



Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina



2012

Vydal: Kraj Vysočina
Zpracoval: Odbor dopravy a silničního hospodářství
květen 2012
www.kr-vysocina.cz

ÚVOD

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných. Jedná se o cíl ambiciózní, jehož dosažení výrazně sníží následky dopravních nehod, fyzické a duševních útrapy přímých účastníků jejich blízkých. Dopravní nehody ovšem mají kromě ryze lidského rozměru i dimenzi ekonomickou, a tak s sebou citelné snížení nehod v silničním provozu nese i nemalé celospolečenské úspory.

Česká republika se přijetím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011-2020 připojila k zemím, jejichž obyvatelé projevili vůli bojovat s novodobou celosvětovou epidemií, epidemií závažných následků dopravní nehodovosti. Zásadní podmínkou pro úspěšné splnění cílů nové Strategie je, aby se bezpečnost silničního provozu stala právem i zodpovědností každého z nás...

Vláda České republiky zřídila **Radu vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu**. Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem je maximálně podpořit zvyšování silniční bezpečnosti, zvláště plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Koordinuje činnost ústředních orgánů státní správy, Parlamentu, krajů, obcí, nestátních neziskových organizací i podnikatelských subjektů aktivních v této oblasti.

Cílem Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina je vymezit základní problémové oblasti, které by mohl Kraj Vysočina ovlivnit, vytyčit možná východiska a stanovit krátkodobé a dlouhodobé cíle, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích Kraje Vysočina. Tato snaha 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 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu vyplývají pro Kraj Vysočina úkoly, bez jejichž plnění nelze vytyčeného národního cíle dosáhnout a přijatá strategie by byla pouze dalším proklamativním pokusem o zlepšení stavu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Seznam použitých zkratk:

MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MF	Ministerstvo financí České republiky
MF-GŘC	Generální ředitelství cel
MK	Ministerstvo kultury České republiky
MO	Ministerstvo obrany České republiky
MP	Městská policie
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky
MV	Ministerstvo vnitra České republiky
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
NNO	Nestátní neziskové organizace
ČD	České dráhy
ÚAMK ČR	Ústřední automotoklub České republiky
DDH	Dětské dopravní hřiště
EU	Evropská unie
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
STK	Stanice technické kontroly
SOD	Státní odborný dozor
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
CDV	Centrum dopravního výzkumu

V materiálu je použita dvojitá terminologie – vedle termínů "bezpečnost provozu na pozemních komunikacích" a "pozemní komunikace", které jsou užívány v legislativě, jsou používány termíny "bezpečnost silničního provozu" a "silnice", které jsou jednodušší a srozumitelnější pro širší veřejnost. Významově jsou tyto termíny záměnné.

Obsah

1. ANALYTICKÁ ČÁST– STATISTIKA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI	6
1.1. Souhrnné údaje o dopravních nehodách	6
1.2. Viník dopravní nehody	7
1.3. Místo dopravní nehody	8
1.4. Příčiny dopravní nehody	9
1.5. Nehody podle kategorie vozidel	10
2. PROGRAMOVÁ ČÁST	11
2.1. Prevence bezpečnosti silničního provozu – obecná část	11
2.2. Oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu	12
2.2.1. Řidiči	12
2.2.2. Ochrana zranitelných účastníků silničního	13
2.2.3. Děti jako účastníci silničního provozu	14
2.2.4. Nehodové úseky	16
2.2.5. Železniční přejezdy	18
2.2.6. Stanice technické kontroly	18
2.2.7. Silniční doprava prováděná za účelem podnikání	19
2.3. Organizace prevence bezpečnosti silničního provozu	20
2.4. Nápravná opatření	21
2.4.1. Bezpečná pozemní komunikace	22
2.4.2. Bepečné dopravní prostředky	22
2.4.3. Bezpečné chování	22
2.5. Specifická opatření	23
2.6. Zajištění vnějších podmínek	24

1. ANALYTICKÁ ČÁST – STATISTIKA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

1.1. Souhrnné údaje o dopravních nehodách

V roce 2011 se stalo na silnicích České republiky 75 137 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 707 osob. Statistika dopravní nehodovosti svědčí o neutěšeném stavu v silničním provozu. Riziko usmrcení při dopravní nehodě je v České republice podstatně vyšší, než je tomu v jiných evropských zemích. Konstatování, že vysoký počet usmrcených a těžce zraněných účastníků provozu na pozemních komunikacích je nutným a neodstranitelným důsledkem společenských, politických a ekonomických změn, není přijatelné. Z porovnání vývoje statistických údajů o dopravní nehodovosti za poslední roky je Česká republika srovnatelná s údaji ostatních evropských států, ze kterých vyplývá, že ve většině evropských států tato absolutní čísla trvale klesají a to i přes rostoucí počty vozidel a mobilitu obyvatel.

