1.037 vozidel v režimu úmluvy ADR).

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Centrem služeb bylo v roce 2010 zajištěno pro policisty 12 týdenních školení, včetně praktické výuky pro provádění těchto kontrol. Vyškoleni bylo cca 420 policistů.

Jak Policie ČR, tak Ministerstvo vnitra se aktivně podílí na činnosti **Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu**.

Zástupce Ministerstva vnitra se rovněž podílí na činnosti **Správní rady Nadace BESIP**, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy.

Ministerstvo vnitra a Policie ČR spolupracovaly s Ministerstvem dopravy **při přípravě Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020**, která by měla být schválena vládou České republiky v roce 2011.

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. I v roce 2010 pokračovala realizace tohoto projektu.

V rámci realizace Jednotného systému dopravních informací pro ČR došlo v roce 2010 u Policie ČR k dalšímu rozvoji jak technického vybavení, tak i činností směřujících ke zvýšení kvality práce pracovníků Policie ČR odpovědných v oblasti poskytování dopravních informací. V porovnání s rokem 2009 došlo k výraznému nárůstu poměru vložených dopravních informací k celkovému počtu evidovaných dopravních nehod (v roce 2009 bylo vloženo do systému 62 % z celkového počtu evidovaných dopravních nehod, v roce 2010 to již bylo 97 % z celkového počtu evidovaných dopravních nehod). **Dle dostupných údajů činí podíl Policie ČR při poskytování dopravních informací cca 87 % všech dopravních informací distribuovaných v České republice.** V porovnání s rokem 2009 také výrazně vzrostla návštěvnost internetových stránek <http://aplikace.policie.cz/dopravni-informace/>, na kterých jsou zobrazovány dopravní informace zpracovávané Policií ČR (v roce 2009 bylo na tyto internetové stránky zaznamenáno 914 968 přístupů, za rok 2010 zde bylo zaznamenáno 3 347 437 přístupů).

Nástroj Strategie <i>(číslo, popis)</i>	I 3.6 Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	1. poskytování informací veřejnosti o preventivně-výchovných aktivitách 2. poskytování informací veřejnosti o dopravně bezpečnostních aj. kontrolních akcích a jejich výsledcích 3. informování veřejnosti o vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na webových stránkách MV

	4. Sledování a vyhodnocování image Policie ČR v oblasti dohledu na bezpečnost silničního provozu
--	--

Veřejnost je průběžně informována prostřednictvím **webových stránek** www.policie.cz, tisku, rozhlasu a televize o preventivních projektech, dopravně bezpečnostních akcích, preventivních radách a dalších aktuálních informacích vedoucích ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Rovněž jsou zveřejňovány pravidelně informace o konání prezentačních akcí, preventivních projektech, tiskových konferencích a dalších činnostech policie. Aktuálně jsou zveřejňovány výsledky dopravně bezpečnostních akcí a statistiky dopravní nehodovosti za daná období.

Informace jsou poskytovány též na **webových stránkách ministerstva vnitra** (<http://www.mvcr.cz/bezpecnost-a-prevence.aspx> - prevence → bezpečnost silničního provozu), kde se pravidelně zveřejňuje vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a další informace z oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Regionální média (TV, tisk, rozhlas): pravidelné informace, zveřejňování akcí preventivního charakteru, pozvánky na akce, informace ze svodek – nehody, úrazy, smrtelná zranění a další informace i ve spojení se statistikou nehodovosti. Velmi dobrá spolupráce při prezentaci preventivních aktivit je zejména s regionálními deníky.

Celorepubliková média: celorepubliková média (deníky, TV) mají zájem nejvíce o průběh a výsledky dopravně bezpečnostních akcí a statistická data, případně vyjádření k aplikaci právních předpisů nebo nové legislativě. Velmi ocenit je třeba zejména spolupráci s *Českým rozhlasem* – především v poskytování dopravních informací, ale i aktuálních reportáží k nejrůznějším tématům souvisejícím s bezpečností silničního provozu.

K poskytování informací z oblasti prevence se využívá i **Školní informační kanál, veletrhy, kulturně společenské akce** (např. Muzejní noc, Bambiriáda), **prezentační akce Policie ČR, odborné tiskopisy** (např. *Informační servis odboru prevence kriminality*), **přednášková činnost apod.**

Pokud se týká sledování a **vyhodnocování image Policie ČR** v oblasti dohledu na bezpečnost silničního provozu, tato není sledována dlouhodobě, ale pouze ad hoc v souvislosti s konkrétními případy mediální prezentace činnosti Policie ČR. V oblasti dohledu nad bezpečností silničního provozu je činnost Policie ČR každoročně vyhodnocována v rámci Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 1.5 Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Zpracování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu; předání informací ke zveřejnění na webové prezentaci Policie ČR

Ministerstvo vnitra poskytuje informace o preventivních, informačních aj. aktivitách či osvědčených postupech prostřednictvím svých webových stránek: www.mvcr.cz a

www.policie.cz. Za rok 2010 jsme vybrali 7 projektů dobré praxe do informační databanky Ministerstva dopravy.

