

...ředitele Služby dopravní policie plk. Mgr. Martina ČERVÍČKA

Do funkce ředitele Služby dopravní policie jste jistě přicházel s nějakou konkrétní představou na zlepšení jejího fungování. Jaká byla vaše filozofie, se kterou jste nastupoval na toto místo?

Mým základním cílem při nástupu do funkce ředitele Služby dopravní policie byla snaha změnit předpoklady pro výkon dopravní policie, které se týkají nejen oblasti personální a materiální, ale i potřebných legislativních změn a určitých organizačních opatření ve vztahu k zajištění našeho výkonu služby.

V roce 2007 došlo oproti předchozímu roku 2006 k nárůstu dopravní nehodovosti, hlavně k většímu počtu úmrtí na našich silnicích. Můžete říct důvody, proč k tomu došlo, a jaká jsou navrhována řešení pro

nostních akcí. Všimli jsme si, že došlo k poklesu počtu usmrcených osob oproti předchozím obdobím roku 2007 a více jsme se přiblížili tolik úspěšnému roku 2006.

Dá se přičítat tento zlepšující se dlouhodobý trend řekněme kvalitnějšímu vybavení aut bezpečnostními prvky, lepším a bezpečnějším silnicím, přesnějším dopravnímu značení na komunikacích nebo i ohleduplnějšímu chování řidičů?

Celková situace v dopravě je ovlivněná spoluodpovědností různých subjektů, nejen dopravní policie. My jsme v souvislosti s nepříznivým vývojem zejména ve III. čtvrtletí roku 2007 přijali určitá opatření s tzv. dopravní strategií. Zintenzivnili jsme výkon služby v rámci dopravní policie, připravili jsme celou řadu opatření interního charakteru ve vztahu k personálnímu posílení, k materiálnímu dovybavení, k legislativním požadavkům, které nezbytně potřebujeme pro svoji činnost. Zároveň jsme však začali důsledně upozorňovat na problémy, které souvisejí s činností ostatních subjektů v rámci dopravy. A připomínám, to partnerství se dá rozdělit do spolupráce s vládními, nevládními a soukromými subjekty. Jako

dovosti za rok 2007 jste se zmínil o přetíženosti dopravních policistů v souvislosti s vyšetřováním velkého množství lehkých dopravních nehod. Dá se říci, že budou-li policisté méně zatíženi administrativou, bude jich více na silnicích? Nebo jsou tabulková místa u dopravní policie nenaplněna a policistů je tudíž málo?

Jednak po deseti letech existence Služby dopravní policie je tato Služba posílena zhruba o 600 tabulkových míst s tím, že v současné době je nenaplněnost policistů u dopravní policie 16 % z celkového stavu více než 4 000 policistů. K 1. 1. 2008 může Služba dopravní policie disponovat 4 215 policisty. Nenaplněnost je 16 %, právě proto je naprostou prioritou nejen vedení policejního prezidia je zajistit výběr nových policistů – samozřejmě nejenom pro dopravní policii, ale pro všechny výkonové útvary uniformované policie. Předpokládáme i další posilování v následujícím období, zejména se chceme zaměřit na posílení dálničních oddělení. V souvislosti s posílením dopravní policie je nezbytně nutné ulehčit dopravní policii od některých administrativních činností, které nesouvisejí s hlavním cílem naší práce, tzn. dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Jsem přesvědčen, že jestliže existuje za rok 2007 zhruba 180 000 šetřených dopravních nehod v rámci dopravní policie a z toho 75 % dopravních nehod je se škodou do 50 000 Kč, tak všechna naše jednání vedou právě ke snaze zmenšit podíl šetřených nehod zejména v této kategorii dopravních nehod a věnovat se spíše výkonu služby a zajištění dohledu na našich silnicích v rámci kontrolní činnosti. Budeme-li šetřit méně dopravních nehod, budou-li tuto kompetenci schopny zabezpečit pojišťovny, můžeme se prvořadě věnovat našemu poslání, tzn. ovlivňovat silniční provoz. Musím konstatovat, že příslušná jednání s pojišťovnami jsou poměrně intenzivní a efektivní alespoň v tom smyslu, že panuje naprostá shoda s pojišťovnami v připravovaných legislativních změnách a převedení některých kompetencí právě na pojišťovny v souvislosti s šetřením dopravních nehod bez zranění a bez větších škod.

