

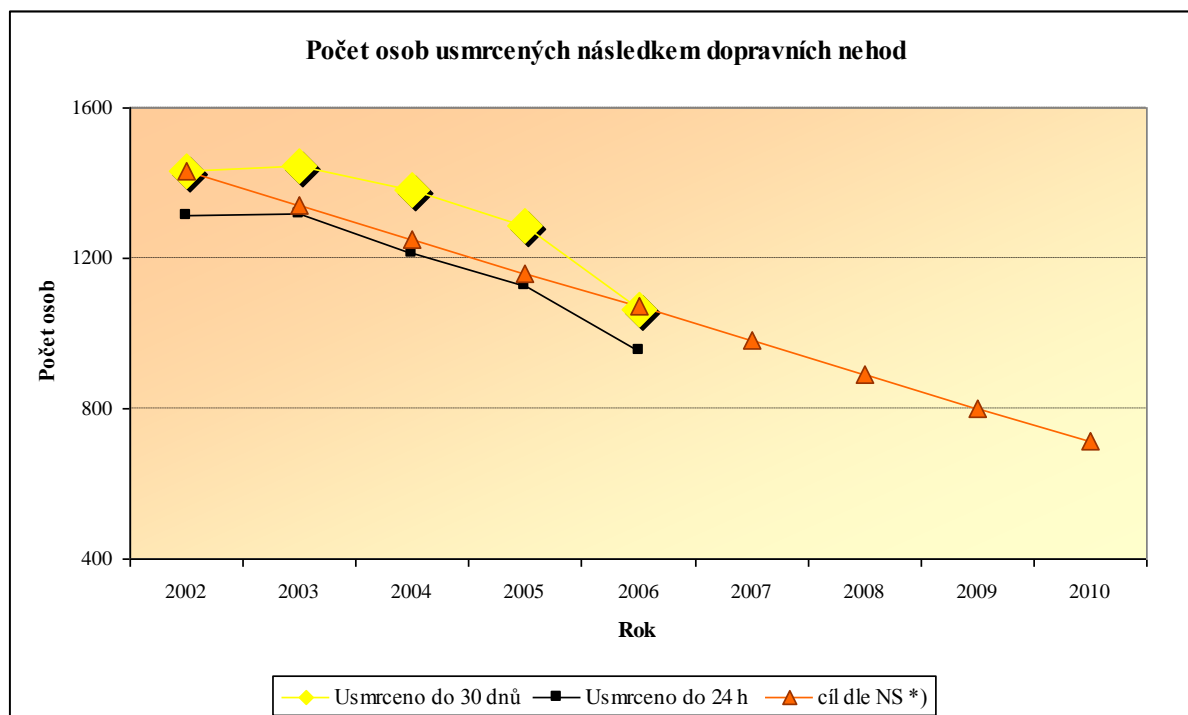
MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY
odbor bezpečnostní politiky
Čj.: OBP- 259-5/AK-2007

Praha 7. června 2007
Počet listů: 44

Vyhodnocení
Resortního akčního plánu
bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
za rok 2006

Předkládá: Odbor bezpečnostní politiky MV ČR
Zpracoval: JUDr. Jana Horáková
Ministr vnitra schválil dne: 28. května 2007

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



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

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

Ministerstvo vnitra k realizaci nástrojů Strategie v gesci či spolugesci ministerstva vnitra vypracovalo Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pro rok 2006 (dále též „RAP“).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní J 3.3 Každoroční vyhodnocování a případná aktualizace Strategie s podáním informace vládě ČR
Popis akce v RAP	zpracování podkladů pro informaci vládě (vyhodnocení jednotlivých úkolů v gesci či spolugesci MV) vyhodnocení RAP 2006 účast na jednání meziresortní skupiny k vyhodnocení korektnosti stanovených základních cílů a nástrojů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a znění jednotlivých opatření

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

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je každoročně vyhodnocován a aktualizován. Zjištěné nedostatky a závěry vyhodnocení uplynulého období jsou zohledněny ve formě opatření v plánu na další rok.

Jak plán, tak vyhodnocení za uplynulé období jsou k dispozici na internetových stránkách ministerstva vnitra (<http://www.mvcr.cz/dokument/index.html>).

Ani přes několikerou urgenci ze strany ministerstva vnitra nebyla v roce 2006 svolána meziresortní pracovní skupina (v gesci ministerstva dopravy), která by se zabývala korektností a aktuálností nastavených nástrojů vytyčených v Národní strategii BESIP.

Vývoj dopravní nehodovosti

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	J 3.4 Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvláště závažnými následky.
Popis akce v RAP		– vyhodnocování příčin nehodovosti – zpracování Přehledu nehodovosti

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	J 3.6 Systematicky vést statistiku nehodovosti, jejích následků a příčin.
Popis akce v RAP		– vedení statistiky nehodovosti – jejích následků, příčin na webových stránkách MV a poskytování dat z této statistiky – analýza těchto dat – roční vyhodnocení statistických dat formou Přehledu nehodovosti

Na všech úrovních Policie ČR je prováděno pravidelné vyhodnocování stavu a vývoje nehodovosti na pozemních komunikacích, včetně případných návrhů na řešení aktuálních problémů. Policejní prezidium ČR každý měsíc zpracovává souhrnný přehled o stavu a vývoji základních ukazatelů nehod na pozemních komunikacích („Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“); Informace jsou zveřejněny na internetových stránkách MV (<http://www.mvcr.cz/statistiky/index.html>, odkaz na „Dopravní nehody“).

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

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

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
--	----------------	---

Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> – Soustavně, na všech úrovních řízení, sledovat stav a vývoj dopravní nehodovosti a jejích následků v jednotlivých krajích a okresech a analyzovat jejich příčiny – Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se zaměřit na celkový počet DN, počet smrtelných a těžkých zranění, jež byla způsobena při DN – Při hodnocení úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se zaměřit na kvalitu plánů konkrétních organizačních a preventivně – výchovných opatření pro zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na krajské a okresní úrovni, včetně vyhodnocení jejich plnění a účinnosti, na efektivitu dohledové činnosti a spolupráci s orgány kraje, místní samosprávou, školami a na účinnost vymahatelnosti práva.
-------------------------	---

V rámci porad policejního prezidenta (včetně porad s řediteli Policie ČR správ krajů a správy hl. m. Prahy) byl pravidelně sledován stav a vývoj v oblasti bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy, včetně vývoje nehodovosti a jejích následků, výsledků dopravně bezpečnostních akcí a výsledků operativně přijímaných opatření. Tato problematika je i součástí programu služebních porad jednotlivých vedoucích pracovníků na všech stupních řízení. V některých krajích je Resortní akční plán rozpracován do dílčích plánů, které odrážejí místní podmínky kraje (např. Jihomoravský kraj, Severočeský kraj, Středočeský kraj, Plzeň).

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 zejména odpovědnost samotných účastníků silničního provozu, ale i správců komunikací, Stanic technické kontroly, pověřených obcí, obecní (městské) policie a dalších subjektů.

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY OD ROKU 1990¹

ROK	POČET NEHOD	USMRČENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	Hmotná škoda v mil. Kč
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	606,0
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014,2
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,2
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,3
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	4 262,9
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,2
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 054,4
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5 981,6
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6 834,0

¹ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2006

1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,8
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3

Počet dopravních nehod v roce 2006 poklesl ve všech krajích s výjimkou hl. m. Prahy. Nejvíce dopravních nehod (34 689, tj. 18,4 %) se stalo v Praze, nejvíce v Praze 4 a 3.²

Nejvíce dopravních nehod se stalo v obcích (73,6 %), mimo obce se stalo 26,4 % dopravních nehod (z toho 9,8 % na dálnicích).

Pokles dopravních nehod, které řeší Policie ČR, o 11. 297 (tj. o 5,7 %) oproti roku 2005, může být do jisté míry ovlivněn též zvýšením hranice škody, od které je povinností řidiče nehodu hlásit Policii ČR. To ostatně naznačují i údaje některých pojišťoven, podle nichž naopak dopravních nehod přibýlo.

Počet usmrcených osob v roce 2006 poklesl na území všech krajů. Meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 26 let druhý nejvyšší. Snížil se i počet těžce a lehce zraněných osob. **Nejvíce usmrcených osob bylo při dopravních nehodách, které se staly mimo obec (61,7 %).** V obci bylo při dopravních nehodách usmrceno 38,3 % osob, na dálnicích 3,2 % z celkového počtu usmrcených osob.

V roce 2006 šetřila Policie ČR **celkem 17 898 dopravních nehod, kdy viník nehody z místa ujel.** Matematicky vzato jde o průměrně 49 dopravních nehod denně. (V roce 2005 to bylo 17 111 nehod; došlo tedy k nárůstu o 787 dopravních nehod – tj. o téměř 5 %) Při těchto nehodách bylo usmrceno 27 osob (v roce 2005 37 osob, tj. pokles o 10 osob) a dalších 934 bylo zraněno (v roce 2005 976 osob). Počet dopravních nehod, kdy viník od nehody ujel je stále velmi vysoký, oproti roku 2005 dokonce vzrostl. **Ze 17 898 případů byl řidič zjištěn pouze v 1 664 případech (tj. v 9 %), v 1 775 případech řidič z místa dopravní nehody utekl, ale vozidlo zůstalo na místě (tj. 10 % případů).**

Řidiči motocyklů a řidiči autobusů se v roce 2006 podíleli ve vyšší míře na zavinění dopravní nehody. Zvýšil se počet usmrcených řidičů motocyklů (o 17 %), zvýšil se i počet usmrcených cestujících v autobusech a řidičů autobusů. **Řidiči nákladních automobilů** zavinili v roce 2006 o 1 115 dopravních nehod více než v roce 2005.

Rychlost

² K velkému nárůstu došlo v Praze zejména v prvním pololetí (o 22,6 %), po účinnosti nového zákona o silničním provozu zaznamenala Praha pokles o 13,1 %. Hl.m. Praha má oproti ostatním krajům nejmenší počet dopravních nehod způsobených z důvodů rychlosti i způsobených pod vlivem alkoholu, má i nejméně usmrcených při dopravních nehodách (necelých 6 % všech usmrcených). Jedná se tedy zejména o méně závažné dopravní nehody. Jejich vysoký počet je dán zejména vysokou koncentrací vozidel a hustým provozem na území hl. města Prahy ruku v ruce s nedisciplinovaností řidičů. Možným vysvětlením může být i to, že jsou zde oproti jiným krajům hlášeny ve větší míře též dopravní nehody, které by již podle novely zákona č. 361/2000 Sb. být hlášeny nemusely.

Nejvíce usmrcených osob připadlo v roce 2006, stejně jako v uplynulých letech na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy. Podíl usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných z důvodů nepřiměřené rychlosti od roku 2004 stále stoupá. Zatímco v roce 2004 se jednalo o cca 42 % všech usmrcených osob při dopravních nehodách, v roce 2005 to bylo přes 47 % a v roce 2006 dokonce 49,1 % všech usmrcených osob. Nejvíce usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných z důvodů rychlosti bylo v roce 2006 v Severomoravském kraji (84), Středočeském a Jihomoravském kraji (shodně 71 osob).

Naopak podíl zjištěných přestupků nedodržení povolené rychlosti na celkovém množství zjištěných dopravních přestupků při celorepublikových DBA klesl z 41 % na 35 %. Nejvíce přestupků za překročení povolené rychlosti bylo vykázáno v Praze (76.226), kde ovšem bylo v roce 2006 realizováno nejvíce krajských a okresních DBA a v Jihomoravském kraji (49.469), nejméně v Jihočeském kraji (16.301), kde je také nejnižší počet dopravních nehod způsobených překročením rychlosti. Jak vyplynulo ze zjištění městské policie v Praze, 73 % zjištěných překročení rychlosti bylo do 20 km/h, 25 % překročení rychlosti bylo od 21 km/h do 30km/h a 2 % řidičů překročila rychlost o více než 40 km/h.

Počet dopravních nehod z důvodů nepřiměřené rychlosti klesl oproti roku 2005 o 5 174 nehod, tj. o 16,7 %.

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

- a) podporovat využívání automatizovaných technických zařízení na detekci překročení rychlostního limitu, nejlépe v podobě úsekového měření + zrychlení správního řízení a eliminace případů zneužívání práva odepřít výpověď (sdělit totožnost přestupce) provozovatelem vozidla
- b) systematický dohled ze strany Policie ČR a obecní (městské) policie na místech, kde je nejčastěji porušován rychlostní limit a kde existuje vysoké riziko dopravních nehod;
- c) dopravně inženýrská opatření (dopravní značení, úpravy vozovky, příčné prahy nebo „šikany“ na vybraných místech – např. v blízkosti škol, ale i zvýšení plynulosti provozu tam, kde je to vhodné apod.)
- d) cílené preventivně výchovné působení na řidiče – prostřednictvím médií, při dohledu ap.

Alkohol a jiné návykové látky

V roce 2006 bylo Policií ČR provedeno celkem 815 348 kontrolních měření na alkohol, z toho 91 % u řidičů motorových vozidel; **řízení pod vlivem alkoholu bylo zjištěno u řidičů motorových vozidel v 8 259 případech, což je o 6818 případů /tj. o téměř polovinu/ méně než v roce 2005.** Počet kontrolních měření se v roce 2005 nesledoval.

V roce 2006 bylo z důvodů řízení vozidla pod vlivem alkoholu zadrženo Policií ČR 2 841 řidičských průkazů.

Při DBA i v rámci běžného dohledu jsou ve vyšší míře než v uplynulých letech podrobováni v provozu na pozemních komunikacích kontrole též cyklisté.

V roce 2006 bylo pod vlivem alkoholu zaviněno 6 807 dopravních nehod, což je o 1385 nehod /tj. o 16,9 %/ méně než v roce 2005. 80 % těchto nehod mají na svědomí řidiči osobních automobilů, 7 % cyklisté. Nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu bylo v Jihomoravském (1183, 4,1 % všech dopravních nehod v kraji), Severomoravském (1191; 4 % všech dopravních nehod v kraji) a Středočeském kraji (909; 3,7 % všech dopravních nehod v kraji), nejméně v Praze (556; 1,6 % všech dopravních nehod na území hl. m. Prahy). Pokud však budeme porovnávat podíl dopravních nehod pod vlivem alkoholu na celkovém počtu dopravních nehod v kraji, nejvíce těchto nehod (4,6 %) bylo zaznamenáno v Jihočeském kraji.

