



Vyhodnocení RAP 2005

Vláda svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (dále jen Strategie), v níž jsou stanoveny základní nástroje směřující ke zlepšení situace v oblasti BESIP do roku 2010. Zároveň uložila ministru dopravy informovat vládu o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii, a to vždy k 31. březnu každého kalendářního roku a předkládat každoročně Akční plán bezpečnosti silničního provozu (bod II/2c) usnesení).

Usnesením vlády č. 1309 ze dne 12. října 2005 bylo změněno výše uvedené usnesení vlády č. 394 a ministru dopravy bylo uloženo „informovat vládu o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii a prioritách v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro další kalendářní rok, a to vždy k 30. dubnu každého kalendářního roku“. Bod II/2 c) usnesení vlády byl zrušen.

Ministerstvo vnitra k realizaci nástrojů Strategie v gesci či spolugesci Ministerstva vnitra vypracovalo Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pro rok 2005 (dále jen „RAP“), který je k dispozici na intranetových i internetových stránkách ministerstva, včetně vyhodnocení plnění opatření v roce 2004.

Finanční, materiálně technické a personální aspekty činnosti policie na úseku bezpečnosti silničního provozu

Ministerstvo vnitra zpracovalo na základě bodu II/3 usnesení vlády č. 394 z 28. dubna 2004 požadavky na finanční prostředky nezbytné k zabezpečení realizace opatření uvedených ve Strategii do návrhu navýšení výdajového rámce rozpočtové kapitoly MV státního rozpočtu České republiky na léta 2005 a 2006 a výhledově pro rok 2007. Pro rok 2005 vyčíslilo Ministerstvo vnitra celkové finanční požadavky na 206.763.000 Kč, z toho 7.263.000 Kč bylo schopno hradit z rozpočtu Policie ČR a na zbývajících 199.500.000 Kč žádalo v souladu s usnesením vlády navýšení výdajového rámce rozpočtové kapitoly MV státního rozpočtu. Ministerstvo vnitra požadovalo navýšení za účelem pořízení technického vybavení dopravní policie. Požadavek nebyl akceptován, veškeré finanční prostředky k zajištění realizace opatření vyplývajících ze Strategie muselo ministerstvo najít v rámci svého již schváleného rozpočtu pro rok 2005. Bylo tudíž nezbytné hledat kompromisy a stanovit priority, což se zákonitě promítlo i do rozsahu splněných opatření.

Pokud se týká materiálně technického zabezpečení přímého výkonu služby dopravní policie, nepodařilo se kvůli omezeným finančním prostředkům realizovat celou řadu prioritních opatření – např. vybavit dopravní policii on-line přístupem do registrů a čtečkami dokladů, neznačenými vozidly s měřicí a záznamovou technikou, nebyla provedena přestavba všech plánovaných radarových měřičů bez záznamového zařízení na radarové měřiče se záznamovým zařízením, nepodařilo se uskutečnit všechny plánované modernizace stávajících měřičů a náhrady stávajících radarů - v roce 2005 bylo službou dopravní policie využíváno celkem 225 měřičů rychlosti, což je o 50 měřičů rychlosti méně oproti loňskému roku atd. Doporučujeme zkvalitnit plánování finančních prostředků určených na materiálně technické zabezpečení a průběžně aktualizovat požadavky podle stanovených priorit.

Projekty informačně osvětového a preventivního charakteru, projekty směřující k zabezpečení lepší bezpečnosti chodců na přechodech a projekty zaměřené na rychlostní

chování účastníků silničního provozu byly částečně hrazeny z programu prevence kriminality Partnerství. Vzhledem k účinnosti zákona č. 411/2005 Sb. (novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), který jasně deklaruje působnost Ministerstva vnitra i Policie ČR v oblasti prevence¹, doporučujeme zvážit vytvoření zvláštního programu prevence pro bezpečnost silničního provozu, z něhož by bylo možné při splnění předem jasně deklarovaných kritérií hradit preventivně výchovné projekty. Jejich hrazení z Programu prevence kriminality nepovažujeme za příliš systémové – tento program je prioritně určen na prevenci kriminality, nikoliv bezpečnosti silničního provozu. Činnost Policie ČR v oblasti dopravní výchovy, zejména na školách, je ze strany veřejnosti a obcí vysoce hodnocena. Tradice dopravní výchovy patří i k jednomu z mála aspektů, kterými se Česká republika v oblasti bezpečnosti silničního provozu může pyšnit v zahraničí. Význam preventivní činnosti je přitom nesporný.

Personální aspekty: K 31. 12. 2005 bylo plánováno 3.461 systematizovaných míst pro příslušníky PČR zařazené u dopravní policie, skutečný stav k 31. 12. činil 3.265 míst (tj. o 196 osob méně – z toho 105 osob chybí u prvních skupin: pro přímý výkon dohledu, u tzv. II. skupin „dopravních nehod“ chybí 36 osob, 55 osob chybí na dálničních odděleních a u skupin silničního dohledu přímo podřízených krajským správám – doprovody ap.). Nároky na činnost dopravní služby se neustále stupňují. Kromě zvyšujících se požadavků na dohledovou činnost vyplývajících zejména z Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale i z mezinárodních smluv a požadavků EU, stoupá i počet kulturních, sportovních ap. akcí, které Policie ČR zajišťuje z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Nedostatek policistů pro přímý výkon dohledu je citelný zejména na dálničních odděleních, která kromě dohledové činnosti zajišťují i šetření dopravních nehod, trestní činnosti spáchané na dálničním úseku a další aktivity. Doporučujeme zvážit přehodnocení systemizace pracovních míst.

Doporučujeme zvýšit stavy policistů pro přímý dohled alespoň na dálničních odděleních dálnice D1 tak, aby na každém dálničním oddělení byly v denní směně alespoň dvě dvoučlenné hlídky policistů v přímém výkonu a dozorčí pracovník. To by umožnilo zintenzivnit dohled na bezpečnost silničního provozu a jeho plynulost a umožnilo operativnější likvidaci následků dopravních nehod, jak to požaduje materiál „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“ schválený usnesením vlády č. 882 ze dne 13. července 2005. Zároveň je třeba mít na zřeteli i nutnost personálního obsazení nově otevíraných dálničních úseků a zprovozněných rychlostních komunikací a v tomto směru zkvalitnit plánování mzdových prostředků. Výraznější zlepšení personálního stavu u dopravní policie je podle našeho názoru možné s redislokací cizinecké a pohraniční policie v souvislosti se vstupem do Schengenského prostoru.

Legislativa

V roce 2005 byl přijat návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 411/2005 Sb.), který přináší řadu podstatných změn v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Účinnost zákona je stanovena na 1. července 2006. Některá ustanovení vykazují legislativní či legislativně technické nedostatky. Už nyní je zřejmé, že řada ustanovení se bude potýkat i s problémy při aplikaci. Tyto nedostatky je třeba ve spolupráci s Ministerstvem dopravy průběžně odstraňovat. Policie ČR zpracovala podnět

¹ § 124 odst. 7 písm. b) Ministerstvo vnitra spolupracuje s ministerstvem (pozn.: dopravy) při provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

§ 124 odst. 8 písm. Policie vykonává dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu na pozemních komunikacích tím, že

e) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

k výkladu některých pojmů uvedených v novele zákona a navrhla i novelizaci vybraných ustanovení. (Stanovisko MD jsme obdrželi v lednu 2006) Jednou ze základních otázek, které se promítly i do přípravy novelizace zákona č. 361/2000 Sb., bylo i řešení problému měření rychlosti vozidel obecní policií a soukromoprávními subjekty. MV zpracovalo ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v této záležitosti stanovisko, které bylo publikováno v časopisu Veřejná správa a Policista. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy byly vyjasněny i některé nesrovnalosti ohledně aplikace zákona č. 111/1994 Sb. a předpisů souvisejících (kontroly vozidel vybavených tachografickými kotoučky). V roce 2005 byla ze strany policistů zaznamenána řada dotazů týkajících se aplikace ustanovení již několik let účinných právních předpisů, v některých případech se projevila i nepřilíš dobrá orientace v nových předpisech, včetně předpisů EU. Doporučujeme proto věnovat vzdělávacím aktivitám v této oblasti zvýšenou pozornost, zvláště s ohledem na blížící se účinnost zákona č. 411/2005 Sb., a zařadit do nabídky kurzů ve větší míře i kurzy zaměřené na dopravní problematiku.

Vývoj dopravní nehodovosti

Viz Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2005 (<http://www.mvcr.cz/statistiky/index.html>, část „dopravní nehody“).

