

RAP 2004

Vyhodnocení plnění Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v roce 2004

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

Ministerstvo vnitra k realizaci opatření Strategie v gesci Ministerstva vnitra vypracovalo Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na roky 2004 a 2005 (dále jen „RAP“).

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

Vzhledem k tomu, že Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu byl schválen až 28. července 2004, ale také proto, že nebyly splněny finanční a tedy i materiálně technické předpoklady pro realizaci stěžejních opatření, nebyla v roce 2004 realizována všechna opatření v takovém rozsahu, v jakém předpokládala Národní strategie a v jakém by si přála i samotná policie. Ministerstvo vnitra uplatnilo v rámci meziresortního připomínkového řízení ke Strategii i k Akčnímu plánu na rok 2005 zásadní připomínku týkající se požadavku na navýšení výdajového rámce rozpočtové kapitoly MV ze státního rozpočtu v souladu s bodem II/3 usnesení vlády č. 394 ze dne 28. dubna 2004, kterým vláda schválila rámcovou Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Ministerstvo vnitra navýšení požadovalo za účelem pořízení technického vybavení nezbytného pro efektivnější plnění opatření v dohledové činnosti policie, zejména v oblasti detekce alkoholu při řízení motorového vozidla a pro zadokumentování překročení rychlostních limitů a agresivní jízdy. Požadavek Ministerstva vnitra nebyl akceptován ani po stanovení priorit v oblasti dohledové činnosti a výrazném snížení nárokové částky. Při projednávání požadavku nebylo přihlédnuto ani k několikanásobně vyšší částce, kterou Policie ČR odvedla v roce 2004 za dopravní přestupky do státního rozpočtu.

V současné době je plánováno 3.440 míst pro příslušníky PČR zařazené u dopravní policie, skutečný stav činí 3.345 (tj. o 95 osob méně – z 94 % nejsou naplněny tabulky pro přímý výkon dohledu, u tzv. II. skupiny „dopravních nehod“ chybí pouze 6 osob. Důvody jsou zejména finanční, svoji roli sehrává i nedostatečné společenské ocenění práce policie v této oblasti).

Na dopravně bezpečnostních akcích se podílejí příslušníci dopravní policie, pořádkové policie, kriminální policie, cizinecké a pohraniční policie, dále zástupci krajských úřadů a obcí a zástupci celních úřadů. Spolupráce v této oblasti lze hodnotit kladně – v roce 2004 bylo při dohledové činnosti zadrženo 1490 pachatelů trestných činů, nalezeno 288 hledaných osob a 335 odcizených vozidel.

V roce 2004 realizovala služba dopravní policie celkem 4.188 doprovodů, odsloužila při této činnosti 63.918 hodin a ujela 360.716 km. Doporučujeme zvážit, zda by nebylo možné realizovat alespoň některé doprovody zejména komerčních subjektů (např. nadrozměrných nákladů) či některých sportovních či kulturních akcí za poplatek.

Legislativa

Kromě materiálně technických předpokladů se v roce 2004 nepodařilo přijmout ani novou legislativní úpravu, klíčovou pro působení na změnu chování účastníků silničního provozu, pro účinný dohled na bezpečnost silničního provozu a efektivní vymáhání dodržování pravidel silničního provozu. K návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích bylo předloženo velké množství pozměňovacích návrhů - nejvíce diskutovanými otázkami byl bodový systém, tolerance alkoholu při řízení motorového vozidla, povinné používání zádržných systémů, rozsah oprávnění obecní policie, limity pro rychlost vozidel, podmínky pro zadržení řidičského průkazu a zabránění jízdy motorového vozidla, řešilo se i postavení autoškol a taxislužby. Návrh nebyl v třetím čtení v říjnu 2004 Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR schválen. V prosinci 2004 vláda znovu předložila návrh novely Poslanecké sněmovně. Návrh byl přikázán k projednání hospodářskému výboru, který jej však do současné doby (stav k 5. 4. 2005) neprojednal.

Vývoj dopravní nehodovosti

V roce 2004 bylo Policii ČR nahlášeno 196 484 nehod, při kterých bylo 1 215 osob usmrceno, 4 878 osob těžce zraněno a 29 543 osob zraněno lehce. Počet nehod nepatrně stoupl, pozitivní je však jeho pokles v průběhu roku z 8% nárůstu v období leden -březen na meziroční nárůst pouhých 0,3 %). Pozitivním ukazatelem je pokles počtu usmrcených, který je za posledních 10 let druhý nejnižší – počet usmrcených při dopravních nehodách poklesl oproti minulému roku o 104 osob, tj. o 7,9 %. Poklesl i počet těžce zraněných (o 7,1 %) a lehce zraněných (o 2,5 %).

