Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav ekonomiky a managementu

Management bezpečnosti silničního provozu Kraje Vysočina

Zuzana Bínová

Bakalářská práce
2012

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: **2011/2012**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Zuzana BÍNOVÁ**
Osobní číslo:	**E09548**
Studijní program:	**B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor:	**Management ochrany podniku a společnosti**
Název tématu:	**Management bezpečnosti silničního provozu kraje Vysočina**
Zadávající katedra:	**Ústav ekonomiky a managementu**

Zásady pro vypracování:

1. studium podkladů o bezpečnosti silničního provozu a jeho řízení.
2. vypracování teoretické části práce.
3. studium konkrétních informací o BESIP Kraje Vysočina.
4. vyhodnocení statistických informací o managementu BESIP Kraje Vysočina.
5. vypracovat SWOD analýzu
6. Zapracovat závěry a doporučení.

Rozsah grafických prací: -

Rozsah pracovní zprávy: **cca 30 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

FRIEDMAN, MARK L. Everyday Crisis Management. First Decision Press2002, 274 p. ISBN-9780971845206

PROCHÁZKOVÁ, Dana ? ŠESTÁK, Bedřich. Lidská bezpečnost. 1. vydání. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. 128 s. ISBN 978-80-7251-238-6.

PROCHÁZKOVÁ, Dana. Krizové řízení v pojmech. In 112. Praha: 2002, roč. 1, č. 3. ISSN 1213-7057.

Statistické ročenky ČR a kraje Vysočina k BESIP.

VALÁŠEK, Jarmil ? KOVAŘÍK, František et al. Krizové řízení při nevojenských krizových situacích: účelová publikace pro krizové řízení. Modul C. 1. vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ? GŘ HZS ČR, 2008. 104 s. ISBN 978-80-86640-93-8.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Josef Janošec, CSc.**
Ústav ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce: **21. června 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.

doc. Ing. Marcela Kožená, Ph.D.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 4. července 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena 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 nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Telči dne 30. 4. 2012

Zuzana Bínová

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych chtěla poděkovat všem, kteří mi byli nápomocni a přispěli tak ke zpracování tohoto tématu. Ráda bych tímto poděkovala doc. Ing. Josefu Janoščovi, CSc. za odbornou pomoc, kterou mi poskytl v průběhu zpracování této práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se zaměřuje na bezpečnost silničního provozu v kraji Kraj Vysočina. Je zde upozorněno na velký problém v počtu dopravních nehod. Situace byla hodnocena v závislosti na počtu dopravních nehod a to z mnoha hledisek. Cílem práce je upozornit na slabé stránky dopravy kraje Kraj Vysočina a upozornit čtenáře na to, jak je tato část každodenního života nebezpečná, jak pro něho samotného, tak i pro jeho okolí.

KLÍČOVÁ SLOVA

Pozemní komunikace; dopravní nehody; bezpečnost; Kraj Vysočina

TITLE

Management of road-traffic safety in region Czech-Moravian Highlands

ANNOTATION

This bachelor thesis is focused on the safety of the traffic of the Highlands region. It is pointed out a big problem in the number of accidents. The situation was evaluated from many views according to the number of accidents. The aim of the thesis is to point out the weak points of the traffic of the Higlands region and to show the reader that this part of our everyday life is dangerous both for them and their surroundings.

