

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**2011**

**Jaromír Knotek**

**Univerzita Pardubice**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Preventivní dopravně bezpečnostní akce na silnicích**  
**Jaromír Knotek**

**Bakalářská práce**  
**2011**

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jaromír KNOTEK**  
Osobní číslo: **D10624**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**  
Název tématu: **Preventivní dopravně bezpečnostní akce na silnicích.**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

- 1 Analýza prováděných preventivních dopravně bezpečnostních akcí na silnicích
  - 2 Zhodnocení prováděných preventivních dopravně bezpečnostních akcí
  - 3 Návrh preventivních opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu
- Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3  
Rozsah pracovní zprávy: 30-40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


1. Interní informace Policie České republiky
2. Interní informace BESIP
3. Interní informace Českého červeného kříže
4. www.ibesip.cz
5. www.cdv.cz
6. Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
8. Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2011**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše. Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 6. 2011

*Jaromír Knotek*

## **ANOTACE**

*Práce je věnována preventivním dopravně bezpečnostním akcím na silnicích, které si kladou za cíl, působit svým rozsahem na účastníky silničního provozu a apelovat na ně, aby se v silničním provozu chovali dle pravidel bezpečného silničního provozu a nevystavovali sebe ani ostatní účastníky silničního provozu riziku nebezpečí. Autor v této práci hodnotí výsledky preventivních dopravně bezpečnostních akcí na silnicích z hlediska vývoje statistik nehodovosti a snaží se navrhnout opatření, která by vedla ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*prevence, bezpečnost, účastníci, silniční provoz, nebezpečí*

## **TITLE**

*Preventive traffic safety projects on the roads*

## **ANNOTATION**

*The thesis deals with the precautionary safety events that are aimed to affect traffic participants and to invite them to act according to the safety traffic rules and not to expose either themselves or other traffic participants to the risk of a danger. In this thesis the author evaluate the results of precautionary safety events on the roads from the viewpoint of statistics progress of accident frequency and he tries to suggest moves which would lead to the increase of traffic safety.*

## **KEYWORDS**

*prevention, safety, participants, road traffic, accident danger*

Tuto bakalářskou práci bych rád věnoval mým milým a drahým rodičům, jako poděkování za trpělivost, obětavost a podporu při mém vysokoškolském studiu.

# OBSAH

ÚVOD.....	5
1 ANALÝZA PROVÁDĚNÝCH PREVENTIVNÍCH DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍCH AKCÍ NA SILNICÍCH.....	6
1.1 Služba dopravní policie České republiky .....	6
1.1.1 Dopravně bezpečnostní akce „X“ a dopravně bezpečnostní akce „Y“ .....	7
1.1.2 Projekt zaměřený na chodce a další účastníky silničního provozu .....	8
1.1.3 Akce ve spolupráci s BESIPem.....	8
1.2 Dobrovolný dopravní zpravodaj projekt ÚAMK.....	9
1.3 BENAMO – bezpečně na motorce .....	9
1.4 Preventivní vlak .....	10
1.5 Observatoř bezpečnosti silničního provozu – Centrum dopravního výzkumu Brno .	11
1.6 BESIP.....	12
1.6.1 Témata BESIPu .....	12
1.6.2 Kampaně a projekty BESIPu.....	13
1.6.3 Dopravní výchova .....	16
1.6.4 Bezpečná cesta do školy.....	17
1.7 Oblastní spolek Českého červeného kříže Hradec Králové.....	17
1.8 Evropský program hodnocení silnic (EuroRAP AISBL) .....	20
1.9 European Road Safety Charter (Iniciativa Evropské komise) .....	20
1.10 European Transport Safety Council (ETSC) .....	20
1.11 Mezinárodní konference .....	20
1.15 Bezpečnostní audit.....	22
1.16 Inspekce stávajícího stavu .....	24
1.17 Zklidňování dopravy.....	24



2 ZHODNOCENÍ PROVÁDĚNÝCH PREVENTIVNÍCH DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍCH AKCÍ .....	26
2.1 SWOT analýza.....	26
2.1.1 Silné stránky preventivních DBA .....	26
2.1.2 Slabé stránky preventivních DBA.....	27
2.1.3 Příležitosti preventivních DBA .....	28
2.1.4 Hrozby preventivních DBA .....	29
3 NÁVRH PREVENTIVNÍCH OPATŘENÍ VEDOUCÍCH KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU .....	31
3.1 Nízkorozpočtová opatření.....	31
3.1.1 Opatření provedená pomocí vodorovného dopravního značení.....	31
3.1.2 Opatření provedená pomocí svislého dopravního značení.....	33
3.1.3 Opatření provedená pomocí provizorních, mobilních dílů .....	34
3.1.4 Opatření týkající se samotných účastníků silničního provozu a jejich chování a změny v dohledu dopravní policie na provoz na pozemních komunikacích .....	35
3.1.5 Finančně náročná opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu .....	39
4 PRAKTICKÝ PŘÍKLAD ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ JESENÍK.....	41
ZÁVĚR.....	47
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	48
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	52
SEZNAM ZKRATEK .....	53
SEZNAM PŘÍLOH.....	54
LIST ODDĚLUJÍCÍ PŘÍLOHOVOU ČÁST OD VLASTNÍHO TEXTU.....	55
PŘÍLOHA A.....	56
PŘÍLOHA B .....	57
PŘÍLOHA C .....	58

## ÚVOD

Téma preventivní dopravně bezpečnostní akce na silnicích bylo vybráno za téma bakalářské práce po dlouhém uvažování nad vhodným tématem závěrečné bakalářské práce. Bylo zpracováno tak, aby bylo ku prospěchu dalším osobám, které se budou stejnou, nebo podobnou tematikou zabývat či ji dokonce také řešit. Přispívá novými návrhy řešení ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zdokonaluje současná opatření.

Cílem této bakalářské práce je analýza všech dopravně bezpečnostních akcí, se kterými se mohou obyvatelé České republiky setkat, a návrh opatření vedoucích ke zlepšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Analýza přináší základní orientaci v množství dopravně bezpečnostních akcí, jak pro laickou, tak i odbornou veřejnost. Nové návrhy vycházejí z potřeby zvýšení bezpečnosti na silnicích všech účastníků silničního provozu. Informace, které jsou zde uvedeny, byly shromažďovány po dobu dvou let, po kterou byly mapovány probíhající dopravně bezpečnostní akce.

# **1 ANALÝZA PROVÁDĚNÝCH PREVENTIVNÍCH DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍCH AKCÍ NA SILNICÍCH**

Preventivní dopravně bezpečnostní akce na silnicích provádějí nejrůznější organizace, ať už státní nebo neziskové. Některé organizace se zaměřují na akce, jejichž výsledkem je tvrdá represe řidičů. Jiné organizace přistupují k těmto akcím tak, že se snaží řidiče a účastníky silničního provozu informovat. Ostatní organizace vychovávají a učí budoucí účastníky silničního provozu, jak se chovat bezpečně při pohybu na pozemních komunikacích a dodržovat pravidla silničního provozu tak, aby účastníci silničního provozu zbytečně nepřispívali k ohrožování bezpečnosti své i ostatních účastníků silničního provozu.

V České republice jsou nejvýznamnějšími organizacemi, které se zabývají bezpečností silničního provozu: Služba dopravní policie ČR, BESIP při ministerstvu dopravy České republiky a Český červený kříž, který se rovněž podílí na přípravách preventivně bezpečnostních akcí na silnicích, přípravou a podáváním projektů k Evropské radě. Nermalou a rovněž významnou roli sehrává při snahách o zvýšení bezpečnosti silničního provozu Centrum dopravního výzkumu Brno - Observatoř bezpečnosti silničního provozu.

Analýza preventivních dopravně bezpečnostních akcí byla vyhotovena ke dni 10. 2. 2011, po dvouletém sběru informací a mapování prováděných preventivních dopravně bezpečnostních akcí na silnicích.

## **1.1 Služba dopravní policie České republiky**

Služba dopravní policie zejména dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu, šetří dopravní nehody a projednává přestupky v blokovém řízení a ve správním řízení v oblastech svěřené jí zákonem. Služba dopravní policie je řízena Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, které metodicky řídí nižší stupně dopravních inspektorátů na krajské a okresní úrovni. Dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zabývají první (příslušníci nižšího služebního postavení) skupiny okresních (městských) dopravních inspektorátů, dopravní nehody řeší druhé (služebně výše postavení příslušníci sboru) skupiny okresních (městských) dopravních inspektorátů. (1)

Služba dopravní policie České republiky se zabývá přípravou akcí zaměřených na potírání přestupků a trestných činů, které zapříčiňují vznik dopravních nehod, nebo s nimi bezprostředně souvisí, či jsou přímo jejich následky. (1)

Dopravně bezpečnostní akce (dále jen „DBA“) se organizují na území v působnosti krajského ředitelství policie, útvarů zřízených v rámci krajských ředitelství policie, územních odborů pro vnější službu krajských ředitelství policie nebo na celém území České republiky. Do těchto akcí se zařazuje co největší počet policistů služby dopravní policie a v případě potřeby i ostatních služeb policie, pokud nebude narušeno plnění jejich hlavních úkolů. (1)

Podle zaměření se organizuje:

- DBA „X“ zaměřená na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol,
- DBA „Y“ zaměřená na speciální kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy (viz. Obr. č. 2 přílohy A),
- projekt zaměřený na chodce a další účastníky silničního provozu „Zebra se za Tebe nerozhledne!“; Akce ve spolupráci s BESIPem - „JABLKO A CITRÓN“ a „PŘIPOUTÁŠ MĚ?“.

### **1.1.1 Dopravně bezpečnostní akce „X“ a dopravně bezpečnostní akce „Y“**

Při DBA „X“, která je zaměřená na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol, se měří stanovené rychlosti motorových vozidel na pozemní komunikaci, měří se stanovené rychlosti motorových vozidel na železničních přejezdech (viz. Obr. č. 1 přílohy A). Dále je pak kontrolováno užití bezpečnostních pásů a zádržných systémů a je dohlíženo na přestupky chodců a cyklistů, technický stav vozidel a pátrá se po hledaných osobách, odcizených vozidlech, věcech a podobně. (1)

Při DBA „Y“ se policie zaměřuje speciálně na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy. (1)

K realizaci DBA typu „X“ a „Y“ vedoucí pracovník zpracuje plán akce nebo interní akt řízení, který obsahuje zejména:

- a) termín konání,
- b) určení jednotlivých stanovišť hlídek, úseků, jejich personální obsazení a technické vybavení,
- c) úkoly hlídek,
- d) plán spojení,
- e) zajištění hlášené služby,
- f) určení odpovědného policisty za průběh DBA,
- g) místo a čas instruktáže včetně určení, kdo instruktáž provede.

DBA trvají zpravidla kolem čtyř hodin, mohou být jednorázové, tzn. čtyři hodiny dopoledne nebo čtyři hodiny odpoledne (dle bezpečnostní a dopravní situací), mohou být i spojeny, např. jedna část čtyř hodinová a druhá část večerní, také čtyř hodinová; další varianta může představovat začátek ve večerních hodinách a pokračování do příštího dne do ranních hodin. Nezřídka DBA trvají i např. dva, tři nebo i více dní. (1)

### **1.1.2 Projekt zaměřený na chodce a další účastníky silničního provozu „Zebra se za Tebe nerozhledne!“**

Preventivní projekt "Zebra se za Tebe nerozhledne" probíhá dvakrát ročně v rozsahu jednoho týdne po celém území České republiky, a to na začátku školního roku a v jeho druhé polovině. Cílem projektu je preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu, zejména pak:

- dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky,
- odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce. (2)

### **1.1.3 Akce ve spolupráci s BESIPem**

Dopravní služba Police České republiky spolupracuje s organizací BESIP na dvou preventivních dopravně bezpečnostních akcích. První z nich je akce nazvaná „JABLKO A CITRÓN“, kdy v předem naplánovaných dnech žáci základních škol společně s městskou či dopravní policií rozdávají řidičům v místech základní školy podle jejich chování před přechodem nebo celkově v provozu jablko či citrón. Jablko dávají žáci řidičům v případě, že se řidiči nedopustili žádného provinění proti bezpečnosti v okolí školy, citrón pak v případě, že se chovali na silnici neukázněně s ohledem na bezpečnost žáků.

