

# BESIP

## Koncepce BESIP v Karlovarském kraji

na období 2009-2010 (2012)

Září 2009



**Zpracovatel:** Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Karlovarského kraje  
Schváleno Zastupitelstvem Karlovarského kraje dne 17. září 2009 usnesením č. ZK 202/09/09.

## Obsah

1. Úvod.....	3
2. Důvodová část .....	5
3. Subjekty v oblasti prevence bezpečnosti na pozemních komunikacích .....	10
4. Objekty, které ovlivňují BESIP.....	12
4.1 Lidský činitel .....	12
4.1.1 Děti jako účastníci silničního provozu .....	12
4.1.2 Řidiči .....	18
4.2 Vozidla .....	20
4.2.1 Stanice technické kontroly.....	20
4.2.2 Silniční doprava prováděná za účelem podnikání .....	22
4.3 Pozemní komunikace .....	23
4.3.1 Nehodové úseky.....	24
4.3.2 Vážení vozidel .....	25
4.3.3 Železniční přejezdy .....	26
4.3.4 Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu .....	27
5. SWOT analýza.....	28
6. Návrhová část .....	30
6.1 Role klíčových subjektů v Karlovarském kraji .....	30
6.2 Revize a aktualizace Strategie.....	32
6.3 Úkoly ke zkvalitnění BESIPu.....	35
6.4 Podíl jednotlivých subjektů na plnění Strategie.....	37
7. Financování .....	39

**Cílem Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Karlovarském kraji je vymežit základní problémové oblasti, které by mohl kraj ovlivnit, vytýčit možná východiska a stanovit krátkodobé a dlouhodobé cíle vedoucí ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích kraje.**

Tato koncepce vychází z následujících podnětů:

- prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, která je orgánům kraje stanovena zákonem,
- zákonem je také stanovena povinnost pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, do čehož neodmyslitelně i patří zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích kraje,
- z přijaté Národní strategie bezpečnosti silničního provozu vyplývají pro Karlovarský kraj úkoly, bez jejichž plnění nelze vytýčeného národního cíle dosáhnout a přijatá strategie, bez stanovení úkolů, by byla pouze dalším proklamativním pokusem o zlepšení stavu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

## 1. Úvod

Přijetím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (dále jen „Strategie“), usnesením Vlády České republiky č. 394 ze dne 28. 4. 2004, vláda České republiky jednoznačně potvrdila svůj záměr podniknout účinné kroky k zastavení dlouhodobého nepříznivého vývoje nehodovosti v silničním provozu a přiblížit její úroveň motoristicky vyspělým zemím. V souladu s nosnými pilíři evropské dopravní politiky, vytyčenými Evropskou komisí v Bílé knize, se vláda České republiky připojila k ambicióznímu cíli snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na 50 % úrovně z roku 2002, tj. na 650 osob. V Karlovarském kraji je cíl snížit počet usmrcených v silničním provozu na 17 osob.

Strategie byla koncipována jako společný strategický dokument všech subjektů, které mohou bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivnit. Byla vypracována Ministerstvem dopravy v úzké součinnosti s dalšími dotčenými ústředními orgány státní správy, krajskými úřady, podnikatelskými subjekty i nevládními organizacemi a občanskými sdruženími, jejichž činnost má dopad na bezpečnost silničního provozu. Návrhy dokumentu byly předloženy k veřejné diskuzi i široké občanské veřejnosti, která rovněž přispěla k formování finální verze. Tím byly vytvořeny všechny předpoklady pro to, aby se Strategie stala národním dokumentem koordinujícím společné úsilí o zvýšení bezpečnosti na našich silnicích.

Vedle Ministerstva dopravy byla Národní strategií bezpečnosti silničního provozu největší odpovědnost za plnění jejích opatření svěřena Ministerstvu vnitra.

Jako zásadní a nepostradatelná se nadále jeví úloha kraje a obcí zejména v oblasti implementace vybraných opatření na místní a regionální úrovni. V mnoha opatřeních, ale zvláště v oblasti spolufinancování výstavby, rekonstrukcí a údržby infrastruktury, ale také při zajištění dopravní výchovy na školách a různých dopravně preventivních akcích, je úloha krajů a pověřených obcí stěžejní. Jako kritická se v této oblasti projevuje skutečnost, že místní správa a samospráva často nemá dostatek finančních ani lidských zdrojů pro komplexní pokrytí této problematiky, zvláště pak pro budování a údržbu infrastruktury, kterou vlastní. Z důvodu úspory finančních prostředků jsou pak některé stavby realizovány neefektivně, nekvalitně a často také s malým ohledem na potenciální nehodovost. Na jedné straně lze sledovat rostoucí zájem obcí o bezpečnost silničního provozu, avšak na druhé straně je nutné si uvědomit, že samotný zájem nestačí a situace vyžaduje kvalitní zabezpečení souvisejících koordinačních a podpůrných aktivit.

K dosažení vytyčeného cíle bylo na základě podrobných rozborů nehodovosti identifikováno devět klíčových prostředků, které byly dále rozpracovány do nosných opatření a konkrétních nástrojů. Jejich výběr reflektoval nejzávažnější slabiny bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. K jejich řešení bylo ve Strategii navrženo využití ověřených postupů, praktických zkušeností a nejnovějších výzkumných poznatků, které se již osvědčily u nás nebo přinesly pozitivní výsledky v zahraničí. Ke každému nástroji byly přiřazeny odpovědné subjekty za jeho plnění i jejich časové rozvržení. Správnost zvoleného postupu i obsahového zaměření Strategie jednoznačně potvrdila první léta její realizace. Významný pokles následků nehod, zejména těch nejzávažnějších, přinesl již rok 2004, kdy byla Strategie přijata. Pozitivní výsledky zaznamenaly i následující dva roky. Jejich zdrojem byla rozšířená pozornost věnovaná bezpečnosti na všech úrovních, především však na mediální úrovni, která nepochybně významným způsobem kladně ovlivňovala chování účastníků silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu se postupně zařadila mezi trvalá prioritní témata, obzvláště pak v období příprav zavedení bodového systému. Kdyby tento trend dále pokračoval ve stejném

tempu, mohlo by být dosaženo stanoveného snížení počtu usmrcených na polovinu již v roce 2009.

Ministerstvo dopravy kladlo důraz na preventivní působení proti řízení pod vlivem alkoholu především u mladých řidičů, optimalizaci působení Bodového systému hodnocení řidičů, na výkon kontrolní činnosti v silniční dopravě, STK a autoškolení.

Aktivita ostatních resortů a subjektů byly zaměřeny zejména na opatření v oblasti působení na lidského činitele, a to s důrazem na ochranu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu – dětí, chodců, cyklistů a seniorů.

Systémově koncipovaná a věcně podložená informační kampaň Ministerstva dopravy, připravovala již od ledna 2006 motoristickou veřejnost na zavedení bodového systému. První měsíce (po zavedení bodového systému) zásadním způsobem ovlivnily chování účastníků silničního provozu a výrazně poklesla nehodovost ve všech ukazatelích. Tento pokles byl tak významný, že v souhrnném výsledku za rok 2006 přispěl ke snížení počtu usmrcených pod magickou hranici 1000 osob.

Bohužel široký prostor poskytnutý medializací dílčích nedostatků uplatnění bodového systému, jeho zpochybňování a dokonce porušování některými politiky i nedostatečný dozor v samotném provozu se následně projevil na výsledcích nehodovosti roku 2007. Došlo k nárůstu nehodovosti, počet usmrcených dokonce stoupl o 17,5 % oproti roku 2006, Česká republika se tím zařadila na předposlední místo v Evropě, následována pouze Dánskem. Je však třeba konstatovat, že celkový meziroční pokles počtu usmrcených činil v celoevropském průměru jen kolem 2 %. V této souvislosti je třeba rovněž uvést, že z průběžného hodnocení plnění cílů evropské dopravní politiky vyplývá, že jejího cíle snížit počet usmrcených na polovinu nebude do roku 2010 dosaženo. Podstatná část neplnění cíle však padá na vrub nových členských zemí EU.

Z hlediska klíčového ukazatele pro měření plnění cíle stanoveného Strategii, a to trvalého poklesu počtu usmrcených v silničním provozu, je nutno konstatovat, že rok 2007 přerušil nastavený pozitivní trend, který v podstatě směřoval ke splnění požadovaného cíle a vrátil situaci zpět k vyšším, zbytečným ztrátám lidských životů.

Negativní vývoj nehodovosti v roce 2007 potvrdil nezbytnost aktualizace platné Strategie. K jejímu zpracování byla vytvořena pracovní skupina složená ze zástupců všech subjektů zodpovědných za její plnění, která se zabývala výzkumem příčin negativního vývoje nehodovosti. Podrobný rozbor nehodovosti ukázal, že klíčové problémy se v zásadě nezměnily a že obsahová struktura Strategie reflektuje v dostatečné míře i současné problémy (zejména rychlost, přednost v jízdě, alkohol, zranitelní účastníci atd.). Rovněž se potvrdilo, že volba opatření a nástrojů si vyžaduje jen dílčí modifikace, které jsou promítnuty do dokumentu „Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 (2012)“, který schválila Vláda České republiky svým Usnesením ze dne 16. 12. 2008 č. 1584.

V aktualizované strategii je aktualizován výběr opatření, v některých případech došlo k přesunutí a přesnější specifikaci nástrojů, nebo bylo upřesněno jejich obsahové zaměření a v některých případech odpovědnost jednotlivých subjektů a časové plnění. Ve vybraných případech již byly cíle dosaženy a opatření mohlo být zrušeno (např. Zavedení systému bodového hodnocení řidičů, Zavedení oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě, Zvýšení sankcí za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, Zavedení

povinného používání dětských zádržných systémů na všech typech pozemních komunikací). S ohledem na podíl mladých účastníků silničního provozu na páchání přestupků a počet usmrcených v této věkové skupině a touto věkovou skupinou, bylo zařazeno nově opatření. Dopravní výchova v oblasti bezpečnosti silničního provozu v působnosti Ministerstva dopravy. Závažnější nedostatky však ukázala analýza plnění jednotlivých opatření a nástrojů. Slabá místa spočívají především v systémovém zajištění realizace Strategie. Bylo zjištěno, že až na několik výjimek, nebyl tento dokument zapracován do strategických dokumentů zodpovědných subjektů a ani rozpracován do akčních realizačních plánů. Tato skutečnost je přímým důsledkem toho, že bezpečnost silničního provozu není u většiny subjektů vnímána jako závažný problém, a přirozeně tedy ani není prosazována mezi priority jejich činností. Odsouvání bezpečnosti silničního provozu mezi méně závažné problémy souvisí i s nedostatečnou informovaností o této problematice a její nedostatečnou medializací. Nedostatečná je i spolupráce mezi národní, krajskou a místní úrovní, zejména v oblasti efektivního šíření dobrých zkušeností a poznatků.

Jako významná slabina byla identifikována i nedostatečná finanční zajištěnost opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Přitom u opatření, pokud jsou vhodně a správně aplikována, je návratnost vložených prostředků mimořádně vysoká a toto jejich použití je všeobecně považováno za nejvýhodnější investici z celospolečenského hlediska. Znamená to také, že je třeba pravidelně vyhodnocovat efektivnost a návratnost vložených prostředků a celkově i Strategie. Závěrečná doporučení shrnují základní systémová opatření potřebná pro naplnění původně stanoveného cíle.

Závažné nedostatky stále přetrvávají v oblasti dodržování a zajištění vymahatelnosti práva, a to nejen v oblasti přímého dozoru v silničním provozu, ale i v návazném administrativním procesu. Tyto skutečnosti se obzvláště projeví v návaznosti na zavedení bodového systému.

## 2. Důvodová část

### Dopravní nehodovost v Karlovarském kraji za rok 2008

V roce 2008 Policie ČR v Karlovarském kraji šetřila celkem 4 658 dopravních nehod ( dále jen „DN“), při kterých bylo usmrceno 34 osob, těžce zraněno 98 osob, lehce zraněno 706 osob. Odhad způsobené škody je ve výši Kč 200 401 700,--.

Porovnání hodnot roku základních ukazatelů se stejným obdobím roku 2007 je následující:

#### Porovnání počtu všech kategoriích s rokem 2007:

- |                            |              |                    |
|----------------------------|--------------|--------------------|
| – počet usmrcených je      | <b>vyšší</b> | o 7 osob           |
| – počet těžce zraněných je | <b>nižší</b> | o 19 osob          |
| – počet lehce zraněných je | <b>nižší</b> | o 13 osob          |
| – počet nehod je           | <b>nižší</b> | o 1 022 DN         |
| – odhad hmotné škody je    | <b>nižší</b> | o 18 306 000,-- Kč |

Vývoj následků DN v roce 2008 v ČR celkově byl příznivý oproti nehodovosti v Karlovarském kraji. Na silnicích zemřelo v roce 2008 v Karlovarském kraji 34 osob, což je ve srovnání s rokem 2007 o 7 osob více. V ostatních ukazatelích je zaznamenáno snížení. V kraji nebyla nehoda se smrtelnými následky, kterou by zavinilo dítě jako chodec, ani jako cyklista. Policie

ČR v Karlovarském kraji při řešení DN zjistila v 269 případech řidiče, který řídil vozidlo pod vlivem alkoholu, což je v porovnání s rokem 2007 o 14 případů méně. Při těchto nehodách byly 3 osoby usmrceny, 12 osob bylo zraněno těžce a 66 osob zraněno lehce.