KEYWORDS

Roads; traffic accidents; safety; region Czech-Moravian Highlands

Obsah

Úvod 12
1 Charakteristika Kraje Vysočina 13
1.1 Základní údaje o Kraji Vysočina 13
1.2 Silniční síť Kraje Vysočina 13
2 Právní úprava provozu na pozemních komunikacích 15
2.1 Účastníci provozu na pozemních komunikacích 15
2.2 Pozemní komunikace 15
2.3 Základní kritické situace v silničním provozu 16
3 Dopravní nehody 18
3.1 Rozdělení dopravních nehod z hlediska jejich průběhu 18
3.2 Charakteristické znaky dopravní nehody 18
3.3 Faktory ovlivňující dopravní nehody 19
3.4 Integrovaný záchranný systém a dopravní nehody 20
3.4.1 Úkoly základních složek IZS při vzniku dopravní nehody 21
4 Krajský úřad Kraje Vysočina 23
4.1 Organizační struktura 23
4.2 Odbor dopravy a silničního hospodářství 25
4.2.1 Oddělení dopravy 25
4.2.2 Oddělení dopravní obslužnosti 26
4.2.3 Oddělení správy komunikací 26
4.2.4 Oddělení projektového řízení 26
4.2.5 Oddělení investiční 26
5 Orgány dohlížející na bezpečnost a plynulost silničního provozu 27
5.1 Služba dopravní policie České Republiky 27
5.2 Oddělení Bezpečnosti silničního provozu 27
5.2.1 Historie Bezpečnosti silničního provozu 27
5.2.2 Národní strategie Bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, resp. 2012 28
5.3 BESIP Team 28
5.3.1 Témata BESIP Teamu 29
5.3.2 Dopravní výchova 30
6 Nehodovost v Kraji Vysočina 33
6.1 Dopravní nehody 33
6.2 Nehodovost za jednotlivá čtvrtletí 35
7 Koncepce bezpečnosti silničního provozu 36

7.1 Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na období 2009 – 2011 ... 36
7.2 Rozdělení vzniků dopravních nehod dle jednotlivých ukazatelů za rok 2008 – statistiky dopravní nehodovosti ... 36
7.2.1 Souhrnné údaje o dopravních nehodách ... 37
7.2.2 Viník dopravní nehody ... 37
7.2.3 Příčiny vzniku dopravních nehod ... 38
7.2.4 Počty dopravních nehod podle místa vzniku ... 40
8 SWOT analýza bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina ... 41
8.1 Silné stránky bezpečnosti silničního provozu: ... 41
8.2 Slabé stránky bezpečnosti silničního provozu: ... 41
8.3 Příležitosti pro zlepšení stavu silničního provozu v Kraji Vysočina: ... 42
8.4 Možné hrozby v oblasti bezpečnosti silničního provozu: ... 42
Závěr ... 43
Použitá literatura ... 44
Seznam příloh ... 46

Seznam obrázků

Obrázek 1; Poloha kraje Kraj Vysočina na mapě ČR 13
Obrázek 2; Mapa Kraje Vysočina 13
Obrázek 3; Silniční síť kraje Kraj Vysočina 14
Obrázek 4: Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Národní strategie; 28
Obrázek 5: Sdělení BESIP Teamu 30
Obrázek 6: Rozložení dětských dopravních hřišť v Kraji Vysočina v roce 2008 31
Obrázek 7: Graf nehodovosti v Kraji Vysočina v roce 2011 po měsících 34
Obrázek 8: Graf nehodovosti v Kraji Vysočina za čtvrtletí v roce 2011 35
Obrázek 9: Dopravní nehody zaviněné lidským činitelem v Kraji Vysočina za rok 2008 .. 38
Obrázek 10: Přehled počtu usmrcených osob podle viníků dopravní nehody v Kraji Vysočina za rok 2008 38
Obrázek 11: Hlavní příčiny dopravních nehod v Kraji Vysočina 39
Obrázek 12: Podíl hlavních příčin DN na počtu usmrcených v Kraji Vysočina 39
Obrázek 13: Dálnice D1 u Humpolce 47
Obrázek 14: Sdělení BESIP Teamu 1 48
Obrázek 15: Sdělení BESIP Teamu 2 49
Obrázek 16: Správní obvody obcí s rozšířenou působností v Kraji Vysočina 50
Obrázek 17: Intenzita silniční dopravy v Kraji Vysočina v roce 2005 51
Obrázek 18: Nehodové úseky na silničních I. a II. třídy 52
Obrázek 19: Kampaň organizovaná BESIP Teamem 53
Obrázek 20: Simulátor motocyklu 53
Obrázek 21: Simulátor řízení automobilu 53
Obrázek 22: Stanoviště BESIP Teamu na veletrhu 53