V Kraji Vysočina se v roce 2011 stalo 2594 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 33 osob, těžce zraněno 188 osob a lehce raněno 1241 osob. Byla způsobena hmotná škoda ve výši 222,82 mil. korun. V následujících tabulkách je provedeno porovnání vybraných ukazatelů dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina s Českou republikou a jejich vývoj ve sledovaném období:

Tab.: Ukazatel dopravní nehodovosti

	Počet dopravních nehod – absolutní údaje								
	2007	2008	rozdíl	2009	rozdíl	2010	rozdíl	2011	rozdíl
ČR	182736	160376	-22360	74815	-85861	75522	707	75137	-385
Vysočina	8086	6623	-1463	1843	-4780	2390	547	2594	204
podíl %	4,42	4,13	-	2,46	-	3,16	-	3,45	-

Tab.: Ukazatel následků dopravních nehod

	Počet usmrcených								
	2007	2008	rozdíl	2009	rozdíl	2010	rozdíl	2011	rozdíl
ČR	1123	992	-131	832	-160	753	-79	707	-46
Vysočina	72	65	-13	34	-31	52	+18	33	-19
podíl %	6,41	6,55	-	4,09	-	6,91	-	4,67	-

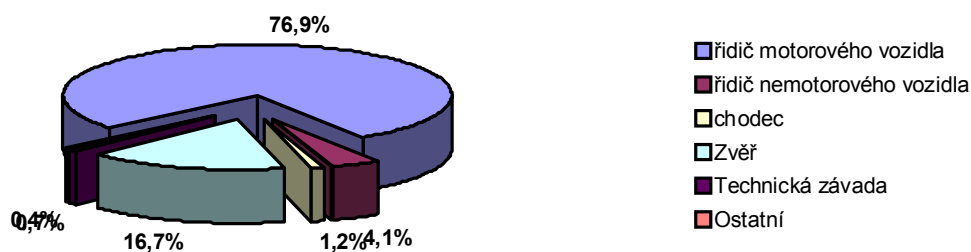
Počet způsobených dopravních nehod v Kraji Vysočina v posledních dvou letech vykazuje každoročně vyšší hodnotu. Nárůst počtu dopravních nehod v Kraji Vysočina byl výrazně vyšší, než nárůst počtu dopravních nehod v celé ČR. Absolutní počet nehod v roce 2011 je sice v rámci krajů 3. nejnižší, ale relativní zvýšení je třetí nejvyšší. Počet usmrcených osob v roce 2011 je v rámci krajů třetí nejnižší a absolutní a relativní snížení počtu usmrcených je nejvyšší (o 19 osob, tj. téměř o 37,%), avšak relativní zvýšení počtu těžce zraněných osob je v rámci České republiky nejvyšší. Extrémní zvýšení počtu usmrcených osob v Kraji Vysočina bylo v roce 2010, kdy došlo k usmrcení 52 osob, ale v roce 2011 se počet usmrcených snížil.

1.2. Viník dopravní nehody

V roce 2011 bylo způsobeno v Kraji Vysočina celkem 2 594 dopravních nehod, t.j. 3,45 % z celkového počtu dopravních nehod v ČR, při kterých bylo usmrceno všech 33 statistikou vykazovaných osob.

Viníkem (zavinění nehody) dopravních nehod byli v roce 2011:

- řidiči motorových vozidel, celkem 1 996 nehod, tj. 76,9 %
- řidiči nemotorových vozidel, celkem 106 nehod, tj. 4,1 %, z toho 25 dětmi
- chodci, celkem 32 nehod, tj. 1,2 %, z toho 13 dětmi
- lesní, domácí zvěř, celkem 432 nehod, tj. 16,7 %
- technická závada na vozidle, celkem 18 nehod, tj. 0,7 %
- ostatní



Graf 1: Přehled počtu usmrcených osob podle viníků dopravní nehody (kraj Vysočina)

Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2011 zaviněno v Kraji Vysočina celkem 204 dopravní nehod (tj. 7,9 %) a bylo při nich usmrceno 6 osob. Většinu nehod pod vlivem alkoholu způsobili řidiči motorových vozidel – 185 nehod.

Nejčastějším druhem nehody byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, srážka s pevnou překážkou a srážka se zaparkovaným, resp. odstaveným vozidlem.

1.3. Místo dopravní nehody

Statistika dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina vykazuje, že 2/3 nehod se stane mimo obec. Výrazný nepoměr však nastává v následcích dopravních nehod. Z následující tabulky je zřejmé, že tři čtvrtiny usmrcených osob připadá na dopravní nehody mimo obec. To je způsobeno výrazně vyšší rychlostí vozidel mimo obec.