Při těchto nehodách byly 42 osoby usmrceny a 2881 osoba zraněna. **Počet usmrcených osob je oproti roku 2005 nižší o 17 osob /tj. o 28,8 %/ a počet zraněných osob je nižší o 612 osob /o 17,6 %/.** Nejvíce usmrcených osob při těchto nehodách připadá na Východočeský kraj /9 osob/, Jihomoravský a Severomoravský kraj /po 7 osobách/, nejméně v Praze (2) a Severočeském kraji (3). Dopravní nehody pod vlivem alkoholu tvořily v roce 2006 3,8 % z celkového počtu dopravních nehod.

Počet usmrcených osob při dopravních nehodách pod vlivem alkoholu je nejnižší za posledních 27 let a počet těchto nehod je nejnižší od roku 1991. Počet přestupků spočívajících v řízení vozidla pod vlivem alkoholu poklesl oproti roku 2005 téměř o polovinu.

V souvislosti se zjišťováním alkoholu při řízení vozidla je třeba upozornit na skutečnost, že současná legislativní úprava stále neumožňuje záznam z kalibrovaného a ověřeného přístroje použít jako důkaz ve správním či trestním řízení, a to i přesto, že znalecký posudek, který porovnával výsledky měření alkoholtestery nejčastěji používanými Policií ČR s výsledky lékařských vyšetření, zjistil, že jsou prakticky identické. Pro Policii ČR je tudíž za stávajícího stavu finančně výhodnější používat pro orientační zjištění detekční trubičky. Ministerstvo vnitra bude i nadále prosazovat v tomto směru změnu legislativní úpravy.

V roce 2006 bylo zaviněno **64 dopravních nehod pod vlivem jiných návykových látek**, nejvíce v Praze (12), Severomoravském kraji (12), Středočeském (10) a Severočeském kraji (10). V roce 2005 to bylo 51 dopravních nehod, v roce 2003 37, v roce 2004 44. **3 osoby byly usmrceny** při dopravní nehodě zaviněné pod vlivem návykových látek. Z důvodů řízení vozidla pod vlivem jiných návykových látek bylo Policií ČR zadrženo 47 řidičských průkazů.

V roce 2006 bylo na detekci návykových látek v silničním provozu použito 1685 jednorázových testů. Provedeno bylo 152 lékařských vyšetření, z toho 137 bylo pozitivních (133 u řidičů motorových vozidel).

V období od 1.1. do 30.7.2006 byly Policií ČR provedeny uživatelské zkoušky 4 detekčních pomůcek k provádění orientačních zkoušek na návykové látky u řidičů motorových vozidel a bylo doporučeno jedno zařízení, které splňovalo požadavky Policie ČR. Vzhledem k finanční stránce věci a odborným studiím, které porovnávaly výsledky orientačních a psychomotorických testů, lze případně zvážit i legislativní uzákonění psychomotorických testů jako orientačního testu na návykové látky.

Dálnice

Ve směru na Ostravu by měla provozu na D 1 odlehčit budovaná severní trasa přes dálnici D11 a rychlostní silnici R35. 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. Kromě střednědobých a dlouhodobých opatření vyplývajících z výše uvedeného usnesení považujeme pro zlepšení stavu na dálnicích a rychlostních komunikacích za potřebné zaměřit se na následující aspekty:

- a) soustavně kontrolovat dodržování stanovených rychlostních limitů, využívat k tomu veškerou dostupnou měřicí techniku /zařízení pro úsekové měření rychlosti, zařízení pro kontrolu tachografů .../;
- b) soustavně kontrolovat dodržování bezpečnostních přestávek u řidičů nákladních automobilů a autobusů; s tím souvisí i požadavek na maximální urychlení výstavby odstavných ploch pro kamiony;
- c) zajištění rychlého obnovení původního stavu pozemních komunikací při zhoršených meteorologických podmínkách (sníh, náledí apod.) a po dopravních nehodách či jiných mimořádných událostech. V případě zablokování hlavní komunikace, zajištění přednostní údržby objízdných tras;
- d) soustavně kontrolovat dodržování práce osádek v režimu podléhajícímu Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) včetně správnosti označení vozidla;
- e) zajistit naplnění systemizovaných míst na stávajících i nově zřizovaných dálničních odděleních;
- f) poskytovat dopravní informace o situaci na pozemní komunikaci.

Dohled na bezpečnost silničního provozu

Nástroj strategie BESIP (číslo, popis)	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou.
Popis akce v RAP	<ol style="list-style-type: none"> a) 2 celostátní akce typu „Kryštof“ ročně (doporučený rozsah: 3 dny) b) alespoň 8 celostátních dopravně bezpečnostních akcí typu „X“ (vč. akcí ve spolupráci s TISPOL) ročně c) minimálně 1 DBA zaměřená na dodržování rychlostních limitů na úrovni kraje měsíčně d) minimálně 1 DBA zaměřená na dodržování rychlostních limitů na úrovni okresu měsíčně e) systematický dohled nad silničními úseky, kde opakovaně dochází k překračování rychlostních limitů a kde se v důsledku této skutečnosti zvyšuje riziko dopravních nehod (DN) – z toho výkon dohledu v obcích minimálně 2 hodiny denně v rámci okresu

Nástroj Strategie (číslo, popis)	I 2.1 Zabezpečení systematického dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích s důrazem na místa častých dopravních nehod, čas, kdy nejčastěji dochází k dopravním nehodám a
--	--

	na technický stav vozidel.
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> – Zabezpečení dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích v rámci DBA – zajištění dohledu v obcích alespoň 2 hodiny denně a mimo obce alespoň 1 hodinu denně – v rámci území okresního ředitelství Policie ČR (netýká se hl. m. Prahy)

Nástroj Národní Strategie (číslo, popis)	F 1.2 Vytvoření a zavedení systému závazného odstraňování nehodových lokalit.
Popis akce v RAP	– aktualizace seznamu míst s častým výskytem DN či zvýšeným rizikem vzniku DN

Dohled Policie ČR, včetně dopravně bezpečnostních akcí („DBA“), je prováděn v rozsahu, který odpovídá personálnímu obsazení dopravní policie (viz kapitola „Finanční, materiálně technické a personální aspekty činnosti Policie ČR na úseku dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu“).

Kontroly jsou zaměřovány do míst podle rozborů dopravní nehodovosti a topografických přehledů dopravních nehod, kde dochází nejčastěji k dopravním nehodám, a kde lze kontrolu s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu i bezpečnost samotných policistů vykonávat.

Na dopravně bezpečnostních akcích se podílejí i policisté služby pořádkové policie, cizinecké a pohraniční policie, policisté služby kriminální policie a vyšetřování, zaměstnanci celních orgánů, krajských úřadů a zástupci obcí. To s sebou přináší jak pozitivní, tak negativní důsledky:

a) pozitivní důsledky:

- vzhledem k navýšení počtu dopravních policistů na pozemních komunikacích dochází k intenzivnějšímu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu; jenom při celostátních DBA bylo v roce 2006 zjištěno 17 % všech dopravních přestupků (tj. zjištěných v rámci celostátních, krajských, okresních DBA i v rámci běžného dohledu) – loni to byla téměř 1/3.
- v rámci silničních kontrol se policisté věnují i jiné činnosti v rámci působnosti Policie ČR – při DBA jsou odhalována odcizená vozidla, pachatelé trestné činnosti, hledané a pohřešované osoby, při kontrolách dochází i k odhalení jiné trestné činnosti
- při déletrvajících celostátních DBA (akce „Kryštof“) dochází v rámci ČR i ke snižování některých druhů trestné činnosti
- postupná decentralizace DBA směrem na okres
- vyšší důraz na kontrolu řízení vozidel pod vlivem alkoholu při okresních DBA se ruku v ruce s novou legislativní úpravou pozitivně projevil v prudkém snížení počtu zjištěných případů řízení po požití alkoholu (decentralizace byla doporučována v rámci vyhodnocení RAP 2005)
- vyšší počet případů řešených blokově na místě : o 9 %.

b) negativní důsledky:

- v rámci DBA se vážou síly a prostředky policejních útvarů, jejichž prioritou činnosti je v jiných oblastech – např. při šetření dopravních nehod, dohledu na veřejný pořádek ap. (de facto dochází k občasnému nahrazování potřebného stavu dopravní policie policisty z ostatních útvarů, zejména u pořádkové policie); částečně je tento negativní důsledek kompenzován snížením některých druhů trestné činnosti po dobu několikadenních dopravně bezpečnostních akcí.
- při vyhlášení DBA nejsou v některých případech akceptovány finanční a personální možnosti útvaru – zvláště zajišťuje-li útvar zároveň jinou rozsáhlou akci místního významu ve své lokalitě, kterou nebylo možné dostatečně dopředu předvídat.
- vysoký počet uskutečněných DBA je realizován na úkor běžného systematického dohledu. V roce 2005 se DBA staly prakticky běžným výkonem služby, neboť pro jejich častou frekvenci nebylo možné zajistit vyšší počet policistů. Z tohoto důvodu byl počet DBA požadovaných v Resortním akčním plánu BESIP na rok 2006 snížen. I přesto však bylo v roce 2006 realizováno více DBA než bylo požadováno.³

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní A 3.3 Zvýšená kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR.
Popis akce v RAP	- kontrola dodržování rychlostních limitů dle záznamových listů z tachografů
Další předpoklady pro realizaci nástroje	- zvážit účelnost, případně podmínky pro vytvoření zvláštní skupiny zaměřené na dohled podle ADR, AETR a technický stav vozidel

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní I 4.5 Zavedení společných týmů Policie ČR a správních úřadů pro rychlé řešení zjištěných přestupků.
Popis akce v RAP	- zavedení úzké spolupráce mezi policií, správními úřady a dalšími subjekty pro řešení přestupků podle zákona č. 111/1994 Sb. a dohod AETR, ADR, případně pro řešení dalších přestupků

3

DBA	požadováno v RAP	realizováno	rozdíl
„Kryštof“	2	2	0
celostátní DBA-X, vč. Tispol	8	16 (z toho Tispol 8)	+ 8
celostátní DBA -Y	-	4 (z toho 1 Tispol)	+ 3
krajské DBA-X*)	96	54	- 42 (+ 6) ^{*)}
okresní DBA-X*)	960	897	- 63 (+ 417) ^{*)}
krajské DBA-Y	8	17	+ 9
okresní DBA-Y	80	523	+ 443
DBA-chodci	3 specializované na úrovní okresu/rok	2 celostátní, chodci kontrolování v rámci DBA-X	nesplněno v požadovaném formátu a rozsahu

*) bylo možno až 1/2 požadovaných DBA nahradit dohledem

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. I když dle vyjádření Policie ČR došlo ke zvýšení počtu vozidel kontrolovaných z hlediska dodržování mezinárodní dohody ADR i AETR, došlo k výraznému snížení přestupků za porušení těchto dohod. K tomu přispěla, kromě dobré spolupráce s ostatními kontrolními orgány, jednak nová legislativní úprava a tím i větší disciplinovanost profesionálních řidičů v tomto směru, částečně též nové vybavení policie. K vyšší kvalitě prováděných kontrol by přispělo zřízení specializovaných kontrolních skupin v rámci dopravní policie, které by se zaměřily na kontrolu vozidel podléhajících ADR a AETR, případně i technického stavu vozidel.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit.
Zodpovídá	MD, MV, MI	V rámci MV: Policie ČR – ŘSDP, ředitelé správy krajů a hl. m. Prahy a ředitelé okresních ředitelství PIS, MV – OPK a OTPR; OBP (ve spolupráci s věcnými gestory)
Popis akce v RAP		– spolupráce Policie ČR s obecní, resp. městskou policií při dohledu na bezpečnost silničního provozu (RSDP, ředitelé správy krajů a hl. m. Prahy a ředitelé okresních ředitelství)

Od července 2006, v souvislosti s novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se obce začaly ve větší míře podílet na kontrole dodržování rychlostních limitů na svém území. Spolupráce Policie ČR s obcemi v oblasti dohledu je do značné míry odvislá od osobních vztahů v daném místě – požadavek na součinnost při měření rychlosti vozidel podle § 79 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozměňovacích předpisů, je více méně naplňován vzájemným informováním o čase a místech měření rychlosti vozidel. Pouze v některých místech fungují společné hlídky Policie ČR a obecní (městské policie), jejichž výhodou je zejména zefektivnění dohledu a lepší využití materiálně technického zabezpečení při dohledu.

Roční výkaz přestupků v dopravě řešených obecní (městskou) policií

Kraj	celkem přestupků v dopravě	z toho přestupky s dopadem do bodového systému		
		překročení rychlosti	ostatní	celkem
Hl. m. Praha	513 718	5 337	9 679	15 016
Středočeský	89 948	6 535	2 745	9 280
Jihočeský	6 3117	2 294	2 805	5 099
Plzeňský	70 762	1 756	2 869	4 625
Karlovarský	30 611	36	861	897
Ústí n. Labem	94 000	8 990	4 817	13 807

Liberecký	44 174	146	1 685	1 831
Hradecký	41 393	2 850	2 469	5 319
Pardubický	48 215	3 280	4 693	7 973
Vysočina	38 502	996	2 208	3 204
Jihomoravský	11 9820	2 842	7 543	10 385
Olomoucký	43 886	229	2 158	2 387
Moravskoslezský	144 032	3 776	13 021	16 797
Zlínský	16 797	5 189	3 984	9 173
celkem	1 391 371	44 256	61 537	105 793

V roce 2005 bylo obecní (městskou) policií řešeno 1. 521. 403 přestupků v dopravě.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	A 3.2 Rozšíření využívání výsledků měření rychlostí stacionárními měřiči orgány činnými v trestním řízení a přestupkovými úřady.
Popis akce v RAP		<p>a) Obce s rozšířenou působností :</p> <ul style="list-style-type: none"> - zavedení automatizovaného zařízení na měření rychlosti na silnicích uvedených v seznamu silničních úseků, kde pravidelně dochází k výraznému překračování rychlostních limitů a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku DN <p>b) Policie ČR - na úrovni okresu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vytipování míst vhodných pro instalaci automatizovaného zařízení v seznamu silničních úseků, kde pravidelně dochází k výraznému překračování rychlostních limitů a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku DN - případně obsluha zařízení

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě.
Popis akce v RAP		<ul style="list-style-type: none"> - aktualizace seznamu silničních úseků, kde často dochází k nedodržování přednosti v jízdě a kde tato situace představuje zvýšené riziko vzniku DN - zajištění přímého dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě v místech častého porušování přednosti v jízdě, pokud je dohled v těchto místech s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu možný - identifikace míst ze seznamu vhodných pro instalaci stacionárního zařízení a podání informace obci s rozšířenou působností

Kontrola přednosti v jízdě na křižovatkách je dle možností řešena přímým dohledem policistů na křižovatkách, kde dochází k častému nedodržování přednosti v jízdě, zejména ve

městech. Pozornost je zaměřena především na místa, kde nedání přednosti v jízdě je příčinou zvýšeného počtu DN.