Seznam tabulek

Tabulka 1: Nehodovost v Kraji Vysočina za rok 2011 33
Tabulka 2: Počet DN za jednotlivá čtvrtletí v Kraji Vysočina v roce 2011 35
Tabulka 3: Ukazatel dopravní nehodovosti 37
Tabulka 4: Ukazatel následků 37
Tabulka 5: Vývoj dopravní nehodovosti z hlediska příčin 39
Tabulka 6: Rozdělení DN na Vysočině podle místa vzniku 40

Seznam zkratek

DN	Dopravní nehoda
ČR	Česká republika
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
IZS	Integrovaný záchranný systém
PČR	Policie České republiky
Sb.	Sbírka zákonů
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
BESIP	Bezpečnost silničního provozu

Úvod

Pro řidiče v České Republice je pojem „Vysočina“ spojen s dálnicí D1 a klimatickými potížemi ve všech ročních obdobích, kdy po ni projíždějí. Jsou zatíženi obavami, zda právě na Vysočině nepotkají dopravní nehodu. Může se stát přímo jim, nebo někomu jinému a v jejím důsledku prožijí dopravní omezení, které je vždy spojeno s prodloužením času v dopravním prostředku. Dopravní omezení a dopravní nehoda jsou základní pojmy, které vyjadřují snížení nebo ohrožení bezpečnosti účastníků silničního provozu. Státní správa svými nástroji ovlivňuje úroveň bezpečnosti a organizuje základní opatření, která jsou používaná při likvidaci následků dopravních nehod a nepříznivých dopravních situací. Zabezpečuje řízení bezpečnosti silničního provozu.

Statistické údaje představují dlouhodobě sledované údaje o jevech, které dokumentují sledovanou bezpečnostní oblast. První zmínky o dopravních nehodách, které jsou oficiálně zaznamenány ve statistikách, jsou z roku 1927. Tento rok je považován za oficiální počátek „statistik dopravní nehodovosti“. Za 85 let, které do roku 2012 proběhly, je možné sledovat jednak nárůst vybavenosti dopravními prostředky a dopravními komunikacemi, ale rovněž tomu odpovídající nárůst počtu dopravních nehod. Je jen logické, že se bezpečnost silničního provozu a její zajišťování staly nedílnou součástí bezpečnostních opatření státní správy i samosprávy.

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku managementu bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina. Představuje kraj a základní informace o charakteristikách silničního provozu, jak byly získány zejména u krajského ředitelství Policie ČR Kraje Vysočina. Používá základní terminologii používanou v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.

Cílem bakalářské práce je přiblížit management bezpečnosti silničního provozu Kraje Vysočina a popsat charakteristiky, které v největší míře ovlivňují stav bezpečnosti.

1 Charakteristika Kraje Vysočina

Název kraje „Kraj Vysočina“, je odvozený od skutečnosti, že tento kraj zaujímá velkou část Českomoravské vrchoviny. Nejvyšší nadmořské výšky dosahují Žďárské vrchy na severu a Jihlavské vrchy na jihozápadě území kraje.

1.1 Základní údaje o Kraji Vysočina

Kraj Vysočina se rozkládá na ploše 6 796 km^2 s počtem žijících obyvatel 513 195 (75 lidí na km²). Svou rozlohou je považováno za 5. největší region z celkového počtu 14 v ČR a zaujímá cca 9% z celkové rozlohy našeho státu. Nejvyšší vrchol v tomto kraji je Javořice – 837 metrů nad mořem. [15]

Obrázek 1; Poloha kraje Kraj Vysočina na mapě ČR

Zdroj [13]

Obrázek 2; Mapa Kraje Vysočina

Zdroj [14]

1.2 Silniční síť Kraje Vysočina

Silniční síť kraje Kraj Vysočina, byla schválena 16. května 2006. Páteřní síť kraje Kraj Vysočina je tvořena dálnicí D1, silnicemi I. třídy ve vlastnictví ČR, výběrem silnic II. a III. třídy spadající do vlastnictví kraje. Páteřní silniční síť kraje Kraj Vysočina zajišťuje

významné spojení osídlených regionů a zajišťuje pohyb osob mezi okresy a sousedními kraji. V tomto kraji jsou propojeny všechny obce s počtem obyvatel nad 3 000.