Tab.: Ukazatel místa dopravních nehod

Místo	Počet nehod				Počet usmrcených			
	2010	Podíl %	2011	Podíl %	2010	Podíl %	2011	Podíl %
obec	794	33,2	882	34	10	19,2	9	27,3
mimo obec	1596	66,8	1712	66	42	80,8	24	72,7
Celkem	2390	-	2594	-	52	-	33	-

Z přehledu dopravní nehodovosti podle komunikačního prostoru vyplývá, že nejnebezpečnějšími komunikacemi v Kraji Vysočina jsou silnice II. třídy. Naopak dálnice, které vykazující největší dopravní výkon, jsou nejbezpečnějším druhem pozemní komunikace.

Tab.: Přehled dopravní nehodovosti podle komunikačního prostoru

Druh komunikace	Počet nehod				Počet usmrcených			
	2010	Podíl %	2011	Podíl %	2010	Podíl %	2011	Podíl %
dálnice	526	22,0	491	18,9	2	4	2	6,5
silnice I. tř.	481	20,1	529	20,4	13	26	11	35,5
silnice II. tř.	713	29,8	808	31,1	22	44	12	38,7
silnice III. tř.	306	12,8	336	13,0	11	22	5	16,1
místní komunikace	330	13,8	391	15,1	2	4	1	3,2
účelová – polní, lesní	7	0,3	6	0,2	0	0	0	0
účelová - ostatní	27	1,2	33	1,3	0	0	0	0

Na nehodovosti se rovněž nepříznivě podílí **kvalita technických a stavebních parametrů a údržba** komunikací, kde se projevuje neustálý nedostatek potřebných finančních prostředků na opravy a údržbu pozemních komunikací. Kraj Vysočina je vlastníkem 4 576 kilometrů silnic II. a III. třídy.

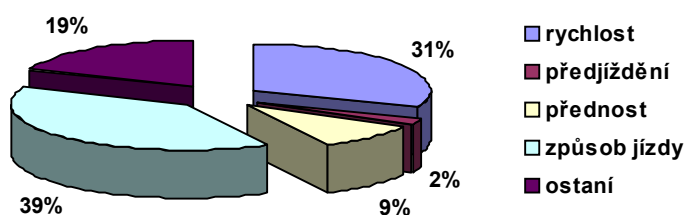
1.4. Příčiny dopravních nehod

Prvenství v počtu dopravních nehod každoročně patří nesprávnému způsobu jízdy. Z uvedeného přehledu je patrné, že se tato příčina dopravních nehod motorových vozidel podílí na celkové statistice nejvíce. V roce 2011 při nich bylo v Kraji Vysočina usmrceno 11 osob, tj. 33 % z celkového počtu. V této kategorii je převládající příčinou dopravních nehod nevěnování se řízení vozidla (telefonování, ladění rádia, hovor se spolujezdcem, apod.).

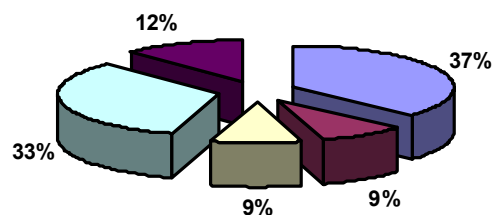
Nejtragičtější příčinou dopravních nehod motorových vozidel je nepřiměřená rychlost. Na počtu dopravních nehod se podílí přibližně jednou třetinou, ovšem z hlediska počtu usmrcených osob dosahuje 37 %. Hlavní příčiny dopravních nehod jsou nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, ap.), nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (mokro, náledí, ap.) a překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly.

Tab.: Přehled dopravní nehodovosti řidičů mot. vozidel a její vývoj z hlediska hlavních příčin

	Příčiny dopravních nehod							
	nedání přednosti v jízdě		nesprávné předjíždění		nepřiměřená rychlost		nesprávný způsob jízdy	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
ČR	12060	12033	1543	1490	14633	13687	39219	41241
Vysočina	214	245	49	52	751	803	894	1002



Graf 2: Hlavní příčiny dopravních nehod (Kraj Vysočina)



Graf 3: Podíl hlavních příčin dopravních nehod na počtu usmrcených (Kraj Vysočina)

1.5. Nehody podle kategorie vozidel

V následující tabulce je uvedeno rozdělení viníků dopravních nehod podle druhu vozidla. Z tabulky jednoznačně vyplývá, že nejvíce nehod a usmrcených osob je způsobeno osobními automobily.