Legislativa

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 2.1 Zavedení silničních technických kontrol do zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Účast v meziresortní pracovní skupině MD, příprava podkladů

Zástupce Policie ČR a Ministerstva vnitra se v roce 2007 a 2008 účastnili činnosti meziresortní pracovní skupiny, která měla za úkol připravit podklady pro novelizaci zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Novela se podle zadání vlády ČR měla zaměřit zejména na zkvalitnění činnosti stanic technické kontroly a na podrobnější úpravu provádění kontrol technického stavu vozidel ze strany Policie ČR při dohledu na bezpečnost silničního provozu (obecná působnost je dána v § 36 odst. 4 zákona). Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Policií ČR připravili dle požadavku Ministerstva dopravy podklady pro rozpracování ustanovení § 36 odst. 4 zákona. Povinnost řidiče zjet v rámci silniční kontroly k zařízení pro provedení detailnější kontroly technického stavu a povinnost k úhradě nákladů jsou stanoveny v novelizačním bodu č. 9 sněmovního tisku 26, resp. senátní tisk č. 50 (novela zákona o silničním provozu a předpisů souvisejících, tč. v legislativním procesu). Návrh prováděcího předpisu upravujícího způsob realizace silniční kontroly technického stavu vozidel a další náležitosti, nebyl dosud předložen.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 4.1 Připravit a schválit legislativní změnu v zákoně č. 13/1997 Sb., spočívající v zákazu umístování reklamních zařízení v ochranných pásmech dálnic a rychlostních komunikací a stanovit jednoznačná a závazná pravidla pro umístování reklamních zařízení na ostatních typech pozemních komunikací
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Zajištění účasti na meziresortní pracovní skupině zabývající se přípravou novely – na základě požadavku MD

Opatření je de facto navrhováno od roku 2004. Ministerstvo dopravy jako gestor opatření neiniciovalo v roce 2010 jednání k zahájení legislativních změn. Důležitější legislativní změny byly navrženy ministerstvem vnitra v rámci sněmovního tisku 135, který je v současné době legislativním procesem.

Z 628 podnětů na odstranění reklamního zařízení, které Policie ČR předala v roce 2010 příslušným úřadům k realizaci dle zákona, bylo odstraněno cca 44 %, v roce 2009 cca 43 %. Přístup většiny správních úřadů k odstraňování reklamních zařízení umístěných v rozporu se zákonem je již po několik let dle vyhodnocení plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu nedostatečný. Odpovědné subjekty, až na výjimky, vyvíjejí minimální iniciativu k jejich odstranění. Naopak počty reklamních zařízení v řadě krajů stoupají, zejména v okolí

větších měst. Ministerstvo vnitra, odpovědné za bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, trvá na urychleném řešení této situace (téma reklamních zařízení navrhlo i na jednání Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu v roce 2011).

Nástroj Strategie <i>(číslo, popis)</i>	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.
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Průběžné zpracování podnětů event. pozměňovacích návrhů k odstraňování legislativních bariér.

V roce 2010 se Ministerstvo vnitra a Policie ČR spolupodíleli na přípravě a legislativním procesu návrhu **novely zákona o silničním provozu** a předpisů souvisejících (zejména zákona o přestupcích), na zpracování stanovisek k pozměňovacím návrhům výborů Poslanecké sněmovny či Senátu k tomuto návrhu či tvorbě vlastních pozměňovacích návrhů.

Ministerstvo vnitra se společně s Ministerstvem dopravy podílelo na legislativním procesu **návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o usnadnění přeshraničního vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.**

Zástupci Ministerstva vnitra a Policie ČR se účastnili jednání **expertní komise MD**, kde jsou projednávány návrhy legislativních, organizačních, systémových aj. změn týkající se provozu na pozemních komunikacích, návrhy preventivních opatření v dopravě apod. a zpracovávali stanoviska k předloženým návrhům.

V rámci připomínkového řízení se Policie ČR a Ministerstvo vnitra vyjadřovaly i k dalším návrhům novel zákonů a prováděcích předpisů – např. návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění vyhlášky č. 253/2007 Sb., nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla, ve znění pozdějších předpisů, návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony a dalších.