Druhá akce, která právě probíhá, je nazvaná „PŘIPOUTÁŠ MĚ?“ Příslušníci Služby dopravní policie při namátkových kontrolách rozdávají řidičům, kteří vezou dítě informační letáky, aby při každé jízdě používali dětskou autosedačku. Leták obsahuje návod na používání autosedačky a základní pravidla pro její výběr. Leták neobsahuje jen informace pro řidiče, rodiče dětí, ale i obrázek pásovce Eliho, který je připoutaný a informuje děti, jak se správně poutat v autosedačce, aby byl dětský pasažér v osobním automobilu při každé jeho jízdě v bezpečí. Nakonec si mohou děti tohoto pásovce vybarvit. (3)

## **1.2 Dobrovolný dopravní zpravodaj projekt ÚAMK „Zelený anděl“**

Zelený anděl je dobrovolný dopravní zpravodaj. Může jim být aktivní a všímavý řidič osobního vozu, řidič profesionál, dispečer nebo vedoucí dopravy, tj. každý, kdo sleduje provoz na silnici. Řidič zapojený do projektu Zelený anděl musí spolupracovat a podávat pravdivá hlášení na bezplatnou linku 800 123 003. Každá jeho informace, byť se zdá na první pohled bezvýznamná, může zachránit životy nebo alespoň předejít potížím. (4)

V současné době informační servis ÚAMK hlásí dopravní informace v přímých vstupech do Zelené vlny Českého rozhlasu 1 - Radiožurnál. V dalších rádiích (např. Rádio Impuls) je možné se setkat s těmito zprávami, neboť zprávy jsou volně zveřejňovány a moderátoři ostatních rádií využívají textových zpráv do dopravního zpravodajství ve své vlastní režii. Dopravní informace jsou zveřejněny na webových portálech Zelený anděl, ÚAMK a přenášeny do palubních navigací ve vozidlech řidičů. (4)

## **1.3 BENAMO – bezpečně na motorce**

Benamo je projekt zaměřený na podporu bezpečné jízdy na motocyklu. Autoři a zároveň motocyklisté „BENAMO“ nabízejí své zkušenosti z důvodu, že varování z úst motocyklisty je mnohem účinnější a přispěje ke snížení počtu nehod motocyklistů. Cílem projektu na podporu bezpečné jízdy na motocyklu je diskuze o motorkách a motocyklistech, motocyklistických klubech a jízdě na motorce s cílem šťastného návratu určené studentům a žákům středních škol. Zkušenější autoři projektu mají možnost předat zkušenosti mladým řidičům a seznámit je s tím, na co v autošcole nebyl čas.

Diskuze je vedena podle osnovy:

1. seznámení a představení klubu,
2. motocykly, co o nich víte a nevíte,
3. motocyklisté a kluby,
4. technika jízdy na motorce,
5. jízda ve skupině,
6. motocykl versus automobil,
7. rozbor nehod motocyklistů,
8. zkušenosti z cest,
9. první pomoc,
10. motocyklisté pohledem řidiče automobilu,
11. na co si dávat pozor,
12. kuriozity a zážitky. (5)

## 1.4 Preventivní vlak

Preventivní vlak Českých drah, Drážní inspekce, BESIPu, Ministerstva dopravy, Policie ČR a ČD Cargo vyjíždí pravidelně každý rok v březnu na svou cestu, vždy do jednoho regionu České republiky. Projekt má tři části, kterými návštěvníci postupně prochází, a ve kterých se postupně seznámí s následky nehod na železničních přejezdech, uvidí, jak dopadne člověk po zásahu proudem z trolejového vedení i jaké jsou následky neštěstí, kdy někoho přejede vlak, kvůli jeho neopatrnosti.

Vzhledem k zaměření bakalářské práce zde bude uvedena jen první část projektu, zaměřená na železniční přejezdy. V první části se film BESIPu zaměřuje na železniční přejezdy a na možnosti přežití posádky osobního vozidla po srážce s vlakem. V dalším voze následuje diskuze s odborníky BESIPu, zaměstnanci drážní inspekce a policisty. Poslední část, na rozdíl od prvních dvou preventivních, se zabývá praktickým nácvikem první pomoci pod dohledem profesionálních záchranářů, pro případ, kdy k neštěstí dojde. (6)

Na předcházející projekt navazuje svým obsahem také projekt Drážní inspekce svým DVD s filmem pro autoškoly, s názvem „Řidič – postrach přejezdů“. Snímek varuje účastníky silničního provozu před nebezpečím, kterému se často řidiči, cyklisté i chodci vystavují, když porušují zákon o provozu na pozemních komunikacích. Důvodem ke vzniku tohoto instruktážního videa byl fakt, že v posledních letech zaznamenává Drážní inspekce

velmi vysoký počet smrtelných nehod na železničních přejezdech. Zatímco dříve lidé umírali při každé desáté nehodě na přejezdu, nyní je to již při každé šesté nehodě. (7)

V souvislosti s problematikou železničních přejezdů přidala ruku k projektu také Správa železniční dopravní cesty. Představitelé Správy železniční dopravní cesty zveřejnili projekt „*Na přejezdech chybují řidiči*“, do kterého se zapojili také zástupci Ministerstva dopravy, policejního prezidia a dalších dopravních institucí. Jedná se o film určený pro výuku budoucích řidičů v autoškolách. (8)

## **1.5 Observatoř bezpečnosti silničního provozu – Centrum dopravního výzkumu Brno**

Observatoř bezpečnosti silničního provozu vznikla v rámci projektu Vědy a výzkumu Ministerstva dopravy (veden pod označením 1F54L/093/050 „Česká observatoř bezpečnosti silničního provozu - informační systém pro podporu přijímání vhodných opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“, zkráceně SENZOR). Hlavním cílem projektu je snížení nehodovosti provozu na pozemních komunikacích v České republice zefektivněním procesu přijímání vhodných opatření pro snížení nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích na všech úrovních státní správy, pomocí informací získaných z datového skladu Observatoře. Vedlejším úkolem Observatoře bylo započítí rutinního sběru doposud chybějících, i když velmi důležitých, nepřímých ukazatelů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (rychlosti vozidel, používání bezpečnostních pásů apod.). Hlavním důvodem pro tvorbu Observatoře je na jedné straně nedostatek dat pro identifikaci konkrétních problémů bezpečnosti silničního provozu a na straně druhé skutečnost, že získávání obdobných dat je nákladná záležitost. Nejdůležitějším přínosem projektu je snížení následků nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích v České republice, jehož efektivnost se bude postupně zvyšovat v souvislosti s rostoucí množstvím dat v databázi Observatoře. Tím jak poroste množství dat v databázi a podaří se pomocí nich určit hlavní problémy bezpečnosti silničního provozu a tyto problémy eliminovat, dojde ke snížení následků nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích v České republice. Observatoř má dvě související, ale relativně samostatné části: informační a datovou. Pro datovou část jsou vstupními informacemi data Policie ČR (nehodovost), ŘSD (silniční síť) a tzv. nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Pro informační část Observatoře je vstupním



podkladem holandský systém RSIS a jeho struktura informací. RSIS je databáze širokého souhrnu informací o bezpečnosti silničního provozu. (9)

## **1.6 BESIP**

Oddělení BESIP je integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. (10)

Hlavním cílem národní Strategie BESIP do roku 2010, resp. (2012) je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002. Oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích. Uskutečňuje dopravní výchovu na školách, spolupracuje se službou dopravní policie na informačních kampaních pro motoristy a nemotoristy. Spolupracovníky BESIPu je možné potkat často před zábavními kluby či diskotékami. S činností BESIPu je možné se setkat i na mnohých veletrzích, zaměřených na dopravu, především na autosalonech.

### **1.6.1 Témata BESIPu**

Stejně jako Služba dopravní policie i BESIP se zaměřuje na problematiku alkoholu, drog, omamných a psychotropních látek v krvi řidiče při řízení motorového vozidla a také na problematiku týkající se poutání řidičů bezpečnostními pásy a snaží se řidičům vysvětlit, že alkohol a drogy za volant nepatří. Největší důraz však klade BESIP na prevenci a na skupiny obyvatel jako jsou mladí řidiči, rodiny s dětmi, rovněž i na osvětu ve skupinách jako jsou cyklisté a chodci. Ani téma jako rychlost, nákladní vozidla, zásady bezpečné jízdy nejsou BESIPu cizí. Akce, se kterou se mohli žáci základních škol, jejich rodiče, cyklisté a chodci setkat, byla a stále je akce pod názvem „Vidět a být viděn“,

kdy spolupracovníci BESIPu rozdávají účastníkům reflexní předměty na školní batohy či reflexní pásy na paži pro cyklisty.

### **1.6.2 Kampaně a projekty BESIPu**

BESIP přichází se svými kampaně a projekty za potenciálními účastníky silničního provozu až přímo k nim, aby jim ukázal možná rizika a jejich nepřípravenost na možnost výjimečné události v silničním provozu. Spolupracovníky BESIPu najdou lidé na různých kulturních a společenských akcích celorepublikového významu jak jsou různé festivaly, autosalony a televizní obrazovky. Dále jsou uvedeny příklady významných akcí, na kterých se eventuálně může potenciální účastník silničního provozu s dobrovolníky z řad BESIPu setkat. Jsou to: Bernard Fest, Rock For People, Autosalon na BVV (viz Obr. č. 3 a č. 4 přílohy C).

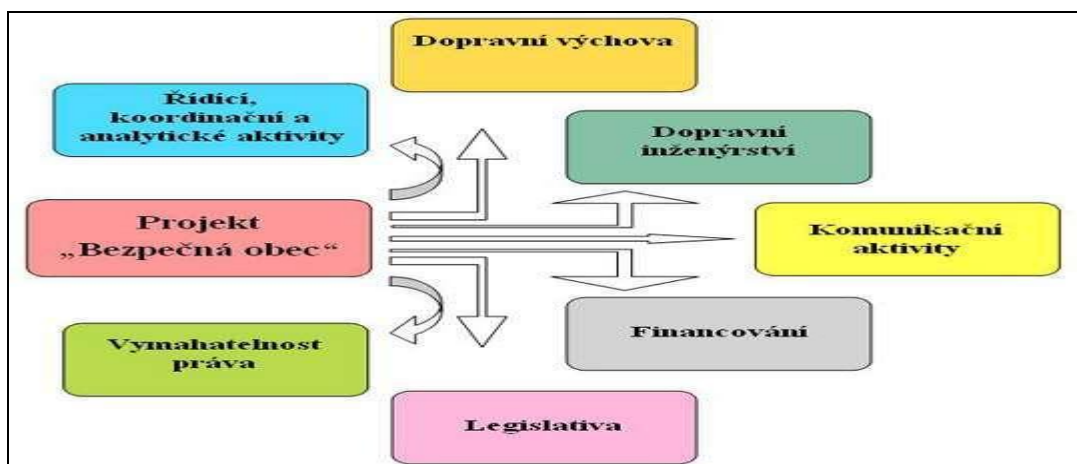
- **Projekt Bezpečná obec**

Cílem projektu je napomoci komplexně řešit problematiku bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích poskytnutím potřebných informací odpovědným osobám a institucím. Projekt realizuje řadu opatření stanovených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, a proto BESIP předložil projekt „Bezpečná obec“, jehož cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt pokrývá komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu (viz. Obr. č. 1). Na tvorbě projektu se podílí členové pracovní skupiny BESIP. Členy jsou také zástupci PČR, státní správy, místní samosprávy a nestátních neziskových organizací. (11)

#### **Cíle projektu „Bezpečná obec“ jsou:**

1. zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích, snížení počtu mrtvých a zraněných,

2. informovat odpovědné osoby v obcích o stavu bezpečnosti silničního provozu v obcích a možnostech jejího zvýšení,
3. zpřístupnit obcím informace o možných řešeních v oblasti BESIP,
4. vzbudit zájem obcí o problematiku bezpečnosti silničního provozu,
5. podpořit a pomoci při koordinaci spolupráce obcí v oblasti BESIP.