V roce 2005 se zvýšil počet dopravních nehod (o 2 778, tj. o 1,4 %), počet usmrcených osob, počet těžce zraněných a počet lehce zraněných však výrazně klesl (o 7,2, resp. 9,9 a 5,3 %), a to již v druhém kalendářním roce po sobě. Počet usmrcených osob v roce 2005 byl nejnižší od roku 1990. Největší relativní pokles byl zaznamenán na dálnicích (o 32,1 %) a na vybrané komunikační síti velkých měst (o 14 %).

Více jak ¼ nehod se stala na místních komunikacích.

Největší absolutní nárůst byl u dopravních nehod na vozovce pokryté neošetřeným náledím (o 22,6 %). Více nehod bylo v roce 2005 v obci (o 3,1 %, ale počet usmrcených je nižší). Zvýšil se počet nehod řidičů autobusů (o 13,9 %) a motocyklů (o 12,5 %). Naopak snížil se počet nehod zaviněných chodci (o 14,2 %), řidiči malých mopedů (o 8,1 %) a nehod zaviněných lesní zvěří (o 11,6 %).

Nejvíce usmrcených osob připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy – přes 47 % (o cca 5 % více než v roce 2004), zvýšil se počet smrtelných následků u nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (o 32 osob), i dopravně technickému stavu vozovky (o 15 osob). K nárůstu smrtelných následků nehod dochází zejména na mokré vozovce, na neošetřeném náledí, v mlze a při sněžení.

Počet nehod pod vlivem alkoholu klesá (oproti 2004 o 3 %), počet usmrcených je stejný jako v roce 2004 a je jeden z nejnižších za posledních 25 let.

V roce 2005 byla z důvodů stoupajícího počtu srážek vozidel s vlakem velká pozornost věnována též železničním přejezdům (zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů, speciálně zaměřené dopravně bezpečnostní akce, zvýšený dohled, intenzivní spolupráce všech zainteresovaných subjektů). Tomu odpovídá i pozitivní vývoj dopravní nehodovosti na železničních přejezdech. (V roce 2005 došlo na železničních přejezdech k 250 dopravním nehodám /srážka s vlakem/, tj. o 28 nehod méně než v roce 2004. Z tohoto počtu bylo 30 osob usmrceno (-9), 28 zraněno těžce (- 15) a 79 osob lehce (- 21).

Alarmující je počet dopravních nehod, kdy viník z místa nehody ujel – v roce 2005 to bylo 17 111 nehod. Při těchto nehodách bylo usmrceno o téměř 2/3 více osob než v roce 2004.

Jako jedna z hlavních příčin nehod řidičů motorových vozidel je dlouhodobě uváděn „nesprávný způsob jízdy“ – v roce 2005 to byly téměř 2/3 všech nehod. Považujeme za

vhodné s tímto statistickým údajem pracovat podrobněji, aby bylo možné přijmout adekvátní preventivně výchovná, případně jiná opatření.

Dohled na bezpečnost silničního provozu

Kontroly jsou zaměřovány do míst, kde dochází nejčastěji k dopravním nehodám nebo k častému porušování pravidel silničního provozu a kde lze kontrolu s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu i bezpečnost samotných policistů vykonávat. Omezený počet kontrolních stanišť je problémem zejména větších měst. (To může být i jeden z důvodů, proč např. v Praze – oproti jiným krajům – jsou dopravně bezpečnostní akce zajišťovány podstatně menším počtem policistů.) Možným řešením je čtenější využívání technických zařízení a kontrol prováděných za jízdy. Předpokládá se větší angažovanost obcí při měření rychlosti v obci v souvislosti s oprávněním stanoveným novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Zavádění nových stacionárních zařízení (překročení rychlostních limitů a jízda na červenou) bylo v roce 2005 minimální. Zařízení jsou využívána prakticky jen ve velkých městech a až na výjimky jsou v gesci obcí (měst). Instalace nových zařízení je limitována především nedostatkem finančních prostředků ze strany obcí.

Osvědčilo se zavedení společných týmů Policie ČR, správního orgánu, Centra služeb dopravy a dalších subjektů při řešení přestupků podle zákona č. 111/1994 Sb., a mezinárodních dohod ADR a AETR. (Při kontrolách zaměřených na dodržování dohody AETR bylo v roce 2005 zjištěno přibližně 2 x více přestupků než v roce 2004.) K ještě vyšší efektivitě činnosti v této oblasti by měla přispět právě schvalovaná nová legislativní úprava a vybavení police zařízení na vyhodnocení záznamů digitálních tachografů.

Jako velmi efektivní lze označit činnost Policie ČR v oblasti dopravního značení a při detekci nehodových míst. Jak vyplývá z ankety zaměřené na spolupráci obcí a Policie ČR v oblasti BESIP realizované v roce 2005, tato činnost byla kladně hodnocena i ze strany obcí.

Spolupráce Policie ČR s obcemi a kraji v oblasti dohledu však byla hodnocena v rámci ankety spíše jako nedostačující. Většina obcí by přivítala větší spolupráci Policie ČR s obecní policií při organizování kontrol zaměřených na přechody pro chodce. Intenzivnější spolupráce v této oblasti by jistě přispěla ke zvýšení bezpečnosti chodců při přecházení vozovky. Zvýšení dohledu ze strany Policie ČR je však vzhledem k nízkému početnímu stavu policistů a stále se zvyšujícím nárokům na výkon jejich práce odvislé od stanovených priorit a finančních prostředků.

Při celostátních dopravně bezpečnostních akcích, na nichž se podílejí i policisté pořádkové služby, cizinecké a pohraniční policie, kriminální policie, celních orgánů, krajských úřadů a zástupci obcí, dochází k intenzivnějšímu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Byla při nich odhalena téměř 1/3 všech zjištěných přestupků, i když celostátní DBA tvoří pouhé 2 % z vyhlášených DBA, a to nepočítáme běžný dohled. Při celostátních DBA bylo také více zjištěných přestupků řešeno přímo na místě – celých 93 % (v průměru je na místě vyřešeno 84 % přestupků). K tomu je třeba přičíst i další efekt dopravně bezpečnostních akcí v podobě odhalených pachatelů trestné činnosti, snížení trestné činnosti ap. Z tohoto pohledu vnímáme efektivitu dopravně bezpečnostních akcí typu X za poměrně vysokou, zejména díky vyššímu počtu policistů v terénu.

Na druhou stranu se při těchto akcích vážou síly a prostředky policistů, jejichž prioritou činnosti je v jiných oblastech – např. při šetření dopravních nehod, dohledu na veřejný

pořádek ap. Leckdy nejsou ani akceptovány finanční a personální možnosti útvaru – zvláště zajišťuje-li útvar zároveň jinou rozsáhlou akci ve své lokalitě. Připočte-li se k tomu dohledová činnost požadovaná v rámci Resortního akčního plánu a jiných materiálů či mezinárodních smluv. (např. opatření na D 1, akce TISPOL), stávají se DBA prakticky běžným výkonem služby, neboť pro jejich častou frekvenci nelze zajistit vyšší počet policistů dopravní a pořádkové policie.²

Nelze jednoznačně říci, že efektivita vícedenních akcí je vyšší než efektivita jednodenních dopravně bezpečnostních akcí. Při vícedenních akcích zpravidla klesá počet zákroků policisty na hodinu výkonu, což lze přičíst zejména rychlým přenosem informace o kontrolním stanovišti mezi řidiči a informovaností veřejnosti. Vícedenní medializované akce mají pozitivní vliv na chování řidičů spočívající v řízení pod vlivem alkoholu. Na chování řidičů spočívající v překračování rychlostí tyto akce zásadní vliv bohužel nemají. Jako efektivnější se jeví dopravně bezpečnostní akce více personálně obsazené, v rozsahu 4 - 5 hodin a spíše jednodenní.