Statistika dopravních nehod, do níž podklady poskytuje Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, je systematicky vedena na intranetových stránkách Policie ČR (stránky budou v roce 2005 přesměrovány na portal.pcr.cz). Informace o nehodovosti jsou průběžně předávány i médiím. Roční vyhodnocování statistických dat provádí Ředitelství dopravní služby formou Přehledu nehodovosti ŘSDP PP ČR

Z informace o nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2004 vyplývá, že nejvíce nehod bylo zaregistrováno na území Jihomoravského kraje (31 905) a Severomoravského kraje (30 759), nejméně pak na území Jihočeského (15 275) a Západočeského kraje (18 918). Nejméně smrtelných následků je jednoznačně v Praze (56), nejvíce v Jihomoravském kraji (235) a Severomoravském kraji (200). Ke zhodnocení

účinnosti dohledové činnosti policie jako celku a policie v jednotlivých krajích však bude nutné provedení hlubší analýzy na základě vyhodnocení delšího časového období.

Dohled na bezpečnost silničního provozu

V loňském roce bylo policejním prezidiem vyhlášeno celkem 20 celorepublikových a uskutečněno 78 dopravně bezpečnostních akcí na úrovni kraje a 1 688 dopravně bezpečnostních akcí na úrovni okresu. Mimo dopravně bezpečnostní akce je prováděn i běžný systematický dohled policie. Pro rok 2005 je plánováno 22 celostátních dopravně bezpečnostních akcí vyhlášených Policejním prezidiem ČR.

Vzhledem k masivnímu a dlouhodobému nedodržování rychlostních limitů na našich silnicích a závažným následkům s tímto negativním jevem spojeným, doporučujeme důrazně sledovat a postihovat nežádoucí rychlostní chování řidičů a chápat tuto oblast jako prioritu č. 1 pro rok 2005. (pozn.: Oproti roku 2003 stoupl počet nehod zaviněných z důvodů nepřiměřené rychlosti o 2 391, tj. o 8,7 %. Pozitivním trendem je pokles počtu usmrcených při dopravních nehodách zaviněných z důvodů nepřiměřené rychlosti o 35 osob, tj. o 7,1 %. I přes tento fakt však musíme konstatovat, že i nadále připadá nejvíce usmrcených osob na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy - v roce 2004 téměř 42% z následků nehod zaviněných řidiči motorových vozidel).

Jako nedostatečné považujeme zavádění automatizovaných zařízení na detekci překročení rychlostních limitů zejména v těch místech, kde dochází k jejich častému překračování a ke zvýšenému riziku dopravních nehod. Nedostatečně se využívá i možnost instalace automatizovaných zařízení pro detekci jízdy na červenou v lokalitách, kde je přednost v jízdě často porušována a dochází zde k častým dopravním nehodám. Stacionární zařízení jsou do značné míry nenahraditelnou, ale zejména účinnou součástí dohledu. Nedávné vyhodnocení zavedení stacionárních kamer např. ve Velké Británii ukazuje, že počet řidičů překračujících nejvyšší dovolenou rychlost v místech rozmístění kamer se snížilo z 55 % na 16 %, což vedlo ke snížení počtu nehod o 35 %. Zavedení stacionárních zařízení v obcích nejen, že významnou měrou napomáhá řešit palčivé problémy bezpečnosti silničního provozu v dané lokalitě, ale je pro obce i nezanedbatelným motivačním faktorem k získání finančních prostředků pro další opatření v oblasti BESIP. Dohled pomocí automatizovaných zařízení je třeba doplnit potřebnou legislativní úpravou, jinak bude jeho účinnost výrazně snížena.

Kontroly dodržování rychlostních limitů jsou prováděny i prostřednictvím kontrol vozidel vybavených záznamovým zařízením. Tyto kontroly jsou na základě mezirezortní dohody mezi Ministerstvem vnitra a Ministerstvem dopravy uskutečňovány v součinnosti s jednotkami Centra služeb pro dopravu. Při kontrolách zaměřených na dodržování dohody AETR (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – upravuje zejména minimální věk řidičů, dobu odpočinku a bezpečnostní přestávky) bylo v roce 2004 zjištěno 8 159 přestupků, z nichž na místě bylo v blokovém řízení vyřízeno 6 249 přestupků, za které byly uloženy pokuty v celkové výši 5 515 700,- Kč. Zbylé přestupky (1 910) byly oznámeny příslušným úřadům. Při kontrole dodržování dohody ADR (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí) bylo zjištěno 992 přestupků, za něž byly uloženy pokuty v celkové výši 1. 164.800 Kč a 252 přestupků bylo oznámeno.