Tab. Nehody podle kategorie vozidel v roce 2011

Druh vozidla	Počet nehod	Usmrceno	Zraněno celkem	Pod vlivem alkoholu
Moped	2	0	2	0
Malý motocykl do 50 ccm	13	0	14	0
Motocykl	84	1	98	2
Osobní automobil bez přívěsu	1355	24	973	22
Osobní automobil s přívěsem	26	1	19	1
Nákladní automobil	214	4	100	3
Nákladní automobil s přívěsem	34	0	8	0
Nákladní automobil s návěsem	114	0	17	0
Autobus	17	0	7	0
Traktor (i s přívěsem)	16	0	6	0
Trolejbus	0	0	0	0
Jiné motorové vozidlo (zemědělské, stavební)	3	0	2	0
Jízdní kolo	105	1	105	7
Povoz, jízda na koni	0	0	0	0
Jiné nemotorové vozidlo	0	0	0	0
Vlak	0	0	0	0
Nezjištěno, řidič ujel	119	0	26	0

2. PROGRAMOVÁ ČÁST

Na základě provedené analýzy, pojmenování problémových oblastí a shrnutí subjektů, zabývajících se touto problematikou, se jediným možným koordinátorem činnosti a aktivit v oblasti vytváření a zlepšování bezpečného dopravního prostoru na území Kraje Vysočina jev sám Kraj Vysočina. Je však nemyslitelné, aby se s problémem potýkal samostatně.

Globální cíl

Vytvořit na území Kraje Vysočina v rámci provozu na pozemních komunikacích bezpečný dopravní prostor. K tomu postavit Kraj Vysočina 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.

Činnosti a aktivity v oblasti vytváření a zlepšování bezpečného dopravního prostoru nazývat jako "Bezpečnost silničního provozu" s obecně zažitou zkratkou "BESIP". V prezentaci a propagačních materiálech používat logo BESIP vedle loga Kraje Vysočina.

2.1. Prevence bezpečnosti silničního provozu – obecná část

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

Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, jejímž cílem je dosáhnout nápravy současného negativního stavu a do roku 2020 dosáhnout snížení počtu usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných. Za poslední roky je to již 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, které je použito i pro krajskou Koncepti zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Dlouhodobé zkušenosti poukazují na to, že je třeba zaměřit se na tyto 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.

2.2. Oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu

LIDSKÝ ČINITEL

Oblast lidského činitele je rozsáhlým polem 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 druhé straně dohledem policie a jejími restriktivními opatřeními.

Bohužel v současné době zůstává neopomenutelným problémem nízké právní vědomí občanů, především nedodržování a hrubé porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích a nedostatečné akceptování celospolečenského významu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Z toho vyplývá obecné podcenění naléhavosti opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a malá podpora jejich přijímání.

Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti prevence i postihu, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Už samotná diskuze o některých opatřeních, uvedených v novelizaci zákona o provozu na pozemních komunikacích, ukázala, že v naší společnosti existuje silná vůle zlepšit situaci na českých silnicích a postupovat nekompromisně vůči těm, kteří nechtějí pravidla silničního provozu respektovat.

2.2.1. Řidiči

Pokud má být účinně vyvinuta snaha na snížení počtu dopravních nehod a jejich tragických následků, je nutné zaměřit hlavní pozornost na největšího viníka – řidiče motorového vozidla. Z hlediska nejtragičtější příčiny dopravních nehod – nepřiměřené rychlosti, se jeví jako nejúčinnější zavádění technických prostředků odhalování a dokazování tohoto přestupku, stavebních prostředků donucujících řidiče snížit rychlost jízdy na přiměřenou úroveň a prostředků silniční telematiky působící na řidiče ke snížení rychlosti jízdy.

V tomto směru lze uplatnit dva způsoby působení – preventivní a represivní.

V preventivní oblasti je to především účinná organizace mediálních kampaní pro získání veřejnosti pro podporu opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, k motivaci účastníků provozu na pozemních komunikacích k bezpečné jízdě, k ovlivňování znalostí, dovedností, postojů a vzájemné ohleduplnosti všech kategorií účastníků provozu na pozemních komunikacích. Dále pak kampaně na základě rozborů nehodovosti koordinované s dozorem Policie ČR, k prezentaci problematiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na akcích s větším soustředěním veřejnosti, např. autosalony, dětské akce, Dny bezpečnosti, apod. Do prezentace problematiky bezpečnosti provozu na

pozemních komunikacích je vhodné zapojit osobnosti kraje, obcí a známé osobnosti kulturního života. V neposlední řadě se na prevenci bezpečnosti silničního provozu podílí samotná příprava řidiče k výkonu své činnosti.