Přestupková agenda, vymahatelnost

Dopravní přestupky a trestné činy zjištěné při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu

	Při dohledu zjištěno dopravních přestupků, vč. přestupků při DN na euroformulář (bez DN oznamovaných Policii ČR dle § 47 zákona o silničním provozu)	Počet přestupků řešených na místě v blokovém řízení	Vybráno na místě (v tis. Kč, zaokr.)	Počet přestupků oznámených správním orgánům
Ředitelství služby dopravní policie	647.658	562.456	434.633	85.202

Dopravní přestupky a trestné činy zjištěné při šetření dopravních nehod na protokol o DN (§ 47 zákona o silničním provozu)

	Počet přestupků řešených v souvislosti s DN	Počet DN řešených v blokovém řízení	Za přestupky při DN uloženy na místě pokuty v částce (Kč)	Oznámeno DN správním orgánům	Trestné činy
Ředitelství služby dopravní policie	67.644	23.228	28.900.000	32.094	7.938

Dopravní přestupky v silničním provozu

	Celkový počet přestupků proti bezpečnosti silničního provozu podle § 22 přestupkového zákona mimo přestupků podle § 22 odst. 1 písm. b), c) a d) (alkoholy aj. návykové látky)	Celkový počet přestupků proti bezpečnosti silničního provozu podle § 22 odst. 1 písm. b), c) a d) (alkoholy aj. návykové látky)	Počet přestupků řešených na místě v blokovém řízení	Vybráno na místě (v tis. Kč, zaokr.)	Oznámeno (odevzdáno) správním orgánům
Ředitelství služby cizinecké policie	62 087	596	60 113	28 522	2 398
Ředitelství služby pořádkové policie	410 620 ^{*)}	10 538 ^{*)}	384 434	189 642	34 956
celkem	472 707	11 134	444 547	218 164	37 354

^{*)} řešeno v blokovém řízení, oznámeno a odloženo

Průměrně je cca 87 % dopravních přestupků zjištěných při dohledové činnosti řešeno na místě v blokovém řízení. Pokud není pokuta zaplacená ani dodatečně, je nezaplacená pokuta uložená v blokovém řízení předána k vymožení celním orgánům. V loňském roce představovaly pokuty předané službou dopravní policie a pořádkové policie celním orgánům k vymožení více než 342 mil. Kč. Vybráno na místě bylo cca 652 mil. Kč. Finanční prostředky jsou příjmem státního rozpočtu.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 3.5 Zavedení jednotného systému elektronického sledování způsobu řešení dopravních přestupků
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Účast na jednání meziresortní pracovní skupiny a příprava zavedení jednotného systému elektronického sledování způsobu řešení dopravních přestupků

Ministerstvo vnitra pro sjednocení dat provedlo v roce 2009 některé úpravy informačních systémů, které je možné pokládat za dílčí krok ke sjednocování informačního systému elektronického sledování způsobu řešení dopravních přestupků, nicméně tyto úpravy rozhodně nelze považovat za splnění celého nástroje tak, jak byl ve strategii navržen. Na podzimním zasedání Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu byl předložen materiál „Analýza řešení dopravních přestupků oznamovaných správním orgánům Policií ČR, případně jinými subjekty, a případné návrhy opatření vč. analýzy trestných činů.“ Jak vyplynulo již z přípravy materiálu, zavedení jednotného systému elektronického sledování způsobu řešení dopravního přestupku je za současných podmínek prakticky nerealizovatelné, vzhledem k nekompatibilitě různých informačních systémů, v nichž je evidován delikt u různých orgánů státní správy či samosprávy. V rámci nové strategie do roku 2020 doporučujeme zvážit, zda by nebylo vhodnější dosáhnout cíle tohoto opatření jinými nástroji – např. cestou zřízení centrálního elektronického registru přestupků (viz strategická priorita MV na období let 2011 – 2012) .

Vývoj a výzkum

Nástroj Strategie (číslo, popis)	J 3.1 Zajištění kontinuálního výzkumu a vývoje opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu s prioritním zaměřením do následujících oblastí (lidský faktor, infrastruktura, vozidlo).
RAP (rozpracování nástroje Národní strategie)	Zajištění výzkumu

V roce 2009 započala spolupráce Policie ČR s Fakultou dopravní ČVUT na dopravním výzkumu, který se týkal chování řidičů v silničním provozu. V roce 2010 byl ze strany Ředitelství služby dopravní policie zpracován projekt, který by navázal na tento výzkum.