Ve sledovaném období bylo Policií ČR vyřízeno na místě 9 950 přestupků v důsledku nedání přednosti v jízdě, za něž byly uloženy pokuty v celkové výši 7 994 150,- Kč a 7 451 přestupků bylo oznámeno správním orgánům. V roce 2006 bylo způsobeno 31 376 dopravních nehod, jejichž příčinou bylo nedání přednosti v jízdě (v loňském roce to bylo 33 152 dopravních nehod). Zvýšil se počet dopravních nehod z důvodů nedání přednosti v jízdě při přejíždění z pruhu do pruhu, ale poklesl počet nehod z důvodu nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“

Při zajišťování přímého dohledu je podle možností využívána záznamová technika (digitální kamery), které umožní okamžité pořízení a následné předložení důkazního materiálu přestupci a v neposlední řadě má zásadní vliv na projednání přestupku na místě.

O problematice křižovatkách informuje Policie ČR obce s doporučením na instalaci stacionárního zařízení. V Praze přešly kamerové systémy, dosud spravované Policií ČR, pod správu města.

Zavádění nových stacionárních zařízení (překročení rychlostních limitů a jízda na červenou) se podle našich informací ani v roce 2006 příliš nezvýšilo. Zařízení na měření rychlosti jsou využívána prakticky jen ve velkých městech a až na výjimky jsou v gesci obcí (měst). O jejich efektivitě při 24 hodinovém provozu není sporu. (V Praze byl např. poměr přestupků překročení rychlosti zjištěných pomocí automatického zařízení a měření pomocí přenosných radarů 19:1). Menší obce, v nichž je zřízena obecní (městská) policie, využívají však spíše zařízení na měření rychlosti ve vozidlech obecní (městská) policie nebo ruční radary, neboť tento způsob detekce závadového chování je spojen se zjištěním a potrestáním pachatele přímo na místě. Instalace nových zařízení je rovněž limitována nedostatkem finančních prostředků obcí a schopností správních úřadů zjištěné množství přestupků řešit ve správním řízení.

Nástroj Národní Strategie <i>(číslo, popis)</i>	C 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů při akcích zaměřených na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; situovat dopravně bezpečnostní akce na víkendový provoz a noční dobu.
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> - kontrola alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů ročně v rámci alespoň 2 celostátních akcí typu „Kryštof“ ročně (doporučený rozsah: 3 dny) - kontrola alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů v rámci celostátních dopravně bezpečnostních akcí typu „Y“ v rozsahu požadovaném TISPOL - alespoň 1 DBA zaměřená na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů na úrovni kraje ročně - alespoň 1 DBA zaměřená na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů na úrovni okresu ročně - zvýšit počet kontrolovaných osob na alkohol aj. návykové látky v rámci běžného dohledu; zaměřit se na dobu a místa zvýšené pravděpodobnosti požívání alkoholických nápojů - dle

	vyhodnocení krajských a okresních ředitelů - vyhodnocení projektu na orientační detekci návykových látek u účastníků silničního provozu
--	--

DBA zaměřené na kontrolu požití alkoholických nápojů a jiných omamných látek, jsou realizovány nepravidelně, důraz je kladen zejména na svátky spojené tradičně s větším požíváním alkoholických nápojů a na víkendy. DBA jsou zaměřeny zejména do míst, kde jsou pořádány sportovní, kulturní a celospolečenské akce, převážně v odpoledních a nočních hodinách. Možnosti výkonu služby o víkendech, svátcích a v nočních hodinách jsou omezené vzhledem k přiděleným finančním prostředkům a zejména skutečným početním stavům policistů.

Blíže viz kapitola „Alkohol a jiné návykové látky“ a tabulka s přehledem dopravně bezpečnostních akcí typu „Y“ (poznámka pod čarou č. 3).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	D 1.2 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů u příslušníků ozbrojených složek a ozbrojených sil.
Popis akce v RAP		výchovné působení na policisty, vnitřní kontrolní akce, veřejná kontrola

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	I 4.2 Důsledné provádění kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích policisty. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.
Popis akce v RAP		– vnitřní kontrolní akce a jejich vyhodnocení

I v roce 2006 byly provedeny kontroly zaměřené na dodržování dopravních předpisů samotnými policisty. Na základě výsledků těchto kontrol je možno konstatovat, že prováděné kontroly ruku v ruce s novou legislativní úpravou měly jednoznačně pozitivní vliv na zvýšení používání bezpečnostních pásů policisty (zatímco v roce 2005 používalo 59 % zjištěných nedostatků v nepoužití bezpečnostních pásů, v roce 2006 byl tento nedostatek zjištěn jen v necelých 5 % případech). Naopak zvýšil se počet zjištěných případů nesprávného parkování (z 35 % v roce 2005 na 60 % v roce 2006) a nedodržování rychlosti (z 2 % v roce 2005 na 8 % v roce 2006). Byly zjištěny 2 případy požití alkoholu policistou před jízdou a 1 případ požití alkoholu občanským zaměstnancem Policie ČR.

Zádržné systémy

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	D 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na zádržné systémy s důrazem na: <ul style="list-style-type: none"> – používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci – používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech – používání dětských zádržných systémů.
--	----------------	--

Popis akce v RAP	Podpora kampaně MD: – distribuce propagačních materiálů v rámci akcí zaměřených na prezentaci činnosti MV a Policie ČR – distribuce propagačních materiálů v rámci akcí "Kryštof" <u>Vlastní aktivity:</u>
-------------------------	---

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní D 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů a spolujezdců z hlediska používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.
Popis akce v RAP	– důsledně kontrolovat používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů při každé kontrole vozidla a maximálně využívat sankčních mechanismů

V současné době se kontrola používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských autosedaček) provádí při každé kontrole spojené se zastavením vozidla. V roce 2006 proběhla jedna celorepubliková DBA speciálně zaměřena na tuto problematiku, na používání zádržných systémů byla zaměřena i akce Pásovec, která spojovala dohled s prevencí.

Při celostátních DBA bylo Policií ČR zjištěno nepoužití bezpečnostních pásů v 12 662 případech, za které bylo uloženo 12 590 pokut v celkové částce 3 344 150,- Kč. Oznámeno správním orgánům obcí bylo v 72 případech. Oproti roku 2005 byl zaznamenán cca tříprocentní pokles v počtu přestupků tohoto druhu.

Nepoužití dětské autosedačky bylo při celostátních DBA zjištěno v 277 případech, za které bylo uloženo 272 pokut, v celkové částce 113 450 Kč. Oproti roku 2005 byl zaznamenán pouze nepatrný pokles.

Ze statistických přehledů dopravních nehod se smrtelným následkem za rok 2006 bylo zjištěno, že na předních sedadlech nebylo připoutáno 116 řidičů a 60 spolujezdců (v roce 2005 na předních sedadlech celkem 1 141 osob, pokles je tedy téměř 85%), na zadních sedadlech 38 osob (v roce 2005 1649 osob, pokles je tedy téměř 98%). Celkem v roce 2006 zahynulo při dopravních nehodách 14 dětí jako spolujezdců, z toho 7 dětí – spolujezdců nepoužilo dětskou sedačku (v roce 2005 zahynulo při dopravních nehodách 811 dětí, které nepoužily zádržný systém – tj. bezpečnostní pás nebo sedačku).

Nová právní úprava měla zcela jednoznačně pozitivní dopad na zvýšení používání zádržných systémů, zejména bezpečnostních pásů, řidiči i spolujezdcí, a tím i snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách.

Chodci, cyklisti

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní E 3.1 Věnování zvláštní pozornosti přechodům pro chodce (přecházení chodců na červenou a přednosti chodců na přechodech při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích).
Popis akce v RAP	– identifikovat místa a dobu nejčastějších střetů nebo hrozby střetu vozidla s chodci, zejména s dětmi, a zajistit v těchto místech ve spolupráci s obecní (městskou) policií či pověřenými osobami

	<p>dohled</p> <ul style="list-style-type: none"> - navrhnout opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců v těchto místech a předat podnět odpovědnému subjektu - alespoň 3 DBA ročně na úrovni okresu zaměřit na dodržování pravidel pro přecházení pozemních komunikací chodci
--	--

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní E 3.2 Věnování pozornosti dodržování předpisů chodci a cyklisty, zejména v noci a za snížené viditelnosti, při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích I. a II. třídy, a to v obci i mimo obec.
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> - zajistit dohled nad dodržováním pravidel pro přecházení pozemní komunikace a pro bezpečný pohyb chodců a cyklistů po pozemních komunikacích - navrhnout opatření ke zvýšení bezpečnosti cyklistů v rizikových místech a předat podnět odpovědnému subjektu - při kontrolách cyklistů se zaměřit na osvětlení jízdního kola, kontrolu dodržování technických požadavků na jízdní kola a používání přileb a reflexních pomůcek (vč. preventivního působení)

V roce 2006 byly dvě celostátní DBA speciálně zaměřeny na přecházení chodců na vyznačených přechodech, a to na začátku a na konci školního roku (na celostátní úrovni nebyly DBA zaměřené na chodce požadovány). Na úrovni okresů bylo realizováno celkem 454 DBA, při nichž byla pozornost věnována i chodcům. (požadovány byly 3 DBA speciálně zaměřené pouze na chodce v každém okrese za rok). Chodcům na přechodech je dle možností věnována pozornost i v rámci každodenního dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, a to v místech nejčastějších střetů nebo hrozby střetu vozidla s chodci, zejména dětmi. Ochrana chodců v provozu na pozemních komunikacích se věnuje i obecní (městská) policie. Policií ČR bylo v roce 2006 zjištěno 5 840 přestupků chodců, z nichž bylo na místě vyřízeno 5 804, v celkové částce 1 501 900,- Kč a 36 bylo oznámeno správním úřadům.

Nový institut pověřených osob dle novely zákona č. 361/2000 Sb.⁴ není příliš využíván, s výkonem funkce pověřené osoby se setkali pouze policisté v Jihomoravském kraji.

Dopravní nehody – střet vozidla s chodcem

	2006	usmrceno	TZ	LZ
počet DN – střetů vozidla s chodcem	4 031	173	781	3 176
- z toho zavinili chodci	1 507	44	209	1 128
- z toho v obci /vina chodce/	1 395			
- z toho mimo obec /vina chodce/	112			

⁴ § 79 odst. 1 písm. j): zastavovat vozidla je oprávněna osoba pověřená obecním úřadem obce s rozšířenou působností k zajištění bezpečného přechodu dětí a školní mládeže přes pozemní komunikaci v blízkosti školního zařízení (dále jen "pověřená osoba"); pověřená osoba je povinna při výkonu činnosti být označena podle prováděcího právního předpisu,

Ze 173 chodců, kteří při střetu s vozidlem zahynuli, bylo 44 chodců usmrceno při nehodách, které byly způsobeny z viny chodce (25 %). Nejčastější příčinou bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku či krajnice nebo nesprávné vyhodnocení dopravní situace.

Nejvíce dopravních nehod, při nichž došlo ke střetu chodce a vozidla, se v roce 2006 stalo v Severomoravském kraji (735), Jihomoravském kraji (771) a v Praze (649).

90 % střetů vozidla s chodcem se stalo v obci, z toho 2/3 v denní době.

171 chodců – viníků nehody (11,4 %) bylo v době nehody pod vlivem alkoholu.

Dopravní nehody – střet vozidla s chodce s úmrtím chodce

	2005	2006
	usmrceno chodců	usmrceno chodců
střet chodce s vozidlem s úmrtím chodce	244	173
- z toho dětí	11	9
střet chodce a vozidla v obci s úmrtím chodce	162	108
- z toho v denní době	77	64
- z toho v noční době	85	44
střet chodce a vozidla mimo obec s úmrtím chodce	82	65
- z toho v denní době	27	13
- z toho v noční době	55	52

Oproti roku 2005 klesl počet usmrcených chodců při srážce s vozidlem v noční době o 43 (o 49,4 %), a to zejména v obci. Jedním z důvodů může být větší počet speciálně osvětlených či jinak upravených přechodů pro chodce, jimž byla v roce 2006 věnována zvýšená pozornost.

V roce 2006 se na přechodech pro chodce stalo 816 dopravních nehod. Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodů nedání přednosti chodci na přechodu pro chodce zahynulo v roce 2006 16 chodců, 197 bylo těžce zraněno a 639 lehce. Viz tabulka (zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
počet nehod	496	938	893	758	869	846	816
usmrceno osob	7	30	32	19	20	21	16
těžce zraněno	131	210	234	182	210	192	197
lehce zraněno	374	736	658	592	677	651	639
nezraněno	8	15	16	14	17	23	17

Chodci mají přednost na přechodech od roku 2001, bezprostředně po přijetí legislativní úpravy však počet usmrčených osob na přechodech prudce vzrostl. To bylo způsobeno zejména tím, že nová úprava nebyla provázena dostatečnou mediální kampaní, která by řidiče, ale i chodce s jejich právy a povinnostmi řádně seznámila, ani dostatečným dozorem ze strany obecní (městské) policie a Policie ČR. Situace na přechodech se však postupně stabilizuje, pozitivním přínosem je i stále častější bezpečnostní úprava přechodů. Cílený dohled nad dodržováním pravidel pro přecházení vozovky chodci a chování řidičů na přechodech je až na výjimky (dohled v blízkosti škol ze strany obecní /městské/ policie před a bezprostředně po skončení vyučování) stále podceňován. Přitom výsledky kontrolní akce zaměřené na chodce, která byla provedena v roce 2005 v Praze, jasně ukázal na přetrvávající nedostatky v této oblasti.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.
Popis akce v RAP		- Vyřízení podnětů veřejnosti

Policie ČR dala v roce 2006 celkem 872 podnětů ke zvýšení bezpečnosti chodců, z toho necelá polovina byla realizována. Policie ČR se zaměřila zejména na přehodnocení četnosti přechodů v obcích, jejich zvýraznění, výškové rozdělení, osvětlení nebo zřízení signalizačního zařízení. Neužívané nebo nebezpečné přechody navrhla zrušit a rovněž navrhla upravit přechody pro tělesně postižené - vozíčkáře. V řadě případů reagovala Policie ČR i na podněty občanů.

cyklisté:

V roce 2006 bylo při dopravních nehodách usmrčeno 83 cyklistů (o 10 méně než v roce 2005), z toho 5 dětí – cyklistů (o 1 dítě více; z toho 4 neměly přilbu).