V represivní oblasti ve spolupráci s Policií ČR organizovat akce zaměřené zejména na dodržování rychlostních limitů, používání bezpečnostních pásů, dětských zádržných systémů, na řízení pod vlivem alkoholu, překračování váhových limitů nákladních vozidel a na jízdu technicky nezpůsobilými vozidly. Ke změně chování řidičů přispívají i opatření přijaté novely zákona o přestupcích a novely pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Problémové oblasti

- 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, nepoužívání 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 první 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 zajistit 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. 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.**

2.2.2. Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

Kolize chodců a cyklistů s motorovými vozidly vychází vždy z hlediska následků nehod nepoměrně v neprospěch chodců a cyklistů. Jde tedy o nejzranitelnější kategorii účastníků silničního provozu.

Účinnou ochranou 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 křižovatek řízených světelným signalizačním zařízením (dále jen SSZ), budováním SSZ na frekventovaných přechodech pro chodce, budováním ochranných ostrůvků na vozovkách s četnými jízdními pruhy, apod. Z hodnocení dopravních nehod chodců s automobily na přechodech pro chodce lze vyvodit závěr, že samotné zřízení přechodu pro chodce pouhým provedením vodorovné dopravní značky v současném stupni motorizace nedostačuje a v určitých místních podmínkách je i nebezpečné. Z tohoto důvodu se stále více požaduje doplnění organizačních návrhů na zřízení nových přechodů pro chodce o již uvedené stavební úpravy a o výstavbu nástupních ploch (chodníků).

Oddělování zranitelných účastníků silničního provozu od automobilového provozu je především věcí obcí jako vlastníků místních komunikací. Řešením jsou stezky pro chodce a cyklisty, zařízení k zabezpečení přechodů pro chodce v obcích (SSZ, ochranné ostrůvky, nasvětlení přechodů a jejich vhodné umístění) apod. K tomu patří mediální kampaň zaměřená na ohleduplnost, lepší chování a zvýšení odpovědnosti všech účastníků silničního provozu, stejně jako kampaně zaměřené na nošení cyklistických přileb a ochranných brýlí.

Podpora cyklo dopravy je zdůvodnitelná pro její naprosto zřejmá pozitiva – umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Pravidelná jízda na kole je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Významný je i přínos cyklistiky pro relativně nerušící mobilitu návštěvníků v přírodním i městském prostředí, a tím i pro rozvoj cestovního ruchu.

Problémové oblasti

- 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 Kraje Vysočina k výstavbě výše uvedených staveb a stavebních úprav přechodů pro chodce a v podpoře výstavby pěších stezek a cyklostezek.**

2.2.3. Děti jako účastníci silničního provozu

Školní a předškolní mládež je jednou z nejrizikovějších 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. Dopravní výchova dětí na řadě škol sice existuje, ale nenajdeme ji jako povinný, nebo alespoň nepovinný předmět ve školních osnovách. Zdaleka ji tedy neabsolvuji všichni žáci, přestože se všichni silničního provozu několikrát denně účastní.

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 chování účastníků silničního provozu je nezbytné zvýšit důležitost dopravní výchovy a hledat její další formy.

Pro školní a předškolní mládež je účinnou formou tohoto vzdělání výuka a výcvik na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH). Systematický výcvik je soustředěn na žáky 4. 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.

Tab.: Rozložení dětských dopravních hřišť v Kraji Vysočina k 31. 12. 2011

Havlíčkův Brod	stálé	ZŠ Nuselská 3240, Havl. Brod, kobercové DDH
Humpolec	stálé	město Humpolec
Jaroměřice nad Rokytnou	stálé	město Jaroměřice nad Rokytnou
Jihlava	stálé	AŠ Musil
Jihlava	stálé	ZŠ Nad Plovárnou 5, Jihlava
Moravské Budějovice	stálé	AŠ Kratochvíl, nám. ČSA 46, Mor.Budějovice
Náměšť nad Oslavou	stálé	město Náměšť nad Oslavou
Pelhřimov	stálé	DDM, Třída Legií 382, Pelhřimov
Světlá nad Sázavou	stálé	ZŠ Lánecká 699, Světlá nad Sázavou
Štoky	stálé	ZŠ a MŠ Štoky 220
Třebíč	stálé	DDM, Hrádek 964, Třebíč
Telč	proviz	AŠ Nosek, Telč
Velké Meziříčí	stálé	město Velké Meziříčí
Kamenice nad Lipou	stálé	město Kamenice nad Lipou
Želiv	stálé	obec Želiv
Žďár nad Sázavou	stálé	dvě DDH

Ministerstvo dopravy se snaží iniciovat úlohu krajů v organizaci a prosazování dopravní výchovy do škol a být pouze celorepublikovým koordinátorem. Kraj by proto měl převzít v oblasti školství organizační roli v prosazování dopravní výchovy. Významnou roli v tomto směru nepřevzala ani většina zřizovatelů škol.