Nejvíce DN v kraji zavinili řidiči osobních automobilů, a to 2 924, při kterých zemřelo 27 osob. Řidiči nákladních automobilů zavinili 526 nehod, kde 2 osoby byly usmrceny. Po jedné dopravní nehodě s usmrcením byl viníkem cyklista a řidič motocyklu.

Nejvíce DN podle místa je u nehod zaviněných v obci, kde příčinou je v převážné části překročení dovolené rychlosti, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nedání přednosti v jízdě a neumožnění přejití vozovky chodci na přechodu i mimo něj. V kraji bylo zaznamenáno 3 109 těchto nehod, při kterých bylo usmrceno 14 osob (nárůst o 5 osob). Mimo obec byla zaznamenána necelá polovina nehod, která činí 1 549 DN, ale zemřelo při nich 20 osob (nárůst o 2 osoby). Na silnicích I. třídy bylo zaznamenáno 867 DN, II. třídy 852 DN a III. třídy 662 DN. Na silnici pro motorová vozidla procházející krajem nebyla evidována žádná vážná dopravní nehoda. V 471 případech nebylo zjištěno zavinění. Jde převážně o nehody, kdy řidič z místa nehody ujel i když 2 DN byly se smrtelným zraněním.

Nejvíce dopravních nehod rozdělených do dnů bylo v pátek, a to 803, při kterých zemřelo 6 osob. Nejméně DN bylo zaznamenáno v neděli, a to 479, ovšem se stejnými tragickými následky 6 usmrcenými osobami. Nejlepším dnem byla středa, kdy na silnicích kraje zemřely pouze 2 osoby.

V roce 2007 byla v kraji velká dopravní nehodovost zaznamenána v oblasti srážky s lesní zvěří. V roce 2008 bylo šetřeno v této kategorii 223 DN, což znamená, že oproti roku 2007 o 55 těchto DN méně.

## Přehled o nehodovosti v Karlovarském kraji v roce 2008

Položka	Počet nehod	Narůst o +/-	Usmrceno	Narůst o +/-	Těžce zraněno	Narůst o +/-	Lehce zraněno	Narůst o +/-
<b>Dopravní nehody dle následků</b>								
CELKEM nehod	4658	- 1022	34	7	98	- 19	706	- 13
Pouze se škodou	4039	- 990	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Požár vozidla	2	- 2	1	0	0	0	0	- 3
<b>Dopravní nehody dle zavinění</b>								
Řidičem motor.voz.	4266	- 944	33	9	90	- 14	620	- 10
Řidičem nemotor. voz.	57	0	1	0	2	- 4	43	4
z toho dětmi	17	- 2	0	0	0	- 1	15	1
Chodcem	37	- 8	0	- 1	6	- 1	32	- 1
z toho dětmi	19	2	0	0	4	3	15	- 2
Jiný účastník	8	4	0	0	0	0	3	3
Závada komunikace	7	- 6	0	0	0	0	0	0
Tech. závada	23	- 1	0	0	0	0	3	- 3
Lesní zvěři, dom. zvířetem	247	- 50	0	0	0	0	3	- 6
Jiné zavinění	13	- 17	0	- 1	0	0	2	0
<b>Hlavní příčiny dopravních nehod</b>								
Nepřiměřená rychlost	757	- 88	12	- 3	42	1	212	- 17
Nesprávné předjíždění	83	- 30	2	- 1	8	- 1	20	2
Nedání přednosti	642	- 116	4	1	16	- 7	143	29
Nespr. způsob jízdy	2784	- 710	15	12	24	- 7	245	- 24

## Statistika dopravních nehod po okresech

### **Okres Cheb zahrnuje správní území obcí:**

Aš, Dolní Žandov, Drmoul, Františkovy Lázně, Hazlov, Hranice, Krásná, Křižovatka, Cheb, Lázně Kynžvart, Libá, Lipová, Luby, Mariánské Lázně, Milhostov, Milíkov, Mnichov, Nebanice, Nový Kostel, Odrava, Okrouhlá, Ovesné Kladruby, Plesná, Podhradí, Pomezí nad Ohří, Poustka, Prameny, Skalná, Stará Voda, Teplá, Trstěnice, Třebeň, Tři Sekery, Tuřany, Valy, Velká Hleďsebe, Velký Luh, Vlkovice, Vojtanov, Zádub-Závišín.

### **Okres Karlovy Vary zahrnuje správní území obcí:**

Abertamy, Andělská Hora, Bečov nad Teplou, Bochov, Božičany, Boží Dar, Březová, Černava, Čichalov, Dalovice, Děpoltovice, Hájek, Horní Blatná, Hory, Hradiště, Hroznětín, Chodov, Chyše, Jáchymov, Jenišov, Karlovy Vary, Kolová, Krásné Údolí, Krásný Les, Kyselka, Merklín, Mírová, Nejdek, Nová Role, Nové Hamry, Ostrov, Otovice, Otročin, Pernink, Pila, Potůčky, Pšov, Sadov, Smolné Pece, Stanovice, Stráž nad Ohří, Stružná, Šemnice, Štědrá, Teplička, Toužim, Útvina, Valeč, Velichov, Verušičky, Vojkovice, Vrbice, Vysoká Pec, Žlutice.

### **Okres Sokolov zahrnuje správní území obcí:**

Březová, Bublava, Bukovany, Citice, Dasnice, Dolní Nivy, Dolní Rychnov, Habartov, Horní Slavkov, Chlum Svaté Maří, Chodov, Jindřichovice, Josefov, Kaceřov, Krajková, Královské Poříčí, Kraslice, Krásno, Kynšperk nad Ohří, Libavské Údolí, Loket, Lomnice, Nová Ves, Nové Sedlo, Oloví, Přebuz, Rotava, Rovná, Sokolov, Staré Sedlo, Stříbrná, Svatava, Šabina, Šindelová, Tatrovice, Těšovice, Vintířov, Vřesová.

Okres	Okres Karlovy Vary		Okres Cheb		Okres Sokolov		Karlovarský kraj	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Rok								
Celkem DN	2492	1977	1627	1319	1561	1362	5680	4658
Zranění smrtelné	15	13	7	11	5	10	27	34
Zranění těžké	37	40	57	41	23	17	117	98
Hmotná škoda /mil. Kč	102,99	93,55	62,28	57,93	54,42	48,91	219,69	200,39

### **Následky DN po okresech**

### **Příčiny DN po okresech**

Okres	Okres Karlovy Vary		Okres Cheb		Okres Sokolov		Karlovarský kraj	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Rok								
Nepřiměřená rychlost	421	371	170	147	254	239	845	757
Nesprávné předjíždění	46	28	30	21	37	34	113	83
Nedání přednosti	369	308	216	175	173	159	758	642
Nesprávný způsob jízdy	1455	1090	1078	872	961	822	3494	2784
Vliv alkoholu	107	93	86	91	84	79	277	263



**Místa DN po okresech**

Okres	Okres Karlovy Vary		Okres Cheb		Okres Sokolov		Karlovarský kraj	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
V obci	1886	1373	1062	873	1018	863	3966	3109
v procentech		69,45 %		66,19 %		63,36 %		66,33 %
Mimo obec	606	604	565	446	543	499	1714	1549
v procentech		30,55 %		33,81 %		36,64 %		34,66 %
Silnice I. třídy	379	467	310	238	165	162	854	867
v procentech		23,62 %		18,04 %		11,89 %		17,85 %
Silnice II. třídy	280	279	323	247	366	326	969	852
v procentech		14,11 %		18,73 %		23,94 %		18,92 %
Silnice III. třídy	130	181	199	200	318	281	647	662
v procentech		9,16 %		15,16 %		20,63 %		14,98 %

Sledováním výskytu dopravních nehod v Karlovarském kraji bylo zjištěno, že nehodové lokality (úseky častých dopravních nehod) jsou eliminovány. Jsou pouze shluky nehod v místech, které korespondují s intenzitou silničního provozu. Mnohdy jejich výskyt souvisí s nevhodným uspořádáním dopravního prostoru tím, že průtahy obcemi neodpovídají svým uspořádáním platným normám. V úsecích mimo obce jsou to převážně nevyhovující rozhledové poměry v křižovatkách, chybné příčné uspořádání vozovky, chybně vedené přednosti v jízdě. Samostatnou kapitolou jsou železniční přejezdy v podobě, která odpovídala době výstavby železniční dráhy, kdy intenzita dopravy byla podstatně nižší. Další skutečnosti jsou v řadě případů nevyhovující přechody pro chodce, ať již stavebním uspořádáním, osvětlením, umístěním či intenzitou pěší dopravy na přilehlých chodnících a přechodech.

V současnosti není však dostatečně mezi občany akceptován význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jednotlivá opatření jsou podceňována a existuje jen malá podpora jejich přijímání. Společnost chápe ohrožení z různých stran – rostoucí kriminalita, šíření nemocí, drogy apod., ale už necítí takové riziko z oblasti provozu na komunikacích. Stále se setkáváme s nízkým právním vědomím občanů a hrubým porušováním pravidel provozu na pozemních komunikacích.

V členských státech EU probíhá program „Vize 0“, což znamená snahu o snížení nebo odstranění negativních důsledků dopravy na pozemních komunikacích, tedy postupnými kroky snížit následky dopravních nehod na minimum, zejména odstranění těžce zraněných a usmrcených osob v určitém časovém harmonogramu. I Česká republika si dala za cíl výrazné snížení následků nehod. V současné době se připravuje v gesci ministerstva dopravy a ve spolupráci s ministerstvem vnitra nový operační program, který by měl nepříznivou situaci v této oblasti zvrátit. Za posledních 20 let je to již v pořadí několikátý pokus o vznik mechanismů, které budou funkční v rámci celé republiky, napříč spektrem všech odvětví. Většina aktivit, které jsou směřovány do oblasti zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích, je známa pod logem BESIP, proto i my používáme toto logo pro krajskou koncepci zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Dlouhodobé zkušenosti ukazují na to, že je třeba zaměřit se na tyto oblasti:

- **Lidský činitel** – dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (zejména oblast rychlosti, bezpečnostních pásů, alkoholu), preventivní výchova účastníků silničního provozu – zaměřená zejména na předškolní a školní mládež, řidiče začátečníky, řidiče profesionály.
- **Pozemní komunikace** – za prioritu moderní evropské dopravní politiky již není považována rychlá a nerušená jízda motorových vozidel, ale snaha o trvale udržitelnou mobilitu na základě hledání rovnováhy a harmonizace podmínek jednotlivých druhů dopravy (pěší, cyklistická, veřejná, individuální automobilová).
- **Vozidlo** – technický stav vozidel, nejen z hlediska závad, ale také zavádění nových technologií zvyšujících bezpečnost, a to aktivní (tj. snaha předejít nehodě – opatření zaměřující se na výhled z vozidla, účinnost brzd, kvalita pneumatik,...) a pasivní bezpečnost (t.j. snaha snížit následky nehody – opatření zaměřující se na bezpečnostní pásy, tuhost karoserie,...).
- **Legislativní oblast** – jasně, srozumitelně a vyčerpávajícím způsobem zpracovaná právní úprava, zpřísnění postihů, zajištění vymahatelnosti práva.

Cílem této koncepce je vymezit základní okruhy problému, které by mohl Karlovarský kraj ovlivnit, vytýčit možná opatření a stanovit krátkodobé a dlouhodobé cíle, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích Karlovarského kraje.

### 3. Subjekty v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu

Provádět prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ukládá § 124 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

- Ministerstvu dopravy ČR,
- Krajům,
- Obcím prostřednictvím obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 16. prosince 2008 č. 1584 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 (2012),

Vláda ukládá:

- ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy, vnitra, zdravotnictví a ministryni obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii,
- ministru dopravy koordinovat plnění opatření Strategie,
- představitelům krajských úřadů a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.

Vláda doporučuje:

- hejtmanům, primátorovi hlavního města Prahy, primátorům statutárních měst a starostům obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.