Obr. č. 1: Schéma členění projektu Bezpečná obec

Zdroj: (11)

- **BESIP Team**

BESIP Team je unikátní promo akcí Ministerstva dopravy – BESIP. Tento ojedinělý projekt upřednostňuje osobní zážitek před „nezáživným“ vysvětlováním. V rámci putování po České republice umožňuje BESIP Team všem účastníkům silničního provozu vyzkoušet simulátor nárazu a zažít tak čelní náraz motorového vozidla do pevné překážky při rychlosti 30 km/h (viz Obr. č. 5 přílohy A) a simulátor převrácení vozidla (viz. Obr. č. 6 přílohy A a Obr. č. 1 přílohy B). BESIP Team dále přivádí základní informace o pravidlech silničního provozu, expozici dětských autosedaček, správnou výbavu jízdního kola nebo auto lékárničky a řadu dalších informací a zkušeností. Návštěvníci stánků BESIP Team si také mohou vyzkoušet automobilový (viz. Obr. č. 1 přílohy C) nebo motocyklový trenážér (viz. Obr. č. 2 přílohy C) nebo jen tak posedět se šálkem kávy a zhlédnout krátké vzdělávací filmy o tom, co se nejčastěji porušuje v rámci bezpečnosti silničního provozu a jaké to může mít dopady. BESIP Team oslovuje kolemjdoucí přímo na ulici a aktivně

předává zkušenosti a informace. Cílem projektu je posílit bezpečí na cestách a preventivně působit na účastníky silničního provozu. (12)

- **Domluvme se**

Tato kampaň je zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soireé). Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR. Základním sloganem propagovaným i předními zpěváky skupin Divokej Bill, Tři sestry, Chinaski a Wanastovy Wjeci je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol.“ (13)

- **Nemyslíš-zaplatíš**

Nejen na silnicích, nebo ve školách a na různých odborných seminářích se můžou potenciální účastníci silničního provozu setkat s kampaněmi BESIPu. Například, každý den před hlavním zpravodajstvím vstupuje BESIP do domácností obyvatel České republiky, aby upozornil odstrašujícími a hrůznými šoty na nebezpečí, jež se skrývají v nedbalosti řidiče. Je to nejnovější celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Jako příklad je zde uveden díl, ve kterém vysvětluje řidičům, proč nemají dělat tzv. „myšku“ před jízdou soupravou, když odbočují. (14)

- **STOP-Rady řidičům**

STOP-Rady řidičům je projekt České televize, která připravuje tyto krátko-stopážní pořady, který informuje řidiče, na co by si měli dávat pozor a jak by se měli v silničním provozu chovat, aby neohrožovali bezpečnost svou ani bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. (15)

- **The Action**

The Action je klíčový multimediální preventivní projekt zaměřené na mladé účastníky silničního provozu. The Action zprostředkuje studentům středních škol, tedy mladým začínajícím řidičům, emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody. Hovoří se zde

o nabouraných vozidlech, pomačkaných blatnících a o trvalé invaliditě a mnohdy i smrti mladých lidí, kteří přecenili své schopnosti nebo se chovali nezodpovědně. Pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů a samotných obětí dopravních nehod doplněné tancem, hudbou a videoklipy. Projekt je organizovaný od roku 2004 a při 200 reprízách se s ním seznámilo téměř 80 tisíc studentů ze všech krajů České republiky. (16)

- **Život nevyhází z módy**

Život nevyhází z módy je zcela nový připravovaný projekt, který by měl být zpuštěn v roce 2012. V současné době je ve fázi přípravy. Záměrem autorů je navázat při tvorbě projektu spolupráci s fakultami vysokých škol, v oblasti designu, módy a bezpečnosti silničního provozu. V projektu by s Ministerstvem dopravy měli především spolupracovat studenti a mladí absolventi vysokých škol. Projekt si klade za cíl vyjednat s výrobcí oděvů a návrháři módy takové zakomponování reflexních prvků do oblečení, aby osoby pohybující se v silničním provozu za zhoršených viditelnostních podmínek, byly snáze viditelnější a nebyly ohroženy na životě při pohybu po pozemní komunikaci. (17)

### **1.6.3 Dopravní výchova**

Dopravní výchova BESIPu je cílena do 3 věkových skupin:

- předškolní děti,
- žáci základních škol,
- mládež.

Děti předškolního věku se účastní provozu na pozemní komunikaci ve dvou formách pohybu, buď jako děti s doprovodem dospělého, nebo jako pasažéři v osobních vozidlech. Lektoři se snaží zábavnou formou hry a pozorování naučit děti vědomostem, zkušenostem a správným návykům pro jejich bezpečný pobyt venku, tak aby se pohybovali soustředěně, ukázněně a ohleduplně v blízkosti pozemní komunikace a dokázali vnímat a vyhodnotit nebezpečí, které jim hrozí.

Žáci základních škol, se vyskytují v několika formách pohybu na pozemní komunikaci, buďto jako samostatní chodci, in-linesté, skateboardisté, či cestující v autech a prostředcích hromadné dopravy.

Výuka dopravní výchovy je v tomto případě rozdělena do pěti ročníků prvního stupně základní školy, v každém z nich by si měli osvojit žáci návyky účastníka silničního provozu. Na tomto stupni dopravní výchovy se podílejí MŠMT, Pedagogické centrum, Obce, Kraje, Policie ČR, Městská policie, výrobci mléčných výrobků, čokoládovny, výrobci školních potřeb, autokluby, média.

Mládež získává znalosti formou seminářů na středních školách a učilištích. Později pak na odborné úrovni formou výuky v autoškolách, při získávání řidičských oprávnění.

Při výuce dopravní výchovy získávají informace, jak poskytnou první pomoc. Žáci se učí chápat dopravní provoz jako systém právních předpisů. Cílem výuky je, aby si žáci uvědomili morální a právní odpovědnost svého chování jako každého účastníka silničního provozu.

Na mládež je soustředěná největší pozornost všech kampaní PČR, ČČK a BESIPu, protože se jedná o nejohroženější skupinu účastníků silničního provozu. Učí se také znát dopady dopravy na životní prostředí. Ostatní široká veřejnost je pak nabádána k používání cyklistické přílby.

#### **1.6.4 Bezpečná cesta do školy**

Bezpečná cesta do školy je akce zaměřená na informování dětí o předpisech v silničním provozu. Nabádá je k vzájemné ohleduplnosti všech účastníků dopravního provozu. Informuje děti o bezpečném chování školáků v rámci dopravního provozu a nacvičuje s nimi za pomoci jejich pedagogů pro děti bezpečné návyky při pohybu v dopravním provozu. Na této akci probíhá přímá distribuce informačních materiálů s preventivní tematikou a ochranných pomůcek dětem a jejich rodičům. Akce si klade za cíl zabránit kolizním situacím a možným důsledkům během prvního školního dne. (18)

### **1.7 Oblastní spolek Českého červeného kříže Hradec Králové**

Český červený kříž se v minulých letech aktivně zapojil do projektu evropského Červeného kříže s názvem „Evropská kampaň Bezpečnost na silnicích“. Hlavními sponzory této kampaně se stali Ministerstvo energie a dopravy Evropské komise, Toyota, TOMTOM. Tyto společnosti ze svých zisků pomáhají podporovat finančně preventivní akce, které

napomáhají zvyšování bezpečnosti na silnicích. Nyní zde bude uvedeno několik významných realizovaných projektů, které zasáhly do vědomí široké veřejnosti. Proto nejsou zde záměrně uvedeny jen akce, při kterých je možnost se setkat se členy ČČK na silnicích, ale i akce, které probíhají v konferenčních prostorech.

- **Projekt Road show „Alkokára“**

Projekt Road show „Alkokára“ je projekt realizovaný OS ČČK Hradec Králové, který spadá do jejich aktivit v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu a konkrétně do oblasti boje proti alkoholu za volantem.

Road show „ALKOKÁRA“ je ojedinělé technické zařízení (viz. Obr. č. 3 přílohy A), s jehož pomocí lze simulovat řízení reálně jedoucího dopravního prostředku pod vlivem alkoholu. Tvůrcem zařízení je společnost Toyota a provozovatelem nové evropské sdružení Evropské komise TOP 25.

Dalším doplňkem této bezpečnostní roadshow je 3D jízdní simulátor (viz. Obr. č. 4 přílohy A), který umožňuje virtuální projížďku, při které řidič sedí ve skutečném voze Toyota Corolla Verso. Dvojici atrakcí doplňuje prezentace brýlí "Alkovision“, které simulují účinky alkoholu na ostrost vidění. (18)

- **Na přechodu opatrně**

Akce Na přechodu bezpečně se koná na přechodech pro chodce, zejména v okolí škol a dětských hřišť. Tato akce je zaměřena na dodržování dopravních předpisů všemi účastníky dopravního provozu a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravního provozu, bezpečné chování školáků v rámci dopravního provozu a na bezpečné návyky dětí při dopravním provozu. (18)

- **Dopravní hřiště**

Akce dopravní hřiště se vždy koná na dopravním hřišti v Hradci Králové (viz. Obr. č. 3, č. 4 a č.5 přílohy B), ve spolupráci s městskou policií a základními školami. Náplní akce je, aby děti byly za pomoci městské policie poučeny o základních pravidlech provozu na pozemních komunikacích, bezpečném chování školáků v rámci dopravního provozu, bezpečných návycích dětí při dopravním provozu, zejména s důrazem na praktické vyzkoušení jízdy na kole v silničním provozu a nácvik první pomoci. (18)

- **Rekondiční pobyt pro děti z dětských domovů**

V rámci rekondičního pobytu (kurzu) pro děti byly zařazeny přednášky o nutnosti dodržování dopravních předpisů všemi účastníky dopravního provozu. Formou besedy byly dětem předávány zážitky od pracovníků ZZS a HZS ze zásahů u dopravních nehod. (18)

- **Informace pro pedagogy k projektu „Road Safety“ o projektu**

### **Aby Alenka nestonala**

Náplní akce je poskytnutí informací pedagogům a speciálních výukových materiálů k projektu Road Safety. (18)

- **Sportovní den**

V rámci sportovního dne jsou dětem předávány propagační materiály projektu Road Safety a informace o způsobu zviditelnění se ostatním účastníkům provozu za snížené viditelnosti. (18)

- **Bezpečně na silnici**

Hlavní zaměření této akce je na dodržování dopravních předpisů všemi účastníky dopravního provozu a výuka první pomoci. (18)

- **Den zdraví Aldis**

Na akci konané dne 10. března 2009 byl umístěn stánek s propagačními materiály projektu Road Safety. Probíhala zde beseda s dětmi o bezpečnosti v dopravě, při které si mohly vyplnit jednoduchý kvíz na bezpečnost v dopravě a získat malý motivující dárek ve formě odrazky či pásku na paži a samozřejmě i drobnou sladkost, která je při práci s dětmi nezbytná. K tomu, aby bylo dítě motivováno k zájmu o danou věc. (18)

- **Dětské dny – Bezpečně v dopravě**

Cílem akce je vždy podnítit pěstování správných návyků dětí v rámci dopravního provozu a poukázat na možná rizika o blížících se školních prázdninách. Zúčastněným pedagogům jsou distribuovány výukové materiály, dětem pak ochranné pomůcky. (18)



## **1.8 Evropský program hodnocení silnic (EuroRAP AISBL)**

Evropský program hodnocení silnic (EuroRAP AISBL) je mezinárodní nezisková organizace se sídlem v Belgii. Jejími členy jsou automobilové kluby, národní i regionální silniční autority a další motoristické organizace. (19)

## **1.9 European Road Safety Charter (Iniciativa Evropské komise)**

Evropská charta bezpečnosti silničního provozu je participativní platformou složenou z podniků, asociací, vědeckých institucí a orgánů veřejné správy. Tito aktéři se zavazují ke konkrétním akcím a k společnému sdílení příkladů dobré praxe v zájmu řešení problémů bezpečnosti silničního provozu, se kterými se setkávají v každodenním životě. Cílem Charty je přispět ke snížení počtu úmrtí na silnicích. Chartu podepsalo více než 1450 subjektů. Nejvýznamnějším spolupracovníkem v České republice je Český červený kříž, o němž byla řeč, viz. podkapitola 1.7. Do Evropské charty bezpečnosti silničního provozu je zapojený také Červený kříž v ostatních zemích Evropy. Evropská charta bezpečnosti se zabývá bezpečností silničního provozu v celoevropském měřítku, financuje projekty různých organizací z evropských zemí, například Českého červeného kříže. (20)

## **1.10 European Transport Safety Council (ETSC)**

ETSC je nezávislá nezisková organizace, založena v Bruselu v roce 1993. Poskytuje nezávislé zdroje rad expertů v oblasti bezpečnosti dopravy Evropské komisi, Evropskému parlamentu a členským státům Evropské unie. Každoročně se organizuje konference s názvy jako jsou European Transport Safety Lecture, Road Safety PIN Conference, Road Safety PIN Conference. (21)

## **1.11 Mezinárodní konference**

- **Bezpečná dopravní infrastruktura, její odolnost v mimořádných situacích a řízení rizik**

V letošním roce, tj. 2011, se uskutečnil již pátý ročník mezinárodní konference s výše uvedeným názvem. Konference se účastnili delegáti z řad státní správy, samosprávy, zástupců

správce komunikací a firem s vazbou na projektování, výstavbu, provoz a údržbu komunikací. V rámci konference byla představena Riziková mapa komunikací ČR, která vyvolala značný zájem médií a přispěla tak k zviditelnění témat spojených s bezpečností našich komunikací.