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. Od roku 2005 je tato soutěž organizována Krajem Vysočina.

Účinnou formou zvyšování úrovně bezpečného chování dětí v silničním provozu je podpora organizace dopravní výchovy dětí na základních školách a to v úzké spolupráci s metodiky dopravní výchovy, státní policií i městskými policiemi, autoškolami a pracovníky odborů dopravy a odborů školství obecních úřadů. Dále pak v maximální míře využívání DDH, jako nejúčinnější formy dopravní výchovy dětí nejen v rámci organizované výuky, ale i v rámci volného času dětí. Právě v rámci volného času dětí lze DDH využívat jako službu veřejnosti, kde děti mohou rozvíjet získané vědomosti z organizované výuky a upevňovat své návyky pro reálnou účast v provozu na pozemních komunikacích. Současně s tím se tak rozšiřuje

smysluplné využívání jejich volného času a DDH tak mohou hrát důležitou roli i v oblasti společenských aktivit protidrogové prevence.

Problémové oblasti:

- 1) MD ČR do budoucna neuvažuje o financování provozu DDH, zůstane garantem metodiky (učební pomůcky, školení lektorů dopravní výchovy..), finanční odpovědnost zůstává na obcích a krajích.
- 2) Dopravní výchova není uvedena v osnovách pro základní školy jako povinný předmět. Záleží tedy na zvážení konkrétní školy, zda bude dopravní výchova na škole prováděna a v jaké míře. Není tedy dostatečně doceněna pozice dopravní výchovy mezi obecnou veřejností, jako možnosti ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

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 Kraj Vysočina.
- Na obcích ponechat financování fáze provozu a běžné údržby dopravních hřišť.
- Podpořit výstavbu DDH v regionech každé obce s rozšířenou působností v Kraji Vysočina v rámci grantového programu Podpora budování dětských dopravních hřišť.
- Podpořit zavedení výuky dopravní výchovy na všech základních školách v Kraji Vysočina podle vydané metodiky MD ČR.

POZEMNÍ KOMUNIKACE

Bezpečný dopravní prostor dokáže velice účinně eliminovat vznik dopravních nehod a snížit závažnost jejich následků. Jedním ze základních principů Národní strategie i Krajské koncepte je dostatečně přesná analýza nehod s těžkými osobními následky. K tomu je třeba vyřešit dva základní problémy. Zpřesnit lokalizaci jednotlivých nehod a na základě přesného určení zavést povinnost odstraňovat nehodové lokality pro všechny správce komunikací.

2.2.4. 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“.

Aktuálním problémem je v současné době především stavebně technický stav komunikací, který neodpovídá narůstající intenzitě dopravy. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že stav

komunikací významně ovlivňuje především podnikatelské aktivity v daných regionech, dojíždění občanů do zaměstnání, dopravní obslužnost území krajů, rozvoj turistiky v jednotlivých regionech, což ve vztahu k vlastníkům a správcům komunikací představuje zvýšené náklady při zimní údržbě (tj. zvýšená potřeba posypových materiálů, obtížné odstraňování sněhu z vyjetých kolejí) a v neposlední řadě také ovlivňuje bezpečnost silničního provozu.

Vzhledem k tomu, že silnice byly převedeny ze státu na kraj v zanedbaném stavu, převedený nemovitý majetek (pozemky pod silnicemi) nebyl vlastnický vypořádán a finanční prostředky vkládané do silniční sítě jsou nedostatečné, je činnost vlastníka, resp. správce komunikace, soustředěna na nejnужnější údržbu a opravy. V pozadí zájmu pak zůstává zvyšování bezpečnosti provozu na spravovaných komunikacích prostřednictvím vylepšování jejich technické vybavenosti doplňováním prvků telematiky a bezpečnostních prvků, zejména vodících (vodorovné dopravní značení, směrové sloupky, vodící tabule, ap).

Problémové oblasti

- 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 Kraje Vysočina: zpomalování rychlosti vozidel při vjezdu do obce středními dělicími ostrůvky a rychlostními semaforey, 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 tematikou (bezpečnostní pásy, bezpečná vzdálenost, rozsvícená světla, přiměřená rychlost, ap.)**

2.2.5. 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.

VOZIDLA

Vliv vozidel, jakožto prostředků, prostřednictvím kterých je doprava na pozemních komunikacích prováděna, na bezpečnost této dopravy je charakterizován především jejich technickou koncepcí, stavem technické způsobilosti k provozu a jejich působením na ostatní subjekty dopravy v závislosti na jejich ovládnutí řidičem.

Z hlediska technické koncepce vozidel lze předpokládat stále příznivější vývoj, neboť dochází k obměně vozového parku a koncepčně stará vozidla jsou vyřazována a nahrazována vozidly 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.

