

**STUDIE K REALIZACI MONITOROVACÍHO A
INFORMAČNÍHO SYSTÉMU , JEHO VLIVU NA BESIP A
VÝVOJ TRESTNÉ ČINNOSTI V PODMÍNKÁCH DÁLNICE
D-1 , TERITORIA DO PČR VELKÝ BERANOV**

Předmluva

Jsme na počátku 21. století. Tak jako každé jiné století i tento jedenadvacátý věk nese své nezaměnitelné synonymum , kterým se stal svět rozmachu informačních technologií. Tyto se oprostily svých počátečních neduhů tkvících v nespolehlivosti , značné ekonomické náročnosti na pořízení a provoz a staly se masově rozšířeným pomocníkem ve všech formách života společnosti.

Uvolnění vztahů ve společnosti po roce 1989 přineslo i pokles disciplíny obyvatel k platným právním normám. S rozvojem ekonomiky a zvyšující se životní úrovni společnosti nastala také dosud nevídaná expanze dopravy nesoucí s sebou i nárůst negativních jevů ve formě dopravních nehod , nekázní účastníků provozu a nárůstu zejména majetkové trestné činnosti páchané na dopravních prostředcích a cestujících osobách.

S narůstající intenzitou zmíněných protispolečenských jevů vzrůstá i složitost a náročnost práce policistů na jejich odhalování a dokumentaci. Nezapomínejme však na prevenci , která by měla být chápána jako nejdůležitější forma ochrany před vznikem následků ve všech svých podobách.

Nárůst intenzity silniční dopravy a počtu vozidel lze nejlépe dokumentovat v podmínkách dálnice D-1 , která patří mezi nejzatíženější komunikace a je právem nazývána dopravní tepnou České republiky. Její význam se ještě výrazně posílí po vstupu země do EU , s čímž souvisí i zjednodušení celních formalit osobní a nákladní dopravy , odstranění dlouhých čekacích dob na hranicích a díky poměrně nízkým poplatkům pro nákladní dopravu oproti stávajícím zemím unie se stane jednou z nejvýhodnějších tras pro přepravu osob a zboží.

Jedna z cest možného výrazného ovlivnění dopravně-bezpečnostního vývoje dálnice D-1 se nabízí městskými aglomeracemi již dostatečně vyzkoušená a osvědčená metoda kamerového monitoringu vybraných lokalit spojená s umístěním velkoplošných proměnných informačních tabulí.

Stojíme tedy s současné době na rozcestí. Buď budeme ochotni akceptovat vzniklé potřeby a investovat prostředky za účelem progresivního přístupu k řešení stávajících problémů nebo se budeme muset smířit s narůstajícími položkami ve statistikách následků na počátku jmenovaných negativ a snižující se efektivitou práce všech složek IZS , správce komunikace a s tím souvisejícím negativním mediálním obrazem regionu.

Za tímto účelem byl zpracován tento materiál s cílem podat objektivní náhled k problematice na základě rozboru konkrétních statistických údajů.

ppor. Pavel Doležal

O B S A H

I. Doprava

1. Aspekty ovlivňující dopravu
2. Vývoj dopravní nehodovosti a jejích následků
3. Rozbor následků z hledisek času a četnosti
4. Prevence

II. Trestná činnost

1. Vývoj trestné činnosti v čase a její objasněnost
2. Získávání poznatků a možné využití kamerového systému ostatními složkami PČR