- **TRANSPORT 2010**

Na této mezinárodní konferenci, konané v listopadu loňského roku 2010, předalo statutární město Ostrava a Centrum bezpečné jízdy Libros Ostrava všem účastníkům konference dokument, Výzvu k podpoře prevence bezpečnosti dětí v silničním provozu na území Evropy, a návrh programu ke zlepšování chování účastníků silničního provozu prostřednictvím center bezpečné jízdy. Tuhle výzvu předali výše zmiňovaní oba účastníci jako podklad pro formulování vize Evropské charty bezpečnosti silničního provozu na léta 2011 - 2020.

## **1.12 Centrum bezpečné jízdy Libros Ostrava**

Centrum bezpečné jízdy Libros Ostrava, je společným investičním i společenským projektem dvou partnerů, statutárního města Ostravy a společnosti Libor Václavík – LIBROS Ostrava. Stavba představuje samostatně vyčleněnou a ohraničenou plochu s asfaltovým povrchem, na které lze pomocí speciální technologie skrápění simulovat podmínky pro jízdu všech kategorií vozidel za kritických fyzikálních a adhezních podmínek. Cílem projektu je na základě teoretické a praktické přípravy zkvalitňovat a zdokonalovat úroveň řidičů, zlepšovat jejich řidičské a rozhodovací návyky, chování a jednání v silničním provozu a zvyšovat dovednost v krizových dopravních situacích. Podobné zařízení existuje také v Mostě pod názvem Centrum bezpečné jízdy polygon Most. (22)

## **1.13 Autoškola národa**

Autoškola národa je televizní pořad pro ty účastníky silničního provozu, kterým není jedno, jak to vypadá na našich silnicích a kteří si chtějí zdokonalit své řidičské schopnosti. Na výrobě pořadu se podílí Česká televize. Dopravní otázky jsou připraveny odborníky, projekt autoškola národ podporuje Ministerstvo dopravy a Policie České republiky. (23)

## 1.14 Bodový systém

Současný systém bodového hodnocení byl v ČR zaveden 1. července 2006 na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Řidič na základě dosažení horní hranice povoleného počtu bodů (dvanácti) přijde na rok o řidičský průkaz a před jeho opětovným získáním musí skládat opět zkoušku. Bodové konto ovlivňuje i roční doba bez přestupku. Řidič, pokud se nedopustí žádného bodovaného přestupku během jednoho roku, si tak sníží bodové konto čtyřmi body. Někteří řidiči vnímají tento systém spíše jako represii než prevenci bezpečnosti silničního provozu. (24)

## 1.15 Bezpečnostní audit

Bezpečnostní audit pozemních komunikací (dále BA) je nástroj, jehož aplikací a prováděním je možné výrazně zvýšit bezpečnostní úroveň dopravních projektů. Bezpečnostní audit je metoda prevence nehodovosti aplikovaná při přípravě, projektování a realizaci dopravních staveb. Světová silniční asociace PIARC definuje BA takto: Bezpečnostní audit je systematická procedura, která vnáší do procesu dopravního plánování a projektování znalosti o bezpečném utváření pozemních komunikací za účelem prevence dopravních nehod. Tým nezávislých auditorů hodnotí potenciální nebezpečnost a rizikovost dopravního projektu z pohledu všech jeho uživatelů. BA je procedura, která je součástí projektování a realizace dopravních projektů a jejímž cílem je to, aby potenciální bezpečnostní problémy byly identifikovány dříve, než se stanou skutečností (tzn. nehodami).

Cílem BA je, aby komunikace svým uspořádáním:

- předcházela vzniku konfliktních situací,
- stimulovala bezpečné chování řidiče (např. volbu rychlosti),
- maximálně snížila možnost chybné reakce nebo chybného chování řidiče (účastníka provozu),
- aby v případě vzniku nehody minimalizovala její následky, především na lidském zdraví a životech.

Hlavním cílem BA je tedy to, aby celá síť pozemních komunikací fungovala tak bezpečně, jak je to jen možné. Z toho vyplývají další cíle:

- minimalizace rizika nehod na navrhované komunikaci stejně jako na přilehlé silniční síti,
- snížení celospolečenských ztrát,
- výrazná úspora nákladů na dodatečné odstraňování nebezpečných prvků, nehodových lokalit nebo úseků.

### **Důvody pro provádění auditu**

Hlavní důvodem pro provádění BA je skutečnost, že prevence nehodovosti je vždy ekonomicky efektivnější než následné odstranění nehodové lokality.

Dalším důvodem je fakt, že dodržení technických norem a předpisů nezaručuje vždy dostatečnou úroveň bezpečnosti navrhovaných dopravních projektů. Technické normy jsou samozřejmě nezbytným nástrojem pro projektování a také pro auditování, ale úkolem auditora není kontrolovat, zda byly v rámci hodnoceného projektu dodrženy normy, auditora zajímají pouze bezpečnostní aspekty auditovaného projektu. Hranice mezi silniční bezpečností a nebezpečností je značně nezřetelná a nelze ji určit normami. Skutečný svět dopravních nehod se neřídí normami a schopnost vyhodnotit nehodový potenciál posuzované lokality je zejména záležitostí bezpečnostně-inženýrského a dopravně-psychologického úsudku.

Technické normy jsou základem pro bezpečný návrh projektu, a pokud chce projektant zajistit bezpečnost jím navrženého projektu, musí zohlednit i další specifické skutečnosti, např. rozhledové poměry, skutečnost jestli se odehrávají nehody v daném místě, okolí místa, vzdálenost od školy.

BA není tedy zaměřen na kontrolu dodržení příslušných norem, ani na to, zda je řešení vhodné z technického hlediska. V některých případech se např. požadavek na co nejvyšší kapacitu komunikací za co nejnižší náklady neslučuje s požadavky na bezpečnost (může přinést problémy cyklistům a chodcům), např. při rozšiřování komunikace na úkor pásu pro cyklisty, nebo rozšiřování přilehlých chodníků na úkor bezpečnosti cyklistů. Z praxe: rozšíření chodníků vedlo ke snížení kapacity komunikace, z důvodu nemožnosti

bezpečného předjetí cyklisty. Tyto konflikty nemohou být auditem vyřešeny, je na ně alespoň upozorněno. (33)

## **1.16 Inspekce stávajícího stavu**

Inspekce stávajícího stavu je systematická kontrola stávající silniční sítě z hlediska jejího nehodového potenciálu. Tento způsob prevence nehodovosti je v zahraničí úspěšně používán. V ČR není inspekce stávajícího stavu systematicky prováděna.

Inspekce stávajícího stavu se provádí zejména na těch úsecích stávajících pozemních komunikací, na kterých se stává vysoký počet nehod nebo na nehodových lokalitách. Cílem inspekce je identifikovat všechny druhy bezpečnostních nedostatků na existujících pozemních komunikacích, které by mohly způsobit dopravní nehodu nebo mají vliv na vážnost nehod. Inspekce je neefektivnější, když jsou k dispozici podrobná data o nehodovosti. I při omezené znalosti těchto dat je ale možné identifikovat závažné bezpečnostní nedostatky. Cílem inspekce je zabránit nehodám, respektive snížit jejich závažnost. (34)

## **1.17 Zklidňování dopravy**

Dopravní zklidňování je proces omezování fyzických a sociálních vlivů dopravy na městský život, a to zejména pomocí snižování rychlostí a intenzit motorové dopravy. Hlavním cílem zklidňování je snížení nehodovosti a zkvalitnění života ve městech. Po zklidnění center měst by měla být dálková tranzitní doprava přesměrována na silniční obchvaty těchto měst, protože zúžení pozemních komunikací v centru měst a narovnání křižovatek typu „Y“ (viz. Obr. č. 2) neumožní průjezd velkých nákladních vozidel, z důvodu snížení poloměru oblouku křižovatky. Tato vozidla potřebují poloměry nad 15 metrů z důvodu dlouhých vlečných křivek. (36)



Obr. č. 2: Narovnání křižovatky typu „Y“ Zdroj: Autor

Podle způsobu působení na řidiče lze způsoby zklidňování dopravy rozdělit na psychologické prvky (dopravní značení) a fyzické prvky (zúžení, zakřivení pozemní komunikace). Zklidňující prvky lze umístit jak do křižovatky, tak do pásu pozemní komunikace. V praxi lze užít nejlépe nejradiálněji zklidnění dopravy a silničního provozu. Tím pak je proměna ucelené plochy území s pozemními komunikacemi na pěší zónu, obytnou zónu nebo zónu „30“. Nemělo by se to dít ale tak, že se umístí v území dopravní značení obytná zóna. Do obytné zóny je potřeba zahrnout i městský mobiliář (např. lavičky, pítka, odpadkové koše, kašny, veřejná zeleň). Zřízení obytné zóny v místech městských sídlišť nese sebou problémy s parkováním, před vytvořením obytné zóny je nutné se zamyslet, nad parkováním osobních vozidel obyvatel zamýšlené obytné zóny. Jestli by nebylo vhodnější zřídit pouze zónu „30“, z důvodu stání osobních vozidel obyvatel. V obytné zóně je možné parkovat osobní vozidla jen na místech k tomu určených, zatím co v zóně „30“ je možné parkování osobních vozidel všude, kde to není zakázáno.

Další možností jak zklidnit dopravu v zastavěném území je výstavba boční dopravní šikany. Jedná se o půlkruhově vystavěné polostrůvky s veřejnou zelení, které nutí řidiče k opakované změně směru jízdy. Ve většině obytných zón je dneska možné při vjezdu narazit na tzv. retardér (zpomalovací práh) v provedení úzkém snímatelném nebo stavebně zakomponovaný do vozovky.

## **2 ZHODNOCENÍ PROVÁDĚNÝCH PREVENTIVNÍCH DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍCH AKCÍ**

Druhá část bakalářské práce shrnuje a analyzuje výsledky dopravních preventivně bezpečnostních akcí a hodnotí je pomocí metody SWOT analýzy.

Ne vždy preventivní dopravně bezpečnostní akce mají požadovaný účinek a efekt na veřejnost a účastníky silničního provozu, aby skutečně snížily počet dopravních nehod, i přestože mají za přímý cíl zmírnit následky a počty dopravních nehod na pozemních komunikacích. Naopak mohou mít negativní efekt-psychologický, např. stres řidičů z prováděné DBA.

Všechny preventivně bezpečnostní akce nelze hodnotit čísly a statistickými metodami, ale jejich přínos, hlavně výchovný a psychologický je zcela bezesporný. Rozhovory či diskuze s mladými řidiči mají svůj opodstatněný význam, raději poslouchají příběhy ze života, než se učí pravidla ve školách. Dopravně bezpečnostní akce napomáhají výchově a uvědomování si nebezpečí a rizik spojených s jízdou po pozemní komunikaci, na které při získávání řidičských oprávnění, často při škole či zaměstnání není čas. Většinou se každý žák autoškoly snaží mít řidičské oprávnění co nejrychleji. Jako přínosné, užitečné a prospěšné lze hodnotit mezinárodní organizace zabývající se bezpečností silničního provozu. Dávají možnost finanční podpory těm tuzemským organizacím, které napomáhají ke zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, především finanční, informační a materiálovou podporou.