Nepostradatelná úloha kraje a obcí při zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je v :

- koordinačním, organizačním a personálním zajištění problematiky bezpečnosti silničního provozu,
- úzké spolupráci s resorty Ministerstva vnitra, Ministerstva dopravy a ostatními subjekty podílejícími se na zvyšování bezpečnosti silničního provozu,
- podpoře k vyššímu zapojení pověřených osob ve smyslu § 79 zákona o silničním provozu,
- zvýšení vymahatelnosti uložených pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení sankce,
- podávání podnětů k odstranění legislativních či jiných bariér bránících zajištění bezpečnosti provozu.

Policie je zákonem pověřena vykonávat dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, a to zejména tím, že kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení, objasňuje dopravní nehody, vede evidenci dopravních nehod a projednává v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Mezi další právní normy, které upravují oblast BESIPu, patří zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých zákonů, a ten ukládá České kanceláři pojistitelů zřízené tímto zákonem, podílet se na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích, dále zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, upravuje povinnosti vlastníků, správců a uživatelů pozemních komunikací v oblasti bezpečnosti provozu, užívání a hospodaření s pozemními komunikacemi.

V oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích existuje ještě řada dalších subjektů, jejichž zkušenosti v problematice mohou být významným přínosem, pokud budou zapojeny do aktivit vztahujících se k BESIPu. Kromě ministerstev, krajů, obcí a policie (státní i městské) to mohou být např. zdravotní a komerční pojišťovny, správci pozemních komunikací, motoristické organizace, výrobci a dovozcí automobilů a příslušenství, dětské organizace a další odborníci jako jsou pedagogové, dopravní psychologové nebo soudní znalci a zástupci autoškol.

Koordinačním orgánem BESIPu je Ministerstvo dopravy ČR (dále jen „MD“). Od 1. 7. 2009 BESIP pro MD zajišťuje příspěvková organizace MD - Centrum služeb pro silniční dopravu. Zrušením okresních úřadů se stal systém, který byl funkční jen z části, nepřehlednou záležitostí. Strategický dokument ukáže, zda se podaří zaktivovat celonárodní snahu o zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Situace v Karlovarském kraji není v otázkách zabezpečení BESIPu uspokojivá. Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Karlovarského kraje, má snahu o aktivitu v této oblasti, ale jednalo se vždy o samostatné akce s minimální spoluprací s dalšími subjekty. Byl navázán užší kontakt s MD ČR, CDV (Centrum dopravního výzkumu) Brno, CSPSD (Centrum služeb pro silniční dopravu) Trutnov, Policií ČR a odborem školství KK.

Rada Karlovarského kraje zřídila jako svůj poradní orgán Komisi pro dopravu. Zastupitelstvem Karlovarského kraje nebyl zřízen Výbor pro dopravu. Problematika BESIPu není projednávána a řeší se pouze okrajově a informativně.

Je potřebné, aby se touto problematikou zabývala Komise pro dopravu, jejíž úlohou je součást Koncepte BESIPu v Karlovarském kraji.

## 4. Objekty, které ovlivňují BESIP

**V roce 2008 bylo v Karlovarském kraji způsobeno celkem 4 658 dopravních nehod, při kterých bylo lehce zraněno 706 osob, těžce zraněno 98 osob, usmrceno 34 osob a hmotná škoda dosáhla 200 401 tis. Kč,--.**

### 4.1 Lidský činitel

Oblast lidského činitele je rozsáhlým pojmem pro uplatňování dopravně bezpečnostních opatření. V jejím rámci lze působit na jednotlivce, společenské skupiny i na veřejnost jako celek. Lidský faktor je možno ovlivňovat dvojím způsobem, na jedné straně vzděláváním v oblasti znalostí právní úpravy a chování v dopravním prostředí, poskytováním aktuálních informací o dopravním prostředí a na straně druhé dohledem policie a jejími restriktivními opatřeními.

Bohužel v současné době zůstává neopomenutelným problémem nízké právní vědomí občanů a především nedodržování a hrubé porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. rychlostní limity, požívání alkoholu a drog, vzrůstající agresivita řidičů) a nedostatečně je akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany. Z toho vyplývá obecné podcenění naléhavosti opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a malá podpora jejich přijímání.

#### 4.1.1 Děti jako účastníci silničního provozu

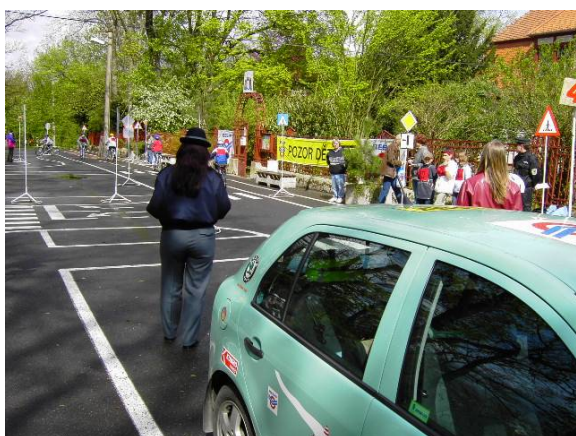
Školní a předškolní mládež je jednou z rizikových skupin účastníků silničního provozu. Přípravě dětí na účast v silničním provozu se věnuje nemálo času a energie, ale výsledek není uspokojivý. Je zjevné, že nedochází k nárůstu dopravních nehod, kde je účastníkem dítě, ale čísla jsou stále vysoká a neklesají. A to i přes to, že dopravní výchova dětí existuje, ovšem formou výuky a výcviku na dopravních hřištích a ve školách ji neabsolvují všichni žáci, neboť ji nenajdeme jako povinný předmět ve školních osnovách. Druhým zásadním aspektem je vlastní příklad, který děti dostávají od dospělých. Dozvědí se sice určitá pravidla, ale na druhé straně se každodenně setkávají s jejich porušováním. Proto je třeba dopravní výchovu spojovat nejen se školní výukou, ale začínat s ní už v rodině. Vzhledem k současnému stavu v silničním provozu je nezbytné zvýšit prestiž dopravní výchovy a hledat její další formy.

#### Dětská dopravní hřiště

Výcvik a výuka dětí na Dětských dopravních hřištích (dále jen „DDH“) patří k nejúčinnějším formám dopravní výchovy dětí. Systematický výcvik je soustředěn na žáky 4. a 5. ročníků základních škol a jeho obsahem je procvičení základních prvků jízdy na kole daných pravidly silničního provozu s příslušným teoretickým poučením. Na základě úspěšného absolvování zkoušek získá žák průkaz cyklisty. Dále podle možností a volné kapacity byl prováděn výcvik a výuka pro mladší i starší žáky základních škol, školní družiny a děti v mateřských školách.

V Karlovarském kraji byla výuka prováděna na čtyřech stálých dopravních hřištích, jednom pojízdném a na jednom krytém DDH. V rámci pravidelné plánované dopravní výchovy bylo v roce 2008 proškoleny 5 613 žáků, z toho 4 124 žáků 4. tříd, 1 489 ostatních žáků ZŠ. Při ostatních aktivitách a soutěžích na DDH byla účast 2 485 dětí.

**Cheb** - výuku dopravní výchovy pro školy na území města Cheb zajišťuje Dům dětí a mládeže v Chebu, na stálém DDH. Financování je z prostředků města Cheb a KÚ. V rámci spolufinancování byla uhrazena část výuky a oprava kol z prostředků MD. Výuka probíhala po celý rok dle harmonogramů. Omezenou část škol v Aši zajišťuje ve výuce a výcviku autoškola Zuna se sídlem v Chebu s pojízdným DDH, které zajíždí přímo do škol. V roce 2008 byla výuka prováděna a financována z prostředků KÚ Karlovarského kraje a MěÚ Aš.



DDH Cheb



**Karlovy Vary** - výuka je prováděna pro oblast působnosti Magistrátu města Karlovy Vary a MěÚ Ostrov, na stálém DDH v Karlových Varech. Výuku zajišťovali pracovníci ÚAMK ČR a Městské policie Karlovy Vary. Výcvik je uskutečňován pro žáky škol, které se v rámci nabídky přihlásí k účasti. Výuka je hrazena převážně z financí MD - BESIP, příspěvku Magistrátu města Karlovy Vary a KÚ Karlovarského kraje. Dopravu do místa výuky a výcviku si hradí každá škola samostatně. O dopravní výchovu ze strany škol je zájem a výuka probíhá od dubna do poloviny listopadu s dostatečným kapacitním využitím. Na DDH bylo přikročeno k výuce dopravní výuky pouze pro žáky 4. tříd ZŠ dle tematického plánu, v rozsahu 5ti hodin teorie a 5ti hodin praxe. V roce 2008 došlo k zvýšenému požadavku výuky a výcviku dopravní výchovy u škol obvodu MěÚ Ostrov. Zaměstnanci DDH Karlovy Vary zlepšili výuku u vzdálenějších škol tím, že na teoretickou výuku zajíždějí přímo do jednotlivých škol.

#### Dopravní hřiště v Karlovarském kraji

Místo	Vlastník
Karlovy Vary	ÚAMK (organizace pověřená MD ČR ke koordinaci BESIP)
Sokolov	Město
Cheb	Město
Mariánské Lázně	Město
Cheb - pojízdné	Autoškola Zuna



DDH Karlovy Vary



**Sokolov** - výuku a výcvik zajišťují pracovníci Domu dětí a mládeže Sokolov pro oblast působnosti MěÚ Sokolov a MěÚ Kraslice. Výuka je prováděna dle harmonogramů pravidelné dopravní výchovy na ZŠ. Dopravní hřiště je využíváno i v odpoledních hodinách, sobotách a nedělích pro veřejnost s velmi dobrou návštěvností. Dozor zajišťují externí pracovníci DDM a provoz je hrazen z prostředků MěÚ Sokolov. V roce 2008 byla řádná výuka hrazena z rozpočtů KÚ Karlovarského kraje, MD - BESIP, MěÚ Sokolov a MěÚ Kraslice. Dopravu na pravidelnou výuku pro žáky ZŠ financují výše uvedené MěÚ s rozšířenou působností. Mimoškolní činnost v dopravní výchově organizuje a zajišťuje DDM Sokolov. Výuka je prováděna i v krytém DDH, které bylo v Sokolově vybudováno v krytu CO, kde praktický výcvik je možno provádět i v zimních měsících. Těto výuky a výcviku se zúčastňují převážně děti z mateřských škol.



DDH Sokolov



Kryté DDH v Sokolově

**Mariánské Lázně** - výuku a výcvik dopravní výchovy zajišťují pracovníci DDM Mariánské Lázně pro oblast působnosti MěÚ Mariánské Lázně a část obcí v působnosti obce s rozšířenou působností. DDH prošlo rekonstrukcí a plný provoz byl zahájen v roce 2006. Výcvik je prováděn dle tematického plánu, dále pro MŠ, školní družiny a další zájmové akce pořádané DDM. Financování výuky dopravní výchovy je z prostředků KÚ Karlovarského kraje a MD - BESIP. Dopravu na DDH si zajišťují a hradí školy samostatně.

## Vyhodnocení dopravní výchovy (DV) za rok 2008

Celkem dětí na DDH v roce 2008	<b>8 098</b>
Účast na DV dle tématického plánu (TP)	<b>4 124</b>
Zkoušky na průkaz cyklisty	<b>2 146</b>
Průkaz cyklisty	<b>1 303</b>
Ostatní děti mimo TP	<b>3 974</b>
Účast na DV dle TP % ( vzhledem k předpokladu )	<b>62,3</b>
Úspěšnost průkaz cyklisty %	<b>60,7</b>
Předpoklad počtu dětí dle TP	<b>2 605</b>
Počet škol se žáky 4. třídy	<b>106</b>
Účast škol se žáky 4. třídy	<b>84</b>
Účast v %	<b>79,2</b>

Doplňkovou formou dopravní výchovy jsou soutěže s dopravní tematikou. V současné době existuje pouze jedna soutěž celorepublikově vyhlašovaná Ministerstvem dopravy ČR s evropskou působností, a to je Dopravní soutěž mladých cyklistů, která probíhá na úrovni oblastní, krajské a celorepublikové, kam postupují vítězové z jednotlivých krajů. Ministerstvo dopravy se v současné době zaměřuje na tvorbu komplexních výukových materiálů do všech základních škol v návaznosti na plánované začlenění dopravní výchovy, jako průřezového tématu do Rámcového vzdělávacího programu od školního roku 2011/2012.

### **0Dopravní soutěže mladých cyklistů**

Dopravní soutěž cyklistů je na školách velice populární a zaznamenává každým rokem nárůst účasti. Velké pozitivum je, že základních kol na školách se zúčastňuje stále více škol a žáků, což se odráží i v účasti ve vyšších kolech. Náplň soutěže velmi kvalitně ovlivňuje chování žáků škol v bezpečném pohybu na pozemních komunikacích. Učitelé, kteří se těchto soutěží zúčastňují, hodnotí organizaci a formu jako jednu z nejlepších akcí v rámci školství. Soutěž je postupová od základních kol na školách, přes okresní, krajská až celostátní. Vítěznému družstvu I. kategorie této soutěže je zajištěna účast v kole mezinárodním. Okresní kola proběhla v roce 2008 ve všech okresech a nikde se nevyskytly organizační ani jiné nedostatky. Financování okresních kol bylo zabezpečeno převážně z prostředků MD-BESIP, rozpočtu Domů dětí a mládeže, Magistrátu města Karlovy Vary, příspěvku KÚ Karlovarského kraje a ojediněle MěÚ s rozšířenou působností.