Policíí ČR bylo zjištěno 3 553 přestupků u cyklistů, z nichž na místě bylo vyřízeno 3 432 v celkové částce 890 250,- Kč a 121 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. Na dodržování řádného osvětlení u cyklistů se policie zaměřuje zejména v období se sníženou viditelností. V souvislosti s novou legislativní úpravou byl dohled ve větší míře zaměřen i na používání cyklistických přileb. Pro bezpečnost cyklistů jsou v rámci některých krajů po konzultaci s policií budovány nové cyklostezky.

Technický stav vozidel a komunikací

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	I 2.1 Zabezpečení systematického dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích s důrazem na místa častých
--	----------------	--

	dopravních nehod, čas, kdy nejčastěji dochází k dopravním nehodám a na technický stav vozidel.
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> – Zabezpečení dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích v rámci DBA – zajištění dohledu v obcích alespoň 2 hodiny denně a mimo obce alespoň 1 hodinu denně – v rámci území okresního ředitelství Policie ČR (netýká se hl. m. Prahy)

Technický stav vozidel: Z důvodů technické závady vozidla bylo v roce 2006 zaviněno 1271 nehod (v roce 2005 1 388), tj. 0,7 % z celkového počtu dopravních nehod šetřených Policií ČR v roce 2006. Při těchto nehodách byla 1 osoba usmrcena a 190 osob zraněno. Nejčastěji šlo o nesprávné uložení nákladu.

Jak vyplývá z výsledků kontrolní činnosti Policie ČR při celostátních dopravně bezpečnostních akcích v roce 2006, činily přestupky týkající se technického stavu vozidel celých 16,26 % (v roce 2005 16,4 %) všech dopravních přestupků zjištěných při těchto akcích. To je ovšem pravděpodobně jen zlomek skutečně technicky problematických vozidel, která se pohybují na našich silnicích. Na ne příliš kvalitní provádění kontrol v rámci STK a na nedostatky v kontrolních mechanismech lze usuzovat i z případů neschválených změn anebo zásahů do identifikátorů vozidla, které byly zjištěny v souvislosti s vyšetřováním případů odcizených vozidel či prověřováním vozidel. Takovéto vozidlo je podle § 37 zákona č. 56/2001 Sb. nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

Policie ČR provádí v rámci dohledu kontrolu technického stavu vozidel pouze v omezeném rozsahu. 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. Policie ČR není navíc v současné době pro kontroly technického stavu vozidel vybavena v potřebném rozsahu a kvalitě. Vzhledem k tlaku, který vyvíjí na tuto oblast evropská legislativa, proběhlo v prosinci 2006 v součinnosti s MD a Centrem služeb pro silniční dopravu proškolení policistů pro provádění kontrol technického stavu užitkových vozidel dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26/ES. Školení probíhá i na úrovni kraje. Byl vytvořen seznam vybavení nezbytného pro tyto kontroly. V roce 2007 by měly být zpřesněny požadavky Policie ČR v tomto směru a policie by měla být patřičně vybavena pro kontrolu technického stavu těchto vozidel.

Velké problémy činí i nadále nedisciplinovanost řidičů, kteří v zimním období nepoužívají odpovídající pneumatiky či řetězy. Markantní je tento problém zejména v souvislosti s řešením dopravních nehod kamionů na dálnicích, kde při sněhu a náledí dochází k zablokování dopravy i na několik hodin. Obdobná situace je i v pohraničních horských úsecích.

Nástroj (číslo, popis)	B 1.1; B 2.1 Zvyšování srozumitelnosti dopravního značení
Popis akce v RAP	Identifikace problémů v oblasti dopravního značení a podání informace příslušnému správci komunikace

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní F 1.2 Vytvoření a zavedení systému závazného odstraňování nehodových lokalit.
Popis akce v RAP	– podávání podnětů správcům komunikací, krajům a obcím
Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.
Popis akce v RAP	- Vyřízení podnětů veřejnosti

Technický stav komunikací, dopravní značení: V roce 2006 proběhla celorepubliková akce „Čisté silnice“ zaměřená na dopravní značení. Policie ČR, tak jako v uplynulých letech, předala správcům komunikací řadu upozornění na závady v dopravním značení, v rozhledových poměrech a špatný stav komunikací, včetně vodorovného dopravního značení i podnětů pro možné zvýšení rychlosti ve vybraných úsecích. Tato činnost Policie ČR je kladně hodnocena i ze strany obcí, nicméně řada závad na komunikacích není stále včas odstraňována a obecně lze konstatovat, že se kvalita povrchu vozovek v ČR, zejména nižších tříd, neustále zhoršuje. Důvodem je zejména nedostatek finančních prostředků. Z poznatků Policie ČR, ale i z řady podnětů občanů vyplývá, že Silniční správní úřady ne ve všech krajích důsledně kontrolují svá rozhodnutí o umístění dopravního značení, včetně podmínek pro toto umístění.

Oproti roku 2005 se o 56 % zvýšil počet dopravních nehod zaviněných technickou závadou komunikace.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní F 2.5 Iniciovat postupné rušení reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů komunikací.
Popis akce v RAP	- zřízení meziresortní pracovní komise, jejímž úkolem bude příprava návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., omezující umístování reklamních nosičů v ochranných pásmech pozemních komunikací (spolugesce – účast na jednání)

I když zákon č. 13/1997 Sb. nespadá do gesce MV, iniciovalo ministerstvo vnitra v roce 2006 zřízení meziresortní pracovní skupiny, která by se zabývala problematikou umístování billboardů v ochranných pásmech pozemních komunikací.

Vzhledem k tomu, že zákon č. 13/1997 Sb. byl v roce 2006 urychleně novelizován výlučně z důvodu zavedení výkonového zpoplatnění dálnic a silnic I. tř. (tzv. elektronické mýto), nebyl podle vyjádření ministerstva dopravy vytvořen prostor pro uplatnění pozměňovacích návrhů na úpravu omezení umístování reklamních nosičů v ochranných pásmech pozemních komunikací. Úkol není plněn – je třeba, aby ministerstvo dopravy

zahájilo práce na formulování nového legislativního postupu pro udělování souhlasu se zřízením a provozováním nových reklamních zařízení v silničním ochranném pásmu.

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

Nástroj (číslo, popis)	B 2.3 Postupné zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů
Popis akce v RAP	Identifikace rizikových míst, případně navržení změny či doplnění dopravního značení, změny stavebního uspořádání nebo rozhledových poměrů

Na silnicích I. a II. třídy jsou železniční přejezdy technicky zajištěny, nezajištěny zůstávají většinou jen přejezdy na místních a účelových komunikacích.

V roce 2006 byly provedeny dvě dopravně bezpečnostní akce s přímým zaměřením na železniční přejezdy. I v rámci běžného dohledu byla této problematice věnována náležitá pozornost z důvodů stoupající tendence dopravních nehod na železničních přejezdech (v roce 2006 bylo zaznamenáno 262 srážek s vlakem, což je o 12 více než v roce 2005, počet usmrčených při těchto dopravních nehodách poklesl o 8 osob). Mezi hlavní příčiny dopravních nehod na železničních přejezdech patří nerespektování světelné a zvukové signalizace ze strany řidičů motorových vozidel. V rámci dopravně bezpečnostních akcí bylo na železničních přejezdech zjištěno celkem 367 přestupků (v roce 2005 to bylo 2172 přestupků), 329 bylo vyřízeno na místě v celkové částce 77 000,- Kč a 38 bylo oznámeno správnímu orgánu.

Policie ČR při své dohledové činnosti upozorňuje na nedostatky v dopravním značení, stavebním uspořádání či rozhledových poměrech konkrétních rizikových míst. Právě rozhledové poměry jsou největším problémem z hlediska bezpečnosti přejezdu – není dodržován úhel křížení silnice a železnice, na tento aspekt často nebývá brán zřetel ani v rámci modernizace železničního koridoru. Příčinou je podle mínění Policie ČR mimo jiné i nevyhovující ČSN 736380-Železniční přejezdy a přechody, ale i špatná součinnost mezi majitelem komunikace, do jehož správy patří dopravní značení k přejezdu, a Českými drahami, do jejichž správy spadá železniční přejezd. Policie ČR spolupracuje v této oblasti zejména se zástupci Českých drah, Drážní inspekcí, ŘSD, SÚS a jinými subjekty.

Preventivně výchovné aktivity

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	E 1. 2 Realizace programu Bezpečná cesta do školy v celostátním měřítku.
---	----------------	---

Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> – zařazení programu Bezpečná cesta do školy do programu prevence kriminality na místní úrovni PARTNERSTVÍ – prezentace programu na webových stránkách MV
Další předpoklady pro realizaci nástroje	Zkvalitnění koordinace ze strany MD

Projekt „Bezpečná cesta do školy“ je realizován pouze na lokální úrovni a není ze strany MD dostatečně koordinován – účast policistů i jednotlivých měst na programu je nahodilá a z dotačního programu MV Partnerství jsou iniciativy spadající pod uvedený program podporovány pouze v případě, že korespondují s programem prevence kriminality v dané lokalitě. Program je prezentován na webových stránkách MV.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní E 1.3 Zajištění mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do mateřských škol, škol a zdravotnických zařízení.
Popis akce v RAP	Podpora mediální kampaně MD: distribuce příruček při akcích zaměřených na prezentaci činnosti MV a Policie ČR a při preventivně výchovných aktivitách Policie ČR

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní E 2.2 Zajistit informační aktivity zaměřené na: <ul style="list-style-type: none"> – chodce (přecházení vozovky, viditelnost) – cyklisty (ochranné přilby, viditelnost) – motocyklisty (specifická rizika) – děti – seniory
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> – zřízení Centra dopravní prevence Ministerstva vnitra a Policie ČR do roku 2007 – informování veřejnosti o prvcích pasivní ochrany (přilby, reflexní pomůcky, zádržné systémy) na prezentačních akcích MV a Policie ČR – provozování dopravního hřiště: Muzeum Policie ČR – realizace preventivně výchovných projektů a dalších aktivit (zaměřit se na správné přecházení vozovky chodci, používání prvků pasivní ochrany a dodržování rychlostních limitů řidiči motorových vozidel)

V Muzeu Policie ČR bylo 13. prosince 2006 slavnostně otevřeno **Centrum dopravní prevence**, jehož cílem je motivovat veřejnost ke zvýšení zájmu o dopravně bezpečnostní problematiku a ovlivňovat její chování v silničním provozu. Hlavními partnery Muzea Policie ČR jsou Ministerstvo vnitra ČR, Ministerstvo dopravy ČR – BESIP, Kancelář Světové zdravotnické organizace (WHO) v České republice, Centru dopravního výzkumu, Nadace Partnerství, Ústav dopravního inženýrství Praha a další. Otevření Centra dopravní prevence

bylo završením dlouholeté preventivní práce s dětmi v oblasti dopravní výchovy. Byl zařízen a zprovozněn interaktivní sál pro práci s dětmi a vybaven potřebnými didaktickými pomůckami. Dále byla dokončena a rozšířena expozice sálů dopravní služby.

Činnost Centra dopravní prevence se opírá o tři základní pilíře.

1. *Technická dopravní prevence* - spočívá v rozšíření expozice dopravní služby o další, nově zpřístupněný sál. Tím je možno seznámit návštěvníky nejen s historií, ale i s živou současností, s problémy dopravy a její bezpečnosti, např. nové metody měření rychlosti jízdy, průjezdy na červenou, povinnost používání zádržných systémů, používání ochranných pomůcek cyklisty a chodci - cyklistické přilby, reflexní prvky na oblečení apod.
2. *Dopravní výchova* - obsahem je efektivní ovlivňování bezpečného chování účastníků silničního provozu se zaměřením zejména na děti a mládež. Je prováděna formou přednáškové činnosti, besed, praktického výcviku pro mladší děti na dětském dopravním hřišti, soutěží s tematikou „dopravní bezpečnost“, promítání preventivních videoprogramů. Významná je i spoluúčast na preventivních aktivitách Ministerstva vnitra a Policie ČR, Ministerstva dopravy a dalších subjektů (zejména: Jezdíme s úsměvem, Bezpečí pro všechny, Bezpečná cesta do školy, Na kolo jen s přilbou, Kapka prevence apod., v minulosti Jablko nebo citrón).
3. *Informování veřejnosti a medializace projektu* - spočívají v prezentaci činnosti Centra dopravní prevence v médiích a na výstavních panelech, které mají všestranné použití ať již přímo v sídle Centra dopravní prevence v Muzeu Policie ČR nebo na externích výstavách a akcích (např. ISET 2006, či preventivní akce v krajích a okresech organizované preventivně informačními skupinami Policie ČR apod.)

