

**Vyhodnocení**

**Koncepce BESIP**

**v Karlovarském kraji**

**za období 2009-2012**

**2013**



**Zpracovatel:** Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Karlovarského kraje

# Schváleno Radou Karlovarského kraje dne 18. prosince 2013 usnesením č. RK 1283/12/13 a

# Zastupitelstvem Karlovarského kraje dne 14. února 2014

# usnesením č. ZK 23/02/14.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010, (dále jen „Strategie“), byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 28. dubna 2004 č. 394. Hlavní cíl Strategie do roku 2010 byl snížení počtu usmrcených a těžce raněných v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002. Pro Karlovarský kraj to znamenalo snížení počtu usmrcených z 34 v roce 2002 na 17 v roce 2010 a snížení počtu těžce raněných ze 183 v roce 2002 na 92 v roce 2010.

Prudký nárůst nehodovosti v roce 2007 v rámci ČR vyvolal nutnost revize Strategie. Podkladem pro revizi byla analýza celkového stavu nehodovosti, jejího vývoje a účinnosti jednotlivých prostředků, nástrojů a opatření.

Revidovaná Strategie rozšířila škálu zvolených prostředků, nástrojů a opatření, kterým je třeba věnovat zvýšenou pozornost a současně zohlednila změny, které již byly v průběhu uplynulého období v silničním provozu zavedeny, např. bodový systém. Její platnost se předpokládala do doby, než bude vytvořena a schválena Strategie nová, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu. Hlavní cíl Strategie do roku 2010 - snížení počtu usmrcených a těžce raněných v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, byl ponechán v nezměněné podobě. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012), byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 16. 12. 2008 č. 1584.

Na základě Programového prohlášení Rady Karlovarského kraje na období 2008 – 2012, schváleného radou kraje dne 23. 4. 2009, a usnesením Rady Karlovarského kraje č. 155/02/09, které uložilo vedoucímu ODSH zpracovat „Krajskou koncepci bezpečnosti silničního provozu do roku 2012“ (dále jen „Koncepce BESIP“) byla zpracována „Koncepce BESIP v Karlovarském kraji na období 2008-2012. Tato koncepce byla schválena Zastupitelstvem Karlovarského kraje dne 17. září 2009.

Cílem Koncepce BESIP bylo vymezení základních problémových oblastí, které by mohl Karlovarský kraj ovlivnit, vytyčení možných východisek a stanovení krátkodobých a dlouhodobých cílů, vedoucích ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích Karlovarského kraje. Tato vychází z následujících podnětů:

- prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je orgánům kraje stanovena zákonem,

- zákonem je také stanovena kraji povinnost pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, do čehož neodmyslitelně patří zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích kraje,

- z přijaté Strategie.

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 kraje 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. 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 vytýčeného 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 v Koncepci BESIP navrženo využití ověřených postupů, praktických zkušeností, které se již osvědčily. Ke každému nástroji byly přiřazeny odpovědné subjekty za jeho plnění i jejich časové rozvržení.

Koncepce BESIP se zaměřila na tyto základní oblasti:

**Lidský činitel** – dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (zejména dodržování přiměřené rychlosti, používání bezpečnostních pásů, věnování se plně řízení vozidla, ohleduplnost v silničním provozu, absence 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, zajištění výrobcem daných parametrů aktivní bezpečnosti (tj. snaha předejít nehodě), pasivní bezpečnosti (tj. snaha snížit následky nehody) a vlivu vozidla na životní prostředí.

Plnění Koncepce BESIP probíhala v úzké spolupráci všech zodpovědných subjektů na regionální a místní úrovní při vzájemné koordinace jejich činností.

Plnění probíhalo v úzké spolupráci s:

Odbory Krajského úřadu Karlovarského kraje, kde nosným odborem byl Odbor dopravy a silničního hospodářství,

Příspěvkovými organizacemi Karlovarského kraje

Policií České republiky,

Městskou a Obecní policií,

Celní správou,

Ředitelstvím silnic a dálnic Karlovy Vary,

Krajským koordinátorem BESIP a obcemi s rozšířenou působností.