Do nehodových lokalit je na základě jejich vyhodnocení směřován i výkon služby policie. V roce 2004 byla vytvořena zadávací dokumentace pro nový informační systém „Evidence a zpracování dopravních nehod“ pro službu dopravní policie P ČR. Jeho součástí je i zavedení systému pro rychlou a přesnou identifikaci nehodové lokality. Problematikou digitální lokalizace dopravních nehod se zabývá též nový projekt vědy a výzkumu Ministerstva dopravy INFOBESI. Cílem projektu je zejména:

- a) vytvořit a do běžné praxe zavést jednotný systém digitální geografické lokalizace dopravních nehod společný pro všechny zainteresované subjekty veřejné správy;
- b) vytvořit informační systém obsahující v rámci veřejné správy na základě přístupových práv všeobecně dostupné informace o dopravních nehodách se základními atributy pro komplexní analýzu a návrh opatření pro bezpečnosti silničního provozu v nehodových lokalitách;
- c) koordinovat řešení digitální geografické lokalizace dopravních nehod v rámci INFOBESI se systémy pro poskytování dopravních informací o aktuální dopravní situaci v místě nehody.

Vznik systému INFOBESI umožní nejen identifikovat nehodové lokality a nebezpečná místa v silniční síti, ale i analyzovat příčiny těchto nehod a navrhnout účinná opatření pro snížení dopravní nehodovosti v konkrétních místech.

Pro potřeby INFOBESI jsou nezbytné především informace ze systému pro evidenci dopravních nehod LOTUS NOTES Policie ČR. Klíčovým je zejména situační plánec, který je součástí dokumentace o šetření dopravní nehody. Data, s nimiž policejní evidence pracuje, jsou využitelná pro statistické účely a potřeby policejně-právního posouzení dopravní nehody, nikoliv však pro analýzu a návrh dopravně-inženýrských opatření. Tyto informace je zapotřebí doplnit o digitální geografickou lokalizaci prostřednictvím souřadnice GPS a typovým katalogem dopravních nehod. V rámci řešení projektu je třeba vytvořit způsob pro pravidelnou periodickou replikaci vybraných dat o dopravních nehodách oproštěných od osobních údajů do systému INFOBESI, tj. mimo intranetovou síť MV. Data by měla být dostupná pro CDV, silniční správní úřady, správce komunikací a další potenciální uživatele v rámci veřejné správy na základě přístupových práv. Přenos dat v požadovaném rozsahu (informace o dopravní nehodě, GPS souřadnice, referenční bod dopravní nehody, kód z katalogu) i formátu (v elektronické podobě na příslušném nosiči) v maximálně týdenní dávce je možný – vyžadoval by si ovšem úpravu softwaru, která bude nejen finančně nákladná, ale i časově náročná. V současné době se v souvislosti s předpokládanou legislativní změnou, na jejímž základě by policie měla předávat data o dopravní nehodě i jiným subjektům a v jiné formě (grafická data, fotografie), připravuje projekt nového zpracování dopravních nehod. Finanční nákladovost projektu se předběžně odhaduje na 8 – 15 mil. Kč.

Projekt INFOBESI je úzce propojen s projektem Jednotný systém dopravních informací pro ČR a Národní strategií bezpečnosti silničního provozu. Cíle projektu odpovídají i úkolům stanoveným v rámci Národní strategie Bezpečnosti silničního provozu schválené v roce 2004. Navržený systém a procesní postupy budou testovány v prostředí dálnice D1 v rámci budovaného Střediska dopravních informací ŘSD ČR a dále na vybraných pracovištích dopravních nehod Policie ČR.

V roce 2004 byla provedena kontrola zaměřená na ověření dodržování pravidel silničního provozu příslušníky a zaměstnanci Policie České republiky při řízení služebních vozidel na území České republiky. Celkem bylo provedeno 26 kontrolních šetření, v jejichž průběhu bylo zjištěno celkem 238 případů porušení zákona a 16 případů porušení interních aktů řízení. Výsledky provedené kontroly prokázaly, že v kontrolovaném období policisté a zaměstnanci Policie ČR při řízení služebních dopravních prostředků plně nerespektovali

ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a kritika hromadných sdělovacích prostředků a široké veřejnosti byla v zásadě opodstatněná. Nedostatky byly kontrolními útvary zjišťovány zejména v počátcích mimořádné tematické kontroly, postupně se začala projevat zvýšená pozornost příslušných služebních funkcionářů věnovaná uvedeným nedostatkům a na základě výsledků uskutečněných kontrolních akcí byla přijímána příslušná opatření. I přes uvedený kvalitativní posun v plnění zákonem stanovených povinností však i nadále dochází v jednotlivých případech k porušování zákona. Vzhledem k velké citlivosti tohoto problému a faktu, že policie je subjektem, který vykonává dozor nad dodržováním pravidel v provozu na pozemních komunikacích, doporučujeme zaměřit se na kontroly dodržování pravidel silničního provozu policisty i v roce 2005 a zpřísnit postih při zjištění závažných nedostatků.