III. Integrovaný záchranný systém

1. Využití jednotlivými složkami IZS

IV. Teritoriální rozmístění kamerového systému a informačních portálů.

1. Analýza využitelnosti a umístění kamerového a informačního systému

V. Shrnutí

I. D O P R A V A

1. Aspekty ovlivňující dopravu

Problematika dopravy je velice členitá a je možno ji rozebírat z nekonečného množství hledisek. Pro potřeby tohoto materiálu byla vyčleněna následující hlediska , která považujeme v našich podmínkách za stěžejní. Jsou to **vliv ročních období , dopravní nehody , uzavírky a opravy , nárůst intenzity provozu a podmínky pro práci správce komunikace**. Tyto jednotlivé parametry nevystupují v dané problematice nikdy samostatně , vždy na sebe interaktivně působí a proto nelze vymezit šablonovitě postup při řešení zdánlivě totožných situací. Neexistuje tak přímá souvislost mezi počtem dopravních nehod v zimních a letních měsících a vzájemném srovnání jejich následků. Stejně tak nepříznivého zimního počasí proti letním omezením provozu z důvodu rekonstrukcí a oprav vozovky k množství a celkové době stání vozidel v kolonách.

Roční období

Zimní měsíce mají stěžejní vliv na sjízdnost vozovky a vlivem používání chemického posypu i na celkovou životnost komunikace , která v tomto období utrpí největší škody. Na toto navazuje logická potřeba letních investic do oprav. Podstatným hlediskem se tak stává včasné informování o stavu vozovky v zimě, kdy ji je možno na základě znalosti aktuální situace včas ošetřit a snížit tím významně riziko vzniku dopravních nehod nedílně spojené se škodami na životech a zdraví osob , též však značnými hmotnými škodami.

V letních měsících se často tvoří kolony vozidel při ústí dopravních omezení a uzavírek , které nejsou schopny pojmout hustotu provozu. Poté v nich dochází k četným dopravním nehodám s obdobně rozsáhlými následky jako v zimě.

Tomuto je možno celoročně čelit včasnou informovaností účastníků provozu cestou proměnného dopravního značení , kdy je tak dána řidiči možnost výběru , zda stát v koloně o níž je dostatečně včas informován nebo na nejbližším sjezdu dálnici opustit a využít komunikaci nižšího typu.

Opravy vozovky, omezení a uzavírky

Vzhledem ke stáří a technickému stavu komunikace vyvstane v následujících letech stále naléhavější potřeba komplexních oprav vozovky a s tím spojených komplikací i možných řešení popsanych u vlivu ročních období.

Nárůst intenzity provozu

Neoddiskutovatelným problémem je neustálý růst intenzity provozu se všemi svými

negativními stránkami. Pro dokreslení jeho vývoje byla použita data Ředitelství silnic a dálnic ČR, které provádí automatické sčítání dopravy v jednotlivých místech a letech. Použity byly údaje za roky 2001 až 2003, uvedené v tabulce níže a grafu přílohy č.1

	sčítač km 98,9			sčítač km 111,85			sčítač km 134,7		
	pracovní dny	volné dny	všechny dny	pracovní dny	volné dny	všechny dny	pracovní dny	volné dny	všechny dny
r. 2001	29551	17976	25945	31020	16885	26312	-----	-----	-----
r. 2002	31408	19356	27869	30998	18300	27021	32257	19832	28409
rozdíl %	6,28	7,67	6,64	-0,07	8,38	2,69	0	0	0
r. 2003	33527	20889	29569	34157	20741	30239	34434	21142	30267
rozdíl %	6,74	7,92	6,68	10,19	13,3	11,9	6,7	6,6	6,57

V uvedené tabulce jsou uvedeny průměrné obousměrné průjezdy vozidel za 24 hod. v jednotlivých dnech na konkrétních sčítačích. Z těchto dat je jasný procentuální nárůst v jednotlivých meziročních položkách, který se neustále zvyšuje, přičemž maximální hodnoty meziročního nárůstu překračují hranici 13%. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že se jedná o průměrné hodnoty. **V intenzitě špičkové denní hodiny se jednalo v roce 2002, neboť údaje pro rok 2003 nejsou ještě k dispozici, o hodnotu 2143 vozidel v jednom směru jízdy, což činí 35,7 vozidel v jednom směru jízdy za minutu!**

Parametr intenzity provozu s výhledem do budoucna na základě statistického vývoje, který předpokládá další nárůst, tedy jednoznačně podporuje potřebu monitoringu stavu povahy vozovky, krizových situací vyžadujících zásah IZS, intenzity provozu, jeho včasné, přehledné a důrazné ovlivňování navrhovaným proměnným dopravním značením.