Prakticky řečeno, i když je škoda na vozidle do 50 000 korun, lidé policii volají, protože se obávají, že jim pojišťovna jinak škodu neuhradí. Pokud by nebylo nutné volat policii ani v případě ještě vyšší škody, hovoří se až o 250 000 Kč, tak to znamená, že by nehodu účastník nahlásil pojišťovně, nemusel by k tomu volat policii, pouze by se dohodl s druhým účastníkem nehody? Nebo by někdo z pojišťovny musel přijet na místo nehody a tam určit, kdo nehodu zavinil a jaká je výše škody?

V současné době účastníci dopravní nehody, pokud nepřesahuje škoda 50 000 Kč a není tam poškození na tzv. třetí osobě, se mohou dohodnout na místě o vině, a ve své podstatě celá likvidace škod v rámci šetření dopravní nehody je v kompetenci pojišťoven, likvidace náhrad spadá pod oznamovací povinnost pojišťovnam. My v současné době

dopravu je třeba zklidnit

letošní rok i následující období? Co se chystá dopravní policie udělat, aby se situace zlepšila?

Bohužel jsme v roce 2007 zaznamenali nárůst úmrtnosti na našich silnicích zhruba o 17 %, konkrétně zemřelo 1 123 osob. Vůbec nás tento stav netěší, jsme přesvědčeni, že se jedná o nepříjemný výsledek v důsledku nepříznivého vývoje zejména ve II. a III. čtvrtletí roku 2007. Chtěl bych zdůraznit, že zaznamenáváme nárůst úmrtí v r. 2007 po vlečném výsledku z roku 2006. Výsledek roku 2006 byl ovlivněn přijetím nových legislativních změn – mám na mysli nastartování bodového systému, ovlivněného značnou mediální masáží veřejnosti ve vztahu k připravovaným legislativním změnám, a to se projevilo zejména na výsledcích II. a III. čtvrtletí 2006, kdy nejenom klesl počet dopravních nehod, počet úmrtí na našich silnicích, ale kdy se zcela prokazatelně snížil i provoz na našich silnicích. Se stavem na silnicích zřejmě nebudeme moci být nikdy spokojeni, pokud na nich budou umírat lidé.

V průběhu IV. čtvrtletí minulého roku jsme zaznamenali dobrý výsledek vlivu na veřejnost nejen z naší strany, ale především ze strany médií. Zintenzivnili jsme výkon naší služby, například v některých měsících jsme zdvojnásobili počty dopravně bezpeč-

příklad mohu uvést, že mezi soukromými subjekty je největší potencial k změnám u pojišťoven, autoškol apod., pokud budeme hovořit o spolupráci s vládními subjekty, tak upozorňujeme na otázky dopravní infrastruktury, potřebné legislativy, kterou my můžeme určitým způsobem navrhnout, ovlivňovat, ale samotný legislativní proces jde mimo policii. Je to samozřejmě i ovlivňování účastníků silničního provozu ať už v oblasti prevence, nebo samotného vysvětlování vznikajících problémů. Jistě, nezastupitelná spoluodpovědnost dopravní policie existuje, a my jsme se snažili řešit některé problémy tak, abychom se připravili na následující období a začali efektivněji působit na našich silnicích. Zároveň je však nutné, aby všechny ostatní subjekty, které jsem tady jmenoval, se snažily na vývoj situace v dopravě reagovat. Kvituji s povděkem, že např. poslední úvahy o legislativních změnách, informace o jednání s pojišťovnami na téma šetření dopravních nehod apod., jsou přesně tím signálem, kdy ve spolupráci s médií dochází k ovlivňování veřejnosti, upozorňování na problémy v dopravě, na rizikové faktory, poukazování na podceňování některých rizik, na nevhodné chování, netoleranci apod. To všechno jako celek má výrazný vliv na vývoj situace.