Dopravní výchova v Muzeu Policie ČR byla v roce 2006 zaměřena zejména na děti a mládež od 3 do 18 let. Novým programem určeným mládeži byl program „Domluvíme se“, zaměřený na mladé řidiče, kteří často přeceňují nebezpečí řízení vozidla po požití alkoholu. Při preventivní práci byl kladen důraz i na vysvětlování nezbytnosti použití zádržných systémů (bezpečnostní pásy a autosedačky) a používání cyklistických přileb. Výukové programy byly zpestřeny použitím audiovizuálních pomůcek, stavebnic, např. puzzle, lego apod. K oblíbeným formám dopravní výchovy patřily soutěže a divadelní představení. Pokračovala spolupráce s Divadlem pro žáky a spolužáky (představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Bertý“). Získané znalosti děti uplatnily při jízdě na dětském dopravním hřišti. Nadále se rozvíjela spolupráce se školami. Dopravní výchovy se zúčastnily i MŠ a ZŠ mimopražské. Velký zájem zejména o dětské dopravní hřiště byl v odpoledních hodinách ze strany školních družin. Významnou součástí prevence je i expozice muzea, týkající se dopravní problematiky. Prostřednictvím vystavených exponátů (trojrozměrných, písemných a fotografií), využitím IC technologií, videa či DVD projekce a doprovodného lektorského slova je podporováno získávání vědomostí a zkvalitnění postojů k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Muzeum spoluprádalo projekt Kola v Praze ve spolupráci s Domem dětí a mládeže Praha 2. V září proběhl na dopravním hřišti Den pro chodce a cyklisty v rámci Evropského týdne Mobility za účasti zástupců Magistrátu hl. m. Prahy, Policie ČR a dalších hostů. Velké akce na dětském dopravním hřišti měly úspěch i díky dopravním policistům, kteří řídili provoz a seznamovali děti s technikou, kterou používají při kontrole a řízení silničního provozu.

V Muzeu Policie ČR proběhl v červnu 2006 seminář na téma Prevence dopravních úrazů jako součást kampaně Národní dny bez úrazů 2006. Další akcí byla ukázka nejmodernějšího zařízení pro měření rychlosti jízdy vozidel v provozu na pozemních komunikacích. V říjnu se uskutečnil odborný seminář s mezinárodní účastí na téma Identifikace kamerovými systémy. V prosinci bylo v sále muzea pokřtěno DVD Policejního prezidia ČR „Ruce na volant“. Muzeum Policie ČR se podílelo i na výstavách a dalších preventivních akcích v rámci Ministerstva vnitra a Policie ČR.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.
Popis akce v RAP		- Spolupráce se školami při identifikaci rizikových míst v rámci dopravně preventivní akce „Jezdíme s úsměvem“.

Jednou z tradičních aktivit je i dopravně preventivní akce „**Jezdíme s úsměvem**“, která se každoročně setkává s velmi pozitivním ohlasem jak u veřejnosti, tak u obcí a škol. V roce 2006 se akce zúčastnilo 354.487 dětí, 614 policistů a bylo při ní zkontrolováno téměř 5 tisíc automobilů. Akci realizuje Policie ČR ve spolupráci s Českou pojišťovnou a. s. Základní myšlenkou projektu je dopravní akce, při níž se na hodnocení chování řidičů podílejí děti z vybraných základních škol. Za dopravní přestupky, které policie v průběhu preventivní akce zaznamená, dostávají řidiči od školáků obrázek usměvavého nebo zamračeného autíčka, které sami vymalují.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	E 2.2 Zajistit informační aktivity zaměřené na: <ul style="list-style-type: none"> – chodce (přecházení vozovky, viditelnost) – cyklisty (ochranné přilby, viditelnost) – motocyklisty (specifická rizika) – děti – seniory
Popis akce v RAP		– informování veřejnosti o kontrolních akcích, prvcích pasivní ochrany, preventivně výchovných akcích, a dalších aktivitách MV a Policie ČR prostřednictvím médií a webových stránek. Zaměřit se na správné přecházení vozovky chodci, chování řidičů na přechodech pro chodce, používání prvků pasivní ochrany a dodržování rychlostních limitů řidiči motorových vozidel. – informování veřejnosti o prvcích pasivní ochrany (přilby, reflexní pomůcky, zádržné systémy) na prezentačních akcích MV a Policie ČR – realizace preventivně výchovných projektů a dalších aktivit (zaměřit se na správné přecházení vozovky chodci, používání prvků pasivní ochrany a dodržování rychlostních limitů řidiči motorových vozidel)

Na akcích pořádaných krajskými správami Policie ČR („**Rodinné dny s policií**“) se rodiče i děti prostřednictvím různých soutěží či prezentačních aktivit seznamují se základními informacemi, jak se chovat na našich silnicích jako chodec, cyklista, řidič, jak se chovat

bezpečně při cestě do školy ap. Novinkou pro rok 2006 bylo i zařazení představení Černého divadla v rámci těchto akcí.

Pracovníci Policie ČR dále při pravidelných návštěvách na základních školách v rámci projektu „**Ajaxův zápisník**“ seznamují děti s pravidly silničního provozu, nezbytností cyklistické přilby a reflexních odrazek při jízdě na kole apod. Pro praktické využití získaných poznatků navštěvují pražské děti společně s policisty dopravní hřiště Muzea PČR.

V rámci zvyšování vlastní viditelnosti v silničním provozu a podpory bezpečnosti v silničního 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 do celé ČR.

Kromě akce „**Pásovec**“, zaměřené na propagaci používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů (autosedaček), a „**Jezdíme s úsměvem**“ připravila Policie ČR v rámci propojení dohledu a preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu kampaň „**Ruce na volant!**“, v níž byli řidiči formou rozhlasových spotů, letáků a informací při silničních kontrolách upozorňováni na nebezpečí vzniku dopravní nehody, kterou může řidič zapříčinit tím, že při řízení vozidla věnuje pozornost další činnosti. Na podporu efektivity kampaně byl zpracován šestiminutový videospot, který na nebezpečné chování za volantem upozorňuje.

Také v roce 2006 spolupracovalo MV s nadací Malina při distribuci instruktážních **videokazet s dopravně bezpečnostní tematikou.**

Nástroj Strategie (číslo, popis)	C 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta.
Popis akce v RAP	V rámci MV- podpora kampaně: – Informování o konkrétních případech a jejich následcích v médiích (celostátní prezentace, prezentace v místních médiích) a na webových stránkách MV – spolupráce s Nadací Malina při tvorbě, vydávání a distribuci instruktážních videokazet s dopravně-bezpečnostní tematikou a při realizaci doprovodných soutěží – preventivně-výchovné aktivity v rámci Dnů s Policií ČR a dalších akcí
Nástroj Strategie (číslo, popis)	C 1.2 Uplatňování poznatků o vlivu alkoholu aj. návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu ve vzdělávacích programech škol a autoškol.
Popis akce v RAP	- v rámci besed, zaměřených zejména na středoškolskou mládež - dle dohody i přednášky pro autoškoly

Poznatky o závažnosti **ovlivnění řidičů alkoholem nebo návykovou látkou** a především následky takovýchto jednání jsou ze strany Policie ČR probírány na besedách se středoškolskou mládeží, která tvoří okruh nejmladších řidičů. Při besedách se využívají videokazety Nadace Malina „Auto je zbraň“, ale i dokumentární záběry z reálných dopravních nehod. Poznatky o vlivu alkoholu a jiných návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu jsou součástí preventivních projektů Policie ČR jako např. projektu „Ajaxův zápisník“ či „Učíme se s policií“, nebezpečnost alkoholu za volantem je prezentována i v rámci „Rodinných dnů s policií“. Ze strany autoškol není až na výjimky o přednáškovou činnost Policie ČR zájem.

Veřejnost je pravidelně informována o konkrétních případech dopravních nehod, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu nebo návykové látky.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	G 1.5 Výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu s cílem zkvalitnění chování po nehodě.
Popis akce v RAP		<ul style="list-style-type: none"> – distribuce propagačního materiálu „Desatero při dopravní nehodě“, – prezentace správného chování po nehodě na webových stránkách a při preventivně výchovných aktivitách – akce Gentleman silnic – v rámci informačních aktivit MV a Policie ČR se zaměřit na případy, kdy viník dopravní nehody od nehody ujel a na trestněprávní aspekty neposkytnutí pomoci při dopravní nehodě

I v letošním roce pokračoval projekt „**Gentleman silnic**“, který vznikl ve spolupráci Policie ČR a České pojišťovny a.s. v roce 2003. Podstatou projektu je zejména ocenění rychlé a účinné pomoci, která vedla k záchraně života nebo zdraví při autonehodě. Zveřejnění takového jednání je nejenom odměnou pro samotného zachránce, ale poslouží také jako vzor pro všechny ostatní.

MV ve spolupráci s Policií ČR vydalo v roce 2006 informativní oboustrannou kartičku určenou pro motoristy. Kartička obsahuje základní rady a informace **co dělat při a bezprostředně po dopravní nehodě**. Informativní kartička je distribuována řidičům v celé ČR cestou policistů zařazených v dopravní službě a dále na úřadech obcí s rozšířenou působností.

Koordinace, poskytování informací

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit.
Popis akce v RAP		– Společné plánování informačních, preventivních a represivních aktivit – všichni gestoři ve své působnosti

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní	J 1.2 Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni.
--	----------------	---

Popis akce v RAP

- spolupráce s obcemi zejména v oblasti priorit vytýčených pro rok 2006, podpora místních aktivit BESIP dle požadavků a možností

V roce 2006, zejména ve druhé polovině roku, poněkud vážla koordinovanost některých aktivit v oblasti BESIP. Prakticky veškerý zájem o oblast BESIP ve druhé polovině roku 2006 se týkal novely zákona č. 361/2000 Sb. a jejích navrhovaných změn. Nebyla svolána Rada vlády pro BESIP, v jejímž čele stojí ministr dopravy, nesešla se správní rada Nadace BESIP (jednání správní rady svolává a řídí její předseda nebo místopředseda, případně jimi pověřený člen správní rady; předsedou je ministr dopravy), na webových stránkách byla zahájena prezentace projektu „Bezpečná obec“, nepodařilo se však projekt zcela posunout z fáze přípravné do fáze realizace, ze strany ministerstva dopravy není dostatečně koordinován projekt „Bezpečná cesta do školy“.

Pokud se týká spolupráce MV a Policie ČR se státními i nestátními subjekty v oblasti prevence zaměřené na bezpečnost silničního provozu, lze konstatovat, že Policie ČR spolupracuje na místní úrovni zejména se základními školami, a to v součinnosti s městskou policií a obecními úřady. Na úrovni celorepublikové spolupracuje Policie ČR s Ministerstvem dopravy – BESIP, nadací Malina, s nadacemi Podaná ruka, Otevřená společnost OPS, Děťství bez úrazu, Českou pojišťovnou a.s. a dalšími. Dobrým příkladem spolupráce státních i nestátních organizací je především vznik Centra dopravní prevence v Muzeu Policie ČR.

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

Policie ČR v Severočeském kraji má dlouhodobě dobrou spolupráci v oblasti BESIP i policií SRN.

Spolupráce s městskou policií při dohledu na bezpečnost silničního provozu je odvislá od osobních vazeb v daném regionu, většinou je zaměřena na dohled na přechodech pro chodce, zejména u škol, nebo na informování o čase a místech měření rychlosti ze strany obecní (městské policie). V tomto směru je třeba vidět značné rezervy.

I v roce 2006 se Policie ČR zapojila do kampaně ministerstva dopravy „Pásovec“, která byla zaměřená na propagaci používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů (autosedaček) a rozdávala maskoty Pásovce při dohledu na bezpečnost silničního provozu. Kromě maskotů Pásovců neobdržela Policie ČR od ministerstva dopravy v roce 2006 žádné materiály, které by mohla v rámci své dohledové činnosti distribuovat.

Jednou z tradičních aktivit propojujících prevenci s dohledem, je i dopravně preventivní akce „Jezdíme s úsměvem“, (viz E 2.1), kterou Policie ČR realizuje ve spolupráci s Českou pojišťovnou a.s.. Kromě akce „Pásovec“ a „Jezdíme s úsměvem“ připravila Policie ČR v rámci propojení dohledu a preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu kampaň „Ruce na volant!“, v níž byli řidiči formou rozhlasových spotů, letáků a informací při silničních kontrolách upozorňováni na nebezpečí vzniku dopravní nehody, kterou může řidič zapříčinit tím, že při řízení vozidla věnuje pozornost další činnosti. Na podporu efektivit kampaně byl zpracován šestiminutový videospot, který na nebezpečné chování za volantem upozorňuje.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní I 4.6 Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie.
Zodpovídá	MD
Spolupráce	MV a zřizovatelé městské a obecní (městské) policie V rámci MV: Policie ČR – PIS, ŘSDP, MV – OTPR, OPK; OBP
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> – poskytování informací veřejnosti o preventivně-výchovných aktivitách, zaměřeni na priority pro rok 2006 – poskytování informací veřejnosti o výsledcích dopravně bezpečnostních aj. kontrolních akcí, zdůraznění priorit dohledové činnosti pro rok 2006 – informování veřejnosti o vyhodnocení činnosti Policie ČR a MV v oblasti bezpečnosti silničního provozu na webových stránkách MV – denní aktualizace dopravního zpravodajství na webových stránkách MV

Veřejnost je průběžně informována o preventivně-výchovných aktivitách v oblasti bezpečnosti silničního provozu formou internetového rádia, celorepublikových i regionálních médií i prostřednictvím webových stránek MV, kde lze najít kromě jiného též denní aktualizace dopravního zpravodajství. Byly zřízeny webové stránky „Bezpečnost silničního provozu“ (http://www.mvcr.cz/rs_atlantic/project/article.php?id=8941), kde je veřejnost informována o prevenci, zkušenostech ze zahraničí, legislativní úpravě, projektu Jednotný systém dopravních informací pro ČR, základních dokumentech v oblasti BESIP, včetně každoročního vyhodnocení činnosti MV a Policie ČR v oblasti BESIP. Jsou zde uvedeny i odkazy na jiné webové stránky zabývající se touto problematikou.

Kromě toho jsou na internetových stránkách Ministerstva vnitra ČR průběžně zveřejňovány informace o nehodovosti (<http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>). Médii jsou rovněž velmi žádány informace o dopravně bezpečnostních akcích, které prezentovaly televize, rozhlas i tištěná celostátní a regionální periodika.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní J 1.5 Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky.
Popis akce v RAP	- poskytnutí informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti BESIP (krátká anotace, uvedení kontaktní osoby a spojení) – všichni gestoři dle svých možností (spolugesce)

Na webových stránkách MD byl do pilotního provozu uveden projekt „Bezpečná obec“, kde jsou zveřejňovány i dostupné příklady dobré praxe v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Všeobecně je však třeba konstatovat, že chybí intenzivnější vyhledávání a využívání podnětů z praxe a soustředění „dobré praxe“ z lokálních informačních zdrojů do centrální databanky, alespoň ve formě odkazů.