Seznam vybraných návrhů projektů k řešení a poskytnutí účelové podpory pro roky 2010 – 2015 z oblasti dopravy¹⁰:

projekt č. 39: Centrum dopravního výzkumu v.v.i. - Hlubková analýza silničních dopravních nehod

projekt č. 46: Centrum dopravního výzkumu v.v.i. - Identifikace a řešení kritických míst a úseků v síti pozemních komunikací, které svým uspořádáním stimulují nezákonné a nepřiměřené chování účastníků silničního provozu

¹⁰ Odbor bezpečnostního výzkumu MV ČR: <http://www.mvcr.cz/clanek/vysledky-verejne-souteze-ve-vyzkumu-a-experimentalnim-vyvoji-617446.aspx>

projekt č. 54: Centrum dopravního výzkumu v.v.i., Univerzita Palackého Olomouci -
Kvantifikace rizika ohrožení dopravní infrastruktury ČR přírodními hazardy

projekt č. 55: Centrum dopravního výzkumu v.v.i. - Snižování recidivy u pachatelů trestných
činů a přestupků v dopravě

projekt č. 60: KPM CONSULT, a. s., ePROJEKTY Praha, s.r.o. - Informační přehled o
železničních přejezdech mimo železniční síť Správy železniční dopravní cesty

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

ÚKOL č. K1	Finančně zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
Opatření	<ol style="list-style-type: none">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 <u>1.000.000 Kč/rok pro 14 krajských ředitelství (pozn.: v průměru 71.428 Kč/kraj)</u>dle možností zajistit financování zvláštní technické skupiny dle projektu (viz A 3.3)

Finanční zabezpečení prioritních opatření

V 1. pololetí r. 2010 byly předloženy 2 záměry projektu k financování:

- a) **K nástrojům strategie A 3.1** (zvýšení počtu měřičů rychlosti.....) a **E 1.1** (mediální kampaň a jiné aktivity zaměřené na zvýšení ochrany dětí ...)

Projekt „Snížení dopravně-bezpečnostních rizik v silničním provozu“, jehož součástí je pořízení moderních měřících zařízení rychlosti se záznamem pro každý územní odbor; součástí projektu je i realizace preventivních aktivit v základních školách a vybavení žáků 1. tříd reflexními vestami – celková hodnota projektu je 155 mil. Kč.

- b) **K nástroji strategie A 3.3** (finanční zabezpečení zvláštní technické skupiny ke kontrole nákladní přepravy)

Projekt „Prevence mimořádných událostí v nákladní přepravě“; součástí projektu je nákup speciálních vozidel pro službu dopravní policie vybavených mj. mobilními vahami kamionů a čtečkami tachografů – celková hodnota projektu je 51 mil. Kč.

Financování a realizace projektů závisí na výsledku realokace zdrojů v Integrovaném operačním programu (IOP), bližší informace by měly být známy v 1. pololetí 2011 po zasedání monitorovacího výboru IOP.

K nástroji strategie C 2.1 (dohled Policie ČR zaměřený na kontrolu zjišťování vlivu alkoholu, léků, a jiných návykových látek)

V roce 2010 zakoupeno 3 000 000 ks náustků pro analyzátory alkoholu v dechu, 130 ks analyzátorů alkoholu v dechu a 64 400 ks orientačních testů na zjišťování požití omamných a psychotropních látek.

K nástroji strategie E 3.3 (zintenzívnění dohledu na dodržování pravidel silničního provozu motocyklisty - vybavit Policii ČR rychlými motocykly s výbavou na měření rychlosti za jízdy a monitorování vozidel v provozu, zajistit provoz těchto vozidel)

Koncem roku 2008 bylo zakoupeno 70 ks motocyklů včetně záznamového zařízení, do provozu byly předány v roce 2009; v roce 2010 se další nepořizovaly. Zajištění pohonných hmot pro vozidla VW Passat, kterými se provádí dohled v provozu, je uvedeno v níže uvedené tabulce.

	PHM pro hlídky VW Passat
KŘ Policie ČR Praha	0
KŘ Policie ČR Středočeského kraje	935
KŘ Policie ČR Jihočeského kraje	0
KŘ Policie ČR Plzeňského kraje	375
KŘ Policie ČR Karlovarského kraje	0
KŘ Policie ČR Ústeckého kraje	188
KŘ Policie ČR Libereckého kraje	0
KŘ Policie ČR Královéhradeckého kraje	188
KŘ Policie ČR Pardubického kraje	0
KŘ Policie ČR Jihomoravského kraje	563
KŘ Policie ČR kraje Vysočina	375
KŘ Policie ČR Zlínského kraje	0
KŘ Policie ČR Moravskoslezského kraje	188
KŘ Policie ČR Olomouckého kraje	188
Policie ČR celkem	3000

K opatření K1, vyplývajícímu z Rezortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (finanční zajištění preventivních aktivit) – viz níže uvedená tabulka .

Přehled finančního zajištění preventivních aktivit v oblasti BESIP za rok 2010 v členění po jednotlivých KŘ Policie ČR (v tis. Kč).