Do této silniční sítě je celkem zahrnuto 93 km dálnice D1, silnice I. tříd v délce 422 km a 719 km silnic II. a III. tříd.

Kraj Vysočina si stanovil v oblasti páteřní silniční sítě cíl. Rekonstrukci silniční sítě ve vlastnictví kraje. Po splnění tohoto cíle by veškeré pozemní komunikace ve vlastnictví kraje měly splňovat technické parametry kategorie S9,5 (tzn. šíře vozovky je 9,5 m mezi sloupky nebo vozidly). Prostřednictvím odboru dopravy silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina je připraveno zadání pro zpracování studie, které by mělo být vedeno odbornou firmou. [15]

Obrázek 3; Silniční síť kraje Kraj Vysočina

Zdroj [16]

2 Právní úprava provozu na pozemních komunikacích

V této kapitole budou objasněny základní pojmy týkající se provozu na pozemních komunikacích[1] a také zde bude přiblížen legislativní rámec této problematiky.

2.1 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

Pojmy související s účastníky provozu na pozemních komunikacích vymezuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Za účastníka silničního provozu je považována každá osoba, která se jakýmkoliv způsobem zapojuje do silničního provozu. Za účastníka silničního provozu je považován především řidič motorového či nemotorového vozidla, chodec, jezdec na zvířeti, apod.

Řidič – je osoba, která vlastní oprávnění k řízení motorového vozidla, osoba řídící nemotorové vozidlo včetně kola, řidič tramvaje, trolejbusu, apod.

Chodec – do této kategorie se řadí osoby tlačící kočárek, jedoucí na kolečkových bruslích či běžkách, osoba táhnoucí náklad, jehož vozík nepřevyšuje 600 mm. Do skupiny chodců jsou též řazeny osoby, pohybující se za pomocí invalidních vozíků, osoby vedoucí kolo či psa, apod.

Dále v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jsou popsány např. povinnosti řidiče, kdo je považován za provozovatele vozidla, apod. [7]

2.2 Pozemní komunikace

Pojmy, které souvisí s pozemními komunikacemi, opět upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Za pozemní komunikaci je považována dopravní cesta, jejíž užívání je určeno pro pohyb motorových i jiných vozidel a chodců, včetně zařízení, které napomáhaní k jeho užívání a přispívají k zachování bezpečnosti.

Pozemní komunikace jako dopravní cesta se dělí na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace. [17]

Dálnice – je pozemní komunikace, která určená pro pohyb motorových vozidel na větší vzdálenosti, pro mezistátní silniční dopravu, pro přepravu zboží apod. Dálnice

[1] V práci je použita dvojí terminologie: „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“, „pozemní komunikace“ a „bezpečnost silničního provozu“ a „silnice“. Tyto termíny jsou významově záměnné.

umožňuje rychlejší způsob jízdy. V ČR podléhá jízda na dálnici dálničnímu poplatku ve formě dálniční známky.

Silnice – je stavební dílo, které je určeno pro provoz pozemní nekolejové dopravy.

Křižovatka – za křižovatku je považováno místo, kde se jednotlivé pozemní komunikace dělí a prolínají. Za křižovatku není považováno napojení cesty označené jako polní nebo lesní cesta, nebo jiné účelové komunikace.

Přechod pro chodce – je místo, které je označené dopravní značkou, označující přechod pro chodce a slouží chodci při přecházení pozemní komunikace. [7]

2.3 Základní kritické situace v silničním provozu

Za kritické situace lze považovat okamžik, kdy je větší možnost vzniku dopravní nehody, nebo ohrožení účastníka silničního provozu.