Následovalo krajské kolo DSMC s účastí vítězných družstev jednotlivých okresů. Karlovarský kraj pořádal tuto soutěž 29. května 2008 v DDM Sokolov s účastí zástupců všech 3 okresů. Z každého okresu postupovala dvě nejlepší družstva. Soutěže se zúčastnilo 48 žáků. Financování bylo zajištěno z prostředků MD-BESIP a KÚ Karlovarského kraje. Dopravu soutěžících žáků financoval DDM Sokolov a KÚ Karlovarského kraje. Kulturní program, ceny a ostatní zajištění této významné akce podpořila i řada sponzorů. Do celostátního kola DSMC byla nominována vítězná družstva Karlovarského kraje. V I. kategorii zvítězili žáci ZŠ Truhlářská., Karlovy Vary a II. kategorii žáci ZŠ Rokycanova, Sokolov. V celostátním finále,

které proběhlo v červnu 2008 v Praze s účastí všech krajů ČR a družstev žáků Hlavního města Prahy (14 družstev v každé kategorii), byla družstva úspěšná a obsadila v I. kategorii v celkovém pořadí 7. místo a v II. kategorii 11. místo. Úspěšnost družstev, která kraj na tomto celostátním finále reprezentovala, byla dobrá, o čemž hovoří výsledky.

### Výsledková listina krajského finále DOPRAVNÍ SOUTĚŽE MLADÝCH CYKLISTŮ Karlovarský kraj 2008

Dopravní soutěž mladých cyklistů					
Obvod	Místo konání	Termín	Počet škol	Počet účastníků	Vítězná družstva
Karlovy Vary okresní kolo	DDH Karlovy Vary Stará Role	I. kategorie 7. 05. 2008	15	60	ZŠ Truhlářská K. Vary
					ZŠ Nejdek , náměstí
		II. kategorie 7. 05. 2008	15	60	ZŠ Truhlářská K. Vary
					ZŠ Hroznětín
Cheb okresní kolo	DDM Cheb	I. kategorie 12. 05. 2008	14	56	4.ZŠ Cheb
					ZŠ Hlávkova Aš
		II. kategorie 13. 05. 2008	12	48	ZŠ Skalná
					ZŠ Hlávkova, Aš
Sokolov okresní kolo	DDM Sokolov	I. kategorie 15. 05. 2008	14	56	ZŠ Rokycanova, Sokolov
					ZŠ Švabinského, Sokolov
		II. kategorie 15. 05. 2008	15	60	ZŠ Rokycanova, Sokolov
					ZŠ Křížíkova, Sokolov
Karlovy Vary krajské kolo	DDM Sokolov	I.,II.kategorie 29. 05. 2008	9	48	I kat. ZŠ Truhlářská, K.Vary
					II.kat. ZŠ Rokycanova, Sokolov
Karlovy Vary Krajské kolo praktických ZŠ	DDH K. Vary Stará Role	30.5. 2008	8	48 + 2 vozíčkáři	ZPŠ Toužim
Cheb Oblastní kolo praktických ZŠ	DDM Cheb	19. 09. 2008	3	12	ZŠ praktická, Cheb

Krajské kolo DSMC 2008 – praktické školy



Disciplína DSMC 2008 - „První pomoc“





**I. kategorie – žáci 4. - 6 ročníků**

ŠKOLA- OKRES	Testy	DDH	Jízda zručnosti	První pomoc	Celkový počet bodů	Pořadí
ZŠ Karlovy Vary, Truhlářská, KV	10	35	94	15	154	<b>1</b>
ZŠ Nejdek, náměstí Karla IV. KV	70	95	120	40	325	<b>3</b>
ZŠ Hradební, Cheb CH	65	160	171	40	436	6
ZŠ Aš, Hlávkova CH	50	155	117	50	372	4
ZŠ Sokolov, Rokycanova SO	50	30	94	65	239	<b>2</b>
ZŠ Sokolov, Švabinského SO	90	65	207	35	397	5

**II. kategorie – žáci 7.- 8.ročníků**

ŠKOLA - OKRES	Testy	DDH	Jízda zručnosti	První pomoc	Celkový počet bodů	Pořadí
ZŠ Karlovy Vary, Truhlářská, KV	20	85	66	15	186	<b>2</b>
ZŠ Hroznětín KV	40	45	127	35	247	6
ZŠ Skalná CH	25	80	45	40	190	<b>3</b>
ZŠ Hlávkova, Aš CH	45	100	54	40	239	5
ZŠ Sokolov, Křížkova SO	25	55	109	20	209	4
ZŠ Sokolov, Rokycanova SO	50	15	85	35	185	<b>1</b>



Krajské finále DSMC Karlovy Vary – DDM Sokolov



Krajské finále 2008 – praktické školy Karlovarský kraj

### **Problémové oblasti:**

**A. Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že existují různí vlastníci DDH. To přináší zejména problém s financováním provozu DDH.** Doposud je provoz některých DDH financován MD ČR plně, jiné z části, u některých dopravních hřišť přispívá kraj, který převzal závazky okresních úřadů, dále se podílejí obce.

**B. MD ČR do budoucna bude ustupovat od financování vlastního provozu DDH a bude se z důvodu začlenění dopravní výchovy do Rámcového vzdělávacího programu, zaměřovat na tvorbu komplexních výukových materiálů do škol. Zůstane garantem metodiky (učební pomůcky, školení lektorů dopravní výchovy, ..), finanční odpovědnost přejde na obce a kraje.**

**C. Dopravní výchova není uvedena v osnovách pro základní školy jako povinný předmět, záleží tedy na preferenci konkrétní školy, zda bude dopravní výchově dán prostor a v jaké míře.**

**D. Chybí pozice krajského koordinátora v oblasti dopravní výchovy.**

**E. Stejně jako v dalších oblastech problematiky BESIP, není dostatečně doceněna pozice dopravní výchovy mezi obecnou veřejností, jako možnosti zlepšení bezpečnosti silničního provozu.**

### **Východiska:**

**A. S ohledem na výši finančních nákladů a na spádovou funkci těchto zařízení je nevyhnutelné, aby se na financování dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích a na jejich běžné údržbě dále podílel Karlovarský kraj a obce s rozšířenou působností.**

**B. Podpořit výstavbu DDH v regionech každé obce s rozšířenou působností v Karlovarském kraji.**

**C. Podpořit zavedení výuky dopravní výchovy na všech základních školách v Karlovarském kraji podle vydané metodiky MD ČR.**

#### **4.1.2 Řidiči**

Ze statistik plyne, že 90% dopravních nehod zavíní řidiči motorových vozidel. Nejčastější příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy. Co je ovšem zahrnuto pod tímto pojmem? Je to zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti za vpředu jedoucím vozidlem, kdy však pravou příčinou není nedodržení této vzdálenosti, ale nepřiměřená rychlost jízdy. Dalším porušením zahrnutým pod tento pojem je jízda po nesprávné straně vozovky, či neopatrné vjíždění na krajnici. I zde však pravou příčinou bývá nepřiměřená rychlost jízdy, neboť vozidlo se dostane zpravidla do protisměru v zatáčce v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy, nebo na krajnici z téhož důvodu. Takto by bylo možno ve výčtu pokračovat a došli bychom k závěru, že minimálně 70% dopravních nehod je zaviněno v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy. Na tento prohrěšek řidičů proti pravidlům silničního provozu je nutné zaměřit hlavní pozornost, pokud hodláme ovlivnit vývoj dopravní nehodovosti.

## **Problémové oblasti**

- A. Pravidla provozu na pozemních komunikacích nejsou všemi jeho účastníky respektována** – jedná se zejména o nedodržování rychlostních limitů, nepoužívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, nerespektování dopravního značení a dopravního zařízení, požívání alkoholu a drog před jízdou, vzájemné nekorektní chování v provozu na pozemních komunikacích.
- B. Při provádění výuky a výcviku nových řidičů v autoškolách se setkáváme s nedostatečnými a nevyhovujícími podmínkami, kdy žadatelé v první řadě hledí na cenu, za kterou lze řidičský průkaz získat, ne na kvalitu výuky a výcviku, čemuž se autoškoly přizpůsobují. Kontrola autoškol při provádění výcviku a výuky žadatelů o řidičské oprávnění není ze strany obecních úřadů s rozšířenou působností a Krajského úřadu dostatečná. Je malá četnost a náročnost těchto kontrol.**
- C. Systém zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů v akreditovaných střediscích je v současné době neefektivní.** Je sice stanoveno vstupní školení, které je zakončeno zkouškou, ale po pravidelném školení v trvání 7 hodin v roce není již vyžadováno přezkušování těchto řidičů. Profesionální řidič po vstupním školení celou dobu svého výkonu povolání řidiče profesionála není přezkoušen. Tomu odpovídá i kvalita pravidelného školení.
- D. Neexistuje systém dalšího vzdělávání neprofesionálních řidičů.** Zde by mohlo být řešením vydávání řidičských průkazů na dobu určitou (5 let) a po této době by se řidič musel podrobit novému proškolení.
- E. Existují jen malé možnosti zdokonalování se řidičů v praktických dovednostech (školy smyku a bezpečné jízdy).**
- F. Řidiči, zejména ti s krátkodobou praxí, přeceňují své schopnosti při řízení motorových vozidel** (největší nehodovost způsobují řidiči nováčci do dvou let zkušenosti s řízením). Zde přichází na zvažení legislativní úprava zákona, kdy by řidičské oprávnění bylo udělováno po složení zkoušky na dobu určitou, v této době by řidič svým chováním v provozu toto oprávnění buď obhájil, nebo ztratil.

## **Východiska:**

- A.** Podpořit a uskutečnit motivační kampaně pro širokou veřejnost o negativních důsledcích současného silničního provozu s myšlenkou, že ohleduplnost a dodržování pravidel silničního provozu není slabost, ale nutná podmínka pro bezpečnou účast v silničním provozu.
- B.** Medializovat význam používání zádržných systémů jako snížení závažnosti následků dopravních nehod.
- C.** V rámci výkonu státní správy zajistit řádné provádění státního dozoru nad činností autoškol obecními úřady s rozšířenou působností. Toto zahrnout do kontrolní činnosti krajského úřadu

nad výkonem přenesené působnosti obcí. Důsledně dodržovat předepsané podmínky při závěrečných zkouškách žadatelů o řidičská oprávnění.

**D.** V rámci represivních opatření spolupracovat tématicky na krajských akcích Policie ČR. V rámci státní správy rozšířit kontrolní činnost na přestupková řízení prvoinstančních správních orgánů.

**E.** Podpořit výstavbu a rozvoj moderních autocvičišť s možností nácviku reakce řidiče v krizové situaci.

**F.** Podpořit projekty proti nezodpovědnému chování řidičů, především projekty ke snižování ohrožující nepřiměřené rychlosti, např. formou iniciačních grantových programů Bezpečná silnice.

**G.** Při pravidelném setkávání se senátory a poslanci v rámci kraje přednést návrh na legislativní úpravu zákona, kdy by řidičské oprávnění bylo udělováno po složení zkoušky na dobu určitou a v této době by řidič svým chováním v provozu toto oprávnění buď obhájil nebo ztratil.

## 4.2 Vozidla

Vliv vozidel, jakožto prostředků, prostřednictvím kterých je doprava na pozemních komunikacích prováděna, na bezpečnost této dopravy je charakterizována především jejich technickou koncepcí, stavem technické způsobilosti k provozu a jejich působením na ostatní subjekty dopravy v závislosti na jejich ovládnutí řidičem. Ze statistiky vyplývá, že špatný technický stav vozidla tvoří minimální procento příčin dopravních nehod. Tento trend bude stále příznivější, neboť dochází k obměně vozového parku a stará vozidla jsou vyřazována a nahrazována novými s lepšími technickými parametry. U všech provozovaných vozidel však všeobecně platí povinnost, aby splňovala předepsané technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích, a zůstaly tak zachovány parametry vozidla dané výrobcem. Jde především o zachování jejich jízdních vlastností, funkčnost prostředků pasivní i aktivní bezpečnosti, které mohou mít zásadní vliv na předcházení a rozsah následků dopravní nehody. Kontrolou dodržování technických podmínek jsou pověřeny stanice technické kontroly, kterými musí vozidlo v předepsaném časovém intervalu projít, a Policie ČR při výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

### 4.2.1 Stanice technické kontroly

Stanice technické kontroly (dále jen „STK“) je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek silničních vozidel. STK může provozovat právnická nebo fyzická osoba, která má k jejímu provozování oprávnění udělené krajským úřadem.