Krajské ředitelství	částka	Způsob využití
KŘP hl. m. Prahy	72.000	Nákup reflexních přívěsků a multifunkčních pásek s logem PČR, využity při dopravně bezpečnostních a dopravně preventivních akcích.
KŘP Středočeského kraje	67.000	Nákup resuscitačních roušek v podobě klíčenky, využívány pro uniformované policisty při výkonu služby.
KŘP Jihočeského kraje	67.000	Nákup multifunkčních magnetických tabulí pro dopravní výchovu.
KŘP Plzeňského kraje	67.000	Nákup reflexních přívěsků pro akce zaměřené na zvyšování viditelnosti nemotorových účastníků silničního provozu a alkoholtestery ve tvaru přívěsku na klíče pro prezentaci policie a prevenci dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů řidiči vozidel.
KŘP Karlovarského kraje	67.000	Využito pro informačně propagační materiály BESIP.
KŘP Ústeckého kraje	67.000	Nákup reflexních prvků určených pro preventivní akce zaměřené na chodce a cyklisty.
KŘP Libereckého kraje	67.000	Nákup reflexních prvků – samonavíjecí reflexní pásy a reflexní přívěsky, využívány při dopravních akcích zaměřených na zviditelnění účastníků v silničním provozu.
KŘP Královéhradeckého kraje	67.000	Nákup „vonítek“ do aut pro řidiče a šňůrek na krk k realizaci projektu „Jedíme bez alkoholu a drog“
KŘP Pardubického kraje	67.000	Nákup reflexních předmětů - šňůrky na krk (využití při dopravně bezpečnostních akcích zaměřených na chodce), reflexní přívěsky (využívány při preventivních přednáškách pro děti - dopravní výchova, reflexní tužky (využívány v rámci kampaně a prezentačních akcích zaměřených na osvětlení řešení dopravních nehod), reflexních vest s nápisem „Krajské ředitelství policie Pardubického kraje DĚTEM (využívány v rámci dopravní výchovy dětí přímo v provozu).
KŘP kraje Vysočina	67.000	Nákup roletového panelu, stojan, bezpečnostní balíčky pro preventivní činnost.
KŘP Jihomoravského kraje	67.000	Nákup autolékárniček dle nové právní úpravy pro rok 2011 (část využita na vybavení služebních vozidel a část rozdána vzorným řidičům při silničních kontrolách).
KŘP Olomouckého kraje	67.000	Nákup reflexních visaček, samonabíjecích pásek a pásek na suchý zip (využívány při DBA za přítomnosti policistů PIS a PIO).
KŘP Zlínského kraje	67.000	Nákup reflexních vest ve tvaru V, reflexních pásek, přívěsků, energetických nápojů a figuríny dopravního policisty k využití v rámci DBA a preventivních projektů.
KŘP Moravskoslezského kraje	67.000	Nákup reflexního materiálu, určeného k preventivním aktivitám zaměřených na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta a dále se zaměřením na nemotorizované účastníky silničního provozu.
Policejní prezidium – preventivně informační odbor	62.000	Nákup reflexních pásek na suchý zip, které budou využity na realizaci projektu „Chci být viděn“ (zvyšování bezpečnosti nemotorových účastníků silničního provozu).
Celkem	940.000	

K zajištění preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2010 vyčleněno **940.000 Kč**.

Personální aspekty v oblasti dohledu a řešení dopravních nehod

ÚKOL č. K 2	Personálně zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence
Opatření	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sledovat a průběžně hodnotit na služebních poradách policejního prezidenta s řediteli krajských ředitelství Policie ČR personální zajištění plnění opatření v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2. V případě materiálně technického zabezpečení speciálních technických skupin (viz úkol A 3.3) zajistit jejich personální obsazení

Personální stavy dopravní policie k 31. 12. 2010

	Počet policistů služby dopravní policie celkem			Počet policistů zařazených na dopravním inspektorátu pro přímý výkon služby (vč. odd. silničního dohledu)			Počet policistů zařazených na dálničním oddělení		
	Syst. tabulky	Obsazené tabulky	Skutečně ve výkonu	Syst. tabulky	Obsazené tabulky	Skutečně ve výkonu	Syst. tabulky	Obsazené tabulky	Skutečně ve výkonu
Praha	515	495	416	452	439	367	0	0	0
Středočeský	547	512	456	372	345	304	132	125	111
Jihočeský	235	215	183	210	173	157	0	0	0
Plzeňský	343	327	297	246	234	211	74	69	60
Ústecký	331	328	276	257	252	214	44	44	41
Královéhradecký	196	189	167	158	143	132	26	26	24
Jihomoravský	491	473	441	329	316	287	152	147	143
Moravskoslezský	395	381	301	348	332	257	41	40	38
Olomoucký	237	226	198	163	156	145	31	28	25
Zlínský	142	140	123	131	131	114	0	0	0
Vysočina	229	211	178	152	134	119	71	68	56
Pardubický	123	121	98	85	83	71	0	0	0
Liberecký	135	127	109	109	104	98	0	0	0
Karlovarský	131	118	93	128	115	93	0	0	0
Celkem	4050	3863	3336	3140	2957	2569	571	547	498