Přednosti v jízdě

Řidič by se měl na pozemní komunikaci chovat tak, aby vozidlo, které má nárok na jízdu, nemuselo zpomalit, nebo aby nebylo jiným způsobem omezováno. Řidič vozidla, které má dávat přednost, by měl zpomalit do takové výše, aby nedošlo ke střetu vozidel. S předností v jízdě jsou tedy vázány dva hlavní pojmy, kterým by se měli řidiči vyvarovat a to „náhlá změna směru a omezení jízdy“.

Ohrožení, omezení účastníků silničního provozu

Nesmíš ohrozit – řidič má povinnost chovat se tak, aby jemu, ani jinému účastníku silničního provozu nehrozilo žádné nebezpečí.

Nesmíš omezit – řidič má povinnost chovat se tak, aby neomezoval a nepřekážel ostatním účastníkům silničního provozu.

Chodci

Povinnost chodce

- svým počínáním nesmí přinutit řidiče náhle změnit směr nebo rychlost jízdy,
- pokud vozovku budou přejíždět vozidla s předností v jízdě, tak chodec nesmí vstupovat do vozovky,
- nesmí pro řidiče vytvořit náhlou a nepředvídatelnou překážku svým jednáním,
- chodec musí dát přednost tramvajím.

Povinnost řidiče

- je povinen zajistit chodci bezpečný přechod přes přechod pro chodce,
- musí jet rychlostí, při které je schopen včas zabrzdit a nikoho tak neohrozit,
- nesmí ohrozit chodce, který přechází na komunikaci, na kterou řidič se svým vozidlem právě odbočuje. [17]

Jako další kritické situace na pozemní komunikaci jsou označováni např. chodci pohybující se na vozovce, přechody pro chodce, snížená viditelnost apod.

3 Dopravní nehody

Dopravní nehoda je stav, situace, událost, která vznikla na pozemní komunikaci. Je to událost, která omezila, či úplně pozastavila provoz na pozemní komunikaci a došlo při ní k usmrcení či zranění osob spojené se škodou na majetku. [8]

3.1 Rozdělení dopravních nehod z hlediska jejich průběhu

V tomto rozdělení dopravních nehod se rozlišují tři základní kategorie:

- **havárie** - pokud je dopravní nehoda hodnocena jako havárie, tak se jedná o událost, kde je pouze jeden účastník (jedno vozidlo). Za havárii lze považovat odstavené vozidlo, které není schopno provozu z mechanického poškození vozidla,
- **srážky** – dopravní nehoda je klasifikována jako srážka, pokud dojde ke střetu dvou a více účastníků silničního provozu na pozemní komunikaci za podmínky, že alespoň jeden z účastníků se přemisťoval za použití vozidla. Srážky mohou být; čelní, náraz z boku nebo zezadu, střet s chodcem, zvěří, či náraz do pevné překážky,
- **jiné nehody** – do této kategorie spadají nehody, které se nedají zařadit do předcházejících dvou kategorií. Např. vypadnutí posádky z automobilu za jízdy.

3.2 Charakteristické znaky dopravní nehody

Dopravní nehody se vyznačují jednotlivými znaky. Mezi tyto znaky jsou zařazeny:

- **Nepředvídatelnost –** nazývaná také jako moment překvapení. Předvídání je ze stránky teoretické možné ve dvou hlediskách:
  - **Předvídání abstraktní –** pokud dojde k naplnění řady podmínek a souvisejících příčin, je možné, že daná událost nastane a je možné ji předvídat.
  - **Předvídání reálné –** zde je velice vysoká pravděpodobnost, že při splnění daných podmínek v určitý čas a na určitém místě vznikne dopravní nehoda. Např. s vysokou pravděpodobností můžeme tvrdit, že na frekventovaném úseku pozemní komunikace nastane dopravní nehoda, pokud vozidlo bude předjíždět v nepřehledném úseku, ve vysoké rychlosti.