Středisko správy a údržby dálnic

Efektivní účinnost nasazení technických prostředků a lidských zdrojů správce komunikace, zejména v krizových situacích, závisí nezdědka na okolnostech, které není možno bez konkrétních v té chvíli platných informací odhadnout. Jedná se zejména v zinním období o situace, kdy dojde k náhlému zastavení provozu / DN, nesjízdnost vozovky z důvodu silných sněhových srážek, úsekové náledí, zatarasení vozovky kolonami vozidel atd. /, kdy správce komunikace není schopen se svojí technikou přes tyto překážky projet a vzniklé příčiny odstranit. Přitom by na základě znalosti konkrétního stavu věci mohl činit adekvátní rozhodnutí, jejichž výsledek by se odrazil minimálně ve značné časové úspoře při nápravě stavu věci. Jedním z konkrétních opatření by bylo např. vyslání techniky k problematickému místu objízdou trasou po komunikacích nižších tříd, které jdou na většině úseku souběžně s dálnicí.

Dopravní nehody

Při vývoji dopravní nehodovosti jako celku zahrnujícím neodmyslytelně jeho nejzávažnější stránky v podobě následků na životech, zdraví obyvatel a přímých hmotných škodách nelze v současné době specifikovat určité období v roce jako extrémně rizikové. Stejně tak hledáme-li příčiny. Celkový nápad je s ne příliš výraznými odchylkami rozložen, jak do celého období roku, tak na celém teritoriu působnosti DO PČR Velký Beranov. Opět

je zde na místě podotknout skutečnost , že se jedná o různé vzájemné ovlivňování jednotlivých faktorů příčin , které v konečném důsledku vedou ke vzniku dopravních nehod a jejich hrozivým následkům.

Podívejme se nyní na suchou řeč statistických čísel. Důležité je však zároveň předeslat , že tato odráží pouze počty policíí šetřených dopravních nehod. S účinností zák. č. 361/2000 Sb. totiž oznamovací povinnost dopravní nehody řidičem ,je mimo jiné ovlivněna i škodou ve výši 20.000,-Kč. Proto i skutečný počet vzniklých událostí je daleko vyšší ,než-li evidence uvádí.Obdobná situace je i u všech kategorií následků. Vzhledem k tomu , že směrnice pro vyplňování statistických údajů ve vztahu ke změnám následků stanoví vykazování událostí včetně změn pouze v období do jednoho měsíce , je i zde nutno brát na zřetel , že usmrčených, těžce a lehce zraněných je ve skutečnosti více. Otázka hmotných škod je samostatná kapitola. Tyto jsou policistami na místě pouze odhadovány. Jejich skutečná výše stanovená pojišťovny je nezřídka zcela odlišná. A to hovoříme pouze o škodách přímých. Nepřímé zahrnující kupříkladu likvidaci následků , vyprošťování vozidel , vyplacené pojistné částky , opravy dopravních zařízení atd., to vše zůstává mimo úhel pohledu statistických dat.

Uvedeným odbočením však nechci na statistická data nijak útočit. Záměrem bylo pouze osvětlit další okolnosti , které v současném systému není možno zachytit a přesto mají v souhrnu svoji důležitou , ale zdánlivě neviditelnou roli.

2. Vývoj dopravní nehodovosti a jejích následků.

Vývoj nehodovosti na úseku s místní a věcnou příslušností Dálničního oddělení PČR Velký Beranov dokumentuji níže v rozčlenění let 2001 - 2003 a srovnáním 1. čtvrtletí let 2001 - 2004. Již z těchto údajů lze vidět stoupající tendence v jednotlivých položkách. **Markantní nárůst počtu DN však nastal v letošním 1. čtvrtletí . Vyjádřeno procentuálně se jedná o nárůst v meziročním období o 115 %.** Taková výše je rozhodně alarmující. Příčiny tohoto vývoje jsou však na delší podrobné rozbory z různých úhlů pohledu jednotlivých složek IZS, správce komunikace a dalších odborných pracovišť, z nichž každé se bude ve svých závěrech nějakým způsobem lišit, a to zejména v náhledu na svůj podíl odpovědnosti a možné formy strategického řešení.