Preventivně výchovné aktivity

Jako pozitivní lze v roce 2004 vyzdvihnout zejména preventivně výchovnou činnost odboru prevence kriminality MV a Preventivně informačních skupin Policie ČR, ale i Muzea Policie ČR a krajských správ Policie ČR.

Ministerstvo vnitra se v oblasti BESIP zaměřilo zejména na spolupráci s Nadací Romana Kresty a Daniela Landy MALINA při realizaci projektů zaměřených na dopravně bezpečnostní tematiku. Výsledkem spolupráce je pět filmů určených různým cílovým skupinám. Film „Bourá jen blb?“ byl natočen v červenci 2003 a distribuován v roce 2004. Film je zaměřen na základní pochybení, která mohou vést k dopravním nehodám. Ve filmu jsou i ukázky reakce řidiče v závislosti na obsahu alkoholu v organismu. Film „Auto je zbraň“ obsahuje modelové situace, ve kterých řidiči - začátečníci nejčastěji chybují. Filmy „Bezpečná cesta, Červený blesk, Soutěž“ byly natočeny v roce 2004 a jsou určeny dětem mateřských, základních, speciálních škol a víceletých gymnázií. Mají preventivní charakter a obsahují modelové situace z oblasti silničního provozu.

Aktivity Policie ČR v oblasti BESIP se orientovaly především na mladé cyklisty (např. vydání letáků „Desatero bezpečné jízdy na kole“ a „Viš, jak má vypadat správně vybavené jízdní kolo?“). Policie ČR vytvořila komplexní výukový projekt s názvem „Učíme se s policií“, který vede ke standardizaci přednáškové činnosti policie v celé republice. V současné době spolupracuje Policie ČR a další zainteresované subjekty s BESIP MD na vytvoření ucelené koncepce dopravní výchovy ve školách. Policie ČR spolupracuje s BESIP MD i při výrobě informačních materiálů (velká nástěnná mapa dopravních značek, didaktické pomůcky). Policie ČR se podílela i na vytvoření informačního letáku s názvem „Desatero při dopravní nehodě“, kde jsou přehledně shrnuty základní rady pro účastníky dopravní nehody, ale také obsahuje nejčastější příčiny dopravních nehod, riziková místa a správné vybavení lékárničky. Dopravní výchova pro děti je zahrnuta i v projektu Ajaxův zápisník, do něhož bylo v r. 2004 zapojeno již 141 tisíc dětí. V roce 2004 byl zápisník přeložen i do srbštiny a čeští policisté realizují projekt i v rámci mise.

Krajské správy policie organizovaly v průběhu roku „Dny s policií“, kde byla pro děti připravena dopravní hřiště s dohledem příslušníků dopravní policie a také řada soutěží o ceny (např. jízda zručnosti, vyplňování dopravních testů atd.). Dopravní hřiště provozuje i Muzeum Policie ČR. Pozornost je věnována i významu používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů. Při Dnech s Policií ČR si mohou lidé vyzkoušet účinnost bezpečnostních pásů na zapůjčeném simulátoru.

V roce 2004 proběhl již čtvrtý ročník úspěšné preventivně výchovné akce „Jablko nebo citron“ zaměřené zejména na dodržování rychlostních limitů v obci. Při akci byla prováděna rovněž kontrola na alkohol.

Na medializaci práce policie se významnou měrou podílí i odbor tisku a public relations MV a tiskoví mluvčí Policie ČR.

Alkohol

Z celkového počtu DBA v roce 2004 byly na kontrolu řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek zaměřeny 3 DBA „Y“. Mimo nich bylo uskutečněno 27 DBA „Y“ na úrovni kraje a 685 na úrovni okresu. Řízení pod vlivem alkoholu je sledováno i v rámci DBA typu X a při běžné dohledové činnosti. V rámci těchto akcí jsou kontroly podrobováni i cyklisté. Dohled v oblasti alkoholu je tedy situován zejména na místní úroveň, kde je využívána znalost místního prostředí a rizikových faktorů. V rámci těchto kontrolních akcí bylo v roce 2004 zadrženo 19 835 řidičů s pozitivním výsledkem. Z tohoto počtu se u 1 710 jednalo o cizince (8,6 %). Na místě bylo vyřízeno 1 560 případů, za něž byly uloženy blokové pokuty v celkové výši 1 437 100,- Kč. Ostatní případy byly oznámeny příslušným správním úřadům.