- **Událost v silničním provozu -** událost nazveme dopravní nehodou, pokud jsou splněny podmínky zákonu o provozu na pozemních komunikacích a pravidla silničního provozu, tzn., že dopravní nehoda vznikla na místech, jako je dálnice, silnice, místní a účelové komunikace.
- **Ztráty na životech, škody na zdraví nebo majetku –** událost vzniklá na pozemních komunikacích, může být klasifikována jako dopravní nehoda, pokud došlo ke ztrátám na životech, škodě na zdraví nebo majetku. Za dopravní nehodu nelze považovat odstavení vozidla, z důvodů dojití paliva, kde nevznikla ani nepatrná škoda na majetku (osobách, na přepravovaných věcech, apod.).
- **Přímá souvislost s provozem vozidla –** vozidlo je určeno, pro jízdu na pozemní komunikaci. Aby se dala událost hodnotit jako dopravní nehoda, musí k dané události dojít, při plnění účelu daného vozidla. Tzn. při jízdě na pozemní komunikaci. Za dopravní nehodu nelze považovat škoda vzniklá při opravě vozidla, při přepravě nákladu, znehodnocení vozidla (poškrábání laku na místech vyhrazených pro parkování, zničené auto důsledkem silného krupobití apod.). [9]

3.3 Faktory ovlivňující dopravní nehody

Faktory ovlivňující vznik dopravních nehod a následně vzniklých důsledků se dělí obecně do tří skupin:

- **Vozidlo** – zde je důležitý především technický stav vozidla, který je považován za aktivní bezpečnost a který by měl být zajištěn výrobcem daných parametrů, neboli snaha předejít dopravní nehodě. Za pasivní bezpečnost bývá označována snaha snížit následky dopravní nehody. Vozidlo, jako primární příčina nehod, je označováno v 5%.
- **Dopravní cesta a prostředí** – cesta a prostředí jsou označovány jako primární příčina nehody v 10%. Dopravní nehoda způsobená prostředím může souviset se špatným stavem pozemní komunikace, ale i s danou situací v provozu (nepříznivé podmínky, jako je mlha, déšť, silný vítr, krupobití). Do tohoto faktoru se také řadí reklamní tabule umístěné v nepřiměřené blízkosti pozemní komunikace (často v rozporu se zákonem). Tyto tabule odvádí pozornost řidiče a je zde větší pravděpodobnost vzniku dopravní nehody.

- **Člověk** (řidič, chodec, cyklista) – lidský činitel je označován, jako primární příčina dopravní nehody v 85%. Tato kategorie zahrnuje veškeré činnosti řidičů, chodců a cyklistů, které souvisí, ale i nesouvisí s řízením. Činnosti, které mohou dopomáhat ke snížení počtu dopravních nehod a zmírnění jejich následků se dělí do dvou skupin:
    - **Dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích.** Zejména používání bezpečnostních pásů, dodržování rychlosti, absence alkoholu, ohleduplnost a věnování se plně řízení vozidla.
    - **Preventivní výchova účastníků silničního provozu.** Zaměřená především na řidiče začátečníky a řidiče z povolání, předškolní a školní mládež. [4] [5]

  Bezpečné chování řidičů na vozovce je ovlivňováno:
    - dopravní způsobilostí člověka,
    - jeho osobností a smyslem pro zodpovědnost,
    - na získaných znalostech, zkušenostech a vědomostech,
    - na tělesných předpokladech. [10]

3.4 Integrovaný záchranný systém a dopravní nehody

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) popisuje zákon jako koordinovaný záchranný postup složek IZS při přípravě záchranných prací při nastalé mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací. [11]

Základní složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor České Republiky a jednotky požární ochrany v plošném pokrytí území kraje,
- Policie České Republiky,
- Zdravotnická záchranná služba.