Tabulka přehledu DN v letech a jejich následků , grafická příloha č. 2

rok	DN počet	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	škoda v mil. Kč
r. 2001	627	7	17	74	81,12
r. 2002	585	8	11	94	87,37
r. 2003	622	8	16	74	95,46

Tabulka přehledu DN a jejich následků ve srovnání 1. čtvrtletí vzorku let, grafická příloha č.3

období	DN počet	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	škoda v mil. Kč
1.čtvrť. r.2001	147	0	5	10	15,03
1.čtvrť. r.2002	111	2	4	26	21,21
1.čtvrť. r.2003	99	0	2	4	12,56
1.čtvrť. r.2004	213	0	1	8	25,45

Mnohem větší vypovídající hodnotu však má podrobný rozbor těchto údajů z pohledu počtu omezení průjezdnosti vozovky v čase, které je vhodné ještě rozčlenit na omezení částečné, které se týká vždy pouze jednoho z jízdnic pruhů nebo jeho části a úplného uzavření vozovky v celém jízdnicím pásu. Na toto kritérium počtu omezení pevně navazuje podmínka časové délky omezení.

Opět i zde se vyskytuje jeden důležitý atribut, který je zpracovávanými údaji pomínut, což je doba od znovuoobnovení provozu, kdy byly odstraněny příčiny omezení a obnovena průjezdnost vozovky příslušníky policie, po skutečné uvolnění vozovky a rozjetí se kolon vozidel.

Policie shromažďuje pouze časové údaje od doby omezení průjezdnosti, do okamžiku odstranění příčin. Následný čas, po který se kolony pomalu rozjíždí není zaznamenáván a přitom je mnohdy několikanásobně delší, než-li doba odstraňování příčin. Dalším nevidovaným údajem jsou kolony před místy uzavírek a dopravních omezení z důvodů krátkodobých oprav. Není však v možnostech policie při množství kladených úkolů tyto skutečnosti soustavně monitorovat a důsledně evidovat.

Tím, že konec kolony vozidel je neustále v pohybu a významně ubývá, či narůstá její délka během krátkého času, není jednoduché zajistit její avizování přijíždějícím řidičům včas a vhodným dopravním značením. Následky jsou v těchto případech tristní. Značné množství dopravních nehod se totiž stává právě ve stojících kolonách vozidel, bohužel ve většině případů s těžšími následky, zejména na životech a zdraví osob.

Řešení problému přitom tkívá právě ve včasné, účinné a přehledné formě informace předané blížícímu se řidiči. Důležitost informovanosti graduje za snížené viditelnosti, v mlze, hustém sněžení, dešti a v noci, kdy se překážka objeví před jedoucím řidičem na poslední chvíli a tento již není schopen nehodovému ději zabránit.

Toto je jeden z hlavních argumentů pro osazení úseku velkoplošnými portály s proměnným dopravním značením. Pokud budou mít místa jejich osazení logickou vazbu na možnost opustit včas dálniční těleso a pokračovat v jízdě po silnicích nižšího typu nebo alespoň při nevyužití této možnosti, splní očekávání ve včasné a nepřehlédnutelné varování o blížícím se nebezpečí, budou výsledky v podobě ušetřených lidských životů, následků na zdraví a vzniklých hmotných škodách nevyčísitelné v porovnání s vynaloženou investicí. V jedné z dalších částí materiálu si dovolujeme návrh umístění tohoto značení, který vznikl ve spolupráci se správcem komunikace, předestřít.