Při centrálním plánování akcí, zejména při akcích zaměřených na kontrolu alkoholu (DBA „Y“), neodpovídá často datum a hodina jejich vyhlášení aktuální potřebě a vývoji dopravně bezpečnostní situace v místě konání DBA. Počet vyhlášených DBA se pak nezdá dostávat do kolize s potřebou zajistit jiné, např. velké mezinárodní sportovní, kulturní apod. akce či propojit DBA s dalším bezpečnostním opatřením (např. s kontrolou průjezdu vozidel při páchání trestné činnosti). Z hlediska operativnosti a taktiky bylo v některých regionech (např. Praha, Jihomoravský kraj) upuštěno od realizace DBA typu "Y" a byly organizovány speciální kontroly na alkohol, takže dohled mohl být více uzpůsoben místním podmínkám - zejména pořádání sportovních a jiných společenských akcí, kontroly v nočních hodinách, o víkendech. Zvýšil se tím počet zjištěných případů řízení vozidla pod vlivem alkoholu. I přes nesporný přínos kontrol zaměřených na řízení vozidel pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek pro bezpečnost silničního provozu, jsou možnosti výkonu služby o víkendech, svátcích a v nočních hodinách, kdy je výskyt případů řízení vozidel pod vlivem alkoholu nejvyšší, omezené vzhledem k přiděleným mzdovým prostředkům a početním stavům policistů ve výkonu. V případě kontroly alkoholu doporučujeme kombinaci vícedenních akcí typu Kryštof s decentralizovaným běžným výkonem služby.

Pro rok 2006 je plánuje Ředitelství služby dopravní policie 22 dopravně bezpečnostních akcí (z toho 8 je v rámci mezinárodní spolupráce s TISPOL): 4 typu „Y“ (zaměřených na požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek před jízdou) a 18 typu „X“ (zaměřených na rychlost jízdy, jízdu na červenou, přepravu nákladů, používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, nedovolené předjíždění, telefonování za jízdy, technický stav, železniční přejezdy a jiné). Mimo výše uvedené DBA bude v rámci dohledu nad bezpečností silničního provozu na dálnici plněno Usnesení Vlády ČR č. 1027/2004 k opatřením na dálnici D 1.

I v letošním roce byly provedeny tematické kontroly zaměřené na dodržování dopravních předpisů samotnými policisty. Na základě výsledků těchto kontrol je možno konstatovat, že kontrolní činnost měla výrazně pozitivní vliv na zvýšení míry dodržování povinností stanovených obecně platnými právními předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích a interními akty řízení. (Oproti loňskému roku došlo k poklesu z průměrně zjištěných 10ti nedostatků na 0,5 nedostatku na jednu kontrolní akci.). To lze přičíst k dobru jednak většímu počtu kontrolních akcí (570, v roce 2004: 26), jednak i většímu

² Na základě RAP bylo v roce 2005 požadováno alespoň 20 celostátních DBA, z toho 4 zaměřené na rychlost (bylo realizováno 22 celostátních DBA, z toho 3 na rychlost), na úrovni kraje a okresu byla požadována minimálně 1 DBA měsíčně (bylo realizováno 113 krajských /z toho 79 typu „X“, 34 typu „Y“; o 35 více než v roce 2004/ a 1473 okresních akcí /z toho 900 typu „X“ a 573 typu „Y“; o 215 méně než v roce 2004/.

zájmu služebních funkcionářů o tuto oblast. Vzhledem k vysokému společenskému významu kontrolované oblasti byla tematické kontrola s totožným zaměřením zařazena do plánu hlavních kontrolních úkolů obecné kontroly kontrolních útvarů Policie České republiky na rok 2006.

V roce 2005 byl ze strany odboru bezpečnostní politiky ve spolupráci s libereckým dopravním inspektorátem řešen jeden podnět občana týkající se překračování rychlostních limitů v libereckém tunelu.

Rychlost

Na nepřiměřenou rychlost jízdy připadá necelých 17 % nehod, ale téměř polovina smrtelných úrazů - nejvíce usmrcených osob připadlo v roce 2005 na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy – přes 47 % (tj. o cca 5 % více než v roce 2004). Zvýšil se počet smrtelných následků u nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (o 32 osob), i dopravně technickému stavu vozovky (o 15 osob). K nárůstu smrtelných následků nehod dochází zejména na mokré vozovce, na neošetřeném náledí, v mlze a při sněžení. Snížil se pouze počet dopravních nehod zaviněných z důvodů nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Více než 41 % přestupků zjištěných při celostátně vyhlášených dopravně bezpečnostních akcích bylo zjištěno právě v souvislosti s překročením povoleného rychlostního limitu (v roce 2004 to bylo o 1 % méně). Největší četnost dopravních přestupků spočívajících v překročení rychlosti na počet kontrolovaných vozidel se v rámci celostátních dopravně bezpečnostních akcí nejčastěji vyskytovala ve Středočeském kraji, Severočeském kraji, Jihomoravském kraji a v Praze.

Situace se tedy oproti loňskému roku nezlepšila. Zvláště na dálničních úsecích dochází v souvislosti s překračováním rychlosti a nerespektováním pravidel při zařazování do jízdního pruhu k následným komplikacím v podobě narušení plynulosti silničního provozu.

Podstatné ovlivnění rychlostního chování řidičů, které by se výrazněji odrazilo ve vývoji nehodovosti a počtu usmrcených osob vyžaduje podle našeho názoru kombinaci několika faktorů:

- častější využívání automatizovaných technických zařízení na detekci překročení rychlostního limitu a zrychlení správního řízení
- každodenní dohled ze strany Policie ČR a obecní policie na více místech, což by si pravděpodobně vyžádalo zvýšené personální náklady
- rychlé obnovení původního stavu pozemních komunikací při zhoršených meteorologických podmínkách (sníh, náledí apod.) spolu s poskytováním dopravních informací o sjízdnosti komunikací
- dopravně inženýrská opatření – zejména v obci
- přísnější postih nedisciplinovaných řidičů (zejména při vyšším překročení rychlostního limitu a při překračování limitů v obci), včetně dopadu do bodového systému
- cílené preventivně výchovné působení na řidiče – prostřednictvím médií, při dohledu ap.

Přestože jednotlivé dopravní inspektoráty pravidelně předávají obcím seznamy míst vhodných k instalaci stacionárních zařízení pro zadokumentování překročení povolených rychlostních limitů, je jejich využívání minimální, neboť jeho pořízení a provoz jsou odvislé od finančních možností obcí.

V roce 2005 byly obcemi kvůli nevyjasněné právní úpravě instalovány především informativní měřiče, některé obce si na měření rychlosti najímaly soukromé společnosti. Zákonem č. 411/2005 Sb. byly deklarovány pravomoci obecní policie při měření rychlosti. V

souvislosti s novou úpravou se podle našich informací obce zaměřují na pořízení radarových zařízení do vozidel obecní (městské) policie. Lze tedy očekávat, že vymezení pravomocí obcí v této oblasti přispěje v roce 2006 k intenzivnějšímu dohledu nad dodržováním rychlostních limitů v obcích. Důležitým krokem by v tomto směru měl být i přísnější postih nedisciplinovaných řidičů, včetně zavedení bodového systému. Považujeme za potřebné zintenzivnit koordinovanost preventivně výchovných a dohledových aktivit v případech překračování rychlostních limitů.

Alkohol, drogy

Z celkového počtu DBA v roce 2005, byly na kontrolu řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek zaměřeny 4 celostátní DBA typu „Y“. Kromě těchto akcí bylo uskutečněno 34 DBA typu „Y“ na úrovni kraje (o 7 více než v roce 2004) a 573 „Y“ na úrovni okresu (o 112 DBA méně než v roce 2004). V rámci těchto akcí se policisté v roce 2005 zaměřili více i na cyklisty.

Vývoj počtu dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu lze označit za pozitivní. V roce 2004 klesl počet usmrcených při dopravních nehodách s alkoholem oproti roku 2003 o 52 osob (tj. o 46,8 %). Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2005 zaviněno 8192 dopravních nehod, tj. o 253 nehod méně oproti 2004 (z toho řidiči motorových vozidel zavinili 6 732 dopravních nehod – 82 %), 59 osob bylo usmrceno (počet usmrcených osob je stejný jako v roce 2004 a je jedním z nejnižších za posledních 25 let) a 320 osob bylo zraněno těžce a 2539 lehce (tj. o 181 zraněných osob méně než v roce 2004). Řidiči vozidel registrovaných v zahraničí, způsobili celkem 6 536 dopravních nehod, z toho 209 bylo pod vlivem alkoholu.

Ne všichni řidiči vozidel však respektují pravidlo, že alkohol na silnici nepatří. Svědčí o tom počet řidičů přistižených při kontrolách pod vlivem alkoholu: V roce 2005 bylo při kontrolách u řidičů motorových vozidel zjištěno požití alkoholických nápojů v 15 077 případech. Z toho bylo 1532 případů vyřízeno na místě a zbývající počet 13 545 byl oznámen dopravním úřadům ke správnému řízení. Podíl přestupků zjištěných při celostátních dopravně bezpečnostních akcích spojených s řízením vozidla pod vlivem návykových látek se oproti loňskému roku zvýšil z 0,8 % na 1,23 % z celkového počtu zjištěných přestupků. Jde o nepatrné zvýšení, které lze vysvětlit zejména zintenzivněním kontrolní činnosti.