Vývoj v oblasti dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jejich následků je velmi příznivý. Oproti roku 2003 klesl počet usmrcených při dopravních nehodách s alkoholem o 52 osob (tj o 48 %!). Počet usmrcených při dopravních nehodách pod vlivem alkoholu činí 4,9 % z celkového počtu silničních obětí, což je jeden z nejnižších podílů v posledních letech. Tento trend potvrzují i kontroly prováděné při celostátních dopravně bezpečnostních akcích vyhlášených Policejním prezidiem ČR – z celkového počtu dopravních přestupků činil podíl dopravních přestupků spojených s řízením pod vlivem alkoholu 0,8 %. Pozitivní dopad kontrolní činnosti policie je nesporný, k vyšší efektivitě by jistě přispělo i posílení výkonu služby o víkendech, svátcích a v nočních hodinách. Ten je však do jisté míry omezený vzhledem k přiděleným finančním prostředkům a skutečným početním stavům policistů. (pro rok 2005 byl požadován nákup 300 ks nových alkoholtesterů. Vzhledem k tomu, že nebyl akceptován požadavek na navýšení prostředků pro jejich pořízení, nelze očekávat zvýšení dohledu v této oblasti).

V současné době má Policie ČR on-line přístup do registru řidičů za účelem zjištění případného opakovaného požití alkoholických nápojů, vyžadování této informace z místa výkonu dohledu cestou operačních středisek je však zdoluhavé. Přístup policistů přímo z místa výkonu dohledu k požadovaným datům je závislý jednak na schopnosti komunikačního zařízení MATRA přenášet data, jednak na vybavení služebních vozidel policie. Ministerstvo dopravy v současné době připravuje projekt zaměřený na informační systémy pro státní odborný dozor v silniční dopravě podle zákona č. 111/1994 Sb.. V rámci tohoto projektu lze očekávat řešení tohoto nedostatku a pilotní zavedení do praxe již v roce 2005. Předpokladem je propojení intranetových sítí MV a internetu a vybavení vozidel Policie ČR.

U kontrol zaměřených na zjištění požití alkoholických nápojů a jiných omamných látek je nedostatkem ta skutečnost, že policisté nemají k dispozici pomůcky k provedení orientační kontroly na užití jiných návykových látek. Zájem o otestování těchto zařízení v rámci programu prevence na místní úrovni „Partnerství“ projevilo OŘ PČR Jeseník, nicméně zájem naráží na nedostatečnou legislativní úpravu pravomoci policie k provedení této orientační

kontroly. Návrh na změnu legislativy je součástí návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Zádržné systémy

Za období září – prosinec 2004 činily dopravní přestupky spojené s nepoužitím bezpečnostních pásů 11 % z celkového počtu přestupků zjištěných v rámci celostátních dopravně bezpečnostních akcí vyhlášených Policejním prezidiem ČR. V rámci běžného dohledu se tento druh přestupku (na rozdíl od již zmíněných celostátních dopravně bezpečnostních akcí a dopravních nehod) zvláště neeviduje, obecně lze však konstatovat, že význam používání bezpečnostních pásů se v ČR stále podceňuje. V mezinárodním srovnání se tak ČR zařazuje mezi země s nejnižší mírou používání bezpečnostních pásů, zejména při jízdě v obci. Přitom správné použití bezpečnostních pásů při jízdě snižuje riziko usmrcení nebo těžkého zranění na polovinu až třetinu (v závislosti na rychlosti jízdy). Nejúčinnější jsou při rychlostech do 50 km/h (např. při čelních srážkách v obcích). Relativně dobrá je situace při používání bezpečnostních pásů na dálnici, stále minimální je používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech.

Príznivá situace je naopak u používání dětských autosedaček – s výjimkou září 2004 byl počet přestupků (zjištěných v rámci celostátních dopravně bezpečnostních akcí vyhlášených Policejním prezidiem ČR) spojených s nepoužitím tohoto zařízení zanedbatelný, z celkového počtu dopravních přestupků evidovaných v rámci těchto akcí činily tyto dopravní přestupky 0,1 %.

Doporučujeme ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zintenzívnit v roce 2005 mediální působení a informační kampaň v této oblasti a koordinovat tuto činnost s dohledem policie. Jako velmi pozitivní vnímáme spolupráci s neziskovým sektorem. (Všechny filmy natočené ve spolupráci s Nadací MALINA se věnují používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů. Ve filmech určených dětem je dětský zádržný systém prezentován jako nutnost, kterou ve všech modelových situacích děti vyžadují a používají. Součástí filmů určených dětem jsou pracovní příručky, které obsahují jednak údaje o dopravních nehodách a jejich následcích pro účastníky, kteří nebyli připoutáni a současně metodický návod pro učitele týkající se nutnosti zaměřit se v dopravní výchově na používání zádržných systémů.)