Nástroj (číslo, popis)	J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit.
Popis akce v rámci MV	– realizace Jednotného systému dopravních informací (v rámci MV: OBP ve spolupráci s věcnými gestory)

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

V roce 2005 byl usnesením vlády č. 590 schválen projekt **realizace Jednotného systému dopravních informací pro ČR**. Na jeho realizaci, která probíhala i v roce 2006, spolupracují Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo informatiky a Ředitelství silnic a dálnic ČR. Na přelomu roku 2006 – 2007 byla na dálnicích v běžném provozu 4 nová zařízení pro provozní informace, ve zkušebním provozu 3 zařízení a ve výstavbě 2 zařízení (z toho šest jich je na dálnici D 1, dvě na dálnici D 8 a jedno na silnici R 35). Zařízení řidiče informují o stavu vozovky, počasí, dopravních nehodách, dálničních kolonách a uzavírkách, včetně doporučení na výjezd pro opuštění dálnice. Na dálnicích a rychlostních silnicích bylo vybudováno a do jednotného systémového prostředí postupně zapojeno již 44 ks dohledových kamerových systémů, z toho 10 přenosných. V závěrečné fázi realizace je projekt „Videobrány“, který umožní distribuci statických obrázků z kamerových systémů. Na portálu veřejné správy jsou publikovány dopravní informace odkazem na stránky www.rsd.cz.

Legislativa

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

1. července 2006 vstoupila v účinnost novela 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. Některé legislativní či legislativně technické nedostatky novely byly odstraněny ještě před účinností zákona č. 411/2005 Sb.. V současné době probíhá analýza dopadů nového zákona o silničním provozu z hlediska jeho aplikace v praxi, která by měla být vyhodnocena cca v polovině roku 2007.

Za **jednoznačně pozitivní přínos nového zákona** považujeme zejména **zavedení bodového systému a zpřísnění sankcí** (s výjimkou několika excesů, které budou řešeny novelizací), což mělo příznivý dopad na vyšší míru respektování pravidel provozu na pozemních komunikacích většinou účastníků silničního provozu. **To se odrazilo i ve výrazném snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách** a do značné míry i ve **snížení počtu nehod v roce 2006**. (Zatímco pokles počtu usmrcených osob v I. pololetí představoval 7,3 %, ve druhém pololetí, tj. po účinnosti nového zákona o provozu na

pozemních komunikacích, to bylo 20,8 %. Obdobně se vliv nové legislativy, spolu s dalšími faktory, projevil i u počtu dopravních nehod: zatímco v prvním pololetí stoupl počet dopravních nehod o 6,2 %, ve druhé polovině roku nastal pokles o 16,9 %.)

Za pozitivní dále považujeme:

- mediální kampaň před účinností zákona a pozitivní přístup politiků, starostů a dalších odborníků k řešení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jehož základním cílem bylo snížení nehodovosti a snížení počtu usmrcených osob na našich silnicích při dopravních nehodách
- celkové zklidnění provozu a snížení rychlosti v obci
- povinné používání zádržných systémů i v obci
- celoroční svícení, tudíž vyšší viditelnost motorových vozidel v provozu
- rozšířená ochrana cyklistů
- využití možnosti zadržet řidičský průkaz na místě u nejzávažnějších přestupků
- zabránění v jízdě nebezpečnému řidiči či vozidlu

Pozitivní dopad nového zákona se projevil především bezprostředně před účinností zákona jako důsledek intenzivní medializace, a v prvních měsících po jeho uvedení do praxe. Jakékoliv zásadní změny v těchto aspektech považuje Policie ČR z hlediska bezpečnosti silničního provozu za nežádoucí.

Jak ukázalo několikaměsíční fungování zákona v praxi, některá ustanovení jsou spojena s problémy při aplikaci. Z pohledu Policie ČR patří mezi největší (legislativní, ale i aplikační) nedostatky nového zákona zejména tyto skutečnosti:

- důkazní nouze v případech zjištěných přestupků, kdy provozovatel vozidla odmítne podat vysvětlení (sdělit totožnost přestupce) s odkazem na § 12 odst. 3 zákona o Policii České republiky, resp. § 60 odst. 1 přestupkového zákona
- proporcionalita sankce a nebezpečnosti jednání pro společnost
- nejednoznačné vyloučení možnosti využívat pasivní antiradary v provozu na pozemních komunikacích

Přestupková agenda, vymahatelnost

Nástroj Národní Strategie Národní strategie BESIP (číslo, popis)	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou.
Popis akce v RAP	f) maximálně využívat sankčních mechanismů

Nástroj Národní Strategie (číslo, popis)	I.4.3 a I.4.4 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.
--	---

Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> - důsledná evidence přestupků (doporučuje se zavedení elektronické evidence přestupků s možností přenosu dat správním orgánům) - kontrola využívání všech nástrojů určených k doručení výzvy k podání vysvětlení, kontrola využívání všech nástrojů určených k zajištění podání vysvětlení ve věci přestupku a kontrola dodržování zákonných lhůt pro oznámení přestupku správnímu úřadu a Generálnímu ředitelství cel - realizace pilotního projektu pro bezhotovostní platby
-------------------------	--

V roce 2006 bylo **zjištěno celkem 657 498 dopravních přestupků** (bez přestupků souvisejících s dopravními nehodami), v roce 2005 948 991 přestupků, v roce 2004 982 338. Z toho bylo **řešeno blokově na místě 80,3 % případů** (v roce 2005 a 2004 84 %; pokles je zapříčiněn změnou legislativy). **Oznámeno bylo 19,7 % případů**. Při DBA je počet případů řešených blokově na místě vyšší - v roce 2006 tomu bylo o 9 %. Po zavedení novely zákona o provozu na pozemních komunikacích byly některé přestupky, do té doby řešitelné v blokovém řízení, svěřeny do působnosti správních orgánů, čímž vzrostl počet oznámených přestupků. Se zvýšením počtu oznamovaných přestupků správním orgánům (o 3, 7 %) vzrostla částečně i administrativní zátěž policistů. S novelou přestupkového zákona se zpřísnily sankce za dopravní přestupky.

Způsobu vyřizování a oznamování přestupků příslušným orgánům je trvale věnována pozornost v rámci kontrolní činnosti pracovníků služby dopravní policie, a to na všech stupních řízení.

Se zavedením a používáním informačního systému **ZIS 2000** (informační systém pro oznámení přestupku řešeného blokovou pokutou, z něhož je možné elektronicky podepsané hlášení zasílat příslušným obcím) včetně jeho součásti **BODYS** došlo v některých krajích (např. Severočeský) ke zjednodušení a zrychlení administrativy při posuzování přestupků a jejich odesílání na pověřenou obec k vyřízení. Zavedením systému je rovněž znemožněna změna údajů o přestupku. V některých krajích však naopak přineslo zavedení ZIS 2000 vyšší zatížení pracovníků – např. v Praze se předáváním oznámení o přestupku za účelem připsání bodů prostřednictvím informačního systému vytíží celodenně 2 zaměstnanci a vzhledem k povinnosti zapsaná data kontrolovat, navíc ještě minimálně 1 pracovní síla.

Zpracování přestupků v elektronické podobě přímo z místa výkonu služby bylo v roce 2006 **realizováno pouze u dopravních nehod** prostřednictvím Lotus Notes (částečně elektronizovaný spis).

Pokud se týká **fotodokumentace** k případům, ta je příslušným obcím v elektronické podobě zasílána jen ve výjimečných případech (hl. m. Praha). Správní úřady navíc zpravidla nemají k dispozici technické prostředky způsobilé dále zpracovávat obrazovou dokumentaci (tj. zvětšit, obrázek, použít filtry, jas, kontrast apod.), což by v řadě případů umožnilo identifikaci pachatele přestupku. Zbytek spisu se však správním úřadům musí i nadále posílat v písemné podobě, což s sebou přináší značné náklady. Navíc Policie ČR tyto náklady, na rozdíl od správních úřadů, nemůže požadovat po pachateli.

Byl ukončen **pilotní projekt pro bezhotovostní výběr pokut**, který však nesplnil předpokládaná očekávání – o placení bezhotovostním způsobem nebyl mezi řidiči velký zájem, tudíž náklady na jeho použití byly značně vysoké. S provozem terminálů byla spojena celá řada nedostatků (náklady na bezhotovostní výběr pokut, administrativní zátěž policistů

spojená se zúčtováním a kontrolou plateb, nepřenositelnost terminálu a nutnost jeho stálého připojení ke zdroji energie, apod.) Využití platebních terminálů by za stávajících podmínek bylo patrně možné pouze na odděleních přestupkových agend příslušných útvarů Policie ČR, nikoliv však v provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2006 narostl počet oznámených přestupků, kdy přestupce odmítl řešit věc na místě v blokovém řízení. Případný postih uložený správním orgánem nesplňuje vzhledem k delší časové prodlevě preventivní funkci. Proto je žádoucí hledat způsoby, pokud je to možné, jak co nejefektivněji a bez zbytečného prodlení vymoci uloženou pokutu přímo na místě. Množí se rovněž počty podání se žádostmi o přezkumné řízení.

I přes kosmetickou úpravu legislativy **přetrvávají problémy při dokazování přestupku předvolané osobě spojené s jejím právem odmítnutí podání vysvětlení podle ustanovení § 12 odst. 3 zákona o Policii České republiky, resp. § 60 odst. 1 přestupkového zákona** a v neposlední řadě též opakované nepřevzetí předvolání k projednání přestupku, případně nedostavení se na výzvu policejního orgánu. Počet odložených případů z důvodů odkazu na „osobu blízkou“ je kraj od kraje různý, např. v Praze se pohybuje odhadem kolem 30 %. K využívání odkazu na „osoby blízké“ přispívá i řada návodů prezentovaných v tisku, na internetu apod. Vyšší míry vymahatelnosti lze podle zkušeností policistů Dopravních inspektorátů zabývajících se řešením dopravních přestupků dosáhnout zejména kvalitní technikou, která umožňuje kromě záznamu přestupku i kvalitní záznam podoby přestupce. Tento poznatek by se měl striktně projevit při koncipování zadávacích podmínek pro výběrová řízení na tyto přístroje. Legislativními možnostmi řešení tohoto problému se budeme ve spolupráci s ministerstvem dopravy i nadále zabývat.

Od roku 2006 jsou měsíční výkazy nedoplatků za blokové pokuty na místě nezaplacené zasílány celním úřadům. V roce 2005, kdy vymáhaly pokuty finanční úřady, bylo vymoženo 296 445 těchto pokut (67,6 %) v hodnotě 242 607 000 Kč (65 %), v roce 2006, kdy pokuty vymáhaly celní úřady, bylo vymoženo 202 632 pokut (49 %) v hodnotě 219 269 772 Kč (58,2 %). Nejsou zde však zahrnuty pokuty, které v roce 2006 byly uhrazeny na FÚ. Pokud však srovnáme celkové příjmy na pokutách uložených v blokovém řízení na místě nezaplacených v řízení správním celních a finančních úřadů, **došlo oproti roku 2005 k navýšení celkově vybraných a vymožených pokut o 11%.**

v mil. Kč			
2005 - FÚ	2006 CÚ+FÚ	Rozdíl	%
354	393	39	11

Celní správa předpokládá, že v roce 2007 dojde k dalšímu zvýšení příjmů z těchto pokut intenzivním vymáháním např. formou exekucí na bankovní účty, mzdy ale i např. stavební spoření apod.

Odhadem 70 % z celkového množství těchto pokut jsou pokuty uložené Dopravními inspektoráty. V průměru byly pokutové bloky předávány Policií ČR po 43 dnech od uložení pokuty. Ke zkrácení této doby se celní úřady s Policií ČR dohodly na předávání 2x měsíčně. V roce 2006 se průměrný časový úsek od uložení pokuty do předání pokutového bloku Policií ČR celním úřadům zkrátit o 28,3 %. Průměrná doba od předání pokuty k vymáhání Policií České republiky do vymožení pokuty celním úřadem je 5 měsíců. Dobu od uložení sankce Policií ČR do jejího vymožení celními úřady, jakož i celkovou úspěšnost při vymáhání sankcí nepovažujeme z hlediska represe i prevence za adekvátní. Společně s celními úřady

bude proto nezbytné hledat cesty, jak tuto dobu co nejvíce zkrátit a odstranit bariéry bránící vymožení sankce.

Případné nedostatky na straně Policie ČR se průběžně odstraňují. Největší problémy v praxi činí zejména vymáhání pokut uložených cizincům. V roce 2006 zaevidovaly celní úřady 40.463 pokut uložených Policií České republiky cizincům v celkové hodnotě 46.360.451,- Kč. Z této částky bylo uhrazeno 12.521.423,- Kč, což činí cca 27 %. Cizím státním příslušníkům bylo vystaveno 19.541 výzev k uhrazení pokuty, v celkové částce 21.643.800,- Kč. Na základě těchto výzev k zaplacení nedoplatku v náhradní lhůtě nedoplatků bylo uhrazeno 5.018.858 Kč. Vymáhání pokut uložených v blokovém řízení cizím státním příslušníkům za přestupky spáchané proti pravidlům silničního provozu v případech, kdy tito přestupci pokuty na místě nezaplatí, je velmi ztíženo, neboť na vymáhání těchto pokut celními úřady nelze použít zákon č. 191/2004 Sb., o mezinárodní pomoci při vymáhání některých finančních pohledávek, který se na vymáhání těchto pokut nevztahuje. Pro zvýšení efektivity vymáhání pokut uložených v blokovém řízení na místě nezaplacených cizím státním příslušníkům, vytvořila Celní správa ČR informační letáky. Tyto letáky informují v českém, anglickém a německém jazyce, jak může cizí státní příslušník uhradit pokutu ve své zemi. Informace obsahuje též kódy IBAN jednotlivých celních úřadů. Veškeré podklady obsažené v letáčích byly též předány ministerstvu zahraničních věcí, které o stanoveném postupu informovalo svá zastupitelství v jednotlivých zemích. V souvislosti s výše uvedeným opatřením byl již zaznamenán mírný nárůst úhrad těchto pokut.