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie

Služba dopravní policie - porovnání s rokem 2009:

systemizované tabulky: 3409 (+ 641)

obsazené tabulky: 3103 (+ 760)

skutečně ve výkonu služby: 2987 (+ 349)

Závěr

I když se v roce 2010 podařilo udržet pozitivní trend a významně snížit počet usmrcených osob při dopravních nehodách (počet usmrcených osob, stejně jako těžce i lehce zraněných je nejnižší od roku 1990), cíle stanoveného Evropskou unií snížit počet usmrcených při dopravních nehodách do konce roku 2010 o 50 % oproti roku 2000 se České republice nepodařilo dosáhnout. (Cíle EU se podle dosavadních odhadů podařilo dosáhnout pravděpodobně pouze Francii, Portugalsku a Lucembursku.) V Národní strategii bezpečnosti silničního provozu České republiky byl stanoven cíl: snížit počet usmrcených při dopravních nehodách do roku 2010 o 50 % oproti roku 2002 (tj. na 657 osob), a to s využitím policejních statistik, tj. úmrtí do 24 h. Meziročního cíle bylo dosaženo pouze v roce 2006, kdy vstoupila v účinnost velká novela zákona o silničním provozu, která kromě řady změn obsahovala zejména zavedení bodového systému. Celkového cíle Národní strategie se však dosáhnout nepodařilo.

Ze statistických údajů vyplývá, že většinu dopravních nehod zavinili účastníci silničního provozu, nejvíce řidiči motorových vozidel (89 %). Pokud se týká usmrcených osob, zavinili **řidiči motorových vozidel usmrcení osoby při dopravní nehodě v 90 % případů.**

Sledujeme-li cíl „snížit počet usmrcených osob v silničním provozu,“ je tedy více než zřejmé, že musí nezbytně dojít k radikálnějším opatřením cíleným zejména na řidiče motorových vozidel a jejich chování na pozemních komunikacích. V této souvislosti je třeba zkoumat nejčastější příčiny a souvislosti dopravních nehod, při nichž dochází k úmrtí osob či těžkým následkům na zdraví, a na tyto oblasti zaměřit prioritně dohled ze strany Policie ČR a obecní policie i preventivní aktivity

Dlouhodobě nejčastější příčinou úmrtí při dopravních nehodách je **nepřiměřená rychlost**, která má na svědomí téměř polovinu všech úmrtí při dopravních nehodách. Přesto lze konstatovat, že v roce 2010 došlo k významnějšímu **snížení počtu usmrcených osob (o 89 osob) právě u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí, což považujeme za pozitivní.**

Jako pozitivní rovněž vnímáme fakt, že došlo ke **snížení počtu usmrcených osob u dopravních nehod, které se staly v noční době (o 79 osob)**. Významný podíl na tom mají zejména nehody s účastí chodců, které se staly v obci v noční době.

Negativní trend však zaznamenáváme u dopravních nehod zaviněných pod vlivem drog, kdy počet dopravních nehod i počet usmrcených osob představují statisticky nejvyšší hodnotu od roku 2003.

Negativní trend zaznamenáváme rovněž u kategorie osob nad 64 let (144 usmrcených osob - **téměř 1/5 z celkového počtu usmrcených osob**). **Z toho 67 osob představují chodci** (47 %), 16 osob cyklisté (11 %) a 33 osob (23 %) řidiči osobních automobilů, zbytek další kategorie.

Za závažnou lze považovat i skutečnost, že v roce 2010 bylo evidováno **240 dopravních nehod, při kterých došlo ke srážce s vlakem** (+ 50 oproti roku 2009). Při nich bylo **34 osob usmrceno** (+ 13 osob).

Negativně vnímáme i fakt, že v roce 2010 šetřila Policie ČR celkem **11 371 případů (tj. necelých 17 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidičem vozidla), kdy viník nehody z místa ujel**. Počet těchto nehod je oproti roku 2009 vyšší o 893.