Některá opatření, která napomohla ke splnění Koncepce BESIP v Karlovarském kraji:

* Začlenění do plnění úkolů BESIP Koordinátora integrovaného systému Karlovarského kraje p.o., který od roku 2011 se podílí na provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, na plánování a vyhodnocování činnosti BESIP, na zajištění součinnosti mezi subjekty činnými v oblasti BESIP v Karlovarském kraji a na dopravní výchově a spolupráci při zajišťování dopravních soutěží mladých cyklistů.
* Odbor dopravy a silničního hospodářství KÚKK vypracoval mapu /úseky/ častých dopravních nehod a vyčleněním finančních prostředků umožnil tyto úseky ve spolupráci s Krajskou údržbou silnic Karlovarského kraje stavebně upravit a instalovat bezpečnostní prvky.
* Dokončení výstavby silnice R6, Karlovy Vary-Cheb.
* Postupné budování kruhových objezdů místo problémových křižovatek, opravy komunikací, výstavbu samostatných cyklostezek a chodníků v obcích.
* Intenzivnější prevence i represe PČR při dohledu bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
* Zavedení do osnov výuky dopravní výchovy na všech základních školách, vybudování a uvedení do provozu dalších dvou Dopravních hřišť /Aš, Ostrov/, zřízení akreditačního středisky dopravní výchovy v Sokolově.
* Zvýšení počtů kontrol u dopravců a autoškol a jejich následné důsledné řešení nedostatků ve správním řízení.

**Plnění hlavního cíle Koncepce BESIP**

**Vývoj počtů usmrcených v Karlovarském kraji**

**při provozu na pozemních komunikacích po dobu plnění Krajské koncepce BESIP**

 Zdroj: PČR

Splnění hlavního cíle Koncepce BESIP lze očekávat i v roce 2013. Do 30. 10. 2013 bylo v rámci provozu na pozemních komunikacích usmrceno 8 osob.

**Vývoj počtů těžce zraněných v Karlovarském kraji při provozu na pozemních komunikacích po dobu plnění Krajské koncepce BESIP**

 Zdroj: PČR

Splnění hlavního cíle Koncepce BESIP lze očekávat i v roce 2013. Do 30. 10. 2013 bylo v rámci provozu na pozemních komunikacích těžce raněných 69 osob.

**Souhrnné porovnání relativního počtu usmrcených vztažených k demograficko-dopravním charakteristikám v roce 2012 v rámci krajů ČR**

Pro základní porovnání úrovně nehodovosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2012 bylo použito kombinace ukazatelů vztahujících počet usmrcených na jejich základní demograficko - hospodářské údaje, které zohledňují jejich specifické odlišnosti, a to na:

1 mil. obyvatel,

1 000 km silnic,

1 mil. osobních vozidel,

1 000 km2 území,

1mld. vozokm.

Pro každý z uvedených ukazatelů bylo sestaveno pořadí krajů a součet jejich pořadí určil celkové pořadí.

|  |
| --- |
| **POŘADÍ** |
| **KRAJ** | usmrcení/1 000 kmsilnic | usmrcení/rozloha | usmrcení/obyvatel | usmrcení/počet os.automobilů | usmrcení/mld.vozokm | ∑ | **CELKOVÉ****POŘADÍ** |
| Karlovarský | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 7 | **1** |
| Moravskoslezský | 5 | 6 | 1 | 1 | 2 | 15 | **2** |
| Jihomoravský | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 16 | **3** |
| Plzeňský | 2 | 2 | 6 | 5 | 6 | 21 | **4** |
| Ústecký | 6 | 9 | 4 | 4 | 8 | 31 | **5** |
| Zlínský | 12 | 7 | 5 | 6 | 5 | 36 | **6** |
| Olomoucký | 11 | 8 | 7 | 9 | 4 | 39 | **7** |
| Vysočina | 3 | 4 | 11 | 12 | 12 | 42 | **8** |
| Pardubický | 7 | 10 | 9 | 8 | 9 | 43 | **9** |
| Liberecký | 12 | 12 | 8 | 7 | 10 | 49 | **10** |
| Středočeský | 9 | 13 | 12 | 11 | 7 | 52 | **11** |
| Jihočeský | 8 | 5 | 13 | 13 | 13 | 52 | **12** |
| Královéhradecký | 10 | 11 | 10 | 10 | 11 | 52 | **13** |

 Zdroj: Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu

**Závěr**

I přes splnění cílů Koncepce BESIP v roce 2012 je nutné pokračovat v plnění opatření, která Koncepce BESIP stanovila. Ponechat v platnosti ta opatření, která vedla ke kladným výsledkům a následně Koncepci BESIP doplnit o opatření stanovené USNESENÍM VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 10. srpna 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 (dále jen „Strategie 2020“).