Na tiskové konferenci k dopravní neho-



hledáme určité parametry v rámci připravovaných legislativních změn, abychom zajistili podobnou praxi především u dopravních nehod se škodou vyšší než 50 000 Kč, uvažujeme o výši škody zhruba na 100 000 Kč a chceme zcela jednoznačně ze současné platné legislativy odstranit ustanovení o povinnosti hlásit dopravní nehody v souvislosti s poškozením tzv. třetích osob. Na tomto principu panuje shoda, teď se jenom legislativně a technicky dolaďují podmínky takového případného postupu. Musím říct, že pojišťovny samy zdůrazňují, že si plně uvědomují, že to bude pro ně znamenat změnu strategie ve vztahu k likvidaci škod, a že jsou na to připraveny, jsou schopny reagovat na tyto požadavky v rámci našich představ.

Jakou máte představu o tom, co všechno dopravní policie a vůbec stát může udělat, aby se situace na silnicích zlepšila? Je to jisté i otázka peněz, ale postupně se určité dají nalézt způsoby, jak situaci vylepšovat.

Policie samozřejmě nikdy nemůže zajistit dohled nad plynulostí a bezpečností silničního provozu takovým způsobem, že by – obrazně řečeno – stáli policisté za každým rohem a byli schopni postihnout každý přeštek související s porušováním pravidel silničního provozu. Úloha naší „represe“ ve vztahu k ovlivňování a dodržování pravidel silničního provozu je samozřejmě nezastupitelná, my jsme přijali celou řadu opatření k tomu, abychom zefektivnili naši činnost zejména v tom smyslu, že jsme omezili dopravně bezpečnostní akce celostátního významu a přesunuli jsme pravomoci za jejich plánování, organizování a maximální využití nejenom personálních, ale i materiálních sil na příslušné ředitele jednotlivých okresů a správních úřadů. Jsme totiž přesvědčeni, že tito funkcionáři se svým managementem jsou schopni nejlépe reagovat na vývoj bezpečnostní situace a analyzovat případné požadavky veřejnosti. Jsou schopni nejlépe zajistit účinnou kontrolní činnost na rizikových místech, na místech, kde dochází ke komplikacím v dopravě, kde dochází k těm nejzávažnějším porušováním pravidel silničního provozu. Jsou také schopni tyto akce

daleko lépe jak namátkově, tak i cíleně organizovat. Přesunutím odpovědnosti a kompetencí za realizaci dopravně bezpečnostních akcí na regiony, okresy a kraje má dopravní policie za cíl zajistit dohled v rámci bezpečnostních akcí opakovaně, v daleko větším množství v konkrétních lokalitách tak, abychom byli schopni ovlivnit dopravu a chování účastníků právě v tom konkrétním regionu. Jinak řečeno, chceme zajistit dodržování pravidel silničního provozu nejenom 15x v roce, jak bylo v celé ČR zvykem při vyhlášení bezpečnostních akcí typu Kryštof. Jsme přesvědčeni, že mediální prevence, která s tím souvisí, se přesouvá i na regionální média a tisk, navíc díky tomu předpokládáme i větší konkrétní informovanost veřejnosti o problémech v dopravě. Takto dnes realizujeme daleko více dopravně bezpečnostních akcí, než když jsme je prováděli celorepublikově. Tohle byla naše primární snaha ve spojení s materiálním dovybavením policie, které se uskutečnilo v roce 2007 a které bude nadále pokračovat. Byl například realizován nákup motocyklů, nákup ručních přenosných zařízení na měření rychlosti, služební motocykly policie chceme vybavit záznamovou technikou, skupiny dopravních nehod jsme vybavili dalšími tzv. pojízdnými kancelářemi, chceme pokračovat dovybavováním zařízení pro kontrolu dodržování tzv. sociálních předpisů, a mohl bych ještě pokračovat.