Nyní se vraťme k rozboru problematiky četnosti a délky zdokumentovaných omezení v různých variantách pohledů.

3. Rozbor následků z hlediska času a četnosti.

Tabulka četnosti omezení v uvedených letech , grafická příloha č. 4

rok	počet celkem	z toho částečně	úplné uzavření
r. 2002	183	151	32
r. 2003	203	164	39

Dále následují rozborové tabulky propočtů omezení v jednotlivých letech , průměrných počtů omezení připadajících na kalendářní měsíc v jednotlivých letech a počty omezení za stanovené období v kombinaci s jeho celkovou délkou v přepočtu na dny.

Počet omezení v roce 2002 , grafická příloha č. 5

měsíce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
celkový počet omezení	13	16	20	7	14	12	16	17	24	22	8	14
z toho částečných omezení	10	11	20	6	13	10	13	12	21	16	8	11
úplná uzavření z celku	3	5	0	1	1	2	3	5	3	6	0	3

Počet omezení v roce 2003, grafická příloha č. 6

měsíce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
celkový počet omezení	6	5	18	38	20	25	15	9	16	17	23	11
z toho částečných omezení	6	4	16	27	16	23	11	7	13	14	17	10
úplná uzavření z celku	0	1	2	11	4	2	4	2	3	3	6	1

Počet omezení provozu v 1. čtvrtletí r. 2004, grafická příloha č. 7

měsíce	1	2	3
celkový počet omezení	7	19	14
z toho částečných omezení	5	13	7
úplná uzavření z celku	2	6	7

Průměrný počet omezení provozu za měsíc v uvedených letech v závislosti na průměrné době trvání v hodinách , grafická příloha č. 8

rok	r. 2002	r. 2003	r. 2004
průměrný počet omezení za měsíc v roce	15,25	16,91	13,33
průměrný čas omezení v hodinách za měsíc v roce	105,37	71,51	85,48

Omezení provozu v období 1.1.2002 - 31.3.2004 v kritériích celkového počtu a celkového času přepočítaného na dny, grafická příloha č. 9

kritérium času	do 1/2 hod.	do 1 hod.	do 3 hod.	nad 3 hod.
počet omezení	128	167	87	43
doba omezení ve dnech	2,26	6,11	6,73	11,89

Z uvedených statistických údajů uspořádaných dle rozličných kritérií v tabulkách lze dokumentovat vývoj omezení dopravy v počtech . Nezpochybnitelný je meziroční nárůst , i když je dokumentován pouze vzorkem dvou let, tabulka č.4.

Rozborem jednotlivých měsíců zkoumaných let však není možno dojít k nějaké zákonitosti v počtech případů závislých např. na ročním období. Zde se jasně ukazují vlivy jednotlivých faktorů na jednotlivé měsíční hodnoty, které byly zmíněny na počátku této práce.

Skutečnou průkazní hodnotu si uvědomíme zejména v pohledu na průměrné počty omezení provozu za měsíc v uvedených letech v kritériích , průměrný počet omezení za měsíc v roce a průměrný čas omezení v hodinách za měsíc v roce. Zde čísla odkrývají pravou skutečnost. panujícího stavu. Přestože pro rok 2004 bylo možno jako zkoumaný vzorek použít pouze jeho první čtvrtletí , již jeho průměr se nepřilíši od průměrů předešlých dvou let, příloha č. 8. **Hodnoty 13,33 počtu omezení za měsíc a jejich průměrné trvání v délce 85,48 hodin je více než překvapující.**

Pokud se podíváme na celkové omezení provozu v počtech a čase za zkoumané období 1.1.2002 - 31.3.2004 rozčleněné ještě dle délky trvání , viz. tabulka č.9, je

výsledkem skutečnost , že za tuto dobu byla pouze v našem teritoriu omezena doprava v délce 26,99 dne , což je bezmála jeden celý měsíc a počtu 425 krát. Z toho je v počtech nejvýraznější údaj v trvání omezení do jedné hodiny, a co se týká celkové doby výluky v kolonce nad 3 hodiny.