Chodci, cyklisti

Z celkového počtu 1 215 usmrcených osob při nehodách v silničním provozu v roce 2004 bylo 243 chodců a 99 cyklistů. Z celkového počtu 1215 usmrcených osob bylo 24 dětí, (tj. o 9 méně než v roce 2003), z toho 9 dětí - chodců.

V porovnání s rokem 2003 nebylo usmrceno žádné dítě – cyklista. Počet usmrcených cyklistů celkem byl o 24 osob nižší než v roce 2003. Díky mediální podpoře a preventivně výchovným aktivitám se viditelně rozšiřuje používání ochranných přileb jak u dětí, tak u dospělých cyklistů.

Chodci zavinili v roce 2004 celkem 1 911 dopravních nehod, z toho nejvíce nehod zavinili muži (přibližně 42 %) a děti (téměř 36 %). Při těchto dopravních nehodách zahynulo 49 osob, tj. o 11 méně než v roce 2003. Značné množství chodců, kteří zavinili dopravní nehodu (11,3 % - tj. přibližně každý 9. chodec - viník nehody) bylo pod vlivem alkoholu.

Chodci jsou nejohroženější kategorií zejména v obci – v roce 2004 jich zemřelo v obci 153, z toho přibližně polovina při nočních nehodách. Mimo obec bylo usmrceno 87 chodců, z toho více než 79 % při nočních nehodách. Dosud realizované mediální kampaně zaměřené na zvýšení povědomí o prospěšnosti reflexních oděvů, obuvi či jiných obdobných pomůcek nemají prozatím účinnější dopad na cílené chování potenciálního uživatele.

Od 1. ledna 2001 nabyla účinnosti stávající úprava povinnosti řidiče umožnit chodci nerušené a bezpečné přejetí vozovky. V prvních dvou letech po zavedení tohoto pravidla došlo k výraznému zvýšení nehodovosti a úmrtnosti chodců na přechodech pro chodce (oproti roku 2000, kdy bylo usmrceno 7 osob, zahynulo na přechodech pro chodce v roce 2001 30 osob a v roce 2002 32 osob). To lze do jisté míry přičítat přechodnému období potřebnému k zažití nové legislativní úpravy, ale pravděpodobně i nedostatečné mediální kampani spojené s řádným vysvětlením pravidel chování na přechodech nejen pro řidiče, ale i pro chodce.

V roce 2003 a v roce 2004 došlo oproti rokům 2001 a 2002 k poklesu usmrcených na přechodech pro chodce o 1/3, což je pozitivní trend, nicméně nikoliv uspokojivý. Počet nehod zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci je stále velmi vysoký (v roce 2000 to bylo 496 nehod, v roce 2004 869 nehod), což se projevuje i ve vysokém počtu těžce a lehce zraněných osob při těchto nehodách.

Za přínosné lze v tomto směru považovat snížení rychlosti v obcích na 50 km/h.

Velmi tragické bylo v roce 2004 přecházení chodců mimo přechod pro chodce (téměř 39 % nehod zaviněných chodci, při nichž zahynulo 21 chodců, tj. přibližně 43 % všech smrtelných následků srážek s chodci – viníky nehod).

Technický stav vozidel a stav komunikace

Technický stav vozidel není ve většině případů hlavní příčinou dopravních nehod (v roce 2004 činil podíl technického stavu vozidla při sledování hlavních příčin dopravních nehod pouhých 0,7 %), v řadě případů ale stav vozidla spolupůsobí při vzniku dopravní nehody. Nevyhovující technický stav vozidla byl i častým zjištěním při dohledové činnosti Policie ČR. V této souvislosti je třeba posílit jak samotné kontroly technického stavu vozidel při dohledu na bezpečnost silničního provozu, tak celý systém kontroly nad technickým stavem vozidel, který by mohl přispět nejen ke zvýšení bezpečnosti na našich silnicích, ale i k efektivnějšímu prověření původu vozidel.

Podíl závady komunikace jako hlavní příčiny dopravní nehody byl v roce 2004 zanedbatelný – 0,3 %, nicméně je třeba konstatovat, že dopravně technický stav vozovky (např. zatáčka) a aktuální stav vozovky v kombinaci s nepřiměřenou rychlostí patří k jedněm z nejčastějších příčin úmrtí při dopravních nehodách řidičů motorových vozidel. Systémové řešení nehodových lokalit, včetně jeho financování je proto dalším aspektem, na který je třeba se při koncipování bezpečnosti dopravy zaměřit (viz již zmíněný projekt INFOBESI).