### **2.1 SWOT analýza**

SWOT analýza hodnotí silné a slabé stránky prováděných preventivních dopravně bezpečnostních akcí, mapuje jejich další příležitosti a hrozby, které by je mohly potkat nebo z nich vyplynout.

#### **2.1.1 Silné stránky preventivních DBA**

Silnými stránkami preventivních dopravně bezpečnostních akcí jsou:

- velká mediální podpora,
- zásah široké veřejnosti,
- finanční podpora,

- vynutitelnost a podpora státní moci,
- podpora mediálních prostředků,
- podpora technických prostředků a moderních technologií,
- personální zajištění,
- nadnárodní spolupodílení organizací,
- materiálové zajištění,
- prostory sportovišť a zpevněné plochy pro masu návštěvníků.

Za silné stránky preventivních DBA lze považovat silný a široký zásah veřejnosti. Poněvadž obvykle oplývají dostatečnou mediální, marketingovou a finanční podporou nebo jsou vynucovány státní mocí, tj. Policií ČR. Jsou jediným zdrojem informovanosti a osvěty o nástrahách silničního provozu. Na rozdíl od jiných opatření prováděných Policií ČR jsou veřejnosti kladně přijímány. Pokud se zde uvádí kampaně v mediích, tak preventivní DBA se setkávají s kladnou odezvou a také s vysokou sledovatelností. Dopravně bezpečnostní akce, jež se konají pod širým nebem, jsou hromadně navštěvovány. Jejich nejsilnější stránkou však je technická podpora moderních technologií a simulátorů, kterými dokážou zasáhnout především cílovou skupinu mladých účastníků silničního provozu.

Některé preventivní DBA konané na území České republiky jsou technicky zajišťovány z nadnárodní podpory a finančních příspěvků mezinárodních organizací. Preventivní DBA, které jsou pořádány různými hnutími a neziskovým sektorem, jsou vždy podpořeny početnou skupinou dobrovolníků, kteří pracují bez nároku na honorář a za svou okamžitě podanou informaci o hrozícím nebezpečí neočekávají odměnu.

### **2.1.2 Slabé stránky preventivních DBA**

Slabými stránkami preventivních dopravně bezpečnostních akcí jsou:

- krátký účinek,
- návrat k špatným návykům řidičů,
- pomalá a nepružná legislativa,
- finanční náročnost technických a stavebních opatření,
- nevymahatelnost bezpečného chování státní mocí (kromě zákonů),
- že, někdy vedou ke zhoršení stavu.



Slabými stránkami těchto preventivních DBA zůstává fakt, že jejich vliv se projevuje jen po omezeně krátkou dobu, dokud se část návštěvníků nevrátí opět do „zaběhnutých kolejí“ svého chování a ke svým zlovykům v silničním provozu. Preventivní DBA nedokážou působit svým vlivem po příliš dlouhou dobu. Nejspíš je to výsledek vrozené psychologie účastníka silničního provozu.

Stránkou, která také příliš nenapomáhá rychlejšímu zlepšení bezpečnosti silničního provozu, je legislativní procedura schvalování zákonů. Preventivní DBA nemají moc přimět účastníky provozu, aby dbali na svou bezpečnost dlouhodobě a aby se sami zajímali, jak mohou zlepšit bezpečnosti svého pohybu ve vozovce.

Pokud jsou zde uvedeny také preventivní DBA, které potřebují ke své realizaci stavební úpravy, tak nevýhodou se stává také jejich finanční náročnost.

DBA nemohou přimět účastníky provozu, aby při jízdě na bicyklu používali nepřilíš vzhledné a módní doplňky ke zvýšení jejich bezpečnosti, ale mají jim vysvětlit výhody, které pro ně plynou z používání reflexních bezpečnostních prvků a ochranných helem. Provedená DBA nezabrání žádnému řidiči, aby usednul znova za volant svého vozidla pod vlivem alkoholu či drog.

### **2.1.3 Příležitosti preventivních DBA**

Příležitostmi preventivních dopravně bezpečnostních akcí jsou možnosti:

- zasáhnout širší skupinu účastníků silničního provozu,
- nebo naopak zaměřit se na úzkou cílovou skupinu /dle řidičských oprávnění/,
- vniknout do vzdělávacích programů škol,
- soukromého školícího střediska-příležitost pro privátní sektor podnikání,
- opakované represe účastníků silničního provozu,
- získání dotací na bezpečnost provozu,
- množství kvalifikovaných osob,
- množství dobrovolníků.

Příležitostí preventivních DBA je v první řadě možnost získání podpory, ať již finanční či technické a marketingové. Z čehož vyplývá, že mají velkou příležitost zasáhnout masu občanů a přilákat jejich zájem o bezpečnost silničního provozu.

Příležitostí se i jeví, fakt, že může být taková preventivní DBA akce zaměřená na úzkou cílovou skupinu a docílit její informovanosti, např. cyklisté, chodci, řidiči. Pokud je zde uvedena dopravní výchova na základních a středních školách, je příležitostí DBA vychovávat a vzdělávat již od raného věku budoucí účastníky silničního provozu.

Příležitost preventivních DBA je také to, že pravidelným opakováním, či represí lze dosáhnout dlouhodobě nižšího počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích. Pro přípravu, výstavbu, či realizaci technického opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu je možné žádat a získat z fondů Krajských úřadů dotace pro výstavbu například trvalého měřiče rychlosti.

Výhodou je také to, že preventivní DBA akce mají příležitost zapojit kvalifikované osoby, jako jsou příslušníci dopravní policie, či akademičtí pracovníci nebo dopravní inženýři.

#### **2.1.4 Hrozby preventivních DBA**

Hrozbami preventivních dopravně bezpečnostních akcí jsou:

- odliv zájemců o DBA,
- existenční realizační hrozby,
- finanční hrozba,
- nepochopení veřejnosti, resp. účastníky silničního provozu,
- můžou napomoci zhoršení stavu,
- ztráta nadnárodních partnerů, donorů,
- personální nezajištění,
- ztráta účinku preventivní DBA na veřejnost.

Hrozby preventivních DBA mohou být chápány podle dvou hledisek, a to buď podle, hrozeb která se můžou vyskytnout pro samotnou preventivní DBA a nebo podle hrozeb, které mohou vyplynout ze samotné preventivní DBA.

Hrozbou se stávají finance tehdy, když hrozí, že připravovaná DBA nenajde pochopení u sponzorů, další hrozbou pak může být i to, že nedokáže přilákat a zasáhnout požadovaným množstvím obyvatel. DBA může odradit či úplně ztratit zájem o sebe samou z důvodu častého opakování. Hrozbou, která vyplývá z provedené nebo připravované

preventivní DBA je to, že může být paradoxně nápomocná tomu, že povede hlavně svým stresujícím účinkem ke zvýšení počtu dopravních nehod.

Za represivní preventivní DBA je považován řidiči motorových vozidel bodový systém, který byl zaveden v létě roku 2006. Kdy po jeho zavedení se snížil počet přestupků proti bezpečnému provozu na pozemních komunikacích, z důvodu nového systému udělování pokut za přestupky, ke kterým přibyly body za jednotlivé přestupky proti bezpečnému provozu na pozemních komunikacích. S prodlužující se dobou od zavedení, se počet dopravních přestupků vrátil přibližně na svou původní úroveň před zavedením v roce 2006. Hrozbou pro tento bodový systém je, jeho nestálý systém, protože různé politická uskupení a zájmové skupiny lobují za změny v jeho položkách přestupků nebo za zvýšení počtu trestných bodů.

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod jsou především:

- nepřiměřená rychlost,
- alkohol za volantem,
- držení mobilního telefonu při řízení,
- nedání přednosti v jízdě,
- nepřizpůsobení jízdy stavu pozemní komunikace,
- nepřipoutání se bezpečnostními pásy ve vozidle.

Svou roli v počtu dopravních nehod čím dál tím častěji sehrávají svým neukázněným chováním také chodci a cyklisté, kteří, nejsou při pohybu ve vozovce vidět nebo se pohybují tam, kde nemají co dělat. Nejrizikovější věkovou skupinou řidičů je populace v rozmezí 18 - 25 let.

## **3 NÁVRH PREVENTIVNÍCH OPATŘENÍ VEDOUCÍCH KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU**

V této kapitole jsou popsána ta opatření, která mají přímý vztah k utváření pozemní komunikace a k utváření dopravního prostředí. Konkrétní opatření jsou popsána v podkapitolách věnovaným nízkorozpočtovým opatřením a dopravnímu zklidňování. Některé opatření navrhovaná autorem byla již realizována, přesto je autor pro celkový přehled uvádí.

### **3.1 Nízkorozpočtová opatření**

Mezi nízkorozpočtová opatření patří především ta, při jejichž implementaci není nutné provádět rozsáhlé stavební úpravy. Patří sem tedy opatření provedená pomocí vodorovného a svislého dopravního značení, dopravní ostrůvky, provizorní opatření, např. instalace svislého dopravního značení, snížení rychlosti, výstavba dopravních ostrůvků z plastových dílů, mobilní zařízení (např. na měření rychlosti) atd. (35)

Vzhledem ke snížené náročnosti na finanční náklady jsou tato opatření velmi vhodná pro použití při úpravách průtahů měst, ale i v ostatních částech obcí. Je však nutné pečlivě zvážit jejich realizaci, a to především z důvodu skutečného vlivu těchto opatření na chování účastníků silničního provozu a na nehodovost. (35)

Příklady nízkorozpočtových opatření: Opatření provedená pomocí vodorovného dopravního značení; Opatření provedená pomocí svislého dopravního značení; Opatření provedená pomocí provizorních, mobilních dílů; Opatření týkající se samotných účastníků silničního provozu a jejich chování a změny v dohledu dopravní Policie na provoz na pozemních komunikacích; Finančně náročná opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu. (35)

#### **3.1.1 Opatření provedená pomocí vodorovného dopravního značení**

U těchto opatření existují zejména dvě nebezpečí - není za snížených povětrnostních podmínek dobře viditelné a samo o sobě si nevymáhá respekt – je možné ho bez problémů přejíždět. Základem těchto opatření je psychologické působení na řidiče, neboť různými způsoby vytvářejí iluzi opticky užšího prostoru, což nutí řidiče podvědomě zpomalit.

Příkladem opatření jsou:

- **optické zúžení šířky jízdního pruhu před místem vyžadovaného snížení rychlosti (před přechodem, před vjezdem do obce, před zastávkou), popřípadě optické zúžení celého úseku (úprava průtahu), (35)**

*pozitiva:* kratší brzdná dráha potřebná pro zastavení v nižší rychlosti, vyšší bezpečnost osob pohybujících se ve vozovce,

*negativa:* zhoršení rozhledových poměrů úseku v případě zúžení veřejnou zelení

- **opticko-akustické brzdy – příčné pruhy vodorovného značení přes vozovku, které se ve směru jízdy zhušťují, při přejezdu způsobují vibrace a hluk v kabině (viz. Obr. č. 3), (35)**

*pozitiva:* řidič je nucen snížit rychlost a projíždět železniční přejezd stanovenou rychlostí,

*negativa:* rychlé opotřebení přejezdem vozidly, ztrácí na významu v zimním období,



Obr. č. 3: Opticko-akustické brzdy

Zdroj: Autor

- **modifikace vyznačení přechodu pro chodce pomocí „trojúhelníků“, které vyvolávají dojem zvýšené plochy přechodu, (35)**

*pozitiva:* dojem zvýšeného terénu (retardéru) donutí řidiče snížit rychlost před přechodem pro chodce,

*negativa:* nepoužitelné v zimním období, na rozdíl od pevného retardéru,

- **použití barevného vodorovného značení při zdůraznění např. přechodu pro chodce, nástřik svislého dopravního značení na rovinu vozovky, (35)**

*pozitiva:* zvýraznění mezi-pruhů přechodu červenou barvou psychologicky dává řidiči informaci, že by měl dbát zvýšené pozornosti,

*negativa:* výstražná funkce se v zimním, po dobu kdy leží na vozovce sníh, vytrácí,

- **nasvětlení přechodů jasným bílým světlem,**

*pozitiva:* dobrá viditelnost chodců v tmavém oblečení pro řidiče vozidel v nočních hodinách,

*negativa:* vysoké pořizovací náklady,

- **nastříkání vozovky před přechodem pro chodce zdrsňujícím materiálem,**

*pozitiva:* zkrácená brzdná dráha vozidel před přechodem, v případě náhlého vstoupení chodce na přechod,

*negativa:* rychlé opotřebení materiálu.