2.2.6. Stanice technické kontroly

Problémové oblasti

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. Od roku 2008 se výsledky jednotlivých kontrol na STK zadávají do CIS (Centrální informační systém STK), ve kterém se výsledky STK vyhodnocují v rámci ČR.

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.**

2.2.7. Silniční doprava prováděná za účelem podnikání

Silniční doprava prováděná za účelem podnikání je prováděna především prostřednictvím nákladních vozidel a autobusů, 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.

Organizační a technické podmínky provozování této dopravy jsou upraveny v legislativních předpisech. Dodržování těchto podmínek je předmětem kontrol státního odborného dozoru a dohledu na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Z jejich provádění je zřejmé, že k nejčastějšímu porušování těchto podmínek patří především nedodržování ustanovení týkajících se doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku a přetěžování vozidel.

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.

Jedním z preventivních opatření jak zabránit přetěžování vozidel je provádění kontrolních vážení vozidel na vytipovaných místech Kraje Vysočina. Tyto kontroly provádí Centrum služeb pro silniční dopravu na základě dohody se správcem pozemní komunikace a ve spolupráci s Policií ČR. Vlastní vážení zajišťují tzv. mobilní jednotky, což jsou tříčlenné skupiny, které jsou plně vybaveny k vážení i měření vozidel a jejich souprav. Seznam vážících míst je uveden v materiálu odboru dopravy a silničního hospodářství "Kontrolní místa pro výkon státního odborného dozoru a vážení vozidel v Kraji Vysočina", který je vyvěšena na www.kr-vysocina.cz v sekci: Krajský úřad – dokumenty odborů krajského úřadu – Odbor dopravy a silničního hospodářství.

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 Kraji Vysočina je třeba provádět účinná opatření pro zvýšení počtu kontrol a jejich frekvence.**

- **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.

2.3. Organizace prevence bezpečnosti silničního provozu

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

- Ministerstvu dopravy ČR,
- Krajským úřadům,
- Obcím úřadům obcí s rozšířenou působností.

Dále je tímto zákonem pověřena vykonávat dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích Policie ČR, 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.

Koordinačním orgánem BESIP je Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, která je stálým poradním orgánem vlády v oblasti silničního provozu. Je složena ze zástupců ústředních a územních orgánů státní správy, nevládních organizací, podnikatelské sféry, občanských a profesních sdružení. Prevenci BESIP v Kraji Vysočina se věnuje jeden regionální pracovník.

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 BESIP. Kromě ministerstev, krajů, obcí a policie (státní i městské) to mohou být např. zdravotní a komerční pojišťovny, správci pozemních komunikací, motoristické organizace, školy, domy mládeže, výrobci a dovozci automobilů a příslušenství, dětské organizace a další odborníci jako jsou pedagogové, dopravní psychologové nebo soudní znalci, zástupci autoškoly, ap.

Na základě provedené analýzy, pojmenování problémových oblastí a shrnutí subjektů, zabývajících se touto problematikou, se jediným možným koordinátorem činnosti a aktivit v oblasti vytváření a zlepšování bezpečného dopravního prostoru na území Kraje Vysočina jeví sám Kraj Vysočina. Je však nemyslitelné, aby se s problémem potýkal samostatně.

Pro působnost v této oblasti činnosti na úrovni Kraje Vysočina se jeví jako vhodný iniciativní a koordinační orgán Dopravní komise kraje zřízená Radou Kraje Vysočina, která se zabývá problematikou dopravy v Kraji Vysočina.

Na úrovni obcí s rozšířenou působností se jeví jako iniciativní orgán pro řešení problematiky BESIP komise vytvořená ze zástupců samosprávy, zainteresovaných odborů městského úřadu, škol, policie, Hasičské záchranné služby, domu dětí a mládeže, apod.

Činnost komisí BESIP spočívá ve:

- vyhodnocování dopravně bezpečnostní situace v rámci spravovaného území,

- navrhování opatření eliminující nebezpečnost nehodových úseků (stavební úpravy dopravního prostoru, doplňování technickými prostředky a prostředky silniční telematiky, ap.),
- 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,
- koordinaci činnosti všech zainteresovaných institucí na úseku BESIP.

Financování zvýšených nároků na změnu nepříznivého vývoje v oblasti bezpečnosti silničního provozu a na zabezpečení navrhovaných bezpečnostních opatření závisí v rozhodující míře na uskutečnění politické vůle orgánů Kraje Vysočina.