V návaznosti na uvedené rozčlenění je dobré se zaměřit na problematiku z pohledu celkové doby trvání omezení , s poukazem na dokumentovanou dobu celkového zastavení provozu. Níže jsou uvedeny zpracované tabulkové údaje za rok 2002 , 2003 a 1. čtvrtletí roku 2004 a dále porovnání jednotlivých čtvrtletí zkoumaného časového období.

Omezení provozu v r. 2002 z hlediska času v hodinách, grafická příloha č. 10

měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
celková doba omezení	46,9	24	59	5,1	25,6	17,5	44,1	49,8	33,7	28,4	11,3	19,8
z toho úplné zastavení provozu	7	5,5	0	0,7	1	4	4	8,6	3	11,3	0	11

Omezení provozu v r. 2003 z hlediska času v hodinách, grafická příloha č. 11

měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
celková doba omezení	3,5	4,7	20,3	32,9	9	13,5	9,2	8,6	18,8	27,3	58,5	15,3
z toho úplné zastavení provozu	0	0,3	3	5,9	2,1	0,8	4,3	4,2	7,1	5,1	27	5

Omezení provozu v 1. čtvrtletí r. 2004 v hodinách, grafická příloha č. 12

měsíc	1	2	3
celková doba omezení	9,9	28,4	21,6
z toho úplné zastavení provozu	3	8	14,6

Omezení provozu v období r. 2002 - 2004 v hodinách po čtvrtletích , grafická příloha č. 13

rok	r. 2002				r. 2003				r.2004
čtvrtletí	1	2	3	4	1	2	3	4	1
celková doba omezení	129,9	48,2	127,7	59,9	28,4	55,4	36,5	101,2	59,9
z toho úplné zastavení provozu	12,5	5,8	15,6	22,3	3	8,8	15,6	37,1	25,6

Při hodnocení časových rozborů problematiky nelze než znovu zdůraznit , že se jedná pouze o dokumentované veličiny. Skutečný stav je s ohledem na dříve jmenované příčiny bohužel nepříznivější.

Tato kapitola dopravy byla koncipována se záměrem ukázat očima policistů DO PČR Velký Beranov a snad i správce komunikace, současný stav tohoto úseku rychlostní komunikace ,včetně jeho nejpálčivějších problémů. Podle našeho názoru je statistický rozbor problematiky nejvhodnější formou objektivního náhledu pro osoby bez každodenního kontaktu s tímto oborem činnosti.

4. Prevence

Pokud se máme zabývat otázkou prevence a její aplikací v praxi s cílem dosáhnout konkrétní pozitivní výsledky, je třeba v dopravě působit zároveň na více úrovních. Není relevantní se domnívat , že policejní kontroly jako jedna z forem jsou schopny v této práci posuzované otázky výrazněji ovlivnit.

Zkvalitnění samotné policejní činnosti záleží v první řadě na včasném přístupu k informacím o aktuálním dění v úseku. Pro řidiče samotné je to kvalitní dopravní značení a jeho prostřednictvím včasné varování o hrozícím nebezpečí. Jenom touto cestou lze dosáhnout hmatatelných výsledků v horizontu krátkého časového období.

Změna myšlení řidičů vůči chování v provozu je dlouhodobá a složitá záležitost. Působení na něj nese plody až v náhledu let. Navrhovaná opatření monitoringu vozovky kamerovým systémem v součinnosti okamžitého upozornění na hrozící nebezpečí výrazným dopravním značením je cesta okamžitých výsledků.