### 3.1.2 Opatření provedená pomocí svislého dopravního značení

Svislé dopravní značení je za špatného počasí lépe viditelné než vodorovné dopravní značení viditelné (v případě, že mu necloní žádná zeleň), je však často řidiči nerespektováno. Mezi tato opatření patří:

- **zvýraznění dopravních značek reflexním pozadím, (35)**

*pozitiva:* zvětšení plochy tabulky dopravní značky a přidání na jejím významu, vhodné použití pro značení přechodu pro chodce (IP6), pozor děti (A12), vhodné také pro (A1) vlevo (popř. vpravo) točivá zatáčka, železniční přejezd (A32), STOP (P6), dej přednost v jízdě, (P4)

*negativa:* vysoké pořizovací náklady na obnovu značení v hliníkovém provedení,

- **použití zařízení pro provozní informace doplněného radarem, (35)**

*pozitiva:* aktuální přesné poskytované informace o dopravní situaci, vhodné pro dálnice, možnost dohledu nad silničním provozem,

*negativa:* vysoké pořizovací náklady,

- **instalace plastové figuríny policisty, (35)**

*pozitiva:* psychologický dojem ze silniční kontroly, nutí řiče snížit rychlost,

*negativa:* poničení a odcizení makety,

- **přidání časového návěstidla na přechody pro chodce u světelných křižovatek (viz. Obr. č. 4),**

*pozitiva:* chodec a cyklisty ví, kolik času mu zbývá do přeskočení na červenou, nevstoupí do přechodu, (38)

*negativa:* vysoké náklady na dodatečnou instalaci,



Obr. č. 4: Semafor s časovou signalizací Zdroj: (38)

- **rozblíkání zelené před oranžovou pro motorová vozidla,**

*pozitiva:* tato informace umožní v klidu zabrzdit těžším vozidlům před křižovatkou,

*negativa:* snížení propustnosti křižovatek. (39)

### 3.1.3 Opatření provedená pomocí provizorních, mobilních dílů

U provizorních opatření, která jsou provedena z mobilních dílců, je možné, že se opatření realizuje „na zkoušku“ s tím, že se později opraví dle potřeb a provede se v kvalitnější podobě. Mnohdy však na pozdější úpravu nejsou finanční prostředky ani ochota a provizorní opatření se stává „provizorně trvalým“. Mezi tato opatření patří:

- **ostrůvky provedené pomocí mobilních dílců a trvale (viz. Obr. č. 5), (35)**

*pozitiva:* nižší pořizovací náklady, rozdělí přechod na dva kratší, dopravní zklidnění,

*negativa:* dočasné řešení před výstavbou, později nutnost vystavět ze stavebních celků, při zimní údržbě dochází k poničení, přesunutí těžké nákladní dopravy na jiné komunikace,



Obr. č. 5: Dopravní ostrůvek

Zdroj: Autor

- **okružní křižovatky provedené pomocí mobilních dílců, (35)**

*pozitiva:* možnost dočasného řešení „na zkoušku“, nízké pořizovací náklady, možné zvýšení kapacity původní křižovatky,

*negativa:* přenosné dílce umožňují poškozování okružní křižovatky vandaly.

### **3.1.4 Opatření týkající se samotných účastníků silničního provozu a jejich chování a změny v dohledu dopravní policie na provoz na pozemních komunikacích**

Opatření týkající se samotných účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou opatření, vedoucí ke změně chování a výbavy motorizovaného či nemotorizovaného účastníka pohybující se ho v provozu.

#### **a) před nehodová**

Jsou to opatření, která předcházejí nebezpečí vzniku dopravní nehody:

- **celoplošná povinnost mít vozidlo obuté zimním pneu, či univerzálním pneu vhodným k celoročnímu užití po dobu zimního období od 1. listopadu do 30. dubna, bez závislosti na počasí. Řidič se může dostat do regionů s horským počasím nebo může dojít ke změně počasí, (37)**

*pozitiva:* řidič je připraven v krizovém období na povětrnostní podmínky na silnici,

*negativa:* bezpečnost a sjízdnost na úkor vyšší spotřeby pohonných hmot, a ojíždění pneumatik,



- **pevně stanovená délka trvání výuky v autoškolách, vynutitelná a kontrolovatelná odbory dopravních úřadů a magistrátů a dohled nad náplní výuky, povinná projekce filmů s tematikou železničních přejezdů, které byli za tímto účelem vytvořeny, inspekci by prováděl zkušební komisař,**

*pozitiva:* sjednocení náplně výuky v autoškolách, sjednocení doby trvání výuky, vyšší kvalifikovanost nových řidičů v jízdě v osobním automobilu či na motocyklu,

*negativa:* větší časová náročnost na čas strávený v autoškole, zatížení dopravních úřadů dalším úkonem,

- **odebírání řidičských oprávnění po 2. kontrole s pozitivním výsledkem na přítomnost alkoholu v krvi řidiče,**

*pozitiva:* zamezení znovu usednutí s alkoholem v krvi za volant motorového vozidla, snížení počtu řidičů s návykem usednout za volant v podnapilém stavu,

*negativa:* zatížení dopravních úřadů a policie administrativní činností,

- **povinnost chodců mít při pohybu na neosvětlené vozovce na sobě reflexní vestu nebo reflexní snímatelné prvky,**

*pozitiva:* někteří cyklisté již jezdí oblečení v reflexních vestách, zvýšení viditelnosti cyklisty na pozemní komunikaci, hlavně za zhoršené viditelnosti,

*negativa:* někdy ne příliš moderní a trendy vzhled cyklisty,

- **zákaz sluchátek přehrávacích zařízení hudby v uších a poslouchání hudby u cyklistů a in-linestů v městském prostředí, mimo místa vyhrazena pro jízdu cyklistů a in-linestů,**

*pozitiva:* cyklista vnímá lépe provoz kolem sebe, zvuková výstražná znamení,

*negativa:* žádná,

- **obměna vozového parku starších vozidel, plošné vyřazení z registru vozidel,**

*pozitiva:* vyjmutí z provozu starších a technicky, ekologicky a bezpečnostně nezpůsobilých vozidel z provozu na pozemních komunikacích (např. Škoda 120, Lada, Wartburg). Potom mladší řidiči, kteří nemají dostatek finančních prostředků na pořízení zánovního vozidla, nebudou usedat do starých vozidel, zvýšení šance na přežití při auto nehodě, z důvodu vlastnosti pasivní a aktivní bezpečnosti vozidla, starší řidiči v rozmezí 65-75 let zváží vzdání se řidičského oprávnění, protože výše uvedena vozidla některých řidičů nebudou povolena,

*negativa:* ztráta mobility a dopravního prostředku pro zkušené, finančně nemajetné, především starší řidiče,

- **doškolování řidičů (kromě referentských řidičů, řidičů z povolání) na změny v legislativě a provozu na pozemních komunikacích, cca 1 - 2 hodiny ročně, účastníci by měli zvýhodnění v pojištění svého vozidla, (37)**

*pozitiva:* pravidelné seznámení řidičů s novými zákony a pravidly provozu na pozemních komunikacích, finanční zvýhodnění,

*negativa:* vyšší náklady zaměstnavatele na pracovní cesty nebo školení,

- **dořešení přestupků až po dobu 3 let, (37)**

*pozitiva:* někteří řidiči nebudou již spoléhat na pomalé správní řízení a vyhýbání se správnímu řízení, zvýšení zaměstnanosti přijímáním nových zaměstnanců do městských samospráv,

*negativa:* vyšší nároky na administrativu, personální a finanční zajištění,

- **rozšíření blokových pokut na místě na méně závažné přestupky, tím by se uvolnila kapacita na řešení vážných přestupků, (37)**

*pozitiva:* odlehčení dopravním úřadům, snížení počtu vedených správních řízení, rychlejší dořešení vážnějších přestupků,

*negativa:* možný vznik šikany řidičů, šikany policistů řidiči-nahrávání na záznamová zařízení,

- **žadatel o řidičské oprávnění na velký autobus by měl mít 10 let praxe jízdy s nákladním vozidlem,**

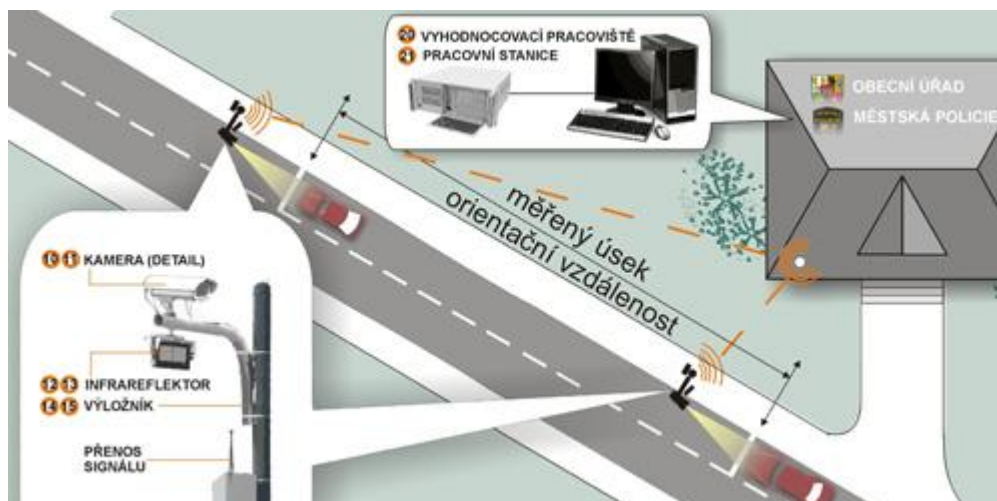
*pozitiva:* zvládnuté ovládání nákladního vozidla znamená vyšší bezpečnost a zkušenost řidiče při řízení autobusu, snížení počtu dopravních nehod nezkušenými řidiči autobusů s fatálními následky,

*negativa:* nedostatek pracovníků pro řízení autobusů, finanční náročnost před získáním řidičského oprávnění skupiny D (D+E), nutnost absolvovat skupinu C (C+E),

- **úsekové měření rychlosti (viz. Obr. č. 6),**

*pozitiva:* provinilec je zaznamenán, existuje důkaz o překročení rychlosti, odhalení řidiče, který by zpomalil jen před policií,

*negativa:* příliš vysoké pořizovací náklady na techniku a zařízení pro měření, vedení stavebního řízení, (37)



Obr. č. 6: Úsekové měření rychlosti

Zdroj: (37)

- **tvrdší postihy za ohrožení jiných řidičů,**  
*pozitiva:* řidiči si dají pozor na své chování, naučí se lépe hodnotit situaci a nepodceňovat provoz, hlavně rychlost a vzdálenost,  
*negativa:* spekulace co je a co není ještě ohrožení, (37)
- **povinná výuka předmětu Dopravní výchova v rozsahu 1 hodiny týdně pro 5. a 6. ročník základních škol a víceletých gymnázií,**  
*pozitiva:* seznámení s provozem na silnici od útlého věku, zbytečně žáci nebudou ohrožovat svojí bezpečnost ani ostatních účastníků, výchova k lepšímu chování a ohleduplnosti,  
*negativa:* přibude navíc jeden předmět, potřeba kvalifikovaných odborníků na výuku,
- **instalace omezovačů rychlosti do osobních vozidel a motocyklů (kategorie M1, A1, A2),**  
*pozitiva:* dodržování předepsané rychlosti na dálnicích, zvýšení bezpečnosti provozu na silnici, bezpečnosti řidiče,  
*negativa:* zpomalení dopravy, propustnosti a kapacity pozemních komunikací,
- **zákaz kouření ve vozidlech**  
*pozitiva:* řidič motorového vozidla se plně věnuje řízení vozidla a provozu,  
*negativa:* možný vznik abstinčních příznaků a psychické rozrušení řidiče během jízdy,

- **zákaz umístování předmětů snižující rozhledové podmínky řidiče na vnitřní zpětné zrcátko (talismany, přívěšky, růžence)**

*pozitiva:* řidič získá nerušený výhled přes přední sklo vozidla, snížení rizika ohrožení chodce nebo cyklisty jdoucího po krajnici komunikace,

*negativa:* žádná,

#### **b) po nehodová**

Jsou to opatření vedoucí ke zmírnění následků dopravních nehod:

- **změna povinné výbavy vozidla – cenově dostupný ambu-vak k podávání umělého dýchání, hasičský 3 kg přístroj ve vozidle,**

*pozitiva:* snadnější podání umělého dýchání, bez obav z infekčních onemocnění,

*negativa:* vysoké pořizovací náklady ambu-vaku, neprosaditelnost v zákoně, další změna povinné výbavy v krátkém období,

- **celoplošné rozšíření přenosných defibrilátorů pro dopravní policii,**

*pozitiva:* zvýšení počtu zachráněných osob, zvýšení šance na přežití, přístroj sám vyhodnotí nutnost podání elektrického výboje,

*negativa:* vysoké pořizovací náklady, proškolení policie k manipulaci s defibrilátorem,

- **zavádění systému e-call do nově vyráběných vozidel, mělo by být národní normou pro vozidlo při schvalování technické způsobilosti typu vozidla výrobce,**

*pozitiva:* havarované vozidlo dokáže samo přivolat záchranu a pomoc, v případě řidiče bez vědomí,

*negativa:* vysoké nároky na koordinaci komunikačních společností a záchranných složek.