Jednotlivé formy prevence a motivace dopravní kázně ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích uvedené v tomto materiálu lze financovat z těchto zdrojů:

- Rozpočet kraje, finanční prostředky určené pro provoz Správy a údržby silnic, BESIP, granty, účelové dotace,
- Státní rozpočet prostřednictvím příspěvkových organizací zajišťujících správu pozemních komunikací a dráhy,
- Rozpočet MD ČR – část aktivit s celorepublikovou působností,
- Využití prostředků SFDI a dalších fondů,
- Dary a příspěvky sponzorů dle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, anebo ve formě reklamních služeb
- Finanční prostředky obcí.

Veškeré výdaje, které u subjektů kraj a obce vzniknou na úseku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jsou sledovány na příslušných položkách rozpočtové skladby v § 2223 – Bezpečnost silničního provozu dle vyhlášky Ministerstva financí o rozpočtové skladbě č. 323/2002 Sb., kde jsou zahrnuty výdaje na úseku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spojené s prevencí nehodovosti.

2.4. Nápravná opatření

Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích jsou strukturována do tří základních složek:

- **bezpečná pozemní komunikace,**
- **bezpečné dopravní prostředky,**
- **bezpečné chování.**

2.4.1. 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.

2.4.2. 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.

2.4.3. 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 provozu 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 efektivity 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 dalších oblastech.

2.5. Specifická opatření

A. Využit časopis pro školy k pravidelnému zveřejňování informací o nehodách dětí, o aktivitách v oblasti BESIP pro děti.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Krajský úřad - odbor dopravy a odbor školství

B. Zapojování základních škol v Kraji Vysočina do evropské postupové dopravní soutěže mladých cyklistů, organizovat krajské kolo této soutěže, podporovat kola oblastní.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Krajský úřad, obecní úřady - odbor dopravy a odbor školství

C. Pokračovat v pravidelných soutěžích pro děti základních škol s tematikou BESIP (znalostní, výtvarné), které budou uveřejněny v regionálním tisku a na internetových stránkách Kraje Vysočina.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Krajský úřad, obecní úřady - odbor dopravy a odbor školství

D. Trvale prosazovat uplatnění prvků zklidňujících dopravu v obcích.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Kraj, obce

E. Pokračovat v systému účelových dotací na výstavbu, opravy, rekonstrukce a modernizace dětských dopravních hřišť.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Jednorázový	Každý rok	Kraj

2.6. Zajištění vnějších podmínek

Nezbytnými podmínkami pro úspěšnou realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 jsou:

- **politická podpora a funkční řídicí struktura,**
- **zajištění financování,**
- **kvalitní informační podklady (statistická data, analýzy, výzkum),**

Politická podpora a funkční řídicí struktura je základním předpokladem pro systematickou práci vedoucí ke snižování dopravní nehodovosti. Je nezbytná nejen na úrovni ústředních orgánů státní správy, ale u všech ostatních subjektů nesoucích třeba jen částečnou zodpovědnost za bezpečnost silničního provozu. Vládní koaliční dohoda i vládní prohlášení, které deklarují zájem o další rozvoj aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jsou prvním krokem k tomu, aby se preference této problematiky projevila i u dalších subjektů. K tomu může zásadním způsobem napomoci změna v systému řízení bezpečnosti a vytvoření kompetentního koordinačního útvaru, který by byl vybaven přímými pravomocemi i nepřímými účinnými nástroji ke své činnosti.

Zajištění efektivního financování dopravně bezpečnostních aktivit na všech úrovních a všemi relevantními aktéry je dalším nezbytným předpokladem úspěšnosti naplňování koncepce. Zatímco při financování některých aktivit přebírá stát základní zodpovědnost, v jiných případech působí pouze jako stimulátor k finančnímu zapojení dalších subjektů. Zejména regiony by měly být schopny identifikovat možnosti spolufinancování opatření především v oblasti infrastruktury prostřednictvím strukturálních fondů.

Kvalitní informační podklady by měly zajišťovat, aby byla hledána a následně přijímána opatření, která jsou v daných podmínkách účinná a efektivní. Je to jedna z cest, jak efektivně využít omezených finančních prostředků bez ohledu na to, zda jsou zajišťovány ze státních zdrojů nebo plynou ze soukromých prostředků. Uplatnění principů kvalitativního managementu vyžaduje nejen kvalitní data o nehodách, ale rovněž nepřetržitou a včasnou analýzu aktuálních dat v oblasti ukazatelů nehodovosti. Významným příspěvkem k pochopení příčin a souvislostí dopravních nehod a jejich specifických okolností by se měla stát i systematicky založená hloubková analýza dopravních nehod. Při zavádění nových legislativních opatření pak bude kromě jiného vyžadováno provedení studie dopadů opatření na bezpečnost, která bude podložena cost-benefit analýzou nákladů a očekávaných benefitů. Studie dopadů opatření je nyní standardní procedurou vyžadovanou při zavádění nových legislativních opatření na úrovni EU.