### Problémové oblasti

**A. Ekonomická prosperita STK je závislá na počtu provedených technických kontrol vozidel. Proto je snaha získat co nejvíce zákazníků.** Tento počet zákazníků je však závislý na tom, zda zákazník hladce projde technickou kontrolou, a to i s vozidlem, které technickým podmínkám ne vždy odpovídá. Tam, kde zákazníci narazí na nesmlouvavost STK při kontrole technického stavu svého vozidla, vyhledá zákazník jiné „méně přísné“ STK. V provozu se pak pohybují vozidla, která mohou ohrožovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Mezi nejčastější takto legalizované závady patří: koroze spodních částí automobilu, závada v brzdovém systému, nadměrné vůle v řízení a nepovolené úpravy

automobilů nehomologovaným příslušenstvím. Následkem pak jsou závažné odchylky od standardního chování automobilu především v krizových situacích, obtěžování ostatních účastníků provozu a okolí nadměrným hlukem, znečišťování životního prostředí nadměrnými exhalacemi nebo oslňování protijedoucích řidičů. V současnosti narůstá množství vozidel provozovaných bez registračních značek. Jsou dokonce řešeny případy, že majitelé vozidel si obstarali kontrolní nálepky o provedeném STK bez přistavení vozidla do stanice technické kontroly a tato vozidla byla provozována na pozemních komunikacích s vážnými technickými závadami.

**B. Nízká kvalita provedené technické prohlídky.** Ve vztahu ke kvalitě prováděných technických prohlídek je třeba legislativně upravit, aby k protokolům o technické prohlídce byly přikládány také doklady, které by prokazovaly splnění dílčích prohlídek, jako např. grafický záznam ze zkušebny brzd, protokol o emisích apod. Při technické prohlídce osobního vozidla neshledal technik stanice technické kontroly v Sokolově na vozidle nebezpečné ani vážné závady, pouze závady lehké, prohlásil vozidlo jako technicky způsobilé pro další provoz. O dva měsíce ale auto havarovalo a při střetu s pevnou překážkou se tři lidé zranili. Řidička následně uplatňovala technickou závadu a znalecký posudek zpracovaný znalcem v oboru doprava, ji potvrdil. Podle zjištění znalce měly být závady zjištěné na vozidle zařazeny mezi závady nebezpečné či vážné a vozidlo nemělo být prohlášeno za technicky způsobilé, tudíž ze strany technika STK došlo k porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho povolání. Technikovi sděleno obvinění z trestného činu ublížení na zdraví.

**C. Nedostatečná legislativní úprava výkonu státního odborného dozoru.** Zákonem č. 226/2006 Sb., kterým byl změněn zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, již nemůže státní odborný dozor uložit sankci pokuty pracovníkovi STK, který porušuje podmínky stanovené tímto zákonem a prováděcím právním předpisem pro provozování stanice technické kontroly.

### **Východiska:**

**A. V rámci výkonu státní správy zajistit řádné provádění státního odborného dozoru nad činností stanic technické kontroly.** Kontrolní činnost je prováděna krajskými úřady a obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Vzhledem k tomu, že v administrativních náležitostech STK a provádění technických kontrol v době jejich kontroly nejsou zjišťovány podstatné závady, bude nutné zaměřit kontroly na tzv. opakovanou technickou prohlídku. Tedy v souladu s ust. § 82 odst. 4 zák. č. 56/2001 Sb., mohou bezprostředně po provedení technické prohlídky vyzvat provozovatele silničního motorového vozidla, aby na dobu nezbytně nutnou přistavil na svůj náklad zkontrolované vozidlo k opakované částečné nebo celkové technické prohlídce a kontrolní technik provede bezplatně opakovanou technickou prohlídku pod dozorem osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru.

**B. Důsledně řešit případy zjištěných případů provozování vozidel bez odpovídající technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích a podvodných jednání „legalizace“ technicky nezpůsobilých vozidel.**

**C. Tématicky spolupracovat na organizaci bezpečnostně dopravních akcích Policie ČR.**

**D. Usilovat o legislativní úpravu výkonu státního odborného dozoru.**

#### 4.2.2 Silniční doprava prováděná za účelem podnikání

**V roce 2008 bylo v Karlovarském kraji dle druhu vozidla celkem 717 dopravních nehod způsobených nákladními vozidly, při kterých bylo lehce zraněno 71 osob, těžce zraněno 8 osob, usmrceny 3 osoby a hmotná škoda dosáhla 45, 5 milionů Kč.**

Silniční doprava prováděná za účelem podnikání (ale i doprava prováděná za účelem vlastních potřeb v podnikání) je provozována zejména nákladními vozidly nad 3,5 t (tahače s návěsem, příp. přívěsem) a autobusy, které z hlediska případných následků dopravní nehody znamenají větší nebezpečí než osobní vozidla. Provozování těchto vozidel v současnosti neúměrně ovlivňuje negativním způsobem jak zatížení silničních dopravních cest a bezpečnost provozu na nich, tak i životní prostředí exhalacemi, hlukem a prachem.

Krajský úřad jsou jako dopravní úřady dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, pověřeny výkonem státního odborného dozoru. Ten je zaměřen zejména na dodržení ustanovení týkajících se doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, dále povinnost řidičů absolvovat pravidelné školení a lékařské prohlídky a povinnost dopravce používat pouze vozidla, která jsou technicky způsobilá. Druhou základní oblastí je přeprava nebezpečných věcí.

Organizační a technické podmínky provozování této dopravy je upraveno v legislativních předpisech. Dodržování těchto podmínek je předmětem kontrol státního odborného dozoru a dohledu na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Státní odborný dozor má podobu silniční kontroly, kterou dopravní úřady provádějí v součinnosti s Policií ČR, nebo následné kontroly dopravního úřadu u dopravce ve firmě, kde je možnost kontrolovat dodržování podmínek pro provozování dopravy stanovených zákonem za období pěti let. Kromě toho probíhají samozřejmě také silniční kontroly prováděné pouze příslušníky Policie ČR a celními úřady. V případě porušení povinností předává Policie ČR protokol jako podnět příslušnému dopravnímu úřadu. Krajský úřad pak na základě tohoto oznámení ukládá sankce za porušení zákona o silniční dopravě.

Prostředkem, jak snížit následky nedodržování výše uvedených povinností je častější provádění kontrol dopravců, jak při silničních kontrolách, tak při dohledu v provozovnách dopravců. V případě zjištění porušení využívat k nápravě diferencovaně všech možností, včetně sankcí v patřičné výši, stanovených zákonem o silniční dopravě.

Krajský úřad KK, jako dopravní úřad dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, uložil v roce 2008 304 dopravcům, provozujícím silniční motorovou dopravu, za porušení povinností vyplývajících z výše uvedeného zákona pokuty v celkové výši 755 tis. Kč. Tyto pokuty včetně poplatku za správní řízení ve výši více jak jeden milion korun jsou příjmem kraje.

#### **Problémové oblasti**

**A. Vzhledem k počtu dopravců a jimi provozovaných silničních motorových vozidel v Karlovarském kraji je třeba provádět účinné opatření pro zvýšení počtu kontrol a jejich frekvence.** V oblasti provozovatelů dopravy, kteří provozují tuto činnost pro vlastní potřebu, se v současnosti nedaří provádět kontroly téměř vůbec. Účinnost následných kontrol je diskutabilní.

**B. V oblasti kontrol dopravců existuje více úřadů – např. krajský úřad jako dopravní úřad, Policie ČR, Celní úřad, Inspektorát bezpečnosti práce. Důležitým úkolem zůstává zkoordinovat postup při vlastní kontrole tak, aby byla efektivní.**

**C. Nedostatečná četnost prováděných kontrol vzhledem k hustotě nákladní dopravy.**

#### **Východiska:**

**A. Vzhledem k počtu dopravců a jimi provozovaných silničních motorových vozidel v Karlovarském kraji je třeba provádět účinná opatření pro zvýšení počtu kontrol a jejich frekvence.**

**B. Kontroly dopravců provádí více složek - Krajský úřad jako dopravní úřad, Policie ČR, Celní úřad a Inspektorát bezpečnosti práce. Důležitým úkolem zůstává součinnost mezi těmito složkami tak, aby výsledek kontroly a především i následný postih při zjištění porušení byl efektivní, účinný a ovlivnil činnost dopravců.**

### **4.3 Pozemní komunikace**

**V roce 2008 bylo v důsledku závady komunikace způsobeno v Karlovarském kraji celkem 27 dopravních nehod, při kterých byla lehce zraněna 1 osoba a hmotná škoda dosáhla 448 tis. Kč. Tyto statistické údaje sleduje Policie České republiky. Ve skutečnosti se špatný stavebně technický stav pozemních komunikací spolupodílí na vzniku dopravních nehod mnohem častěji. V policejních statistikách jsou jako příčiny takových dopravních nehod uváděny nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy řidiče vozidla.**

Silniční síť v Karlovarském kraji je tvořena 2 040 km silnic, z toho 222 km pokrývají silnice I. třídy, 561 km silnice II. třídy a 1 257 km silnice III. třídy. Silnice pro motorová vozidla v délce 12 km je vybudována a zprovozněna v okrese Karlovy Vary a v okrese Cheb. Dálnice v Karlovarském kraji nejsou. Podstatné změny v dopravní situaci nastanou dobudováním silnice pro motorová vozidla (rychlostní komunikace) R-6 přes Karlovarský kraj. V minulých letech byla ze Strategie splněna tato opatření:

- Rada Karlovarského kraje schválila svým usnesením č. RK 330/05/04 z 12. 5. 2004 „Pořadník investičních a neinvestičních akcí na krajské silniční síti pro roky 2005-2010“, jenž vznikl na základě určení nehodových úseků přímo v terénu.
- Rekonstrukce silnice II/216 - průtah Aší, rekonstrukce silnice II/219 - průtah Chodovem a průtah Novým Sedlem.
- Vybudování okružní křižovatky v Mezirolí (II/220) a začátek budování okružních křižovatek v Sokolově, Chebu a v Mariánských Lázních, obnova VDZ na přechodech.
- Ve spolupráci s dopravními inspektoráty PČR byla provedena kontrola dopravního značení na silnicích II. a III. třídy, na jejichž základě bylo změněno 28 značek a doplněno 22 značek. ÚS KK dbá na rozhledové poměry na křižovatkách. Pokračuje budování okružních křižovatek v Sokolově, Chebu a v Mariánských Lázních, obnova VDZ na přechodech.
- Ve spolupráci s PČR a vlastníky komunikací byla provedena obhlídka železničních přejezdů a doplněno dopravní značení, v rámci údržby komunikací jsou pravidelně udržovány rozhledové podmínky.
- Dle podkladů ŘSD byla spolu s PČR provedena kontrola nehodových míst na silnicích II. a III. třídy a určena opatření k jejich odstranění - jsou postupně realizována.

- Rekonstrukce silnice II/222 - K. Vary - Dubina, II/221 - Horní Blatná - Potůčky, II/209 - Údolí - Horní Slavkov, II/226 - u Žlutic, vykácení starých stromů z krajnic silnice II/179 - Útvina - Přílezy, rekonstrukce mostů, osazení nových svodidel.
- Kontrola dodržování podmínek při silničních stavbách probíhá nepřetržitě po dobu trvání staveb.

#### 4.3.1 Nehodové úseky

Jedním ze základních okruhů činností, kterými lze ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je sledování míst s častým výskytem dopravních nehod, provádění rozborů příčin jejich vzniku, vyhodnocení vlivu stavebního či dopravně technického stavu pozemní komunikace, případně i přilehlých úseků drah v okolí železničních přejezdů, návržení odpovídajícího technického anebo organizačního opatření, jeho realizace a vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření. Komplexní proces, skládající se z analýzy dopravní nehodovosti, z návrhu opatření a vyhodnocení jejich účinnosti, který provádí dopravní specialista, se nazývá „bezpečnostní audit“. Sledováním výskytu dopravních nehod v Karlovarském kraji bylo zjištěno, že nehodové lokality (úseky častých dopravních nehod) jsou eliminovány. Jsou pouze shluky nehod v místech, které korespondují s intenzitou silničního provozu.

Z hlediska četnosti málo významnými, ale z hlediska následků velmi tragickými, jsou srážky vozidel s pevnými překážkami, zejména stromy rostoucími na nezpevněných krajnicích silnic. V souladu s technickými normami se řeší funkce doprovodné zeleně jako významného krajinného prvku postupně s odumíráním silniční vegetace. Nová doprovodná zeleň se již vysazuje mimo silniční pozemky (za příkopem). I tak, pokud jsou stromy vysazovány blíže než 4,5 m od hrany vozovky a níže než 1,5 m nad její hranou, mají být řidiči vozidel chráněni před srážkou s tzv. pevnou překážkou bezpečnostním záchytným zařízením (svodidlem a podobně).