II. TRESTNÁ ČINNOST

1. Vývoj v čase a objasněnost

Trestná činnost páchaná na dálnicích je ve srovnání s městskými aglomeracemi velice specifická. Zabývají se jí převážně dobře organizované skupiny pachatelů tvořené většinou cizími státními příslušníky. Tito mají dobrou místní znalost prostředí, avšak nelze je zařadit mezi domácí osoby. Jejich působnost při páchání trestné činnosti je po celé délce dálnic D-1 a D-2. Dokumentace takto páchané trestné činnosti je velice náročná na čas a zejména na lidské zdroje. Značně obtížná je v těchto věcech poznatková činnost, neboť poškozené osoby jsou téměř stoprocentně lidé projíždějící teritoriem a jejich bydliště je značně vzdáleno. To komplikuje další šetření k případům, zejména doplnění výpovědí k nově zjištěným skutečnostem a provádění dalších procesních úkonů.

Nejvíce rozšířenou formou trestné činnosti jsou krádeže, krádeže v kombinaci s poškozováním cizí věci, kdy pachatel nejprve poškodí pneumatiku vozidla a při její opravě řidičem dochází nepozorovaně ke skutku, krádeže vloupáním do vozidel v nichž osádka spí po aplikaci neznámé psychotropní látky do kabiny vozu. Jedná se o nebezpečné pachatele, ve většině případů ozbrojených, kteří neváhají v případě kladení odporu zbraní použít.

Velká část trestné činnosti páchané na dálnici je však latentní. Zejména se jedná o nelegální převážení běženců dopravovaných tudy organizovanými skupinami přes republiku k západní hranici, obchody s drogami, loupeže atd.

Vývoj nápadu trestné činnosti gradoval v roce 2000, kdy bylo na našem úseku šetřeno 123 trestných činů s objasněností 5,69 %. Tento stav vyvolal přijetí organizačních opatření u útvarů dálničních oddělení policie, zaměřených k zlepšení objasněnosti a potlačení počtu trestných činů. Toto opatření se ukázalo v roce 2001 jako značně účinné, kdy se podařilo zejména razantně snížit počet spáchaných skutků a objasněnost se zvýšila na 28,81 %.

Ovšem tak, jak změnila přístup a metody policie, začala změna v chování pachatelů, a v následujících letech dochází opět k soustavnému nárůstu spáchaných skutků a snižujícímu se procentu objasněnosti.

V současné době není v možnostech policie čelit tomuto nárůstu dalším kvantitativním nasazováním lidí. Jednou z možných metod k potlačení nepříznivého stavu se nabízí monitorování nejproblematičtějších lokalit kamerovým systémem. Zdůvodnění tohoto tvrzení si dovoluujeme předložit po náhledu na statistické rozbor problematiky trestné činnosti na zdejší oddělení policie.

období	r. 2002	r. 2003	1. čtvrtletí r. 2004
celkový počet skutků	90	80	29
objasněné skutky	4	5	3
objasněnost v %	5,12	6,57	10,34

Vývoj majetkových přestupků v čase, grafická příloha č. 15

období	r. 2002	r. 2003	1. čtvrtletí r. 2004
celkový počet skutků	47	62	14
objasněné skutky	11	15	3
objasněnost v %	23,4	24,59	21,42

Souhrnný nápad trestných činů a majetkových přestupků v čase, grafická příloha č.16

období	r. 2002	r. 2003	1. čtvrtletí r. 2004
celkový počet skutků	137	142	43
objasněné skutky	15	20	6
objasněnost v %	10,94	14,08	13,9
			5

2. Získávání poznatků a využití systému ostatními službami PČR

Tato činnost vyhledávání trestné činnosti je do současné doby přímo závislá na osobních kontaktech a místní znalosti jednotlivých příslušníků DO PČR Velký Beranov. Vyhledávání poznatků pouhou osobní přítomností v místě, bez využití kontaktů na zde pracující osoby je z důvodu množství kladených úkolů zanedbatelné. Zajistit stálou přítomnost policie v určitých lokalitách je nereálné.

K tomuto způsobu boje s trestnou činností se kamerové monitorovací systémy se záznamem jeví jako ideální a efektivní řešení problematiky. Zároveň tak nabízí řešení ostatním složkám PČR, jak dokumentovat trestné činy a využívat pro jejich potírání nové progresivní metody.