Ostatní složky IZS:

- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil,
- obecní policie, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby,
- zařízení civilní ochrany,
- neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. [11] [12]

Složky IZS při záchranných prací spolupracují podle přesně daných pravidel složek, kterými byly zřízeny. Mají za úkol zajistit zejména nepřetržitou pohotovost při

nahlášení mimořádné události a jejím vzniku. Dále pak zajistit průběh celé situace s co nejmenšími ztrátami, vyhodnocení dané situace a následné úklidové práce.

3.4.1 Úkoly základních složek IZS při vzniku dopravní nehody

- **Policie ČR**
  - na svých základnách přijímá hlášení o dopravních nehodách z telefonního čísla 158 (na dálnicích ze sloupků tísňového volání) a vyrozumí o dopravní nehodě ostatní záchranné složky,
  - uzavírá oblast místa vzniku dopravní nehody před nepovolanými osobami,
  - v případě potřeby organizuje a odklání dopravu v místě dopravní nehody,
  - provádí šetření dopravní nehody,
  - pokud dorazí na místo vniku dopravní nehody, poskytuje první pomoc zraněným účastníkům dopravní nehody.
- **Hasičský záchranný sbor České republiky a jednotky požární ochrany**
  - na svých základnách přijímá hlášení o dopravních nehodách z telefonního čísla 150 a vyrozumí o dopravní nehoda ostatní záchranné složky,
  - vyprošťuje osoby na místě vzniku dopravní nehody z havarovaných vozidel,
  - zasahují při unikání nebezpečné látky, které ohrožují životní prostředí,
  - provádí hašení požáru, zabezpečuje vozidla proti vzniku požáru,
  - pokud dorazí na místo vniku dopravní nehody, poskytuje první pomoc zraněným účastníkům dopravní nehody.
- **Zdravotnická záchranná služba - ZZS**
  - na svých základnách přijímá hlášení o dopravních nehodách z telefonního čísla 155 a vyrozumí o dopravních nehodách ostatní záchranné složky,
  - provádí odbornou a neodkladnou péči a dále zajišťuje transport postižených osob do nebližšího zdravotnického zařízení,
  - v případě potřeby zajišťuje leteckou záchrannou službu, která je součástí ZZS.

Do důležitých záchranných složek, ne však základních, které zasahují u dopravních nehod, se také řadí správci pozemních komunikací:

- **Správci pozemních komunikací**
  - provádí následné likvidační práce po vyšetření dopravní nehody, které souvisí se žádoucím stavem pro provoz pozemní komunikace, tzn. odklízení poškozených vozidel a dalších překážek, které by bránily plynulému silničního provozu. Dále sem spadají opravy pozemní komunikace a úklid. [4]

4 Krajský úřad Kraje Vysočina

Krajský úřad kraje Kraj Vysočina plní úkoly, které mu byly přiděleny radou kraje a zastupitelstvem kraje. Pokud se hovoří o úkolech nařízených orgány kraje (rada a zastupitelstvo), tak se dle zákona mluví o výkonu samostatné působnosti.

Krajský úřad kraje Kraj Vysočina je vedený ředitelem a je členěn na odbory, které se dále člení na jednotlivá oddělení. Ředitel zastupuje úřad navenek, řídí jeho chod, odpovídá za výkon státní správy a rozhoduje v oblasti personálních otázek a otázek odměňování. [2]

4.1 Organizační struktura

- *„Krajský úřad Kraje Vysočina*
    - *Ředitel krajského úřadu*
        - *Odbor sekretariátu hejtmana*
            - *Oddělení tiskové*
            - *Oddělení kanceláře hejtmana*
            - *Oddělení krizového řízení a bezpečnosti*
            - *Oddělení vnějších vztahů*
        - *Oddělení vnitřní kontroly*
        - *Oddělení řízení lidských zdrojů*
        - *Oddělení právní a krajského živnostenského úřadu*
        - *Oddělení interního auditu*
    - *Zástupce ředitele - ředitel Sekce ekonomiky a podpory*
        - *Odbor ekonomický*
            - *Oddělení rozpočtu a financování*
            - *Oddělení financování a výkaznictví obcí*
            - *Oddělení účetnictví*
        - *Odbor informatiky*
            - *Oddělení koncepční*
            - *Oddělení správy databází a aplikací*
            - *Oddělení správy GIS*
            - *Oddělení správy sítě*
        - *Odbor analýz*
        - *Odbor kontroly*
            - *Oddělení veřejnosprávní kontroly*