Spolupráce s obcemi, kraji a dalšími subjekty

V rámci Policie ČR jsou příslušníky skupin dopravních nehod a dopravně inženýrských úseků všech útvarů služby dopravní policie vytipovávány nehodové lokality, na

kteře jsou podávány podněty správčům komunikací k provedení příslušných stavebních úprav pro jejich odstranění a zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Podněty a doporučení příslušníků Policie ČR však nejsou ze strany příslušných úřadů s poukazem na omezené finanční prostředky vždy akceptovány. Výsledky spolupráce mezi Policií ČR a správními orgány jsou odvislé především od přetrvávajících osobních vztahů.

Na krajské úrovni došlo v několika případech k realizaci společných týmů Policie ČR a správních úřadů pro rychlé řešení přestupků zjištěných při běžném dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Zástupci krajských úřadů a obcí se podílejí i na celostátně vyhlášených dopravně bezpečnostních akcích. Ke spolupráci dochází i v případech konání společných kontrol zaměřených na dodržování povinností vyplývajících ze zákona č. 111/1994 Sb. a mezinárodních dohod ADR a AETR.

Obecně lze konstatovat, že spolupráce mezi Policií ČR a obcemi a kraji vykazuje jisté rezervy. V roce 2005 se proto Ministerstvo dopravy rozhodlo zaměřit v oblasti BESIP zejména na bezpečnost v obcích.

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

Projekty směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích jsou jednou z priorit deklarovaných v Programu prevence kriminality na místní úrovni PARTNERSTVÍ. V rámci tohoto programu byly v r. 2004 navrhovány projekty na vybudování tzv. 3D přechodů pro chodce, instalování maket policistů v rizikových úsecích komunikací a také měřičů rychlosti. V roce 2004 bylo zahájeno pilotní odzkoušení preventivního dopadu umístování informačních radarových měřičů rychlosti v obcích. Uvedené zařízení informuje řidiče o rychlosti, jakou se v obci pohybuje a současně umožňuje vyhodnocování pohybu vozidel, jejich rychlosti a časového úseku, ve kterém nejčastěji dochází k překračování povoleného rychlostního limitu. V rámci zmíněného dotačního programu bylo podpořeno 7 takových projektů, bylo instalováno 11 ks radarů, na které byla z veřejných prostředků uvolněna částka 1 638 000 Kč. Instalace zařízení proběhla na podzim roku 2004 a účinnost opatření bude možno vyhodnotit v průběhu roku 2005. Do pilotního projektu Partnerství jsou v působnosti Správy Jihomoravského kraje zapojeny města Veselí nad Moravou (okr. Hodonín) a Otrokovice (okr. Zlín), přičemž zájem o zařazení do projektu projevila v průběhu roku 2004 i další měst. V působnosti Správy Severomoravského kraje je projekt Partnerství realizován u MŘ PČR Ostrava pro vytipované lokality. Kromě projektu Partnerství je v působnosti správ Severočeského a Západočeského kraje realizován projekt Intereg 3a spočívající ve spolupráci při uskutečňování kontrol vozidel v příhraničních oblastech.

Na podzim loňského roku 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. K prvnímu předání ocenění došlo v prosinci 2004 v Novém Jičíně a další jsou připravovány na únor a březen letošního roku.

V poslední době se velmi zkvalitnila i zintenzívnila spolupráce Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy nejen na pracovní úrovni a při tvorbě zásadních strategických dokumentů, ale i na úrovni Rady vlády pro BESIP a Nadace BESIP a při realizaci společného

projektu Ministerstva dopravy, Ministerstva informatiky a Ministerstva vnitra „Jednotný systém dopravních informací pro ČR“.

Spolupráce s Nadací MALINA je popsána výše. Kromě spolupráce s Nadací Malina spolupracovala v roce 2004 Policie ČR také s nadacemi Podaná ruka, Děťství bez úrazů a s pojišťovnou Generali, Kooperativou a Českou pojišťovnou.

Ministerstvo vnitra spolupracuje rovněž při poskytování dopravního zpravodajství s Českým rozhlasem a dále s autokluby ABA a ÚAMK.

Rezervy vidíme ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu při koncipování opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, která se podařila navázat prakticky pouze u Správy Jihomoravského kraje a Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. U ostatních útvarů je spolupráce v začátcích.

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR spolupracuje i se Státním fondem dopravní infrastruktury, a to v oblasti konzultací týkajících se návrhů stavebních úprav usnadňujících účast tělesně postižených osob v silničním provozu.

Přestupková agenda, vymahatelnost

V posledních třech letech je 84 % dopravních přestupků zjištěných při dohledu na bezpečnost silničního provozu vyřešeno na místě (blokově). Část těchto přestupků je vyřešena blokovou pokutou na místě zaplacenou, část pokutou na místě nezaplacenou, z níž část je zaplacená ve stanovené lhůtě a část předána finančním úřadům k vymození. (Požadované údaje se v uplynulém období nesledovaly, s výjimkou většiny celostátních dopravně bezpečnostních akcí vyhlášených Policejním prezidiem v roce 2004. Na základě těchto dat lze usuzovat, že zhruba 2/3 přestupků je vyřešeno blokově včetně okamžitého zaplacení pokuty) V roce 2004 byly za dopravní přestupky pouze službou dopravní policie uloženy v blokovém řízení pokuty v celkové částce 612.469.680 Kč.