Karlovarský kraj, vlastník silnic II. a III. třídy, zřídil jako svou příspěvkovou organizaci Krajskou správu a údržbu silnic Karlovarského kraje. Jejím úkolem je udržovat silniční majetek kraje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňovat vady a nedostatky uvedením do původního stavu a opravami zlepšovat jejich parametry a zvyšovat bezpečnost provozu (§ 1 odst. 1 písmeno a) a b) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů). Plnění těchto úkolů je limitováno zejména množstvím finančních prostředků, vyčleněných vlastníkem silnic.

V dalším období je třeba věnovat vyšší pozornost uživatelským hlediskům hodnocení závad, snižujících provozní způsobilost silnic a jejich provozní bezpečnost. V podmínkách Karlovarského kraje bude tato problematika především zaměřena na působnost Krajské správy a údržby silnic KK. Při provádění souvislé údržby a oprav silnic bude v mnohem větší míře dbáno na jejich úplnost, aby nadále nebyla zanedbávána obnova a doplňování bezpečnostních prvků, zejména vodících (vodorovné dopravní značení, směrové sloupky, vodící tabule a podobně).

Nástroji, které k tomuto účelu budou využívány, jsou technické předpisy, na které se odkazují příslušné zákony a jiné obecně závazné právní předpisy, vydané k jejich provedení. K nim patří zejména:

- příslušné české státní normy ČSN podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 104/1997 Sb.,



- technické podmínky TP 131 - Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi (schváleno MDS ČR pod č.j.18932/00-120 ze dne 3.4.2000),
- Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod (schváleno MDS ČR pod č.j.21088/01-150 ze dne 19.4.2001),
- technické podmínky TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi (schváleno MDS ČR pod č.j.17005/01-120 ze dne 1.2.2001).

### **Problémové oblasti**

**A. Nedostatek finančních prostředků na provádění účinných opatření na pozemních komunikacích.**

**B. Zanedbávání povinností vlastníků pozemních komunikací kategorií místních a účelových.**

#### **Východiska:**

**A.** Koordinace vyhodnocování dopravní nehodovosti s vazbou na vlastníky a správce komunikace.

**B.** Synchronizovat staničení pozemních komunikací mezi správci komunikací a Policií ČR. Podpořit využití systému GPS.

**C.** Přijímat efektivní a účinná opatření v údržbě a opravách silniční sítě. Najít k jejich zabezpečení potřebné finanční prostředky (rozpočet, úvěry, dotace). Údržbu silnic vyhodnocovat.

**D.** Zavádět doplňkové bezpečnostní prvky na pozemních komunikacích ve vlastnictví Karlovarského kraje: zpomalování rychlosti vozidel při vjezdu do obce středními dělicími ostrůvky a rychlostními semafovy, zvyšování přehlednosti a osvětlení na přechodech pro chodce, zlepšování organizace klidové dopravy ap. Podporovat zavádění prvků silniční telematiky zaměřené zejména na zlepšení informovanosti řidičů.

**E.** Důsledně uplatňovat odborné předpisy a normy v péči o silniční majetek a vydávání stanovisek k projektovým dokumentacím.

**F.** V koncepci výstavby a budování silniční sítě kraje prosazovat zklidňování tranzitní dopravy v intravilánu budováním obchvatových komunikací.

**G.** Důsledně omezovat počet reklamních poutačů, které je třeba v racionální míře nahrazovat poutači s dopravně bezpečnostní tematikou (bezpečnostní pásy, bezpečná vzdálenost, rozsvícená světla, přiměřená rychlost ap.)

#### **4.3.2 Vážení vozidel**

V důsledku přetěžování nákladních vozidel dochází ke snížení ovladatelnosti vozidla a poškozování vozovek. Obě tyto skutečnosti mají negativní vliv na bezpečnost provozu. Preventivním opatřením je provádění kontrolních vážení vozidel, které v Karlovarském kraji provádějí ve spolupráci s Policií ČR tzv. mobilní jednotky, což jsou tříčlenné skupiny zřízené

Ministerstvem dopravy ČR, které jsou plně vybaveny pro vážení vozidel a k výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě, a to na silnicích I., II. a III. třídy. Tohoto vážení se v rámci státního odborného dozoru účastní odbor dopravy a silničního hospodářství KÚ Karlovarského kraje. Tím se zkrátí doba zahájení prováděného správního řízení. Sankce za přetížení vozidla, které je porušením zákona o provozu na pozemních komunikacích, jsou ukládány řidičům podle zákona o pozemních komunikacích, a to Policií ČR v blokovém řízení nebo příslušnými celními úřady ve správním řízení. Úřady obcí s rozšířenou působností řeší za správní delikty provozovatele vozidla podle zákona o provozu na pozemních komunikacích.

### **Problémové oblasti**

- A. Malá četnost provedených kontrol.** Kontrolní vážení provádí PČR, celní úřady a ve spolupráci s těmito složkami správci komunikací. Samostatně správce komunikace kontrolní vážení provádět nemůže.
- B. Legislativní nejasnost a nesoulad jednotlivých právních norem.** Je velký nepoměr ve výši možných pokut. Řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem, za což mu hrozí pokuta do výše Kč 500 000,--. Na druhé straně fyzická osoba podnikající podle zvláštního právního předpisu nebo právnická osoba, která jako provozovatel vozidla přikázala nebo dovolila, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem (překročené hodnoty při kontrolním vážení), se dopustí správního deliktu, za který jí hrozí pokuta do výše Kč 100 000,-- za předpokladu, že se přikázání, nebo dovolení jako úmysl prokáže.

### **Východiska:**

- A.** Podstatně zvýšit četnost kontrolních vážení.
- B.** Vybudování stacionárních vah na hlavních komunikacích.
- C.** Legislativní úpravou zabezpečit kontrolní vážení správců komunikací bez účasti PČR a celních úřadů a soustředění výkonu státní správy v oblasti řešení přestupků a správních deliktů při kontrolním vážení pod jeden subjekt (příslušnou obec s rozšířenou působností).

### **4.3.3 Železniční přejezdy**

Dopravní nehody na železničních přejezdech jsou charakteristické vážností následků, které vzniknou při střetu silničního vozidla s drážním. Každá taková nehoda má za následek kromě velké materiální škody především újmu na zdraví nebo životě řidiče příp. spolujezdců a svým významem má charakter obecného ohrožení. Proto je i přes nevelký počet těchto dopravních nehod v našem kraji věnována variantám hledání způsobů zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech velká pozornost.

V roce 2008 došlo na železničních přejezdech ke 20 dopravních nehod. Jedna osoba byla usmrcena a 6 osob lehce zraněno. Hmotné škody přesáhly 28 miliónů korun. V tomto roce byla obnovena činnosti pracovní skupiny, složené ze zástupců správců komunikací (Krajské správy a údržby silnic KK), silničních správních úřadů (krajského úřadu a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností), Policie ČR, Českých drah, a.s a Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Skupina sledují stav dopravního značení, překážky v rozhledových polích, zabezpečení přejezdů. Úkolem je

zmapovat dopravní závady na železničních přejezdech v Karlovarském kraji, navrhnout a realizovat nápravná opatření a následně vyhodnotit jejich účinnost podle dalšího vývoje dopravní nehodovosti.

### **Problémové oblasti**

**A. Nedostatek finančních zdrojů na odstraňování nebo lepšího technického zabezpečení úrovněového křížení pozemní komunikace s dráhou.** Velké množství železničních přejezdů bude vždy rizikovým místem, které bude závislé na chybě lidského činitele.

### **Východiska:**

**A. Zmapovat dopravní závady na železničních přejezdech v Karlovarském kraji a tyto v součinnosti vlastníků komunikací a správou železniční cesty odstranit.**

#### **4.3.3 Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu**

**V roce 2008 došlo v Karlovarském kraji k 109 srážkám motorových vozidel s chodci. Z toho bylo 24 dětí. Při těchto DN byly 4 osoby usmrceny, těžce zraněno 23 osob, lehce zraněno 85 osob a hmotná škoda dosáhla 832 tis. Kč.**

**Cyklisté zavinili 52 DN, z toho děti 17 DN. Při těchto DN byla 1 osoba usmrcena, těžce zraněny 2 osoby, lehce zraněno 43 osob a hmotná škoda dosáhla 265 tis. Kč.**

Účinnou ochranu zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou chodníků a stezek pro chodce a cyklisty, případně vytváření vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (na vozovce). Bezpečné křížení tras pěších a automobilů se vytváří zejména budováním mimoúrovňových křížení, budováním křižovek řízených světelným signalizačním zařízením (dále jen „SSZ“), budováním SSZ na přechodech pro chodce, budováním ochranných ostrůvků na vozovkách s četnými jízdními pruhy. Z hodnocení srážek chodců s automobily na přechodech pro chodce lze vyvodit závěr, že samotné zřízení přechodu pro chodce pouhým provedením vodorovné dopravní značky je nepostačující a v určitých místních podmínkách i nebezpečné. Z tohoto důvodu Policie ČR stále více požaduje doplnění organizačních návrhů na zřízení nových přechodů pro chodce o již uvedené stavební úpravy a o výstavbu nástupních ploch (chodníků). Nezbytné je rovněž řešit nevyhovující zastávky linkové osobní dopravy. Budou podporována normová řešení s tzv. zálivky pro autobusy, zřizování přechodů vždy před zastávkou (za zadní částí autobusu).

Oddělování zranitelných účastníků silničního provozu od automobilového provozu je především věcí obcí jako vlastníků místních komunikací (cest pro chodce a cyklisty) a zařízení budovaných k zabezpečení přechodů pro chodce v obcích (SSZ, ochranné ostrůvky a podobně). Základním předpokladem je již vytváření územních předpokladů při tvorbě územních plánů kraje a obcí. Tuto činnost může krajský úřad významně ovlivňovat.

Karlovarský kraj již projevil politickou vůli napomáhat rozvoji cyklistické infrastruktury schválením Programu rozvoje Karlovarského kraje, Programu rozvoje cestovního ruchu v Karlovarském kraji a Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji. Podpora Karlovarského kraje především spočívá v grantové podpoře budování výše uvedených staveb a stavebních úprav, a to v poskytování neinvestičních příspěvků, ale zejména investičních příspěvků. Konečný cíl je vybudovat pátevní cyklotrasu podél Ohře od státní hranice s SRN, přes území kraje, k hranici s Ústeckým krajem.

V Karlovarském kraji je přibližně 1 300 km cykloturistických tras, z toho 50 km cyklostezek. V roce 2008 byly dobudovány cyklotrasy Skalná - Starý rybník v délce cca 880 metrů, Teplá - Klášter Teplá v délce 800 metrů a cyklotrasa Ostrov - Květnová v délce 1 km.. Financování těchto projektů bylo z rozpočtů obcí, příspěvku z Státního fondu dopravní infrastruktury, strukturálních fondů přeshraniční spolupráce a dotací Karlovarského kraje ve výši 2 miliony Kč. Pro rok 2009 je v rozpočtu Karlovarského kraje vyčleněna částka 5 milionu Kč na rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji.

### **Problémové oblasti**

**A. Částečný nedostatek finančních zdrojů na výstavbu samostatných cyklostezek a chodníků v obcích. Chybí dostatek zkušeností s plánováním, organizací a zabezpečením výstavby oddělených komunikací.**

**B. Nedostatečná vůle zastupitelstev obcí prosazovat otázky BESIPu v oblasti budování cyklostezek, chodníků a jiných bezpečnostních prvků pro bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu.**

### **Východiska:**

**A. Důsledně plnit přijaté dokumenty zastupitelstva Karlovarského kraje jako jsou Programu rozvoje Karlovarského kraje, Programu rozvoje cestovního ruchu v Karlovarském kraji a Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji.**

**B. Motivovat obce formou iniciační grantové podpory Karlovarského kraje k výstavbě výše uvedených staveb a stavebních úprav a v podpoře výstavby pěších stezek a cyklostezek.**

## **5. SWOT analýza**

Ministerstvem dopravy ČR je zpracovávána Strategie, která obsahuje níže uvedenou SWOT analýzu. Karlovarský kraj se s touto analýzou ztotožňuje a ve vlastních podmínkách ji bude rozpracovávat a uplatňovat.