Co se v roce 2010 nepodařilo, problémová místa:

1. Finanční oblast

- Největší problémy činil v roce 2010 **omezený rozpočet na pohonné hmoty**. Hlídky dopravní policie tím byly omezeny v územním rozsahu výkonu dohledu, často mohly vykonávat dohled pouze v blízkosti dislokace územního odboru. Tento handicap byl alespoň částečně eliminován tím, že hlídka šetřící dopravní nehodu, pokud nemusela šetřit další dopravní nehodu, vykonávala v okolí místa dopravní nehody minimálně jednu hodinu dohled. Omezené finanční prostředky na pohonné hmoty negativně ovlivňovaly i způsob výkonu dohledu – nebylo např. možné provádět jinak efektivní výkon dohledu soustředěním všech sil dopravní policie kraje na jedno místo.
- **Omezený rozpočet** některých krajských ředitelství neumožnil např. potřebnou obměnu zastaralých měřičů rychlosti (Jihočeský kraj, Liberecký kraj), vybavení dopravní policie vozidly pro dohled za provozu (Liberecký kraj) a vybavení technikou pro kontroly užitkových vozidel (Liberecký kraj).
- **Z finančních důvodů se zatím nepodařilo realizovat projekt na zřízení zvláštních technických skupin policie** určených na kontrolu technického stavu vozidel.
- I když Policie ČR dává řadu **podnětů k odstranění nebezpečných míst pozemních komunikací** formou technických opatření či podněty na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, tyto **nejsou ze strany správců komunikací řešeny z důvodů nedostatku financí**.
- Pro možnost zvýšené kontroly některých kategorií vozidel stále **chybí dostatečný počet kontrolních míst** – navrhuje se, aby byly povinnou součástí projektové dokumentace v rámci výstavby pozemních (zejména rychlostních) komunikací.

2. Legislativní oblast, koordinace

- **V roce 2010 se nepodařilo dokončit novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.**, o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (v legislativním procesu) a **přípravit a schválit změnu v zákoně 13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, spočívající v zákazu umístění reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací (oboje v gesci Ministerstva dopravy, legislativní proces by měl být dokončen do konce prvního pololetí roku 2011.). Na počátku roku 2011 předložilo Ministerstvo dopravy další dvě novely zákona o silničním provozu. Časté změny či návrhy na změnu legislativy v oblasti provozu na pozemních komunikacích začínají být negativně vnímány nejen řidiči, ale i odbornou veřejností, neboť tato situace nepřispívá k posílení právního vědomí občanů.
- Chybí jasné vymezení hranice mezi přestupkem a trestným činem v oblasti **návykových látek**.
- **Nepodařilo se předložit ke schválení de facto již připravenou Národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 (v gesci MD)**, z níž by měl vycházet i resortní dokument na další období.

3. Prevence a mediální oblast

- Kvůli neochotě médií se v některých krajích (např. Jihočeský kraj) **nedařilo v dostatečné míře prezentovat pozitivní a příkladnou práci dopravní policie.**

4. Personální oblast

- Jako pozitivní je třeba hodnotit personální stabilizaci služby dopravní policie (v roce 2010 došlo v personální oblasti k navýšení systemizovaných míst, obsazených tabulek i k navýšení počtu policistů skutečně ve výkonu, což lze považovat po letech personálních problémů u dopravní policie za výrazný úspěch). I přesto pociťují v některých krajích **nedostatek zkušených policistů**, což bylo způsobeno odchodem dělesloužících policistů (Jihomoravský kraj, Vysočina). Zejména na nových krajských ředitelstvích vnímají nedostatečný počet vrchních komisařů či nedostatek policistů pro výkon dohledu na územních odborech (Liberecký kraj).

Co se v roce 2010 podařilo

1. V oblasti personální a v oblasti dohledu

- Podařilo se personálně stabilizovat službu dopravní policie (viz výše) a **posílit výkon dohledu na bezpečnost a plynulosti silničního provozu**, zejména v souvislosti s uvolněním personálních a technických sil a prostředků ze skupiny dopravních nehod. **Zkvalitnila se i organizace dohledu.**
- **Podařilo se zintenzívnit dohled v oblasti návykových látek a alkoholu**, zajistit dostatečný počet testerů na návykové látky v závěru roku 2010 v některých krajích (Jihomoravský kraj, Vysočina).
- **Za pozitivní lze třeba označit i zvýšený dohled v oblasti sociálních předpisů dle AETR a technického stavu nákladních vozidel** (Jihomoravský, Plzeňský a Jihočeský kraj); proškolení policistů zaměřených na tuto oblast dohledu.
- **Rovněž se podařilo zajistit bezproblémový provoz na pozemních komunikacích v době konání velkých sportovních apod. akcí** (např. akce na BVV Brno, Autodromu v Brně, Eurobike fest Mušov 2010, Mezinárodní cyklistický závod Vysočina 2010, Horácká rallye, Rallye Vysočina a Mistrovství Evropy v cyklistice veteránů apod.).