Za účelem vymáhání uložených sankcí jsou finančním úřadům zasílány dle dohody měsíční výkazy nedoplatků za pokuty na místě nevybrané. Chybí však jejich elektronická evidence.

Zbývající přestupky jsou oznámeny správnímu orgánu. V roce 2004 bylo správnímu orgánu oznámeno 152.907 přestupků.

Chybí vybavení vozidel policie čtečkami dokladů a on-line přístupem do registru řidičů a evidence vozidel (bližší viz kapitola „Alkohol“).

Nedostatečně se využívá oprávnění policie vybírat kauce podle § 35b zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. V současné době se zpracovává návrh nového závazného pokynu policejního prezidenta, který by měl tuto oblast blíže upravit. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy se řeší i otázka odstavných ploch nezbytných k provedení kontroly, případně zajištění vozidla.

Ke konci roku 2005 se předpokládá spuštění pilotního projektu – zavedení bezhotovostních plateb pomocí platebních terminálů.

Stávající radarová zařízení dokumentující jednání, v němž je spatřován přestupek, neumožňují, s výjimkou automatizovaných zařízení (radary a detekce jízdy na červenou), archivaci získaných důkazních prostředků. Neexistuje tak zpětná kontrola, zda a jak se přestupek stal, ani kontrola postupu policie při řešení přestupku (např. zda sankce odpovídala závažnosti nezákonného jednání), nelze zpětně hodnotit ani jednání přestupce. Tento stav považujeme z dlouhodobého hlediska za neúnosný a i nadále doporučujeme zavedení kamerového systému do všech vozidel policie, který by měl dokumentovat celý výkon služby. Vzhledem k tomu, že se toto opatření nepodařilo dosud finančně zabezpečit, bude v letošním roce pilotně odzkoušen projekt monitorování výkonu služby digitálními diktafony, kterými byli vybaveni policisté v přímém výkonu služby při dohledu nad silničním provozem PČR správy Středočeského kraje. Projekt bude vyhodnocen na konci roku 2005.

Závěr:

I přesto, že Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pro rok 2004 a 2005 byl schválen až v polovině roku 2004, byla realizována většina navržených opatření, zejména v preventivně výchovné oblasti. Způsob plnění jednotlivých úkolů RAP je stanoven v materiálu „Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za rok 2004“ předloženém na základě usnesení č. 394 ze dne 28. dubna 2004 vládě.

Dohled v roce 2004 byl plněn v rozsahu, který umožňuje personální a materiálně technické vybavení policie.

Snížit výrazně počet dopravních nehod a osob usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách lze jen při současném legislativním, personálním a materiálně technickém zabezpečení navržených opatření. **Vzhledem tomu, že se tyto podmínky nepodařilo v roce 2004 zajistit, dohodla se Policie ČR s Ministerstvem dopravy, že se v roce 2005 zaměří při dohledové činnosti především na překračování limitů povolené rychlosti, zejména v obci. I nadále bude policie věnovat zvýšenou pozornost zejména řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a používání zádržných systémů.**

V oblasti prevence doporučujeme zaměřit se v roce 2005 zejména na používání bezpečnostních pásů v obci a na zadních sedadlech, na používání reflexních pomůcek pro lepší viditelnost chodců a cyklistů v noci a za snížené viditelnosti, na správné přecházení vozovky a chování chodců i řidičů na přechodech. Doporučujeme věnovat větší pozornost i užšímu propojení dohledu policie a prezentace preventivně výchovných aktivit s aktuálními potřebami účastníků silničního provozu.

Resortní akční plán pro rok 2005 vychází z Akčního plánu pro realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro rok 2005. Po dohodě s Ministerstvem dopravy a Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR byl upraven rozsah sledovaných ukazatelů pro vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu tak, aby nedocházelo k nadbytečnému administrativnímu zatížení policistů v přímém výkonu, nicméně aby bylo možné vyhodnotit Akční plán pro realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro rok 2005 (byly ustáleny položky formuláře pro sledování výsledků celostátní dopravně bezpečnostní akce, bylo dojednáno, že údaje k celostátním dopravně bezpečnostním akcím budou poskytovány i z jednotlivých krajů, byly upřesněny či vypuštěny některé požadavky, aby nedocházelo k jejich shromažďování na úkor přímého výkonu dohledu).

Zpracovala: JUDr. Jana Horáková, odbor bezpečnostní politiky 974 832 335