Zároveň bylo v této věci vyžádáno výkladové stanovisko od ministerstva dopravy, z něhož vyplývá, že v případech, kdy nelze věrohodně zjistit nebo ověřit přesnou adresu přestupce a přestupce nemá na území České republiky trvalý nebo jiný dlouhodobý pobyt, lze využít možnosti uložení kauce podle § 125a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozměňovacích předpisů. Počet uložených kaucí v roce 2006 při celostátních dopravně bezpečnostních akcích se oproti roku 2005 zvýšil cca o 1/3.

Preventivní protikorupční opatření

Nástroj Národní Strategie (číslo, popis)	I 4.3 Důsledné provádění kontroly postupu Policie ČR, obecní a městské policie a správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.
Popis akce v RAP	MV: – medializace možnosti využití protikorupční linky stížností MV (stiznosti@mvr.cz), tel.: 974 832 222 (OTPR, PIS) – alespoň 2 tematické kontroly zaměřené na ověření dodržování přijatých opatření k eliminaci korupčního jednání příslušníků policie na úrovni kraje ročně (ŘSDP ve spolupráci s OVK)

Na jednotlivých součástech dopravní policie (skupiny silničního dohledu, dálniční oddělení, dopravní inspektoráty) je vysoká míra korupčních rizik - zejména v souvislosti s řešením přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a na úseku doprav a silničního hospodářství ve zkráceném správním řízení – blokové řízení. Formy korupčních příležitostí jsou různé – vybírání blokových pokut bez odevzdávání ústřížků bloků, včetně

vybírání pokut v cizí měně, vypisování protokolů o fingoaných dopravních nehodách apod. K vytváření protikorupčního prostředí v Policii ČR byly proto v roce 2006 prováděny důsledné namátkové kontroly zaměstnanců zařazených na korupci ohrožených místech. Byly zaměřeny zejména na běžný výkon služby, kontrolu pokutových bloků a s tím spojených odvodů hotovostí a následných zůstatků u policistů v souladu s platnou právní úpravou, byly porovnávány záznamy a data z elektronické paměti alkoholtesterů a radarů s výsledky policejních kontrol. Prováděla se i porovnávání fotodokumentace s obsahem protokolu o dopravní nehodě. Policisté dopravních inspektorátů a dálničních oddělení, kterým byly přiděleny digitální hlasové záznamníky, jsou vedeni též k důslednému využívání těchto záznamníků. Jednou z hlavních povinností vedoucích pracovníků je vyhodnocovat jejich používání, ukládat vyhodnocená data a reagovat na případné nedostatky.

Na webových stránkách MV, v rámci tiskové konference i dalších PR aktivit ministerstva vnitra byla veřejnost seznámena s možností oznámit korupční jednání policistů na protikorupční linku [/stiznosti@mvcz.cz](mailto:stiznosti@mvcz.cz), tel.: 974 832 222/. Policie ČR zveřejňuje rovněž informace o činnosti kontrolních orgánů a návod jak postupovat, setká-li se občan s korupčním jednáním.

Policie ČR iniciovala k eliminaci podstatných rozdílů v ukládaných sankcích jednotlivým přestupcům za stejný přestupek a k eliminaci licitací ohledně výše sankce vydání doporučeného sazebníku pokut.

K realizaci úkolů vyplývajících z Vládního programu boje proti korupci a z Resortního interního protikorupčního programu byla zřízena stálá protikorupční komise Policie ČR. Komise navrhuje a vyhodnocuje opatření k boji proti korupci, která směřují do oblasti personální-vzdělávání, organizační, ekonomické, legislativní a kontrolní. Ředitel služby dopravní policie je jedním z členů této komise.

Problematicke korupčního chování je věnována pozornost i v rámci studia na resortních školách.

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

Nástroj Národní Strategie (číslo, popis)	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou.
Popis akce v RAP	g) zpracování harmonogramu nákupu, obnovy a modernizace zařízení na měření rychlosti na roky 2006 – 2009 h) zpracování harmonogramu nákupu a obnovy vozidel na roky 2006 – 2009
Další předpoklady pro realizaci nástroje	– obnova, vybavení a nákup služebních vozidel podle harmonogramu, se zaměřením na vybavení policie neznačenými služebními vozidly pro měření rychlosti za jízdy a pro zadokumentování agresivní jízdy (minimálně 1 v okrese) – obnova, modernizace a nákup měřicí techniky podle harmonogramu – zajištění pohonných hmot do služebních vozidel

Materiálně technické zabezpečení opatření vyplývajících z RAP bylo i nadále do značné míry řešeno ad hoc na základě přidělených prostředků pro správy jednotlivých krajů v daném roce, případně z dalších, převážně neplánovaných zdrojů. Ne vždy se dařilo dodržovat termíny čerpání finančních prostředků pro výběrová řízení v daném roce. Důvodem jsou zejména prodlevy při formulování zadávacích podmínek, nesplnění podmínek výběrového řízení uchazeči a vypisování nových výběrových řízení, v souvislosti s námitkami k výsledkům výběrového řízení apod.

V roce 2006 nebyl dále realizován nákup laserových radarů, které ani v tomto roce nevyhověly požadavkům výběrového řízení. Tato zařízení, vhodná zejména do měst, umožňují díky svým parametrům, odstranit ve většině případů problémy spojené se zjišťováním osoby přestupce a dokazováním přestupku. Zařízení jsou navíc schopna velmi kvalitně zaznamenat i další přestupky s rozlišením osoby přestupce. Na rekonstrukci radarů bylo v roce 2006 vynaloženo 659.260 Kč. Harmonogram nákupu, obnovy a modernizace zařízení na měření rychlosti do roku 2009 zpracovaly pouze správa Jihomoravského a Severočeského kraje.

V roce 2006 bylo v rámci materiálně technického zabezpečení dohledu pořízeno 82 automobilů Octavia v civilním provedení v hodnotě 30.782.472 Kč. Požadavek na alespoň 1 vozidlo v civilním provedení na okres není naplněn na správě Jihočeského a Východočeského kraje. V roce 2006 bylo zakoupeno též 40 motocyklů v hodnotě 15.294.070 Kč a 40 motoobleků v hodnotě 960 000 Kč. Harmonogram nákupu a obnovy vozidel do roku 2009 zpracovaly pouze správa Jihočeského a Severočeského kraje.

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

Nástroj Strategie <i>(číslo, popis)</i> 	Národní A 3.2 Rozšíření využívání výsledků měření rychlostí stacionárními měřiči orgány činnými v trestním řízení a přestupkovými úřady. B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě F 1.1. Vytvoření jednotné závazné metodiky pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto lokalit G 2.1 Vytvoření a zavedení systému pro rychlou a přesnou identifikaci nehodové lokality nezávisle na staničení a místních podmínkách. J3.6 Systematicky vést statistiku nehodovosti, jejích následků a příčin.
Další předpoklady pro realizaci nástroje	Digitální lokalizace dopravních nehod

Policie ČR využívá od 1. 7. 2006 ve většině případů v rámci evidence dopravních nehod data z GPS, která slouží k přesné identifikaci místa, kde došlo k dopravní nehodě. Zpřesnění lokalizace nehodových míst je předpokladem pro zkvalitnění opatření pro odstraňování nehodových lokalit. GPS jsou v současné době zabudovány do všech výjezdových vozidel Policie ČR určených pro řešení dopravních nehod.

Nástroj Strategie <i>(číslo, popis)</i>	Národní A 3.3 Zvýšená kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR.
Další předpoklady pro realizaci nástroje	- vybavení policie 85ti soupravami systému pro kontrolu tachografů vozidel.

V roce 2006 bylo nakoupeno též 85 licencí pro kontrolu analogových tachografů, včetně SW Tagra v celkové hodnotě 4.313.036 Kč. Součástí dodávky byly i notebooky a multifunkční zařízení pro kopírování, tisk a skenování kotoučků.

V roce 2006 nebyl realizován nákup HW a SW pro PC na kontrolu nákladních vozidel a vozidel hromadné přepravy osob (z důvodů časové prodlevy při definování zadávacích podmínek a pro nesplnění podmínek uchazeči ve výběrovém řízení), výběrové řízení proběhlo začátkem roku 2007. V roce 2007 by mělo proběhnout i výběrové řízení na 190 souprav na kontrolu digitálních tachografů (důvodem převedení transakce do roku 2007 byly zejména nedostatečné finanční prostředky).

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní C 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů při akcích zaměřených na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; situovat dopravně bezpečnostní akce na víkendový provoz a noční dobu.
Další předpoklady pro realizaci nástroje	– vybavení policie kalibrovanými alkoholtestery se záznamovým zařízením a jednorázovými náustky, případně detekčními trubičkami

V roce 2006 bylo pořízeno 94 kalibrovaných alkoholtesterů za 2.415.057 Kč. Náklady navíc přineslo povinné ověřování alkoholtesterů zajišťované z prostředků krajů.

V roce 2006 nebyl realizován nákup 450 kalibrovaných alkoholtesterů se záznamovým zařízením. Na rozhodnutí zrušit nákup těchto zařízení měla vliv jednak skutečnost, že současná legislativní úprava stále neumožňuje záznam z kalibrovaného a ověřeného přístroje použít jako důkaz v dalším řízení, jednak skutečnost, že novela vyhlášky č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu), zařadila s účinností od 2. dubna 2006 analyzátory alkoholu v dechu mezi měřidla, která podléhají povinnému schvalování typu a každoročnímu ověření. Vzhledem k tomu, že i v případě pozitivního nálezu je třeba provést lékařské vyšetření, je pro Policii ČR pro orientační měření finančně výhodnější používat detekční trubičky. Plánování prostředků pro další roky na pořízení zařízení na detekci alkoholu je proto obtížné (pro rok 2007 byl vznesen požadavek pouze od Severočeského kraje).

Za nedostatečné považujeme vybavení Policie ČR zařízeními pro orientační detekci jiných návykových látek nebo jednorázovými testy na návykové látky. Vzhledem k finanční stránce věci a výsledkům odborných studií lze případně zvážit i legislativní uzákonění orientačních psychomotorických testů (cena orientačního jednorázového testu na návykové látky je cca 500 Kč, průměrná cena následného lékařského vyšetření na návykové látky byla v roce 2006 3.365 Kč, cena jednoho orientačního vyšetření na návykové látky pomocí detekčního zařízení je cca 1.600 Kč). V souladu se současnými vědeckými poznatky doporučujeme legislativně rozšířit možnosti detekce návykových látek i prostřednictvím nových, dosud legislativně neošetřených, metod (např. detekce návykových látek z potu).

ÚKOL č. K 1	Finančně a materiálně technicky zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
Další předpoklady pro realizaci nástroje	Přidělení finančních prostředků v požadovaném rozsahu; předpokladem je zpracování požadavku na materiálně technické zabezpečení nezbytné pro realizaci opatření RAP s vyčíslením předpokládaných finančních nákladů a vyznačením priorit

Jednotlivé správa krajů vytýčily priority pro materiálně technické zabezpečení s výjimkou hl. m. Prahy). Předpokládané finanční prostředky nebyly s výjimkou správy Severočeského kraje vyčísleny.

Nástroj Strategie (číslo, popis)	Národní I.4.4 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.
Další předpoklady pro realizaci nástroje	- on-line přístup do registru vozidel, registru řidičů a centrální evidence obyvatel z místa výkonu dohledu a šetření DN. - elektronická evidence a oznamování přestupků s možností přenosu dat správním orgánům - platební terminály a jejich provoz

Dopravní policii bylo v prosinci 2006 v souladu s požadavkem ředitelství služby dopravní policie předáno 20 malých přenosných počítačů - „tabletů“ se SW pro elektronickou evidenci a oznamování přestupků správním úřadům, 40 jich bylo předáno v lednu 2007 – byly distribuovány na 3 krajské správy (správy PČR Severočeského kraje, Západočeského kraje a Jihočeského kraje).

V roce 2006 byly v rámci pilotního projektu vyzkoušeny platební terminály pro bezhotovostní výběr pokut (celková cena za paušální měsíční platby po dobu platnosti smlouvy: 749.583 Kč), blíže viz kapitola „Přestupková agenda, vymahatelnost“.

ÚKOL č. K 1	Finančně a materiálně technicky zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
Popis akce v RAP	K 1.2: zahájit jednání o možnostech systémového financování preventivních opatření v rámci Policie ČR v souladu s nově deklarovanou působností Policie ČR v oblasti prevence (§ 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění novely zákona č. 411/2005 Sb.)
Další předpoklady pro realizaci nástroje	- Přidělení finančních prostředků v požadovaném rozsahu;

Na preventivní aktivity v oblasti BESIP bylo v rámci Policie ČR /na základě Programu MV v oblasti prevence kriminality do roku 2007/ vynaloženo 1.333.000 Kč a 920.000 Kč na kampaň „Ruce na volant“ (vyčleněno náměstkem pro ekonomiku PP ČR). Bylo zahájeno pracovní meziresortní jednání (MV, MD) ohledně financování preventivních aktivit v oblasti BESIP, nicméně systémové řešení této otázky a rozdělení působnosti mezi MD a MV, případně jiné subjekty v oblasti preventivních aktivit v BESIP vyžaduje podle našeho názoru řešení na vyšší úrovni (např. v Radě vlády pro BESIP).

Těžiště prevence v oblasti BESIP v rámci resortu MV by mělo být v souladu novým oprávněním Policie ČR v oblasti prevence (**§ 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozměňujících předpisů**) v gesci Policie ČR (preventivně informačních skupin).