2. V oblasti technického vybavení dopravní policie a využívání nových postupů při výkonu dohledu

- Při dohledu a k dokumentaci se využívají vozidla VW Passat R36, zejména v místech, kde dochází k závažnému porušování dopravních předpisů. Vozidla jsou zařazena do celorepublikové skupiny **AUTO-TEAM**, takže je možné je podle potřeby operativně využít na území celé republiky. Obecně častější využívání vozidel Policie ČR v civilním provedení pro dokumentaci přestupků v provozu je velmi efektivní – zejména v případech agresivního chování některých řidičů na rychlostních komunikacích - a veřejností kladně hodnocené.
- **Podařilo se dovybavit dopravní policii Krajského ředitelství Moravskoslezského kraje novými typy měřičů rychlosti RAMER 10**, které byly zabudovány do rychlých vozidel pro dohled v provozu. Toto vybavení umožňuje účinně zasahovat proti bezohledným agresivním řidičům a řidičům, kteří výrazným způsobem překračují rychlostní limity.

- Za velmi efektivní je třeba označit i činnost skupiny **MOTO-TEAM**, která je nasazována především v místech, kde dochází k porušování zákona řidiči motocyklů a terénních vozidel (motocyklů a čtyřkolek).
- **Dopravní policie byla vybavena SW TAGRA pro kvalitní vyhodnocování tachografických kotoučků a digitálních karet** umožňující efektivnější kontroly nákladních vozidel.

3. V oblasti preventivní činnosti a medializace práce Policie ČR

- **I v roce 2011 se Policie ČR zaměřila na posílení preventivních aktivit zaměřených na neukázněné řidiče**, zejména na motocyklisty a naopak ocenění těch, kteří dodržují právní předpisy (akce „Jezdím OK a jsem IN“ – řidič, který se nedopustil celý rok protiprávního jednání v dopravě se mohl zaregistrovat do soutěže, deseti výhercům byly na Autosalonu v Brně předány ceny – Jihomoravský kraj).
- **Až na výjimky lze hodnotit dobrou komunikaci Policie ČR s médii** – např. Jihomoravský a Plzeňský kraj.
- **Policisté si chválili i dobrou spolupráci s dalšími subjekty** - s regionálním pracovištěm BESIP, s odborem dopravy Krajského úřadu a sdružením „Stop nehodám“ (preventivní akce zaměřené na motocyklisty propojená s kurzy bezpečné jízdy pro policisty, jimž byly přiděleny služební motocykly), s preventivně informačním odborem a Dopravním podnikem hl. m. Prahy při preventivní akci zaměřené na chodce: „Není cesty zpět!“, která reagovala na nárůst počtu dopravních nehod s účastí chodců a tramvajů (Liberecký kraj, Praha).

Pro rok 2011 byly ve spolupráci s Policií ČR stanoveny následující hlavní priority:

Bezpečné poutání

- důraz na správné používání bezpečnostních pásů, hlavových opěrek a dětských autosedaček a tím snížení počtu usmrcených a zraněných osob při dopravních nehodách.

Bezpečný způsob jízdy

- eliminace jedné z nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, zaměření na agresivní a rizikové chování řidičů vozidel na pozemních komunikacích. Využití AUTO-TEAMU a MOTO-TEAMU pro dohled za provozu.

Ze strany krajských ředitelství policie budou stanoveny další dvě priority na úrovni kraje a dvě priority na úrovni územního odboru v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. To umožní soustředit síly a prostředky zejména na ty oblasti, které jsou v daném regionu či lokalitě nejčastější příčinou dopravních nehod, zejména pak dopravních nehod s úmrtím či těžkých zraněním. Navrhované opatření bude spojeno s vyhodnocením stavu nehodovosti v územní působnosti krajského ředitelství a se zvýšením odpovědnosti příslušných vedoucích pracovníků (viz opatření I 3.1).

V oblasti prevence, poskytování informací a medializace doporučujeme se zaměřit na následující oblasti:

- chování chodců na pozemních komunikacích, s důrazem na kategorii seniorů a dětí
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky
- správné používání zádržných systémů
- způsobilost k poskytování první pomoci, zdůrazňování důsledků neposkytnutí první pomoci a ujetí od dopravní nehody
- dodržování pravidel silničního provozu na železničních přejezdech
- dle možností prezentace příkladné práce Policie ČR a tím zlepšování její image na veřejnosti

V oblasti legislativní a v oblasti koordinace:

- po schválení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 vládou ČR připravit nový resortní strategický dokument k plnění opatření vyplývajících z Národní strategie a finančně jej zabezpečit
- spolupracovat s Ministerstvem dopravy v oblasti legislativní regulace reklamních zařízení podél pozemních komunikací
- dle výsledku odborné diskuse spolupracovat s Ministerstvem dopravy na legislativním zavedení tzv. analytického principu při posuzování vlivu návykových látek na způsobilost k řízení vozidel na pozemních komunikacích