### **Silné stránky:**

- zájem vlády ČR na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích deklarovaný v Dopravní politice ČR;
- deklarovaná ochota států s vysokým standardem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (GB, NL) pomoci České republice při řešení této problematiky v rámci bilaterálních vztahů;
- zvyšující se aktivita politiků na poli zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích;
- dlouhodobě udržovaná databáze dopravních nehod u Policie ČR doplněná lokalizací nehod s využitím GPS;
- dobrá úroveň a tradice dětských dopravních soutěží, pravidelnost výuky;
- dlouhodobá tradice a kontinuita dopravní výchovy na prvním stupni základních škol;
- zvyšující se aktivita nevládních organizací v problematice bezpečnosti silničního provozu;
- existence metodiky pro provádění bezpečnostních auditů, bezpečnostních

inspekci a jejich ověřování v pilotních projektech;

- proškolení základní skupiny bezpečnostních auditorů;
- intenzivnější zapojení komerční sféry do aktivit zaměřených na zvyšování bezpečnosti silničního provozu;
- rostoucí zájem masmedií o problematiku bezpečnosti silničního provozu;
- změna legislativy.

#### Slabé stránky:

- není dostatečně akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany;
- nedostatečná koordinace aktivit realizovaných jednotlivými subjekty, a to jak státními, tak i nestátními;
- nerozpracování Strategie do strategických dokumentů odpovědných subjektů a do jejich akčních plánů;
- málo rozsáhlá aplikace zahraničních doporučení ze strany mezinárodních organizací, i výsledků zahraničních výzkumných projektů;
- zkrácené a mnohdy věcně nepodložené informování o problematice bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v médiích;
- bezohledné a agresivní chování některých účastníků provozu na pozemních komunikacích;
- nízká míra dodržování pravidel silničního provozu ze strany široké veřejnosti, ale i profesionálů;
- nízká vymahatelnost práva a z toho plynoucí nerespektování pravidel provozu na pozemních komunikacích i policejních a správních orgánů;
- absence přijímání adekvátních kroků, pokud opatření nejsou dostatečně účinná, a to u většiny subjektů;
- nekompletnost celostátní databáze možných opatření a jejich účinků;
- nedostatečná zajištěnost finančních prostředků pro financování aktivit vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu;
- nezařazení bezpečnostního auditu do procesu plánování a schvalování nových a rekonstruovaných úseků pozemních komunikací;
- nedostatečné zajištění výchovného působení bodového systému;
- nedostačující výcvik budoucích řidičů v autoškolách a systém státního dozoru nad autoškolami.

#### Příležitosti:

- snížení nehodovosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména jejich nejzávažnějších následků na životě a zdraví;
- snížení nehodovosti zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích především dětí, chodců a cyklistů;
- snížení ekonomických celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí;
- užší spolupráce resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy a krajských úřadů v oblasti prevence;
- zvýšení vnímání vlastní odpovědnosti za bezpečnost silničního provozu;
- zvýšení atraktivity práce u Policie ČR;
- aplikace nástrojů evropské směrnice „Řízení bezpečnosti na komunikacích“;
- využití možností nových technologií a nástrojů ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
- možnost získání finančních prostředků z fondů EU;
- vytvoření společensky žádoucích standardů chování;
- zvýšení obecné akceptace a vymahatelnosti práva.

## **Rizika:**

- **při nedosažení cílů pokles podpory i pokles motivace pro další aktivity;**
- **ohrožení života a zdraví všech účastníků silničního provozu;**
- **zvýšení negativních dopadů na životní prostředí;**
- **nedostatečná podpora problematiky ze strany rozhodovacích orgánů a politických institucí;**
- **nárůst celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu;**
- **nedostatek respektování Strategie při tvorbě zákonů a předpisů týkajících se bezpečnosti silničního provozu;**
- **nedostatečné finanční zajištění navržených opatření.**

## **6. Návrhová část**

Na základě provedené analýzy, pojmenování problémových oblastí a shrnutí subjektů, zabývajících se touto problematikou, se jediným možným koordinátorem jeví Karlovarský kraj. Je nemyslitelné, aby se s problémem potýkal samostatně. Je nutné navázat úzkou spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR, jejím výkonným článkem je ÚAMK (Ústřední automotoklub), který se jako organizace pověřená Ministerstvem dopravy ČR věnuje problematice BESIP (regionální pracovník této organizace pracuje v rámci Karlovarského kraje) a jeho prostřednictvím se napojit do evropských a celorepublikových programů vedoucích ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Získané zkušenosti aplikovat za pomoci obcí, policie, správců pozemních komunikací, dráhy, resortu školství mládeže a tělovýchovy, dalších resortů a médií do celého území kraje.

### **Globální cíl**

Vytvořit na území Karlovarského kraje v rámci provozu na pozemních komunikacích bezpečný dopravní prostor. K tomu postavit Karlovarský kraj do role koordinátora za široké účasti obcí, policie, správců pozemních a drážních komunikací, médií, podnikatelské sféry a občanských aktivit, ve spolupráci se státními úřady a institucemi a s možností napojení na evropské a celorepublikové programy.

### **6.1 Role klíčových subjektů v Karlovarském kraji**

Pro řešení otázek BESIP na úrovni Karlovarského kraje se jeví jako vhodný iniciativní a koordinační orgán Komise pro dopravu zřízená Radou Karlovarského kraje, která se zabývá problematikou dopravy v Karlovarském kraji. Tato komise předkládá podklady a opatření orgánům Karlovarského kraje, spolupodílí se na rozhodování o přidělení finančních prostředků z rozpočtu kraje na BESIP.

Je potřebné zřídit Krajského koordinátora v otázkách BESIPu a toho organizačně zařadit do odboru dopravy a silničního hospodářství. Úkolem koordinátora je koordinace mezi odbory Krajského úřadu, zejména odbory školství, mládeže a tělovýchovy, zdravotnictví, investic a grantových schémat dále mezi zainteresovanými subjekty v rámci kraje. Poskytuje metodickou pomoc obcím.

Odbor dopravy a silničního hospodářství je nosným odborem v otázkách BESIPu. V jeho struktuře je zařazen krajský koordinátor BESIP a jeho prostřednictvím jsou koordinovány

otázky BESIP na obcích, Krajské správě a údržbě silnic Karlovarského kraje, Policie ČR, Obecní a Městská policie.

Na úrovni obcí s rozšířenou působností se jeví jako iniciativní orgán pro řešení problematiky BESIPu komise vytvořená ze zástupců samosprávy, zainteresovaných odborů městského úřadu, škol, policie, HZS, domů dětí a mládeže apod.

Činnost těchto komisí spočívá ve:

- vyhodnocování dopravně bezpečnostní situace v rámci spravovaného území,
- navrhování opatření eliminující nebezpečnost nehodových úseků (stavební úpravy dopravního prostoru, doplňování technických prostředků a prostředků silniční telematiky, apod.),
- vyhodnocování údržby a sjízdnosti pozemních komunikací a navrhování opatření,
- posuzování připomínek veřejnosti k bezpečnosti silničního provozu a navrhování opatření,
- organizaci a koordinaci dopravní výchovy mládeže,
- navrhování opatření k zajištění provozu dětských dopravních hřišť, k jejich údržbě a modernizaci,
- organizaci dopravních soutěží mládeže,
- pořádání mediálních kampaní k informování veřejnosti o dopravně bezpečnostní situaci v regionu a k podpoře přijímaných opatření k jejímu zlepšování,
- koordinace činností všech zainteresovaných institucí na úseku BESIP.

## 6.2 Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 (2012)

Strategie vychází z rozboru situace a stanoví následující opatření:

### A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí

Nepřiměřená rychlost je i nadále hlavní příčinou dopravních nehod a podíl dopravních nehod s následkem usmrcení zaviněných nepřiměřenou rychlostí je stále téměř 50 % všech usmrcených v provozu na pozemních komunikacích. V rámci novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, byl s účinností od 1.7.2006 zaveden institut zadržení řidičského průkazu, který v praxi slouží jako klíčový prostředek k zabránění vysoce rizikového chování řidičů. Stejný cíl má i zavedení bodového systému pro řidiče. Uplatnění těchto zákonných zmocnění je třeba příslušnými orgány více využívat a současně i zintenzivnit.

OPATŘENÍ A 1: Preventivní působení k snížení počtu nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti

OPATŘENÍ A 2: Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích

OPATŘENÍ A 3: Zvýšení počtu měření rychlosti jízdy

### B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě

V roce 2004 se stalo 32 225 nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě, tj. 18 % z celkového počtu nehod, a zahynulo při nich 191 osob. V roce 2006 se stalo 31 376 dopravních nehod s touto příčinou a bylo usmrceno 107 osob. V roce 2007 to bylo již 32 752 dopravních nehod a 137 usmrcených osob, tj. 13,8 % všech usmrcených při dopravních nehodách (nárůst oproti roku 2006 je o 1376 nehod a 30 usmrcených osob). Pro navrácení se ke klesajícímu trendu let 2004 až 2006 je třeba mnohem více uplatnit bezpečnostní inspekci na stávajících komunikacích se zaměřením na přehlednost křižovatek, železničních přejezdů a dodržování pravidel silničního provozu.

OPATŘENÍ B 1: Zvýšení přehlednosti křižovatek

OPATŘENÍ B 2: Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů

OPATŘENÍ B 3: Zvýšení počtu sledování jízdy a chůze na červenou na křižovatkách vybavených světelně signalizačním zařízením

### C. Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných látek

V roce 2004 jsme zaznamenali 8445 dopravních nehod pod vlivem alkoholu s 59 usmrcenými osobami. V meziročním porovnání následků dopravních nehod pod vlivem alkoholu jsme v roce 2007 zaznamenal oproti roku 2006 pokles dopravních nehod o 659 nehod a počet usmrcených klesl ze 42 na 36. Česká republika se díky soustředěné pozornosti věnované tomuto problému stále řadí mezi nejúspěšnější evropské země, což dokládá velmi nízký podíl počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu s následkem smrti, který byl v roce 2007 jen 3,5%. Toto úsilí je potřebné zachovat i nadále a obdobným způsobem se zaměřit i na narůstající fenomén používání ostatních návykových látek.

OPATŘENÍ C 1: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek prostřednictvím výchovného opatření

OPATŘENÍ C 2: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR



**D. Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů**

Z provedených průzkumů v letech 2006 a 2007 vyplývá, že používání zádržných systémů se zvýšilo, zejména u řidičů a spolujezdců na předních sedadlech na 82 – 95 % dle typu komunikace. Stále je však nedostatečné u spolujezdců na zadních sedadlech. Z měření v roce 2007 vyplývá, že muži se v intravilánu poutají v 51 %, ženy v 62 %. V extravilánu se muži poutají v 57 % a ženy v 67 %. Obdobná situace je rovněž v používání dětských zádržných systémů. V roce 2006 pak bylo usmrceno 206 osob, které nepoužily zádržný systém a o rok později to bylo 216 osob. Je třeba nadále věnovat zvýšenou pozornost všem osobám ve vozidle z hlediska používání zádržných systémů. Realizací opatření I 3.1 bylo v rámci novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů zavedena povinnost používání dětských zádržných systémů na všech typech pozemních komunikací.

OPATŘENÍ D 1: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení

OPATŘENÍ D 2: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR

**E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**

Je dlouhodobý vývoj následků nehodovosti dle účastníka od roku 1980 do roku 2007 včetně. V posledních dvou letech došlo ke zvýšení počtu dopravních nehod i dopravních nehod se smrtelnými následky cyklistů a chodců. V roce 2006 bylo usmrceno 83 chodců a 173 cyklistů, v roce 2007 to bylo 106 chodců a 198 cyklistů. K zásadnímu nárůstu všech ukazatelů však došlo u motocyklistů, např. počet usmrcených vzrostl z 86 osob v roce 2003 na 123 v roce 2007, tj. o 43 %.

OPATŘENÍ E 1: Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích

OPATŘENÍ E 2: Zvýšení právního vědomí chodců, cyklistů a motocyklistů jako účastníků silničního provozu

OPATŘENÍ E 3: Zlepšení chování chodců, cyklistů a motocyklistů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR a obecní (městské) policie

**F. Vytváření bezpečného dopravního prostoru**

Tato skutečnost se výrazně promítla do aktivit Evropské komise v podobě přípravy směrnice Evropského Parlamentu a Rady o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a měla by komplexně postihnout zvýšení bezpečnostní úrovně transevropské silniční sítě. Její použití však bude mít univerzální platnost i pro ostatní kategorie silniční sítě. Z tohoto pohledu již byla opatření a jejich nástroje v této problémové oblasti přepracována.

OPATŘENÍ F 1: Hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě

OPATŘENÍ F 2: Nezávislá kontrola a prověření projektové dokumentace nově plánovaných dopravních staveb

OPATŘENÍ F 3: Systematické zjišťování a odstraňování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod

OPATŘENÍ F 4: Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací

OPATŘENÍ F 5: Podpůrná opatření k zajištění bezpečné silniční infrastruktury

**G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě**

Základní statistické údaje za období let 2004 až 2007 ukazují na naléhavost potřeby zlepšit znalosti a dovednosti jak poskytnout první pomoc na místě nehody, protože stále je 2,3 % obětí dopravních nehod, kterým nebyla první pomoc poskytnuta, přestože ji potřebovali. Přitom neposkytnutí pomoci je trestný čin (§ 207 trestního zákona) a u řidičů, kteří po dopravní nehodě, na níž měli účast, neposkytli první pomoc, dokonce trestný čin s vyšší

trestní sazbou (§208 trestního zákona) a přesto stále klesá podíl osob, kterým byla první pomoc poskytnuta ostatními účastníky silničního provozu. V roce 2006 byla poskytnuta první pomoc bezprostředně po nehodě 29 799 účastníkům dopravní nehody, nebyla poskytnuta 804 účastníkům. V roce 2007 se jednalo o 28 407 případů, kdy byla poskytnuta pomoc a v 860 případech pomoc poskytnuta nebyla, ačkoli to bylo potřeba.