Doporučujeme proto, aby

- a) byly v rámci rozpočtu určeného pro jednotlivé krajské správy PČR a Muzeum Policie ČR vyčleněny finanční prostředky na financování preventivních aktivit v oblasti BESIP (doporučená celková částka: min. 1.000.000 Kč/rok);

- b) byly v rámci Programu MV v oblasti prevence kriminality do roku 2007 vyčleněny prostředky pro preventivní aktivity spojené s dohledovou činností Policie ČR v oblasti BESIP s regionální nebo celorepublikovou působností;
- c) byly na základě Programu MV v oblasti prevence kriminality od roku 2008 z Programu sociální prevence a prevence kriminality vyčleněny prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP s regionální nebo celorepublikovou působností (v celkové min. částce 1.500.000 Kč/rok). Podporu doporučujeme zaměřit zejména na aktivity spojené s dohledovou činností Policie ČR. K řešení tohoto opatření je třeba navýšit finanční prostředky tohoto Programu o předmětnou částku;
- d) sloučit finanční toky v rámci nadresortních projektů a využít i doplňkových zdrojů /sponzoři, generální partneři apod/.

Činnost Policie ČR v oblasti dopravní výchovy, zejména na školách, ale i při dohledové činnosti (např. akce „Jezdíme s úsměvem“) je ze strany veřejnosti, obcí, ale i samotných řidičů velmi kladně přijímána. 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, navíc nápadité a kvalitně provedené aktivity v této oblasti přispívají též k dobré image Policie ČR.

Personální aspekty v oblasti dohledu a řešení dopravních nehod⁵:

Nástroj Národní Strategie (číslo, popis)	A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou.
Další předpoklady pro realizaci nástroje	– personální zajištění dohledu.

ÚKOL č. K 2	Personálně zajistit realizaci prioritních úkolů Policie ČR v oblasti dohledu a prevence
Popis akce v RAP	<ul style="list-style-type: none"> - K 2.1: informace o stávajících a plánovaných personálních a mzdových aspektech nezbytných k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu u dopravní policie na 2006 – 2009 - K 2.2: obsadit volná tabulková místa u dopravní policie, prioritně u I. skupiny (dohled), využít personální zdroje v rámci Policie ČR (přerozdělení tabulkových míst a výhledově policisty služby cizinecké a pohraniční policie) k zabezpečení dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu - K 2.3: jmenovat zástupce České republiky za oblast dopravní policie do expertní skupiny Evropské komise pro vymáhání

⁵ zdroj: Ředitelství služby dopravní policie PPČR k 31. 12. 2006 na základě podkladů z krajských správ konzultovaných s personálními útvary krajských správ

	<p>silničních pravidel: náměstek policejního prezidenta pro uniformovanou policii – do 14 dnů od schválení RAP pro rok 2006; ekonomické zajištění zastoupení</p> <p>- K 2.4: Finanční zabezpečení mzdových prostředků nezbytných k zajištění prioritních úkolů dohledu a prevence v oblasti BESIP</p>
Další předpoklady pro realizaci nástroje	Přidělení finančních prostředků v požadovaném rozsahu, odpovídající nabídka na trhu pracovních sil

a) I. skupina dohledu nad silničním provozem

Rok	Systemizované počty na I. sk. DI - dohled	Skutečné počty policistů	Rozdíl
1996	1 682	1 337	-345
1997	1 673	1 308	- 365
1998	1 602	1 386	- 216
1999	1 538	1 368	- 170
2000	1 494	1 343	- 151
2001	1 488	1 308	- 180
2002	1 426	1 317	- 109
2003	1 415	1 422	+ 7
2004	1 451	1 375	- 76
2005	1 336	1 231	- 105
2006	1 293	1 190	- 103

K 31. 12. 2006 chybělo jenom u I. skupiny silničního dohledu 103 policistů. Největší rozdíly mezi skutečným stavem a počtem systemizovaných míst jsou v Praze, Středočeském a Východočeském kraji. Pouze v Severomoravském kraji odpovídal skutečný počet policistů počtu systemizovaných tabulek.

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že od roku 1996 do roku 2006 došlo na 1. skupinách DI /dohled/ ke snížení systemizovaných míst o 389.

Přitom od 90. let minulého století dochází k výraznému nárůstu intenzity silničního provozu, což má vliv i na vyšší nehodovost, a k rozvoji silniční sítě (otevírání nových dálničních úseků apod.). Od roku 2004 jsou na dopravní policii kladeny navíc stále vyšší nároky v souvislosti s bezpečností silničního provozu, ale i vzrůstajícími požadavky ze strany evropské legislativy. Stoupá i počet kulturních, sportovních ap. akcí, které Policie ČR zajišťuje z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Kromě toho dopravní policie zajišťuje i tzv. doprovody. Nejen, že tabulkové stavy policistů zařazených v I. skupině silničního dohledu úměrně této skutečnosti nevzrůstají, počet tabulkových míst se naopak snižuje (v souvislosti se snižováním stavů v celé Policii ČR) a dokonce ani všechna tabulková místa nejsou naplněna. Zájem policistů o službu u dopravní policie v I. skupině silničního dohledu není příliš veliký – důvody jsou zejména finanční, svoji roli však pravděpodobně sehrává i celkově upadající společenská prestiž policistů v dohledu.

Na útvarech chybí policejní inspektoři – referenti přestupkové agendy, kteří mají na starosti zejména stále rostoucí počet administrativních úkonů spojených s vyřizováním

přestupků zjištěných a zadokumentovaných měřicí a záznamovou technikou. To má negativní dopad na vymahatelnost práva.

Na některých dopravních inspektorátech chybí tabulky pro administrativní pracovníky či zástupce vedoucího, i když vnitřní předpis MV předpokládá jejich existenci při dosažení určitého počtu policistů v útvaru. Tento nedostatek má za následek odčerpávání policistů z přímého výkonu dohledu pro realizaci neodkladných úkonů, které by mohl vykonávat civilní zaměstnanec.

Velkým problémem pro praxi je i zařazování policistů dopravní služby do tzv. základní odborné (nástupní) přípravy, která trvá 18 měsíců a podstatně tak redukuje skutečné stavy policistů ve výkonu dohledu. (Např. v okrese Beroun bylo v listopadu 2006 10 systemizovaných míst pro dohled, z toho obsazeno bylo 7 tabulek. Z těchto 7 tabulkových míst 3 policisté byli bez základní odborné přípravy a 3 byli do této přípravy zařazeni. V přímém výkonu tedy byl de facto 1 policista.) Po absolvování základní odborné přípravy se navíc policisté nevrací přímo na útvar, který je do této přípravy vyslal, ale posilují útvary dopravní policie v hlavním městě. Zajistit kvalitní systematický dohled za takovýchto podmínek je velmi obtížné, a to i přesto, že v roce 2006 došlo k legislativnímu posílení oprávnění obecní (městské) policie a ve větší míře se k zajištění dohledu začínají využívat technické prostředky.

Vzhledem k vysoké specializaci kontrol, jež je třeba provádět v souladu se směrnicemi Evropského parlamentu a Rady, považujeme za vhodné zřídit v rámci dopravní policie u každé správy kraje zvláštní skupiny zaměřené na kontrolu vozidel podléhajících úmluvě ADR a AETR a zřídit pro ně nová systemizovaná místa v předpokládaném rozsahu 1+12 na každé krajské správě. Tyto policisty bude třeba proškolit a vybavit. V současné době vykonávají dohled nad dodržováním úmluv policisté I. skupiny dohledu, kteří však nejsou pro výkon dohledu nad dodržováním úmluv dostatečně vybaveni a jejichž počet je vzhledem k počtu nákladních vozidel a vozidel hromadné přepravy osob na pozemních komunikacích ČR nedostatečný.

b) příslušníci Policie ČR zařazení na dálničních odděleních:

Na dálničních odděleních bylo k 31. 12. 2006 dislokováno 423 tabulkových míst, ale pouze 384 jich bylo naplněno, tj. na dálničních odd. chybělo k 31. 12. 2006 39 policistů. Pouze v Severočeském kraji a Severomoravském kraji odpovídal skutečný stav počtu systemizovaných tabulek.

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. 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.

Bude nezbytné zajistit **30 + 2 systematizovaná místa pro dálniční oddělení v Ostravě** (plánované otevření v listopadu 2007), a to v souvislosti s nově otevíraným úsekem dálnice D47. **V roce 2008** v souvislosti s dostavbou dálnice D47 k Polské hranici **bude nezbytné zajistit 24 + 2 systematizovaná místa pro dálniční oddělení v Mankovicích.**

Zároveň je třeba v souladu s evropskou legislativou zajistit **obsazení dispečerských středisek** na dálničních odděleních Ostrava (6 tabulkových míst) a Praha - západ pro řízení a zajištění bezpečnosti dálničního provozu v tunelech. Do současné doby nejsou zřízena tabulková místa pro tyto dispečery. Celkem bude zapotřebí **přijmout a proškolit cca 40 dispečerů**.

c) příslušníci Policie ČR zařazení v rámci II. skupiny dopravních nehod

U II. skupiny dopravních nehod bylo k 31. 12. 2006 systemizováno 1489 míst /skutečný stav je 1449 policistů/, tj. chybělo 40 policistů. Nenaplněná tabulková místa jsou ve Středočeském kraji, Západočeském kraji, Severočeském kraji a Jihomoravském kraji. Nejhorší stav je Praze, kde chybí 19 policistů, přitom je zde nejvíce dopravních nehod (téměř 1/5 celkového počtu dopravních nehod).

K 31. 12. 2006 bylo u dopravní policie 177 nenaplněných tabulkových míst.

V roce 2006 se nepodařilo jmenovat zástupce České republiky za oblast dopravní policie do expertních skupin EU, zejména Evropské komise pro vymáhání silničních pravidel, neboť pracovník, který se touto činností zabýval a ovládal požadovaný anglický jazyk, odešel na jiné pracoviště. Na tuto záležitost se vedení ŘSDP ve spolupráci s náměstkem policejního prezidenta pro uniformovanou policii zaměří a pro rok 2007 požadovaného experta jmenuje.

Závěr:

Resortní akční plán pro rok 2006 byl zaměřen

V oblasti dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu na:

- a) překračování limitů povolené rychlosti,
- b) kontrolu používání zádržných systémů,
- c) dohled nad přecházením vozovky chodci a chováním chodců a řidičů na přechodech pro chodce,
- d) kontrolu řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu.

Dohled v roce 2006 byl plněn v rozsahu, který umožňovaly personální stavy Policie ČR. Velmi kladně lze hodnotit zejména dohled nad řízením motorových vozidel pod vlivem alkoholu a kontroly bezpečnostních pásů, rezervy jsou patrné v dohledu nad přecházením vozovky chodci. Zde bychom však přivítali větší angažovanost obecní (městské) policie. I když v roce 2006 došlo k výraznému poklesu počtu dopravních nehod zaviněných z důvodů nepřiměřené rychlosti a zlepšilo se i rychlostní chování některých řidičů, nepodařilo se snížit podíl osob usmrcených při těchto nehodách. Překračování rychlostních limitů řidiči, které vede k častým dopravním nehodám s tragickými následky, zůstává i nadále jedním z nejrizikovějších faktorů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

V oblasti prevence, kromě podpory dohledu ze strany Policie ČR, zejména na vznik Centra dopravní prevence MV a PČR v Muzeu Policie ČR. Priority v oblasti prevence stanovené pro rok 2006 byly v rámci působnosti MV a Policie ČR splněny.

Pokud se týká *materiálně technického vybavení*, za nedostatek považujeme nerealizovaná výběrová řízení pro vybavení Policie ČR zařízeními pro kontrolu nákladních vozidel a vozidel pro hromadnou přepravu osob a nedokončená výběrová řízení pro laserové radary. Policie ČR nemá až na výjimky vybavení pro přístup policistů do policejních databází přímo z místa výkonu dohledu a šetření dopravních nehod bez zprostředkování informace operačním důstojníkem. V případě dopravní policie se jedná zejména o registr vozidel, registr řidičů a centrální evidenci obyvatel. Stálou prioritou je i dostatečné množství pohonných hmot, které do jisté míry limituje rozsah výkonu dohledu, zejména v závěru roku.

Nepodařilo se naplnit všechna systematizovaná místa v rámci dopravní policie. *Stavy dopravní policie dlouhodobě neodpovídají požadavkům, které jsou kladeny na dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.*

Významným přínosem pro bezpečnost silničního provozu v roce 2006 bylo zejména *přijetí novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích*, včetně zavedení bodového systému.

Pro období IV/2007 – IV/2008 navrhuje v rámci Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu tyto priority:

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

- a) kontrola dodržování limitů povolené rychlosti,
- b) dohled nad přecházením vozovky chodci a chováním chodců a řidičů na přechodech pro chodce ,
- c) kontrola řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu aj. návykových látek,
- d) zvýšenou pozornost při dohledu věnovat řidičům motocyklů, nákladních automobilů a autobusů.

II. V oblasti prevence:

- a) preventivní aktivity zaměřené na dodržování rychlostních limitů (propojení s dohledovými aktivitami Policie ČR, případně obecní (městské) policie, mediální prezentace),
- b) preventivní aktivity zaměřené na chodce jako účastníky provozu na pozemních komunikacích (propojení s dohledovými aktivitami Policie ČR, případně obecní (městské) policie, mediální prezentace);
- c) dále rozvíjet činnost Centra dopravní prevence MV a PČR v Muzeu Policie ČR.

III. V oblasti personální

Naplnit systemizovaná tabulková místa u dopravní policie a zajistit systemizovaná místa pro nová dálniční oddělení, dispečerská střediska na dálničních odděleních a specializované skupiny zaměřené na kontrolu vozidel podléhajících mezinárodní úmluvě ADR a AETR. Tyto tabulky naplnit a nepřipustit snižování počtu systemizovaných míst u dopravní policie, zejména na úseku výkonu dohledu.

IV. V oblasti financování preventivních aktivit

- a) vyčlenit zvláštní prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP pro jednotlivé krajské správy PČR a Muzeum Policie ČR v souladu s § 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, v celkové částce nejméně 1.000.000 Kč/rok,

- b) navrhnout v rámci připravovaného Programu MV v oblasti prevence kriminality od roku 2008 vyčlenění prostředků pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP v celkové částce nejméně 1.500.000 Kč/rok.,
- c) zahájit meziresortní jednání na úrovni Rady vlády pro BESIP ohledně vymezení působnosti MD a MV v oblasti prevence a systémového financování preventivních aktivit.

V. V oblasti vymahatelnosti práva

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

VI. V oblasti materiálně technického zabezpečení

- a) materiálně technicky vybavit Policii ČR pro kontrolu nákladních vozidel a vozidel hromadné přepravy osob
- b) dokončit výběrová řízení pro laserové radary.