Nejvíce nehod pod vlivem alkoholu bylo v roce 2005 registrováno v Severomoravském kraji (1454, tj. 17,7 % z těchto nehod), Jihomoravském kraji (1312, tj. 16 %), Severočeském kraji (1119, tj. 13,7 %) a Středočeském kraji (1111, tj. 13,6 %). Nejvyšší počet usmrcených osob při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu bylo v roce 2005 zaregistrováno v Jihomoravském a Severočeském kraji (11 usmrcených osob, tj. 18,6 %) a v Západočeském kraji (10 osob, tj. 16,9 %). Pokud se týká četnosti počtu usmrcených osob připadajících na tyto nehody, registrujeme nepříznivý vývoj na území Západočeského kraje (10,2 %), Prahy (9,8 %) a Severočeského kraje (8,7 %). Největší četnost dopravních přestupků spočívajících v řízení vozidla pod vlivem alkoholu na počet kontrolovaných vozidel v rámci celostátních dopravně bezpečnostních akcí byla v Praze, dále pak v Jihomoravském kraji a Severomoravském kraji.

Nejvíce kontrol na alkohol bylo (podle dostupných údajů) realizováno ve Středočeském, Severomoravském a Jihomoravském kraji.

Z hlediska operativnosti a taktiky bylo v některých regionech (např. Praha, Jihomoravský kraj) upuštěno od rozsáhlých DBA typu "Y" a byly organizovány speciální kontroly na alkohol, takže dohled mohl být více uzpůsoben místním podmínkám.

V Severočeském kraji byl v roce 2005 ve spolupráci s Masarykovou nemocnicí zahájen pilotní projekt k orientační detekci drog u účastníků silničního provozu. Projekt bude

vyhodnocen v roce 2006. I přes tuto aktivitu však lze konstatovat, že kontrolní činnosti zaměřené na detekci omamných a psychotropních látek u řidičů nebyla v roce 2005 věnována dostatečná pozornost. V roce 2005 bylo spácháno 51 dopravních nehod pod vlivem léků a narkotik (např. pro porovnání v roce 2003 bylo takovýchto případů 37, v roce 2004 44). Toto číslo není příliš vysoké, nicméně je třeba si uvědomit, že půjde s největší pravděpodobností o pouhou špičku ledovce – tj. případy, kdy již při kontrole byla kontrolovaná osoba zjevně pod vlivem těchto látek, k jejich požití se přiznala nebo u ní byly zajištěny tyto látky a důvodné podezření bylo potvrzeno specializovaným lékařským vyšetřením (průměrná cena vyšetření na návykové látky se pohybuje kolem 3000 Kč dle lékařského zařízení). Jedním z důvodů, proč se ve větší míře neprovádí preventivní vyšetření na návykové látky, byla i nedostatečná legislativa (změnu přinesl až zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, účinný od 1. ledna 2006, na jehož základě získala Policie ČR oprávnění k provádění orientačního vyšetření ke zjištění přítomnosti těchto látek u řidičů). Orientační vyšetření může být prováděno pomocí dechové zkoušky, případně odběru slin. Výše uvedený zákon však není provázán s novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, neboť řidiči motorových vozidel neukládá povinnost podrobit se na výzvu policisty orientačnímu vyšetření ke zjištění přítomnosti omamných a psychotropních látek, na což jsme Ministerstvo dopravy upozorňovali již při přípravě novely. V této souvislosti bude nutné oba výše uvedené zákony uvést do souladu. V rámci novelizace doporučujeme rozšířit způsob detekce přítomnosti omamných a psychotropních látek v organismu o odběr potu. Oprávněné subjekty k orientačnímu vyšetření by tak mohly využít širší škály na trhu dostupných detekčních souprav. Zákonem bylo rozšířeno i oprávnění obecní policie při kontrole řidičů v této oblasti.

Zádržné systémy

V roce 2005 bylo zjištěno při DBA Policií ČR nepoužití bezpečnostních pásů v 31 008 případech, za které bylo uloženo 30 898 pokut v částce 5 966 850,- Kč (tj. cca v průměru necelých 200 Kč na přestupek).

Nepoužití dětské autosedačky bylo při DBA zjištěno v 630 případech, za které bylo uloženo 630 pokut, v celkové částce 156 000,-Kč (tj. v průměru cca 250 Kč na přestupek). Více osob se nepoutá na zadních sedadlech, v zádržném systému na předních sedadlech nebylo připoutáno 36 dětí, na zadních sedadlech 775 dětí. Ne vždy je respektován zákaz přepravy dětí v autosedačce na sedadle vybaveném funkčním airbagem.

I přes velkou a kvalitně zpracovanou kampaň zaměřenou na používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček nebyl v roce 2005 zaznamenán výrazný rozdíl v jejich používání. Obdobně jako v loňském roce představoval podíl přestupku spočívajícího v nepoužití bezpečnostních pásů na celkovém počtu přestupků cca 11 % a nepoužití dětské autosedačky asi 0,25 %. Pokud porovnáme počet kontrolovaných vozidel při celostátních dopravně bezpečnostních akcích a počet zjištěných dopravních přestupků nepoužití bezpečnostního pásu a vyjdeme-li z předpokladu, že v každém kontrolovaném vozidle bylo jeho použití kontrolováno, pak dojdeme k závěru, že v přibližně 3 % kontrolovaných vozidel nebyl použit bezpečnostní pás. U zádržných systémů je toto číslo prakticky zanedbatelné.

Doporučujeme i nadále propojit dohled a represii s preventivně výchovným působením na nepřipoutané řidiče a jejich spolujezdce a zvážit i využívání přísnějších sankcí za tento přestupek (v mezích zákona).

Chodci, cyklisti

Chodci zavinili v roce 2005 celkem 1 639 dopravních nehod (-272), z toho děti 579 nehod (35,1 %), muži 659 (40,2 %) a ženy 355 nehod (21,7 %). Zbytek připadá na skupiny

chodců. V porovnání s rokem 2004 zaznamenáváme negativní trend v nárůstu počtu usmrčených chodců – dětí (o 8 osob; loni nedošlo při dopravních nehodách zaviněných dítětem k žádnému usmrčení dítěte), ostatních chodců (o 2 osoby). V obci zahynulo při dopravních nehodách 162 chodců (+ 7), z toho 85 (více než polovina) při nehodách v noční době. Mimo obec bylo usmrčeno 82 chodců (– 6), z toho 55 chodců (více jak 67 %) v noční době – převážně na silnicích I. a II. třídy. Téměř každý 10. chodec – viník nehody byl pod vlivem alkoholu. Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel („nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu“) zahynulo 21 chodců (+ 1), 192 chodců bylo těžce zraněno (-18) a 651 lehce (- 26).

Jak vyplynulo z ankety zaměřené na bezpečnost silničního provozu v obcích, realizované v roce 2005, ve většině obcí je prováděn dozor nad přechody pro chodce s větším podílem dětí mezi pěšími, nejvíce obcí zajišťuje dozor takových přechodů strážníky městské policie, asi polovina z nich denně. Jiné formy dozoru nad přechody s vyšším podílem dětí nejsou příliš rozšířeny – pouze 4 obce, které se zúčastnily ankety, využívají pro dozor denně pověřených osob, další 4 obce využívají pověřené osoby, ale nikoliv denně. Většina obcí by přivítala větší spolupráci Policie ČR s obecní policií při organizování kontrol zaměřených na přechody pro chodce. S výkonem dohledu Policie ČR v této oblasti nebyly obce až na výjimky příliš spokojeni. Na druhou stranu je třeba konstatovat, že k výkonu dohledu nad pohybem chodce na pozemní komunikaci je zákonem o obecní policii v kombinaci s § 86 zákona o přestupcích zmocněna i obecní policie.

Policie ČR spolupracuje s obcemi při zřizování nových přechodů pro chodce (dělicí ostrůvky, speciální osvětlení), osvědčují se každoroční dohledové akce na konci a začátku školního roku zaměřené na přecházení dětí spojené s preventivně výchovnými aktivitami.