V souvislosti se vzrůstající se vlnou extremismu a radikalismu ve světě by bylo možno těmito opatřeními možným hrozbám účinně čelit a předcházet.

III. INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM

1. Využití jednotlivými složkami

Využití navrhovaných technických opatření jednotlivými složkami IZS by se odrazilo zejména v okamžitém a přesném určení místa zásahu , bez časových ztrát hledáním místa po jeho nepřesném určení oznamovatelem. Odpadnou plané výjezdy složek IZS plynoucích právě z omylů oznamovatele při určování místa.

Získáme jasný přehled o skutečném stavu na místě události bez osobní přítomnosti , což urychlí přijetí potřebných opatření k určení příjezdových tras na místo / možnost protisměrné jízdy při zablokovaném provozu atd. / a z toho plynoucí záchraně životů a zdraví. Dále zajištění dostatečného počtu lidí a odpovídající techniky k odstranění následků.

Nezanedbatelná je možnost dokumentování vzniku příčin a určení odpovědnosti jednotlivých účastníků , zejména při vylučování možných nejasností .

Možností pro jednotlivé složky IZS využívat tento informační systém je nepřehledné množství a uvedené varianty jsou pouhým příkladem.

IV. TERITORIÁLNÍ ROZMÍSTĚNÍ

1. Analýza využitelnosti na rozmístění kamerového a informačního systému

Návrh teritoriálního rozmístění kamerového systému vycházel ze zásady maximální efektivity k vynaloženým nákladům. Proto jsou navrhovaná místa u odpočívek situována s ohledem na skutečnost, aby kamery zároveň ve svém účinném dosahu zachytily mimo odpočívku i co největší úsek vozovky, případně i protilehlou odpočívku.

Zároveň je v označeném pořadí kamer 1 - 10 zohledněna priorita její důležitosti, příloha č. 17. Přesná specifikace osazení je označena na jednotlivých plánech inkriminovaných míst.

Navrhovaná umístění proměnného dopravního značení, příloha č. 18, má logickou vazbu na začátky a polovinu územní působnosti našeho útvaru a příslušného SSÚD č. 3. Zároveň jsou zohledněny nejvhodnější možnosti objízdných tras.

Směr Praha - Brno, umístění portálu před sjezdem Humpolec. Vyplyvající možné objízdné rasy jsou směr Pelhřimov nebo směr Havlíčkův Brod.

Směr Praha - Brno, umístění portálu před sjezdem Velký Beranov. Možné objízdné trasy jsou silnice II. třídy č. 602 jdoucí paralelně s D-1 nebo směr Žďár nad Sázavou.

Směr Brno - Praha, umístění portálu před sjezd Velké Meziříčí - západ s objízdou trasou silnice II. třídy č. 602 jdoucí paralelně s D-1.

Směr Brno - Praha, umístění portálu před sjezd Velký Beranov. Možné objízdné trasy jsou směr Žďár nad Sázavou, směr Polná nebo Jihlava - Pelhřimov.

V. SHRNU TÍ

Co jedinec , to vlastní názor. Obdobná platnost výroku je i po významovém nahrazení jedince určitou sociální skupinou z odlišných oborů lidské činnosti. Proto je náhled na celou problematiku rychlostních komunikací odlišný u policistů , správce komunikace, orgánů státní správy atd. Každá skupina vidí příčiny stavu i jeho řešení více či méně odlišně.

Zásadní je však dospět k názorové jednotě na základě konsensu. Toho lze dosáhnout pouze zhodnocením stavu na základě nezaujatých , objektivních podkladů. Zejména se jedná o rozbor statistických dat , stanovení výhledových priorit a cílů.

Pokud tento materiál pomůže ke srozumitelnému přiblížení současného stavu rychlostní komunikace v Kraji Vysočina a vyvolá alespoň diskusi o správnosti a způsobu realizace navrhovaných opatření , pak splnil svůj účel.