### **3.1.5 Finančně náročná opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu**

Jde především o opatření, která jsou z hlediska stavebních úprav na pozemních komunikacích náročná na zdroj finančních prostředků, z dotací či rozpočtu státu, obcí a měst a Evropské unie. Mezi taková opatření patří především:

- **budování podchodů pro chodce a podjezdů pro vozidla při křížení pozemní komunikace s dráhou,**

*pozitiva:* mimo úrovněvé křížení pozemní komunikace s dráhou, žádný střet chodců a vozidel se železničními vozidly,

*negativa:* nelze aplikovat všude, vysoké náklady na výstavbu,

- **výbava všech železničních přejezdů břevnovými závorami,**

*pozitiva:* mechanické zabránění vjezdu vozidel a vstupu chodců na přejezd,

*negativa:* velmi náročná akce z hlediska stavebního, zabezpečovací techniky a finančních zdrojů,

- **výstavba svodidel v extravilánu kolem stromořadí ovocných a okrasných stromů,**

*pozitiva:* zabránění vozidlům havarování do kmenů stromů, zvýšení šance na přežití,

*negativa:* ne příliš vzhledný prvek v krajinotvorných stromořadích, vysoké náklady,

- **separace motoristického provozu od provozu chodců a cyklistů (výstavba cyklostezek a komunikací pro pěší),**

*pozitiva:* bezpečný ničím neohrožený pohyb chodců a cyklistů,

*negativa:* vysoké náklady na výstavbu,

- **instalace pachových ohradníků na pozemní komunikace (viz. Obr. č. 7), (41)**

*pozitiva:* snížení počtu sražené volně žijící divoké zvěře na pozemních komunikacích v ČR, snížení nákladů na opravy vozidel,

*negativa:* vysoké nároky na ruční instalaci, finanční prostředky.



Obr. č. 7: Instalace pachového ohradníku Zdroj: (41)

## 4 PRAKTICKÝ PŘÍKLAD ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ JESENÍK

V loňském roce 2010 byla realizována ve městě Jeseník první a druhá etapa rekonstrukce hlavní silnice na ulici Lipovská III / 45319. Od Hotelu Praděd po ulici Fučíkova. Druhá etapa následovala od křižovatky s ulicí Fučíkova dále po křižovatku s ulicí Ježkova. Čímž se završila rekonstrukce celé ulice Lipovská, která je hlavní pozemní komunikací pro město Jeseník (viz. Obr. č. 8).

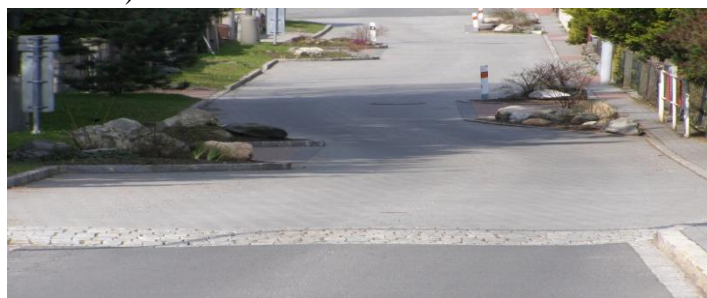


Obr. č. 8: Trasování ulice Lipovská v Jeseníku

Zdroj: AMapy.cz

Rekonstrukce byla prováděna tak, aby přispěla ke zklidnění dopravy ve městě Jeseník a ke zvýšení bezpečnosti. Došlo ke značnému zúžení prostoru pro vozidla na nejnižší možnou šířku, a na úkor asfaltové vozovky byly rozšířeny chodníky a narovnány do pravoúhlého provedení některé křižovatky ležící na ulici Lipovská. Zároveň došlo, ne vždy zcela ke správné výstavbě prvků bezbariérovosti.

První ulicí, která byla vybrána pro místní zklidnění dopravy, byla ulice Sokola Tůmy, kde byla vystavěna boční půlkruhová šikana s veřejnou zelení a zřízena obytná zóna. Původní asfaltová komunikace byla vydlážděna zámkovou dlažbou a na začátku a konci úseku byl zřízený úzký práh (viz. Obr. č. 9).



Obr. č. 9: Boční šikana (ul. Sokola Tůmy) Zdroj: Autor

*Komentář k obr. č. 9:* Rekonstrukce přispěla v této obytné zóně k zvýšení bezpečnosti pohybujících se a hrajících si dětí bydlících v přilehlých domech na ulici. Řidič přes pevný práh najíždí rychlostí max. cca 20 km.h<sup>-1</sup>. Negativum této rekonstrukce je ve ztížené zimní údržbě a snížené propustnosti komunikace. V obou směrech se vozidla vzájemně vyhýbají před začátkem a na konci zklidněného úseku pozemní komunikace.

V létě předloňského roku 2009 a na podzim loňského roku 2010 se začalo již mimo projekt rekonstrukce ulice Lipovská s výstavbou dopravních ostrůvků na přechodech pro chodce a nasvícení těchto přechodů bílým světlem na ulici Bezručova a nám. Svobody, která je hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury České republiky a rozpočtu města Jeseník. Všechna tato opatření vychází ze zpracovaného generelu dopravy pro město Jeseník. Nedostatečné finanční prostředky zabraňují splnění stavební realizace generelu dopravy.

Všechny rekonstrukce se setkávají se značnou kritikou místních obyvatel a odborníků na dopravu. Pravdou je, že město ve spolupráci s hlavním projektantem se snaží udělat co nejvíc za co nejméně spotřebovaných finančních prostředků. Což vede například k tomu, že poloměry ramen křižovatek jsou zhotoveny na nejnižší hranici normy. (40)

Potom to má za následek, že rekonstrukce stíží jízdu hlavně městským autobusům a nákladním vozidlům, která se musí pohybovat v protisměrném jízdním pruhu, aby se vytočila.

Na obrázcích je uvedeno několik příkladů rekonstrukce a zklidnění místních komunikací ve městě Jeseník.

- **křižovatka ulic Lipovská a Ježkova**



Obr. č. 10: Stav před rekonstrukci

Zdroj: (42)

*Komentář k obr. č. 10:* Na obrázku je stav před rekonstrukcí křižovatky, která byla v minulosti budována ve tvaru „Y“, tj. ramena křižovatky nejsou na sebe „kolmá“, svírají jiný než pravý úhel. Vznikaly na této křižovatce nebezpečné situace, kdy nebyla zcela jasná hranice křižovatky pro zastavení a dání přednosti v jízdě. Docházelo k ohrožování především nákladních vozidel přijíždějících na obrázku z levé strany.



Obr. č. 11: Stav po rekonstrukci      Zdroj: Autor

*Komentář k obr. č. 11:* Po rekonstrukci došlo k narovnání ramen křižovatky do pravého úhlu vzhledem k hlavní silnici. Jsou zcela jasně určené hranice pro zastavení a dání přednosti v jízdě vozidlům blížícím se po hlavní silnici.

- **dopravní ostrůvek na ulici Bezručova**



Obr. č. 12: Přechod před rekonstrukcí      Zdroj: (42)



*Komentář k obr. č. 12:* Na obrázku je zachycen původní stav přechodu na ulici Bezručova. Přechod pro pěší je zde dlouhý více jak 12 m. Přechod se nachází pod obytnou oblastí, a denně zde přecházejí děti do školy. Přechod z hlediska své délky se stával nebezpečným.



Obr. č. 13: Stav s ostrůvkem      Zdroj: Autor

*Komentář k obr. č. 13:* Přechod je rozdělen dopravním ostrůvkem na dva přechody o jednotlivých délkách 3, 5 m. Poskytuje bezpečnou ochranu pro případ nezastavení vozidla v protisměrném jízdním pruhu či možnost přejít přechod na dvě fáze.

- **křižovatka ulic Fučíkova a Lipovská**



Obr. č. 14: Křižovatka před zúžením      Zdroj: (42)

*Komentář k obr. č. 14:* Křižovatka před rekonstrukcí svírala tvar písmene „Y“. Vozidla, která odbočovala dále vpravo do centra, nebyla blokována vozidly odbočujícími vlevo.

Křižovatka měla vyšší propustnost. K ohrožení bezpečnosti docházelo z důvodů špatných rozhledových poměrů pro vozidla odbočující vpravo přes vozidlo odbočující vlevo.



Obr. č. 15: Křižovatka po zúžení Zdroj: Autor

*Komentář k obr. č. 15:* Po stavebním zúžení křižovatky a narovnání ramene k hlavní silnici došlo ke snížení kapacity křižovatky. Vozidla, která odbočují vpravo, musí nyní čekat v koloně za vozidly odbočujícími vlevo. Při špičce dochází k značným časovým prodlevám. Exhalace z popojíždějících vozidel obtěžují obyvatele domů na ulici Fučíkova. Zlepšily se rozhledové poměry pro vozidla odbočující vpravo.

- **zúžení pozemní komunikace ve prospěch chodníku pro pěší na ul. Lipovská**



Obr. č. 16: Rozšíření chodníku Zdroj: Autor

*Komentář k obr. č. 16:* Před rekonstrukcí byla komunikace dostatečně široká pro motorová vozidla i pro cyklisty. Po rekonstrukci a zúžení na 3, 5 m šířky jednoho jízdního pruhu došlo ke zklidnění dopravy, ale také ke snížení propustnosti pozemní komunikace. Ve špičce, kdy je velký provoz, se motorová vozidla musí pomalu pohybovat za cyklisty,

pokud není prostor pro předjetí v protisměrném jízdním pruhu. Ztížilo se zásobování přílehlých prodejen. Zvýšený obrubník neumožní vjetí zásobovacích vozidel na chodník. Pokud zásobovací vozidlo stojí v jízdním pruhu, musí čekat vozidla za ním na uvolnění protisměrného jízdního pruhu k objetí vozidla.

Rekonstrukce vedoucí ke zlidnění hlavního průtahu městem Jeseník, je z hlediska bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích podařená. Přispěla k modernímu vzhledu centra města Jeseník.

## ZÁVĚR

Preventivní dopravně bezpečnostní akce se konají pravidelně již několik let, a proto je možné sledovat jejich úspěšnost a jejich vývoj, který od roku 1990 prodělaly. Přešly z kompetence dopravní policie na nově zřízené instituce, které se začaly zabývat problémem bezpečnosti na našich silnicích. První a asi největší z nich byl BESIP při Ministerstvu dopravy České republiky, kterému patří největší zásluhy o bezpečnost silničního provozu, či menší, ale o nic méně významné organizace jako je Český červený kříž. V souvislosti s rozvojem moderní techniky a nástupem mobilních digitálních přístrojů se mohla rozvíjet i osvěta a informovanost o nebezpečí, která hrozí na pozemních komunikacích jak chodcům, tak řidičům motorových vozidel a cyklistům. Preventivní dopravně bezpečnostní akce přináší svůj díl úspěchu k celkovému dílu Národní strategie BESIPu ve snižování počtu dopravních nehod a usmrcených v silničním provozu.