Speciální kontrolní akce v Praze ukázala, že je této oblasti třeba věnovat v budoucnu zvýšenou pozornost – zvláště s ohledem na počet dopravních nehod zaviněných chodci a zvýšené riziko tragických důsledků střetu vozidla s chodcem. Akce byla doprovázena i vhodnou medializací, což přispělo k uvědomění si mnohdy již opomíjeného faktu, že nejen motoristé, ale i chodci by měli dodržovat pravidla silničního provozu a tím přispívat ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Intenzivnější spolupráce Policie ČR a obecní policie v této oblasti by jistě přispěla ke zvýšení bezpečnosti na silnicích. Zvýšení dohledu ze strany Policie ČR je však vzhledem k nízkému početnímu stavu policistů a stále se zvyšujícím nárokům na výkon jejich práce odvislé od finančních prostředků a stanovených priorit.

Policíí ČR bylo zjištěno v roce 2005 1678 přestupků u cyklistů, z nichž na místě bylo vyřízeno 1650 v celkové částce 354 000,- Kč a 28 bylo oznámeno správním úřadům. Kromě kontroly dodržování pravidel silničního provozu se Policie ČR, v souladu s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy ČR přijatou v roce 2004, zabývá i kontrolou dodržování technických požadavků na jízdní kola provozovaná na pozemních komunikacích. V roce 2005 bylo při dopravních nehodách usmrčeno 93 cyklistů V porovnání s rokem 2004 došlo k poklesu počtu usmrčených cyklistů o 6 osob, nicméně bylo usmrčeno o 4 děti – cyklisty více. 526 nehod (+ 27; 6 %) z celkového počtu dopravních nehod bylo zaviněno cyklisty pod vlivem alkoholu. Této skutečnosti byla věnována zvýšená pozornost i při dohledu.

Na dodržování řádného osvětlení u cyklistů se policie zaměřuje zejména v období se sníženou viditelností. Pro bezpečnost cyklistů jsou v rámci některých krajů po konzultaci s policií budovány nové cyklostezky. Díky mediální podpoře a preventivně výchovným aktivitám se viditelně rozšiřuje používání ochranných přileb i jiných bezpečnostních pomůcek jak u dospělých cyklistů, tak u dětí.

Technický stav vozidel, stav komunikace a stav železničních přejezdů

Z důvodů technické závady vozidla bylo v roce 2005 zaviněno 1 388 nehod, tj. 0,7 % z celkového počtu.

Kontroly technického stavu vozidel probíhají jak v rámci běžného dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, tak v rámci dopravně bezpečnostních akcí. Policie ČR v současné době nedisponuje žádnými technickými prostředky ke kontrole technického stavu vozidel s výjimkou kalibrovaného měřiče hloubky dezénu na pneumatikách (a i těmi jsou vybaveny pouze některé součásti dopravní služby Policie ČR). Z tohoto důvodu nemohou policisté např. provádět kontrolu dodržování stanovených limitů emisí z výfuku, mechanismu řízení apod. tak, jak je to požadováno ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES. V rámci plnění úkolů Integrovaného národního programu snižování emisí v ČR Policie ČR zvažuje zřízení specializovaných kontrolních jednotek, vybavených technikou pro provedení komplexnější a důslednější kontroly technického stavu vozidel, včetně kontroly stavu brzdového systému vozidla a jeho částí, mechanismu řízení, světelného a signalizačního zařízení apod., tj. k provedení kontroly v souladu s ustanovením čl. 4 odst. 1 písm. c) Směrnice Rady (EHS) č. 2000/30/ES.

Problematika kontroly technického stavu vozidel je podle našeho názoru stále podceňována. Jak vyplývá z výsledků kontrolní činnosti Policie ČR při celostátních dopravně bezpečnostních akcích v roce 2005, činily přestupky týkající se technického stavu vozidel celých 16,4 %. Téměř 4 % z celkového počtu v rámci dohledu kontrolovaných vozidel nebylo zjevně technicky v pořádku. To je ovšem pravděpodobně jen zlomek počtu skutečně technicky problematických vozidel, které se pohybují na našich silnicích. Na ne příliš kvalitní provádění kontrol v rámci STK a na nedostatky v kontrolním mechanismu lze usuzovat i ze zjištěných případů pozměněných identifikačních znaků zaregistrovaných vozidel.

Je však třeba zdůraznit, že hlavní a neopominutelnou odpovědnost za kontrolu technického stavu vozidel v ČR mají jednotlivé stanice technické kontroly, které jsou vybaveny příslušným technickým zařízením pro plnohodnotnou kontrolu jednotlivých částí vozidel.

V roce 2005 došlo k nárůstu smrtelných následků nehod na mokré vozovce, na neošetřeném náledí, v mlze a při sněžení v kombinaci s nepříznivým rychlosti stavu vozovky. V České republice jezdí v zimním období pouhá třetina vozidel se zimními pneumatikami. Nepoužití zimních pneumatik či sněžných řetězů v horských oblastech nebo některých exponovaných dálničních úsecích vede mnohdy i ke kolapsu provozu. Jak prokázaly testy různých firem, při teplotách pod deset stupňů Celsia jsou zimní pneumatiky na všech druzích povrchu a ve všech situacích bezpečnější než letní. Lepší výsledky byly zaznamenány při brzdění, ovládání vozidla v zatáčkách i při náhlé změně směru jízdy, zimní pneumatiky zvyšují přilnavost vozu k povrchu silnice, lépe odvádějí vodu, mají lepší záběrovou schopnost na sněhu. V kombinaci s nedodržením doporučené vzdálenosti mezi vozidly a rychlosti odpovídající stavu vozovky dochází každoročně ke zcela zbytečným ztrátám na lidských životech. Povinné zimní obutí uzákonily již některé státy (např. Slovinsko, Švédsko, Finsko), o zavedení této povinnosti uvažuje Rakousko a Německo.

V rámci dohledové činnosti kontroluje policie i dodržování technických požadavků na jízdní kola provozovaná na pozemních komunikacích. Tento úkol je i součástí opatření v gesci Ministerstva vnitra uložených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR schválené usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004.

Ve většině krajů se zlepšil stav dopravního značení a jeho srozumitelnosti. Této problematice věnovala Policie ČR v roce 2005 velkou pozornost a tato činnost byla ze strany obcí velmi kladně hodnocena. V roce 2005 se rovněž ve většině krajů výrazně zlepšilo technické zabezpečení železničních přejezdů, což se pozitivně promítlo do vývoje dopravní nehodovosti v této oblasti. Stavební úpravy na železničních přejezdech jsou však značně

nákladné a tudíž odvislé od volných finančních prostředků. V řadě obcí došlo ke zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce, což mělo dopad na snížení srážek vozidel s chodci na těchto přechodech, zejména za snížené viditelnosti.

Preventivně výchovné aktivity

Preventivně výchovná činnost Ministerstva vnitra a Policie ČR je velmi kladně hodnocena; ze strany obcí je vyhledávána zejména činnost Policie ČR zaměřená na dopravní výchovu na základních školách (projekt Ajaxův zápisník, Učíme se s policií). V rámci projektu „Ajaxův zápisník“ při pravidelných návštěvách na základních školách seznamují policisté děti s pravidly silničního provozu, nezbytností používání cyklistické přilby a reflexních odrazek při jízdě na kole. Na akci „Dny s policií“ pořádané jednotlivými krajskými správami Policie ČR se rodiče i děti seznamují prostřednictvím různých soutěží se základními informacemi, jak se chovat bezpečně na našich silnicích, při cestě do školy, doma, při setkání s cizím člověkem apod.

Ministerstvo vnitra spolupracuje od roku 2003 s Nadací Romana Kresty a Daniela Landy MALINA na realizaci projektů zaměřených na dopravně bezpečnostní tematiku. Výsledkem spolupráce v roce 2005 byla distribuce filmů „Bezpečná cesta, Červený blesk, Soutěž“ určených dětem mateřských, základních, speciálních škol a víceletých gymnázií. Filmy mají preventivní charakter a obsahují modelové situace z oblasti silničního provozu. Součástí distribuce byly doprovodné programy. Pro každou ZŠ, MŠ, ZvŠ a víceleté gymnázium je určena jedna kopie, oslovena by měla být celá dětská školní populace. Součástí všech tří filmů je pracovní metodický text, jehož autorem je Ministerstvo vnitra. Filmů bylo vyrobeno celkem 15 500 kopií. V roce 2005 byla rovněž připravena celostátní soutěž navazující na uvedené aktivity. Soutěž bude realizována v průběhu roku 2006.