OPATŘENÍ G 1: Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci

OPATŘENÍ G 2: Zlepšení dosažitelnosti místa dopravní nehody subjekty Integrovaného záchranného systému

## H. Dopravní výchova

### Nová opatření:

Být účastníkem provozu na pozemních komunikacích je dnes již naprostou samozřejmostí pro každého člověka. Chovat se však v tomto prostředí bezpečně již tak úplně samozřejmé není. Vyžaduje to od každého jednotlivce velkou sumu znalostí, dovedností a správných návyků, které je nutno vytvářet a upevňovat po celý život. Dopravní výchova jako základní prostředek pro formování chování všech účastníků provozu proto musí být integrální součástí opatření směřujících k vyšší bezpečnosti silničního provozu a je nutné, aby byla prováděna v souladu s ostatními bezpečnostními opatřeními.

V oblasti dopravní výchovy obyvatel je potřeba pracovat individuálně s různými skupinami. Základní rozdělení je podle věku účastníků provozu. Toto členění bylo zvoleno v závislosti na vzdělávacím systému, na který navazuje základní příprava řidičů a osob, které musí svou poctivou každodenní prací bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivňovat. Opatření v oblasti dopravní výchovy jsou zaměřena převážně na mladou populaci a velmi úzce souvisí s opatřeními C1, D1, E1,

Další významnou skupinou, na kterou je potřeba působit, jsou problémoví řidiči. Od července 2006 do června 2008, tedy za 2 roky existence bodového systému, bylo celkem 564 940 bodovaných řidičů, z toho již dosáhlo 9 938 řidičů maximálně povoleného počtu 12 bodů. Nejvyšší počet bodovaných řidičů je mezi 30 - 34 lety (asi 18 000 - 19 000 na každý ročník věku), ale nejvyšší podíl bodovaných z počtu registrovaných řidičů je mezi 21 - 25 lety (vůbec nejvíce mezi 23 - 24 lety, a to 13,8 % u každého z těchto dvou ročníků). U počtu vybodovaných řidičů převažují jednoznačně mladí řidiči mezi 21 - 24 lety (ve věku 24 let jich bylo vybodováno 508). Ještě ostřeji vystupují tyto skupiny v podílu bodovaných z počtu registrovaných řidičů (zde má nejvyšší podíl věk 21 let - 0,55 % vybodovaných z celkového počtu řidičů daného věku). Mladí řidiči motorových vozidel ve věku do 24 let zavinili v roce 2007 celkem 28 238 nehod, tj. 16,9 % celkového počtu nehod. Při nehodách bylo usmrceno 219 osob ve věku mezi 15 - 24 lety, což je 17,9 % z celkového počtu usmrcených v roce 2007.

V roce 2008 bylo zavedeno školení bezpečné jízdy související s odečítáním bodů, které by mělo přimět řidiče, aby si uvědomili možná rizika v silničním provozu.

OPATŘENÍ H 1: Dopravní výchova v předškolním věku

OPATŘENÍ H 2: Dopravní výchova žáků základních škol

OPATŘENÍ H 3: Dopravní výchova pro střední školy a školy vyššího odborného vzdělání

OPATŘENÍ H 4: Autoškolství

OPATŘENÍ H 5: Doškolování řidičů

## I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

V rámci novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, byl novelou č. 411/2005 Sb., zaveden institut zadržení řidičského průkazu Policií ČR na místě, byl nově

zaveden bodový systém a řada dalších nezbytných úprav, které přispívají ke zlepšení přímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu. Z původní Strategie tedy byla realizována opatření I 1.1, I 1.2, I 1.3, I 1.4, I 1.5, I 3.1, a proto byla při aktualizaci nahrazena aktuálními opatřeními. Dodržování právní úpravy a obecně pravidel silničního provozu je stále klíčovým faktorem ve smyslu dosažení vytyčeného cíle Strategie.

OPATŘENÍ I 1: Zvýšení účinnosti právní úpravy

OPATŘENÍ I 2: Zintenzivnění dohledu nad dodržováním právní úpravy

OPATŘENÍ I 3: Zvýšení účinnosti práce Policie ČR a správních úřadů

OPATŘENÍ I 4: Legislativa vztahující se k bezpečné silniční infrastruktuře

## **J. Koordinace činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu**

Uplynulé období potvrdilo, že řešení zvýšení bezpečnosti silničního provozu vyžaduje komplexní přístup zohledňující širokou škálu různých ovlivňujících faktorů a současně i intenzivní zapojení všech subjektů, které mohou její úroveň ovlivnit. Vyplývá to ze samotné různorodosti uživatelů silniční sítě a z odlišných odpovědností za jejich správu a údržbu i dozor v silničním provozu. Odpovědnost za bezpečnost silničního provozu je vázána s nezbytností koordinace činnosti ostatních subjektů a poskytováním potřebných odborných informací.

OPATŘENÍ J 1: Metodické řízení veřejné správy v oblasti bezpečnosti silničního provozu

OPATŘENÍ J 2: Zvýšení účinnosti práce Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu a jejího sekretariátu

OPATŘENÍ J 3: Zajištění analytické a koncepční činnosti

OPATŘENÍ J 4: Zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích

## **6.3 Úkoly ke zkvalitnění BESIPu**

**Z pohledu kraje v oblasti zkvalitnění bezpečnosti silničního provozu je nezbytné zajistit:**

### **1. V oblasti výkonu státní správy v přenesené působnosti**

- účinný státní odborný dozor nad Stanicemi technické kontroly
- účinný státní dozor nad autoškolami a zkušebními komisaři
- účinný státní dozor nad profesionálními dopravci

### **2. V oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu**

- podpora projektů proti nezodpovědnému chování řidičů, především projekty ke snižování nepřiměřené rychlosti
- podpora kampaní o negativních důsledcích silničního provozu
- podpora kampaní a aktivit zaměřených na používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci, na zadních sedadlech a používání dětských zádržných systémů
- podpora kampaní proti požití alkoholu a drog

### **3. V oblasti ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**

- motivace obcí formou iniciační grantové podpory kraje k podpoře výstavby pěších stezek a cyklostezek
- prosazení bezpečnostních auditů u nově budovaných dopravních stavbách a opravách komunikací

### **4. V oblasti dětských dopravních hřišť a dopravní výchovy**

- zvětšení finančních nákladů na výstavbu, modernizaci a provoz dětských dopravních hřišť
- zavedení pravidelných soutěží pro děti základních škol s tematikou BESIP

- 
- zavedení dopravní výchovy na všech základních školách v kraji

## **5. Podporu nevládních organizací a občanských sdružení v oblasti BESIP**

#### 6.4. Podíl jednotlivých subjektů v Karlovarském kraji na plnění úkolů Strategie.

##### ▪ **Vlastníci komunikací prostřednictvím správce krajských komunikací a správců místních komunikací:**

###### **A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí**

Opatření A 1: Preventivní působení ke snížení počtu nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti

- Používání informačních automatických měřičů rychlosti

Opatření A 2: Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích

- Aplikace vjezdových ostrůvků na vjezdech do obcí na novostavbách i stávajících komunikacích
- Aplikace prvků dopravního zklidňování v obcích při rekonstrukcích průtahů obcemi a řešení nehodových lokalit v obcích

###### **B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě**

Opatření B 1: Zvyšování přehlednosti křižovatek

- Zvyšování srozumitelnosti dopravního vybavení a značení, zvláště pak na vedlejších komunikacích
- Udržování rozhledových trojúhelníků křižovatek
- Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti

Opatření B 2: Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů

- Zkvalitnění dopravního značení křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi
- Udržování rozhledových polí úroňových křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi

###### **F. Vytvoření bezpečného dopravního prostoru**

Opatření F 1: Hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě

- Vytvoření jednotné závazné metodiky pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto lokalit
- Aplikace metodiky hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě

Opatření F 2: Kontrola dodržování stanovených podmínek při silničních stavbách, zejména s ohledem na bezpečnost silničního provozu

- Provádění bezpečnostního auditu u všech připravovaných dopravních projektů

Opatření F 3: Systematické zjišťování a odstraňování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod

- Vytvoření a zavedení systému závazného odstraňování nehodových lokalit
- Postupné bezpečnostní posouzení nehodových úseků komunikací a jejich stavební eliminace
- Iniciovat postupné rušení reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů komunikací

##### ▪ **Zřizovatelé škol prostřednictvím odboru školství mládeže a tělovýchovy:**

**C. Snížení počtů nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek**

Opatření C 1: Snížení počtů nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek prostřednictvím výchovného působení

- Podpora kampaní, vlastních aktivit či pedagogických organizačních opatření zaměřených na poukázání nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta
- plnění Akčního plánu krajské protidrogové strategie

## **E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**

Opatření E 1: Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích

- Zajištění a podpora mediálních kampaní nebo jiných informačních aktivit, zaměřených na zvýšení ochrany dětí

Opatření E 2: Zvýšení právního vědomí chodců, cyklistů a motocyklistů jako účastníků silničního provozu

- Zapojení veřejnosti včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst
- Zajistit informační aktivity zaměřené na bezpečnost:
  - chodce (přecházející vozovky, viditelnost)
  - cyklisty (ochranné přilby, viditelnost)
  - motocyklista (specifická rizika)

## **G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě**

Opatření G 1: Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci

- Zajištění výuky první pomoci na školách v rámci tematiky ochrany člověka za mimořádných situací

## **H. Dopravní výchova**

Opatření H 1: Dopravní výchova v předškolním věku

- Vytvoření didaktických pomůcek pro mateřské školy

Opatření H 2: Dopravní výchova základních škol

- Materiální zajištění realizace dopravní výchovy na základních školách
- Zabezpečování provozu dětských dopravních hřišť v souladu s platnou metodikou Ministerstva dopravy

Opatření H 3: Dopravní výchova pro střední školy a školy vyššího odborného vzdělání

- Vytvoření systémového nástroje pro dopravní výchovu věkové skupiny mládeže 15 -19 let

## **▪ Policie ČR a zřizovatelé Obecní a Městské policie:**

### **A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí**

Opatření A 3: Zvýšení počtů měření rychlosti jízdy

- Zvýšení počtu měření rychlosti měřícím zařízením se záznamem, podstatné zintenzivnění měření rychlosti radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů nejvyšší dovolené rychlosti a agresivní jízdu
- Kontrola dodržování nejvyšší povolené rychlosti u vozidel povinně vybavených tachografy

### **B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě**

Opatření B 3: Zvýšení počtu sledování jízdy na červenou na křižovatkách vybavených světelným signalizačním zařízením

- Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě

### **C. Snížení počtů nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek**

**Opatření C 1:** Snížení počtů nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR, Obecní a Městské policie

- Zintenzívnit dohled zaměřený na kontrolu zjišťování vlivu alkoholu, léků a jiných návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů
- dopravně bezpečnostní akce zaměřit na víkendový a noční provoz

### **E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**

**Opatření E 3:** Zlepšení chování chodců, cyklistů a motocyklistů prostřednictvím dohledu Policie ČR, Obecní a Městské policie

- Zintenzívnění dohledu nad chováním chodců na pozemních komunikacích (přecházení pozemní komunikace, chůze po pozemní komunikaci)
- Zintenzívnění dohledu nad dodržováním předpisů cyklisty
- Zintenzívnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu motocyklisty

### **I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy**

**Opatření I 3:** Zvýšení účinnosti práce Policie ČR, Obecní a Městské policie

- Zařadit vyhodnocení realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako jedno ze stěžejních kritérií pro hodnocení úspěšnosti policejní práce
- Kontrola postupu práce Obecní a Městské policie při řešení přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie

## **7. Financování**

Plnění výše uvedených úkolů je finančně zajišťováno z těchto zdrojů:

- Rozpočet kraje – finanční prostředky určené pro BESIP, granty, přímá podpora obcím.
- Státní rozpočet prostřednictvím příspěvkových organizací zajišťujících správu pozemních komunikací a dráhy.
- Rozpočet KSÚS KK.
- Rozpočet MD ČR – část aktivit s celorepublikovou působností,
- Využití prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a dalších fondů.
- Příspěvky sponzorů.
- Finanční prostředky obcí.