Trend vývoje počtu dopravních nehod ukazuje, že jeden rok je více dopravních nehod druhý rok méně, ale všichni řidiči motorových vozidel a ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích si musí, svým ohleduplným chováním a neriskováním zasloužit o to, aby se nezvyšovaly počty dopravních nehod. Nejenom dopravně inženýrská opatření a technická zařízení mohou sloužit k lepším číslům nehodovosti, ale vlastní chápání rizik provozu řidiči na pozemních komunikacích může být v příštích letech významným faktorem, podílejícím se na nižším počtu dopravních nehod.

Cíl bakalářské práce byl splněn, bylo analyzováno množství preventivních dopravně bezpečnostních akcí. Posléze byly preventivní dopravně bezpečnostní akce zhodnoceny a bylo navrženo realizovat několik opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Na závěr bakalářské práce je uveden příklad realizovaného opatření vedoucího ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve městě Jeseník.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

(1) RÁBEK, Josef; Mgr., npor. – *Rozdělení dopravně bezpečnostních akcí*. Dopravní inspektorát Jeseník. Interní informace. 2011.

(2) *Www.policiecr.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-24). Zebra se za Tebe nerozhledne!. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.

(3) *IBESIP.cz* (online). 15. 2. 2010 (cit. 2011-01-24). Dětské autosedačky. Dostupné z WWW: <<http://www.iBESIP.cz/Detske-autosedacky>>.

(4) *Zelený anděl.cz* (online). 2007 (cit. 2011-01-24). Zelený anděl. Dostupné z WWW: <[http://www.zelenyandel.cz/index.php?option=com\\_frontpage&Itemid=1](http://www.zelenyandel.cz/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1)>.

(5) *Benamo.cz* (online). 2009 (cit. 2011-01-24). Co je BENAMO. Dostupné z WWW: <<http://benamo.cz/co-je-be-na-mo.html>>.

(6) *České dráhy.cz* (online). 2008 (cit. 2011-01-24). Preventivní vlak. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/kampane/preventivni-vlak/-5509/>>.

(7) *Železniční přejezdy* (online). 2008 (cit. 2011-01-24). Dicr.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.dicr.cz/zeleznicni-prejezdy>>.

(8) Film na přejezdech chybují řidiči. *ČD pro Vás: Magazín Českých drah*. 16. března 2010, 1, 03/2010, s. 18. ISSN 1210-9142.

(9) *Czrso.cz* (online). 2008 (cit. 2011-01-24). Observatoř bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=o-projektu>>.

(10) *IBESIP.cz* (online). 2011, 20. 1. 2011 (cit. 2011-01-24). Kdo jsme. Dostupné z WWW: <<http://www.iBESIP.cz/Kdo-jsme>>.

(11) *IBESIP.cz* (online). 14. 10. 2010 (cit. 2011-01-25). Projekt Bezpečná obec. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Bezpecna-obec>>.

(12) *BESIPteam.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-25). Pro život na silnici. Dostupné z WWW: <<http://www.BESIPteam.cz/>>.

- (13) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-25). Domluvme se!. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221>>.
- (14) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-25). Nemyslíš, zaplatíš!. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Kampane-projekty/Nemyslis-zaplatis>>.
- (15) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-25). The Action. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Kampane-projekty/The-Action>>.
- (16) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-25). Dopravní výchova. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Dopravni-vychova>>.
- (17) Sunkovská, Blanka; Ing. - BESIP. Ministerstvo dopravy České republiky. Interní informace. 2011.
- (18) Český červený kříž, oblastní spolek Hradec Králové. Interní materiály. 2010.
- (19) *www.eurorap.org* (online). 2009, 19.10.2009 (cit. 2009-11-28). Dostupné z WWW: <<http://www.eurorap.org/>>.
- (20) *www.eurocharter.eu* (online). 2009, 23.9.2009 (cit. 2009-11-28). Dostupné z WWW: <<http://www.erscharter.eu/>>.
- (21) *www.etsc.be* (online). 2009, 16.10.2009 (cit. 2009-11-28). Dostupné z WWW: <<http://www.etsc.eu/home.php>>.
- (22) *www.centrum.libros.cz* (online). 2011 (cit. 2011-02-10). Centrum bezpečné jízdy. Dostupné z WWW: <<http://www.centrum.libros.cz/kbj.php>>.
- (23) *www.autoskolanaroda.cz* (online). 2010 (cit. 2011-02-10). Posláni projektu. Dostupné z WWW: <<http://www.autoskolanaroda.cz/prvni-dil/poslani-projektu>>.
- (24) *Policie-cr.cz* (online). 15.3.2007 (cit. 2011-02-10). Bodový systém. Dostupné z WWW: <<http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>>.
- (25) SOBOTKA, PPLK, Petr. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za období leden-listopad 2010* (online). Praha: Ředitelství služby dopravní policie

Policejního prezidia ČR, 2010 (cit. 2011-01-26). Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-754871.aspx>>.

(26) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-26). Bezpečnostní pásy. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Bezpecnostni-pasy>>.

(27) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-26). Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v roce 2009. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Alkohol-a-drogy>>.

(28) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-26). Mladí řidiči. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Mladi-ridici>>.

(29) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-26). Chodci. Dostupné z WWW: <<http://iBESIP.cz/Chodci>>.

(30) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-26). Dopravní nehody zaviněné nepřiměřenou rychlostí v roce 2009. Dostupné z WWW: <[http://iBESIP.cz/956\\_Dopravni-nehody-zavinene-nepriemerenu-rychlosti-v-roce-2009](http://iBESIP.cz/956_Dopravni-nehody-zavinene-nepriemerenu-rychlosti-v-roce-2009)>.

(31) *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-26). Dopravní nehody podle viditelnosti rok 2009. Dostupné z WWW: <[http://iBESIP.cz/960\\_Dopravni-nehody-podle-viditelnosti-2009](http://iBESIP.cz/960_Dopravni-nehody-podle-viditelnosti-2009)>.

(32) *Szdc.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-27). Nehodovost na železničních přejezdech. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nehodovost-prejezdy.html>>.

(33) POKORNÝ, ING., Petr. *Czrso.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-27). Bezpečnostní audit. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=210>>.

(34) POKORNÝ, ING., Petr. *Czrso.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-27). Inspekce stávajícího stavu. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=211>>.

(35) POKORNÝ, ING., Petr. *Czrso.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-27). Nízko rozpočtová opatření. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=212>>.

(36) POKORNÝ, ING., Petr. *Czrso.cz* (online). 2010 (cit. 2011-01-27). Zklidňování odpravy. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=213>>.

(37) TRŽIL, ING., Leoš. *Ct24.cz* (online). 25. 1. 2011 (cit. 2011-01-27). Interview ČT24. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10095426857-interview-ct24/211411058040125/video/>>.

(38) *Www.ct24.cz* (online). 30.3.2011 (cit. 2011-04-11). V Mostě semaforey odpočítávají červenou. Dostupné z WWW: <http://www.ct24.cz/regionalni/119576-v-moste-semafory-odpocitavaji-cervenou/>

(39) *Www.lidovky.cz* (online). 26.3.2011 (cit. 2011-04-11). České semaforey oznámí blikáním konec zelené. Dostupné z WWW: <[http://www.lidovky.cz/ceske-semafory-se-rozblikaji-oznamami-tak-konec-zelene-pcf-/ln\\_domov.asp?c=A110326\\_150859\\_ln\\_domov\\_OGO](http://www.lidovky.cz/ceske-semafory-se-rozblikaji-oznamami-tak-konec-zelene-pcf-/ln_domov.asp?c=A110326_150859_ln_domov_OGO)>.

(40) *Unmz.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-04-21]. Csn-73-6110-z1. Dostupné z WWW: <<http://www.unmz.cz/urad/csn-73-6110-z1>>.

(41) *Www.lesazahrada.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-04-27]. HAGOPUR - pachové ohradníky. Dostupné z WWW: <http://www.lesazahrada.cz/index.php?nid=6746&lid=CZ&oid=1674017>.

(42) *Www.mapy.cz* [online]. 1996-2011 [cit. 2011-04-28]. Jeseník - Mapy.cz

Dostupné z WWW:

<[http://www.mapy.cz/#mm=TtTcFP@sa=s@st=s@ssq=Jesen%C3%ADk@sss=1@ssp=124869740\\_127839948\\_145710188\\_145583820@x=139406336@y=136512256@z=12](http://www.mapy.cz/#mm=TtTcFP@sa=s@st=s@ssq=Jesen%C3%ADk@sss=1@ssp=124869740_127839948_145710188_145583820@x=139406336@y=136512256@z=12)>



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. č. 1: Schéma členění projektu Bezpečná obec.....	14
Obr. č. 2: Narovnění křižovatky typu „Y“.....	25
Obr. č. 3: Opticko-akustické brzdy.....	32
Obr. č. 4: Semafor s časovou signalizací.....	34
Obr. č. 5: Dopravní ostrůvek.....	35
Obr. č. 6: Úsekové měření rychlosti.....	38
Obr. č. 7: Instalace pachového ohradníku.....	40
Obr. č. 8: Trasování ulice Lipovská v Jeseníku.....	41
Obr. č. 9: Boční šikana (ul. Sokola Tůmy).....	41
Obr. č. 10: Stav před rekonstrukcí.....	42
Obr. č. 11: Stav po rekonstrukci.....	43
Obr. č. 12: Přejechod před rekonstrukcí.....	43
Obr. č. 13: Stav s ostrůvkem .....	44
Obr. č. 14: Křižovatka před zúžením.....	44
Obr. č. 15: Křižovatka po zúžení.....	45
Obr. č. 16: Rozšíření chodníku.....	45

## SEZNAM ZKRATEK

BA	bezpečnostní audit
BESIP	bezpečnost silničního provozu
BVV	Brněnské veletržní výstaviště
DN	dopravní nehoda
DVD	digitální video disk
ČČK	Český červený kříž
ČR	Česká republika
DBA	dopravně bezpečnostní akce
ECALL	system automatického volání
ETSC	European Transport Safety Council
EURORAP	European Road Assessment Programme
HZS	hasičský záchranný sbor
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
PČR	Police České republiky
PIARC	Světová silniční asociace
RSIS	Road Safety Information System
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
STK	stanice technické kontroly
SWOT	silné a slabé stránky projektu, příležitosti a hrozby projektu
ÚAMK	Ústřední auto moto klub
ZZS	zdravotnický záchranný sbor

# SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A

PŘÍLOHA B

PŘÍLOHA C

# PŘÍLOHY

# PŘÍLOHA A



Obr. č. 1: Měření rychlosti



Zdroj: (1) Obr. č. 2: Měření hladiny alkoholu v dechu Zdroj: (1)



Obr. č. 3: „Alkokára“

Zdroj: Autor



Obr. č. 4: Simulátor

Zdroj: Autor



Obr. č. 5: Simulátor nárazu

Zdroj: (14)



Obr. č. 6: Simulátor převrácení

Zdroj: (14)

## PŘÍLOHA B



Obr. č. 1: Simulátor převrácení Zdroj: Autor



Obr. č. 2: Zdravotnický vrtulník

Zdroj: Autor



Obr. č. 3: Výuka první pomoci Zdroj: Autor



Obr. č. 4: Dopravní hřiště

Zdroj: Autor



Obr. č. 5: Na dopravním hřišti Zdroj: Autor



Obr. č. 6: Informační stánek BESIP

Zdroj: (14)

## PŘÍLOHA C



Obr. č. 1: Simulátor řízení vozidla Zdroj: (14)



Obr. č. 2: Simulátor motocyklu Zdroj: (14)



Obr. č. 3: Stánek BESIPu na BVV Zdroj: (14)



Obr. č. 4: Bez komentáře Zdroj: (14)



Obr. č. 5: LCD se simulátorem motocyklu Zdroj: (14)



Obr. č. 6: Video-kiosk BESIPu Zdroj: Autor