Preventivně výchovná činnost Muzea Policie ČR je soustředěna na výchovu chodců (mateřské školy a I. stupeň základních škol), na výchovu cyklistů (I. a II. stupeň základních škol) a obecnou výchovu řidičů. Ve spolupráci s tvůrčí skupinou Černého divadla jsou realizována představení Pohádkový semafor a Kolo tety Berty, která hravou formou učí děti správným návykům chování v rámci silničního provozu. Získané znalosti si děti ověřují na dopravním hřišti, které je přístupné i pro veřejnost. V prostorách muzea byla nově instalována expozice dopravní služby zaměřená kromě jiného i na informování o prvcích pasivní ochrany (reflexní pomůcky, dětské autosedačky, ochranné přilby). Muzeum Policie ČR připravuje vznik Centra dopravní prevence Ministerstva vnitra a Policie ČR jako metodického centra pro oblast dopravní prevence s předpokládaným otevřením do konce roku 2006.

V roce 2005 bylo jednou z priorit v oblasti prevence informování o používání reflexních materiálů a ochranných přileb pro cyklisty. V rámci zvyšování vlastní viditelnosti v silničním provozu a podpory bezpečnosti v silničním provozu, nechala Policie ČR vyrobit reflexní samolepící proužek, který se umísťuje na vycházkové hole, nákupní tašky, jízdní kola, koloběžky i školní aktovky. Reflexní samolepky jsou určeny k využití všem věkovým skupinám obyvatel a byly distribuovány v rámci celé ČR.

Policie ČR se v roce 2005 zapojila do akce „Pásovec“, která byla zaměřená na propagaci používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů (autosedaček). Kampaň byla realizována Ministerstvem dopravy ČR, Centrem dopravního výzkumu, Národní sítí zdravých měst a podílela se na ní i Policie ČR, mateřské školy a základní školy. Kampaň probíhala současně také v dalších 10 evropských zemích např. v Belgii, Německu, Portugalsku, Španělsku, Švédsku, Finsku a Polsku.

Policie ČR se rovněž podílela na akci Dětská Kumho pneu rallye 2005, zaměřenou na bezpečnost silničního provozu

Informační aktivity realizuje Ministerstvo vnitra v rámci svých preventivních aktivit např. Pragoalarm, Jezdíme s úsměvem, Bezpečí pro všechny apod., zejména s důrazem na

nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Prezentace probíhala i formou příspěvků na webových stránkách MV, vystoupení v pořadu Prima Jízda, v rámci besed se seniory, v regionálním tisku atd.

Spolupráce s obcemi, kraji a dalšími subjekty

Osvědčila se činnost společných týmů policie, správních orgánů a dalších subjektů na bezpečnostních akcích zaměřených na kontrolu dodržování povinností vyplývajících ze zákona č. 111/1994 Sb., a mezinárodních dohod ADR a AETR. V rámci Severočeského kraje se osvědčila i spolupráce s policií SRN jak při dohledu, tak při aktivitách preventivního charakteru. Dále Policie ČR spolupracuje s mezinárodní organizací TISPOL při vyhlašování akcí s konkrétním zaměřením, které probíhá i v dalších evropských zemích.

Zavedení společných týmů Policie ČR a správních úřadů nebylo v r. 2005 až na výjimky realizováno. Jednotlivé správní úřady se většinou odvolávají na nedostatek pracovníků a finančních prostředků na přecházy. Naopak ze strany Policie ČR je minimálně využívána služba správního orgánu Magistrátu hl. m. Prahy, který má zavedenu „domácí službu referenta na telefonu“.

V Západočeském kraji existuje dohoda o zřízení mobilní jednotky správního úřadu v okrese Sokolov – využívá se zejména při postihu řidičů přistižených při řízení pod vlivem alkoholu.

V třetím čtvrtletí roku 2005 proběhla v rámci projektu Bezpečná obec ve spolupráci s Ministerstvem dopravy anketa zaměřená na řešení bezpečnosti silničního provozu v obcích. Součástí dotazníku byly i otázky směřující na kvalitu a rozsah spolupráce obcí s Policií ČR. Dotazníky obdržely všechny tzv. obce s rozšířenou působností, návratnost byla přes 52 %. Nejlépe hodnocenou oblastí byla spolupráce při identifikaci a odstraňování nesprávného či nevhodně umístěného dopravního značení či při instalaci nového značení – kladně ji hodnotily tři čtvrtiny obcí. Stejný podíl obcí hodnotil kladně spolupráci s Policií ČR při dopravní výchově dětí a mládeže, pouze 15 obcí uvedlo, že v této oblasti s policií vůbec nespupracuje. Dvě třetiny obcí byly spokojeny se spoluprací při identifikaci nehodových lokalit či míst vhodných pro instalaci stacionárního radaru či detektoru jízdy na červenou. Naopak problematnou se ukázala spolupráce obcí s Policií ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a při dohledu na přechodech pro chodce – tyto oblasti posuzovaly negativně zhruba dvě třetiny dotázaných obcí. Obce by přivítaly nejčastěji zvýšený dohled Policie ČR či městských policií nad překračováním rychlostních limitů, v některých obcích (např. Přelouč) požadovali také zvýšení dozoru nad dodržováním maximálního zatížení nákladních vozidel. V Českém Těšíně či Mělníku by ocenili spolupráci zejména v oblasti dopravní výchovy, např. prostřednictvím besed policistů na školách. Jinde, např. v Hlučíně, Pardubicích či Jablonci nad Nisou kladou důraz zejména na spolupráci v oblasti dohledu nad nekáznými řidiči a řízení plynulosti provozu.

Při poskytování dopravních informací spolupracuje MV s celou řadou subjektů - jako například Ministerstvem dopravy, Ministerstvem informatiky, Ředitelstvím silnic a dálnic, ÚAMK, Českým rozhlasem, Českou televizí, Centrem služeb pro silniční dopravu a podobně. (blíže viz kapitola Jednotný systém dopravních informací).

Ministerstvo vnitra a Policie ČR se začaly podílet na programu Bezpečná cesta do školy, který bude zařazen do programu Ministerstva vnitra „Bezpečná lokalita“.

Na podzim roku 2003 byl zahájen projekt Český, resp. Moravský Gentleman silnic, který vznikl ve spolupráci Policie ČR a České pojišťovny a.s. Jeho podstatou je odměňování

čestného a odvážného chování v silničním provozu, zejména při dopravních nehodách. Vybraní kandidáti dostávají za přítomnosti policejního služebního funkcionáře, zástupců České pojišťovny a médií certifikát Gentlemana silnic a kvalitní značkové hodinky. Veřejnost se tak dozví nejen o tom, jak k dopravní nehodě došlo, ale také kdo a jakým způsobem pomohl zraněným lidem. Akce proběhla i v letošním roce.

I v roce 2005 spolupracovalo Ministerstvo vnitra a Policie ČR s Nadací MALINA a také s nadacemi Podaná ruka, Otevřená společnost OPS, Děťství bez úrazu a s Kooperativou a Českou pojišťovnou.

Přestupková agenda, vymahatelnost

V roce 2005 bylo zjištěno v rámci dopravně bezpečnostních akcí a dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu (tj. bez přestupků souvisejících s dopravními nehodami) celkem **948 991 přestupků** (-33 347 v roce 2004), za něž byly uloženy pokuty v celkové výši **360 360 640,- Kč** (tj. v průměru 388 Kč na přestupek; - 5 742 988 Kč oproti roku 2004). Poměr přestupků vyřízených na místě (84 %) a oznámených správnímu orgánu (16 %) byl v roce 2004 i 2005 stejný. 86 % (při dopravně bezpečnostních akcích vyhlášených policejním prezidentem dokonce 93 %) přestupků zjištěných při dohledu na bezpečnost silničního provozu vyřešeno v blokovém řízení. To je o 2 % více než v uplynulých třech letech. Zhruba 2/3 z těchto přestupků jsou vyřešeny na místě, včetně okamžitého zaplacení pokuty.

Za účelem vymahatelnosti uložených sankcí byly měsíční výkazy nedoplatků za pokuty na místě nezaplacené do 31.12.2005 zasílány finančním úřadům.

Projednávání přestupků, u nichž nebyl zjištěn přestupce na místě přestupku, výrazným způsobem ovlivňuje legislativní úprava a její aplikace. I nadále se policisté setkávají s případy, kdy provozovatel vozidla nepřevezme předvolání, nedostaví se k podání vysvětlení nebo využije ustanovení § 12 zákona o Policii České republiky, resp. § 60 odst. 21 přestupkového zákona a vysvětlení odmítne podat. I když lze spatřovat v novele zákona o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 411/2005 Sb.) jistou snahu o zlepšení (v úpravě povinnosti provozovatele sdělit skutečnosti potřebné k určení totožnosti řidiče vozidla podezřelého ze spáchání přestupku), je třeba řešení hledat spíše ve využití kvalitních technických prostředků. Zvažuje se např. možnost porovnání fotografií z informačního systému MV (občanské průkazy) s fotografiemi osob zajištěných při zadokumentování přestupku v silničním provozu technickým zařízením.