Zavést nový systém hodnocení plnění Strategie 2020 zaměřený na plnění jejích cílů a založený na povinnostech a odpovědnosti příslušných orgánů jim uložených v USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 10. srpna 2011 č. 599, které v bodu III. ukládá:

1. Ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy, vnitra, zdravotnictví a obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii 2020

2. ministru dopravy

a) koordinovat plnění opatření Strategie 2020,

b) informovat vládu do 30. dubna 2012 o vyhodnocení plnění opatření uvedených v Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 (2012),

c) informovat vládu vždy do 31. května každého kalendářního roku, počínaje rokem 2013, o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii 2020,

d) zajistit zveřejnění tohoto usnesení ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí,

3. **Představitelům krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii**

**Problémové oblasti a východiska pro následující období.**

**Problémová oblast**

**1) Pravidla provozu na pozemních komunikacích nejsou všemi jeho účastníky**

**respektována** – jedná se zejména o nevěnování se řízení vozidla, nedodržování rychlostních limitů, nesprávný způsob jízdy, nepoužívaní zádržných systémů, nerespektování dopravního značení a dopravního zařízení, nedání přednosti v jízdě a vzájemné nekorektní chování řidičů v provozu na pozemních komunikacích.

**2) Při provádění výuky a výcviku nových řidičů v autoškolách žadatelé v prvé řadě hledí na cenu, za kterou lze řidičský průkaz získat, nikoli na kvalitu výuky a výcviku, čemuž se některé autoškoly přizpůsobují.** Kontrolní systém autoškol není legislativně upraven tak, aby byl účinný.

**3) Řidiči, zejména s krátkodobou praxí, přeceňují své schopnosti při řízení motorových vozidel**.

**Východiska:**

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.

Medializovat význam používání zádržných systémů jako snížení závažnosti následků dopravních nehod.

V rámci výkonu státní správy dohlížet na řádné provádění státního dozoru nad činností autoškol obecními úřady s rozšířenou působností. Toto zahrnout do kontrolní činnosti krajského úřadu nad výkonem přenesené působností obcí.

V rámci represivních opatření spolupracovat tematicky na krajských akcích Policie ČR a obecní policie. V rámci státní správy rozšířit kontrolní činnost na přestupková řízení prvoinstančních správních orgánů.

Podpořit projekty proti nezodpovědnému chování řidičů, především projekty ke snižování ohrožující nepřiměřené rychlosti.

**Problémová oblast**

**1) Vzhledem k výrazně se rozvíjející oblasti dopravy v masovém měřítku chybí dostatek zkušeností s plánováním, organizací a zabezpečením výstavby oddělených komunikací.**

**2) Nedostatek finančních zdrojů na výstavbu samostatných cyklostezek a chodníků v obcích**.

**Východiska:**

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

**Problémová oblast:**

**1) MD ČR do budoucna neuvažuje o financování provozu Dětských dopravních hřišť (dále jen „DDH“), zůstane garantem metodiky (učební pomůcky, školení lektorů dopravní výchovy), finanční odpovědnost zůstává na obcích a krajích.**

**2) Dopravní výchova uvedena v osnovách pro základní školy jako povinný předmět. Záleží tedy na zvážení konkrétní školy, jak bude dopravní výchova na škole prováděna.**

**Východiska:**

S ohledem na výši finančních nákladů a na spádovou funkci těchto zařízení je nevyhnutelné, aby se na financování fáze výstavby a modernizace dětských dopravních hřišť z větší části podílel Karlovarský kraj.

Na obcích ponechat financování fáze provozu a běžné údržby dopravních hřišť.

Podpořit výstavbu DDH v regionech každé obce s rozšířenou působností v Karlovarském kraji v rámci grantového programu Podpora budování dětských dopravních hřišť.

Podpořit výuku dopravní výchovy na všech základních školách v Karlovarském kraji a učitelům umožnit školení v akreditačním školicím středisku v Sokolově.

**Problémová oblast**

**1) Nedostatek finančních prostředků na provádění účinných opatření na pozemních komunikacích.**

**2) Zanedbávání povinností vlastníků pozemních komunikací kategorií místní a účelové.**

**Východiska:**

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

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

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

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

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

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

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

**Problémová oblast**

**Stav vozidel**

**Východiska:**

V rámci výkonu státní správy zajistit řádné provádění státního dozoru nad činností stanic technické kontroly.

Důsledně řešit případy zjištěných případů provozování vozidel bez odpovídající technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.

**Problémové oblasti**

**1) Koordinace všech zainteresovaných složek pro maximální účinnost kontroly**

**a následné ovlivnění činnosti dopravců.**

**Východiska:**

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.

Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích

jsou strukturována do tří základních složek:

**bezpečná pozemní komunikace**,

**bezpečné dopravní prostředky**,

**bezpečné chování.**

**Bezpečná pozemní komunikace**

Postupně by se měly vytvářet a přetvářet pozemní komunikace tak, aby respektovaly možnosti a omezení lidského činitele i jeho fyziologické danosti. Silnice by měla být samovysvětlující, tj. dávající řidiči jasnou informaci o relevantnosti jeho chování a očekávatelných situacích. Rovněž by měla být odpouštějící, tj. v případě selhání lidského činitele a následného vzniku nehody by nemělo dojít k závažným následkům na zdraví nebo dokonce k usmrcení.

Navrhovaná nosná opatření v této oblasti jsou následující:

důsledná aplikace požadavků evropské směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na komunikacích na síti TEN-T a použití nástrojů této směrnice na dobrovolné bázi na ostatních komunikacích,

výstavba obchvatů měst a obcí,

zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu,

úpravy křižovatek,

zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací a povrchových vlastností vozovek,

zabezpečení železničních přejezdů,

aplikace systémů ITS pro monitorování a řízení provozu na pozemních komunikacích,

postupná přestavba silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící pozemní komunikace,

úpravy dopravního prostoru pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

**Bezpečné dopravní prostředky**

Je třeba v maximálně možné míře podporovat zavádění bezpečných dopravních prostředků do každodenní praxe, současně napomáhat zavádění jejich nových bezpečnostních prvků, jež mají potenciál zabránit vzniku vážných či dokonce smrtelných zranění účastníků silničního provozu.

Navrhovaná nosná opatření v této oblasti jsou následující:

efektivní zajištění státního odborného dozoru stanic technické kontroly vozidel,

aplikace systémů ITS ve vozidlech, zejména tzv. spolupracujících systémů,

rozšíření informovanosti řidičů o existenci a potenciálu nových dopravně bezpečnostních technologiích,

omezení dopravní nehodovosti rizikových skupin řidičů pomocí prvků ITS.

**Bezpečné chování**

Na bezpečné chování účastníků silničního provozu lze působit za pomoci výchovného a vzdělávacího působení a rovněž tak náležitou kvalitou příslušné legislativy a sankčně motivačního systému. **Výchovné a vzdělávací působení** na všechny účastníky silničního provozuje nezbytným předpokladem zvyšování kultury bezpečnosti silničního provozu a je základem prevence.

Nosná opatření v této oblasti se zaměří na:

preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích výchovnými a vzdělávacími aktivitami,

zdůrazňování negativního vlivu alkoholu a návykových látek na bezpečnost všech účastníků silničního provozu,

zkvalitnění přípravy nových řidičů a jejich zkoušek, a to mj. implementací směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropy č. 2006/126/ES o řidičských průkazech,

zajištění podpory širokých vrstev obyvatelstva při realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

**Dopravně bezpečnostní legislativa a sankčně motivační systém** by měly ze samé podstaty přispívat k minimalizaci vzniku rizik v silničním provozu, současně musí být co nejjednodušší a pro obyvatelstvo nejsrozumitelnější. Významnou úlohu sehrává bodový systém hodnocení řidičů. Rehabilitační programy mohou být alternativou k uložitelným sankcím a prostředkem ke vzdělávání a výchově řidičů.

Nosná opatření v této oblasti se zaměří na:

zvýšení účinnosti dopravně bezpečnostní legislativy,

kroky vedoucí ke zvýšení efektivnosti sankčně motivačního systému,

zefektivnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu,

působení na nejrizikovější skupiny řidičů,

zpřísnění postihů za nebezpečné chování ohrožující ostatní účastníky silničního provozu,

implementaci připravované směrnice EU o usnadnění přeshraniční výměny informací dopravních přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

**Spolupůsobení bezpečného dopravního systému a dílčích cílů pro specifické oblasti**

Účinnost opatření pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu je podmíněna komplexním pohledem na všechny vlivy, které vedou ke vzniku rizikových situací v silničním provozu a k dopravním nehodám. Z toho vyplývá i nezbytnost vzájemné provázanosti jednotlivých nápravných opatření. Zvýšením bezpečnosti celého dopravního systému dojde ve svém důsledku i ke snížení nehodovosti. Přesto je potřebné všechna opatření důsledně posuzovat, zda mají očekávaný pozitivní dopad i na tyto specifické skupiny.

**Je třeba mít neustále na paměti, že při hledání účinných řešení se nelze soustředit pouze na jeden typ opatření, ale je rovněž nezbytné podpořit jeho účinnost opatřeními v dalších oblastech.**