Jsme přesvědčeni, že velký potenciál ke zlepšování situace v dopravě se skrývá v oblasti prevence. Pokud u nás v minulosti existoval mediální tlak a snaha veřejnost objektivně a včas informovat, upozorňovat ji na nastalou situaci, vždy to mělo kladný ohlas a pozitivní výsledek. A to je jenom jedna část prevence, druhá část prevence se nabízí v určitých projektech preventivního charakteru ze strany zejména Besipu a jiných dalších neziskových organizací, které mají zájem ovlivňovat bezpečnost dopravy. Jestliže na našich silnicích za minulý rok zemřelo na 20 % mladých lidí ve věku do 23 let, často s řidičskou praxí dva roky a méně, tak to jsou signály k tomu, že se jedná o rizikovou skupinu lidí, kteří se pohybují v silničním provozu, kteří se v něm budou prav-

děpodobně pohybovat dalších 30 a více let, a my bychom velmi přivítali, kdyby preventivní projekty nebyly plošné, univerzální, ale zaměřené právě například na takovou skupinu mladých lidí. Souvisí to s výchovou, s usměrňováním a upozorňováním na rizika, která tito mladí lidé třeba nevnímají, a která pak vedou k nebezpečnosti jejich počínání. Prevence je velmi nezbytná a jsem rád, že podle posledních jednání přímo na ministerstvu dopravy existuje velká snaha a plány už konkrétních preventivních projektů.

Zlepšení celkové situace není jenom otázkou represe a prevence, ale i otázka dovybavování potřebné dopravní infrastruktury. Jestliže jsme za posledních 5 let zaznamenali přírůstek až milion registrovaných vozidel, jestliže se každý rok zařadí do silničního provozu dalších 100 000 nových řidičů, tak i dopravní infrastruktura a dopravní značení musejí vykazat potřebné změny. Změny by se měly týkat také dopravně inženýrských sanací na nebezpečných místech, to znamená zaměřit se na úpravy komunikací, bezpečné průjezdy zatáček, odstraňování některých překážek, budování kruhových objezdů a další.

Bude také mít dopravní policie v budoucnosti ve službě více policistů, kteří budou dohlížet na bezpečnost silničního provozu?

Jak už jsem řekl, po deseti letech dopravní policie disponuje potencionálně více pracovními místy. Samozřejmě, bude nějakou dobu trvat, než vyřešíme současnou 16% nenaplněnost, ale v souvislosti s tím, jak se nám postupně budou vracet policisté ze škol, předpokládáme, že budeme více a více úspěšnější a efektivnější v našich činnostech. To znamená, jestliže dnes vyšetřujeme většinu dopravních nehod, jsme zatíženi takovými činnostmi, jako jsou doprovody, zajišťování dopravy v souvislosti s určitými kulturními a sportovními akcemi a ještě jsme schopni zajišťovat odpovídajícím způsobem dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, tak předpokládáme, že další posilování a doplňování stavů bude směřováno do činnosti tzv. prvních skupin, které se věnují bezprostředně kontrolní činnosti na našich silnicích. A jestliže dojde i k uvolnění od určitých činností, jak jsem je jmenoval výše, a dojde ke spolupráci s ostatními subjekty, jsem přesvědčen, že viditelně a více bude vnímána i úloha dopravní policie při dohledu na silnicích. Bude nás více vidět, bude o nás více slyšet a veřejnost bude více vnímat některé rizikové faktory. Zcela prokazatelně budeme více působit v rámci naší kontrolní činnosti – a analýzy z dopravně bezpečnostních akcí v jednotlivých regionech zcela jednoznačně napovídají, že jsme schopni postihnout daleko více případů přešteků a trestné činnosti v dopravě. Budeme moci daleko lépe ochránit ty účastníky silničního provozu, kteří dodržují pravidla a snaží se chovat na silnicích bezpečně.

Byli jsme v minulosti kritizováni za to, že se zaměřujeme hlavně na nepřiměřenou rychlost. Ano, zaměřujeme, protože nepřiměřená rychlost je příčinou více než 50 % úmrtí na našich silnicích. Nám nejde o vybírání pokut, jde nám o zklidnění dopravy, zvolnění provozu, o snižování míry závažnosti následků, které jsou s dopravními nehodami spojeny.

Dagmar LINHARTOVÁ
Foto Jiří NOVÁK