Na způsob vyřizování a oznamování přestupků příslušným orgánům byla zaměřena pozornost pracovníků služby dopravní policie na všech stupních řízení. Počet osob, které se dostavily k podání vysvětlení se oproti loňskému roku výrazně zvýšil – z asi 20 – 30 % na zhruba 51 % v hlavním městě, v ostatních krajích až na 60 – 70 % (např. Středočeský kraj, Jihomoravský kraj), někde přetrvávají v tomto směru problémy – např. Západočeský kraj uvádí, že asi 1/4 přestupků byla odložena, neboť se nepodařilo zjistit, která osoba přestupek spáchala.

V Severočeském kraji zavedli elektronickou evidenci, již je znemožněna zpětná změna údajů o přestupku, zjednodušení administrativy při postupování věcí k vymáhacímu řízení, dále důsledná evidence počtu přestupků, výše pokut, kontrolní porovnávání evidenčních systémů. Ve zkušebním provozu je vlastní systém redukce záznamů v hlídkových knížkách a jejich nahrazení hlídkovým listem.

Od 1. 1. 2006 nabyt účinnosti zákon č. 500/2004 Sb. („nový správní řád“), který by měl významným způsobem zefektivnit proces výkonu správního rozhodnutí, přičemž při

exekuci peněžitého plnění se uplatní postup pro správu daní a poplatků. Od 1. ledna roku 2006 bude vymáhat pokuty a nedoplatky uložené státními orgány, tj. i nezaplacené pokuty uložené Policií ČR za dopravní přestupky, Generální ředitelství cel. Vymožené sankce budou i nadále příjmem státního rozpočtu. Správní řád však nepřináší změnu v možnosti uložit pořádkovou pokutu za nedostavení se na předvolání Policie ČR, neřeší administrativní aj. náklady a vícenáklady spojené s prošetřováním přestupku u policejního orgánu (ty jsou řešeny paušálem až u orgánu správního, pokud se podaří zjistit všechny náležitosti potřebné k oznámení přestupku). V některých krajích existuje úzká spolupráce se správními orgány, které bezprostředně informují policii o problémech spojených s řešením přestupků, nicméně informace o tom, jak byl konkrétní přestupek vyřešen, jsou správním orgánem poskytovány i nadále pouze na základě žádosti oznamovatele.

V současné době má Policie ČR přístup do registru vozidel a registru řidičů, nicméně vyžadování této informace z místa výkonu dohledu či šetření dopravní nehody cestou operačních středisek je zdlouhavé a neefektivní. Vozidla Policie ČR jsou postupně vybavována technickými prostředky k on-line přístupu do těchto registrů. Policie nebyla dosud vybavena čtečkami dokladů.

V roce 2005 se nepodařilo dokončit výběrové řízení na bezhotovostní platební terminály, pilotní projekt bezhotovostních plateb pomocí platebních terminálů bude proto realizován až ve druhém čtvrtletí 2006.

Oproti roku 2004 došlo k výraznému zvýšení zájmu ze strany služebních funkcionářů o přestupkovou agendu, což se projevilo i ve vyšším počtu projednaných přestupků, u nichž nebyl zjištěn přestupce na místě přestupku – a to ve většině krajů. Nicméně i do budoucna je třeba tuto oblast bedlivě sledovat a vyhodnocovat. K realizaci oprávnění a povinností, které Policii ČR ukládá novela zákona o provozu na pozemních komunikacích je třeba dovybavit všechny policisty v přímém výkonu on-line přístupem do registru vozidel a řidičů z místa výkonu dohledu a šetření dopravních nehod.

Doporučujeme zadat Policejní akademii výzkumný úkol „Komparace účinnosti postihu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v rámci právní úpravy České republiky a států Evropské unie“ zaměřený jednak na formu, výši a účinnost sankcí za jednotlivé dopravní delikty, jednak na celý proces projednávání deliktu a způsob ukládání a vymáhání těchto sankcí, včetně ekonomických aspektů.

Preventivní protikorupční opatření

V době od 1. srpna 2005 do 30. prosince 2005 byla kontrolními orgány Policie ČR, na základě rozkazů policejního prezidenta provedena mimořádná tematická kontrola zaměřená na ověření dodržování přijatých opatření k eliminaci korupčního jednání příslušníků Policie České republiky v průběhu akce „Kryštof“. V uvedeném období bylo provedeno celkem 282 kontrol, při nichž bylo kontaktováno 560 občanů, kteří byli dotazováni na korektnost postupu hlídek, jejich chování, případně jiné negativní poznatky týkající se způsobu řešení přestupků zjištěných při bezprostředně předcházející kontrole. Provedenými dotazy nebyly zjištěny žádné negativní poznatky či připomínky na jednání či chování policistů. V rámci kontroly byly zkontrolovány záznamy a data z elektronických pamětí u 64 alkoholtesterů a 53 radarů a porovnány s výsledky policejních kontrol v jednotlivých dnech. Ani zde nebyl zjištěn žádný nedostatek či nesoulad. V průběhu kontroly bylo zjištěno 6 pochybení spočívajících v nesprávné manipulaci s pokutovými bloky (nevyplnění či neúplně vyplnění), v jednom případě bylo zjištěno nepředání pokutových bloků přestupci. Tento případ byl oznámen jako podezření ze spáchání trestného činu zneužití pravomoci veřejného činitele Inspekci ministra vnitra. Na základě výsledků a poznatků zjištěných v průběhu kontroly a zejména vzhledem ke

společenskému významu kontrolované oblasti byla tematická kontrola s totožným zaměřením zařazena do plánu hlavních kontrolních úkolů kontrolních útvarů Policie České republiky na rok 2006.

V roce 2005 proběhl pilotní projekt zaměřený na dokumentaci služebního postupu policie a kontrolované osoby. Bylo pořízeno 177 ks osobních diktafonů se schopností akustického záznamu průběhu služebního úkonu, kterými byli vybaveni policisté v přímém výkonu služby při dohledu na bezpečnost silničního provozu. Zavedení tohoto zařízení se v praxi osvědčilo.

V roce 2005 nebyl řešen ze strany odboru bezpečnostní politiky žádný podnět občana vztahující se ke korupčnímu jednání policie při řešení dopravního přestupku. Podnět zaznamenaný v roce 2004 byl využit při zkvalitnění kontrolní činnosti zaměřené na protikorupční opatření v roce 2005.

Jednotný systém dopravních informací

V roce 2005 byl usnesením vlády č. 590 schválen projekt realizace Jednotného systému dopravních informací pro ČR (JSDI). Na projektu spolupracují Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo informatiky a Ředitelství silnic a dálnic ČR. V roce 2005 byly připraveny a ve většině případů i přijaty potřebné legislativní úpravy. Prioritním úkolem pro rok 2006 v působnosti Ministerstva vnitra bude realizace II. etapy rozvoje aplikace Centra dopravních informací PČR, započatá na konci roku 2005 a úprava informačních systémů Hasičského záchranného sboru ČR. Cílem II. etapy rozvoje aplikace CDI je zajistit sběr, ověřování a neprodlené automatizované předávání informací o dopravních situacích a dopravních událostech v působnosti Policie ČR a dalších, pro bezpečnost a plynulost silničního provozu podstatných, informací do Centrálního datového skladu JSDI. Cílem úpravy informačního systému operačních a informačních středisek Hasičského záchranného sboru je automatizované odesílání informací o výjezdech jednotek HZS ČR k událostem přímo nebo nepřímo ovlivňujícím bezpečnost a plynulost silničního provozu do centrálního datového skladu JSDI. Kromě dat od Policie ČR a Hasičského záchranného sboru budou v Centrálním datovém skladu soustředěny i informace o sjízdnosti, uzavírkách aj. omezeních, meteorologické informace a další data ovlivňující bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Dopravní informace z Centrálního skladu budou k dispozici subjektům veřejné správy, Hasičskému záchrannému sboru, Policii ČR ap. a prostřednictvím médií a dalších veřejných a privátních subjektů budou data poskytována účastníkům silničního provozu i dalším uživatelům. Poskytování dat bude veřejnou službou, informace budou v základní podobě a za stanovených podmínek poskytovány zdarma. Centrální datový sklad by měl být zřízen v roce 2006, informace v něm budou dále ověřovat a autorizovat operátoři Národního dopravního informačního centra, které zahájilo svůj provoz v Ostravě na konci roku 2005. Byla realizována aplikace zimní zpravodajské služby o sjízdnosti komunikací a silniční meteorologický informační systému, jejichž informační výstupy jsou přístupné na Portálu veřejné správy, webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic, webových stránkách MV, MD a dalších subjektů. V průběhu roku 2006 bude realizována Centrální evidence pozemních komunikací (včetně evidence uzavírek a zvláštního užívání) a další dílčí úkoly schválené vládou ČR. S projektem Jednotného systému dopravních informací pro ČR jsou průběžně koordinovány regionální a městské projekty v krajích Vysočina, Moravskoslezském, v Praze, Brně, Ostravě a dalších městech.

Dopravní informační centrum Praha vstoupilo 1. ledna 2006 do ostrého provozu. Informace o situaci na silnicích, dopravních omezeních, dopravních nehodách a mimořádných situacích jsou šířeny přes systém RDS-TMC na frekvenci Českého rozhlasu Regina, přes www.doprava.praha.cz a v rámci SMS, MMS a WAP služeb.

Dálnice D1 Praha – Brno

Dálnice D1 je nejvytíženějším dopravním tahem v České republice. Dopravní situaci na dálnici D1 však každodenně ztěžují časté dopravní nehody. Dálnice by se měla v příštích letech rozšířit ze současných čtyř na šest jízdnic pruhů. Na přelomu roku 2005/2006 zahájilo Ředitelství silnic a dálnic instalaci čtyř dopravně informačních digitálních tabulí, které budou řidiče informovat o stavu vozovky, počasí, dopravních nehodách, dálničních kolonách a uzavírkách, včetně doporučení na výjezd pro opuštění dálnice. Testovací provoz by měl být ukončen na konci ledna 2006. Ve směru na Ostravu by měla provozu na D 1 odlehčit budovaná severní trasa přes dálnici D11 a rychlostní silnici R35. V zimním období bývá z hlediska sjízdnosti značně problematický úsek dálnice mezi Humpolcem a Velkým Meziříčím.

Pro řešení situace na dálnici D1 bylo přijato usnesení vlády č. 1027 z 20. října 2004 a usnesení č. 978 z 20. 7. 2005. Vláda uložila ministru dopravy vypracovat a vládě každé tři měsíce předkládat informaci o stavu plnění střednědobých a dlouhodobých opatření na dálniční síti ČR s důrazem na dálnici D 1. První zprávu předložilo Ministerstvo dopravy vládě ČR k 30.9.2005.

Závěr:

Pro dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu vykonávaný Policií České republiky byly pro rok 2005 stanoveny tyto priority:

- b) překračování limitů povolené rychlosti, zejména v obci,
- c) řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a
- d) kontrola používání zádržných systémů.

Dohled v roce 2005 byl plněn v rozsahu, který umožňovalo personální a materiálně technické vybavení policie. I přes vyšší počet dopravní nehod došlo k poklesu počtu usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob při dopravních nehodách, což je pozitivní trend. Počet usmrcených osob je dokonce nejnižší od roku 1990. Nepodařilo se však snížit počet osob usmrcených při nehodách zaviněných z důvodu nepřiměřené rychlosti. Překračování rychlostních limitů řidiči, které vede k častým dopravním nehodám s tragickými následky, zůstává i nadále jedním z nejvíce rizikových faktorů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zejména v kombinaci se špatným stavem vozovky. Pokud se týká překračování rychlostních limitů, neměl dohled na bezpečnost silničního provozu ani v roce 2005 výraznější vliv na chování řidičů.

V oblasti dohledu lze vysledovat pozitivní vliv vícedenních medializovaných dopravně bezpečnostních akcí na chování řidičů spojené s řízením vozidel pod vlivem alkoholu. Decentralizovaný dohled přizpůsobený místním podmínkám a potřebám má vliv na vyšší eliminaci řidičů řídících vozidla pod vlivem alkoholu ze silničního provozu. Pozitivní vývoj v této oblasti je patrný i u snížení dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a nezvyšování počtu usmrcených osob při těchto nehodách, a to již druhým rokem.

I přes poměrně rozsáhlou kampaň nedošlo v roce 2005 k výraznějšímu posunu při používání bezpečnostních pásů řidiči a spolujezdci – zejména na zadních sedadlech.

Pozitivní je vývoj nehodovosti na železničních přejezdech (srážka s vlakem).

V rámci dopravně bezpečnostních akcí se jako efektivnější jeví dopravně bezpečnostní akce více personálně obsazené, v rozsahu 4 - 5 hodin a spíše jednodenní. V případě kontroly alkoholu doporučujeme kombinaci vícedenních akcí typu Kryštof s decentralizovaným běžným výkonem služby.

V oblasti prevence byly pro rok 2005 stanoveny tyto priority:

- a) používání bezpečnostních pásů v obci a na zadních sedadlech,
- b) používání reflexních pomůcek pro lepší viditelnost chodců a cyklistů v noci a za snížené viditelnosti,
- c) správné přecházení vozovky a chování chodců i řidičů na přechodech.

Na tradičně dobré úrovni byly v roce 2005 preventivně výchovné aktivity MV a Policie ČR, zejména dopravní výchova ve školách. Lze konstatovat, že priority v oblasti prevence stanovené pro rok 2005 byly v rámci působnosti MV a Policie ČR naplněny. Domníváme se, že na chování některých řidičů by mohlo mít významnější vliv vyšší propojení prevence s dohledovou činností. Doporučujeme zintenzivnit preventivně výchovné aktivity zaměřené na chodce a chování řidičů na přechodech.

K výraznému posunu došlo v oblasti poskytování dopravních informací.

Byla přijata novela zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Kvůli omezeným finančním prostředkům se nepodařilo realizovat všechna prioritní opatření v oblasti materiálně technického zabezpečení Policie ČR.

Výrazně se zlepšil přístup služebních funkcionářů k problematice dodržování pravidel silničního provozu samotnými policisty, větší důraz se klade i na preventivní protikorupční opatření v rámci policie.

Oproti roku 2004 došlo rovněž k výraznému zvýšení zájmu ze strany služebních funkcionářů o samotný způsob řešení přestupků, což se projevilo i ve vyšším počtu projednaných přestupků, u nichž nebyl zjištěn přestupce na místě přestupku – a to ve většině krajů.

Pro rok 2006 byly Ministerstvem dopravy stanoveny tyto hlavní cíle :

- a) zvýšit používání zádržných systémů ve vozidlech,
- b) zvýšit zapojení obcí a měst do řešení bezpečnosti silničního provozu.

Doporučujeme tyto priority rozpracovat v rámci Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti pro rok 2006 takto:

I. V oblasti dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu:

- a) překračování limitů povolené rychlosti, koordinace dohledu v obci s městskou policií,
- b) kontrola používání zádržných systémů, propojení s preventivně výchovnou činností,
- c) v součinnosti s obecní policií dohled nad přecházením vozovky chodci a chováním chodců a řidičů na přechodech pro chodce,
- d) i nadále věnovat pozornost kontrole řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu.

II. V oblasti prevence:

- a) používání zádržných systémů (propojení s dohledovými aktivitami policie, mediální prezentace),
- b) správné přecházení vozovky a chování chodců i řidičů na přechodech (propojení s dohledovými aktivitami Policie ČR a městské policie, mediální prezentace),

- c) dodržování rychlostních limitů (propojení s dohledovými aktivitami Policie ČR městské policie, mediální prezentace),
- d) Vznik Centra dopravní prevence MV a PČR v Muzeu Policie ČR

III. V oblasti personální a materiálně technického vybavení:

Zajistit materiálně technické vybavení pro realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence. Zkvalitnit plánování finančních prostředků podle priorit.

Přestože Policie ČR vykonává dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, na ovlivnění dopravní nehodovosti se podílí pouze částečně, neboť nehodovost je ovlivněna několika faktory: stavem komunikace, vozidla a činností řidiče. Svoji roli hraje v neposlední řadě i legislativní úprava a kvalita práce médií. Nelze proto opomíjet odpovědnost samotných účastníků silničního provozu, magistrátů, pověřených obcí, správců komunikací, Stanic technické kontroly a dalších subjektů.

Zpracovala: JUDr. Jana Horáková, odbor bezpečnostní politiky

Vyhodnocení RAP za rok 2005 schválil ministr vnitra dne 2. března 2006