        - *Oddělení přezkoumání hospodaření obcí*
    - *Oddělení hospodářské správy*
- *Zástupce ředitele - ředitel Sekce pro službu veřejnosti*
    - *Oddělení ostatních správních činností*
    - *Odbor školství, mládeže a sportu*
        - *Oddělení organizace školství*
        - *Oddělení mládeže a sportu*
        - *Oddělení ekonomiky školství*
        - *Oddělení rozvoje vzdělávání*
    - *Odbor sociálních věcí*
        - *Oddělení sociálních dávek a sociálně právní ochrany dětí*
        - *Oddělení sociálních služeb*
        - *Oddělení sociální správy*
    - *Odbor zdravotnictví*
        - *Oddělení zdravotní péče*
        - *Oddělení zdravotní správy*
    - *Odbor životního prostředí*
        - *Oddělení ochrany přírodních zdrojů*
        - *Oddělení technické ochrany ŽP*
        - *Oddělení integrované prevence a EIA*
    - *Odbor lesního a vodního hospodářství a zemědělství*
        - *Oddělení lesního hospodářství a myslivosti*
        - *Oddělení vodního hospodářství*
        - *Oddělení zemědělství*
    - *Odbor územního plánování a stavebního řádu*
        - *Oddělení územního plánování*
        - *Oddělení stavebního řádu*
- *Zástupce ředitele - ředitel Sekce pro rozvoj regionu*
    - *Odbor regionálního rozvoje*
        - *Oddělení strategického plánování*
        - *Oddělení regionálního rozvoje*
        - *Oddělení ekonomicko-právní pro čerpání prostředků ES*
        - *Oddělení grantových programů*
    - ***Odbor dopravy a silničního hospodářství***

        - ***Oddělení dopravy***
        - ***Oddělení dopravní obslužnosti***
        - ***Oddělení správy komunikací***
        - ***Oddělení projektového řízení***
        - ***Oddělení investiční***
    - *Odbor majetkový*
        - *Oddělení majetkoprávní*
        - *Oddělení správy realit*
    - *Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu*
        - *Oddělení kultury*
        - *Oddělení památkové péče*
- *Zastupitelstvo Kraje Vysočina*
    - *Rada Kraje Vysočina"* [2]

Orgány managementu bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina jsou v textu, který stručně zobrazuje organizační strukturu, zvýrazněny tučným písmem. Vedle řídících orgánů je nezbytné vnímat rovněž procesy, které uskutečňují ve prospěch řízení bezpečnosti silničního provozu.

4.2 Odbor dopravy a silničního hospodářství

Odbor dopravy a silničního hospodářství zajišťuje činnosti v samostatné i přenesené působnosti na úseku dopravy, správy komunikací, dopravní obslužnosti kraje, administrace finančních prostředků z fondů EU a silničním hospodářstvím.

4.2.1 Oddělení dopravy

- úsek dopravy – tento úsek spravuje Dopravní úřad a jeho činnost spočívá ve:
    - vydávání eurolicencí,
    - vydávání finanční způsobilosti dopravců a jejich odborné způsobilosti,
    - udělování výjimek ze zákazu jízdy vozidel,
    - správním řízení o pokutě,
    - státním dopravním dozoru,
    - udělování kaucí mezinárodním dopravcům.
- úsek silničního hospodářství – tento úsek provozuje Speciální stavební úřad a silniční správní úřad pro silnice I. třídy. Náplní jejich práce je:

- stanovení dopravního značení,
- zkoušky učitelů autoškol,
- povolování uzavírek,
- odnímání řidičských oprávnění,
- BESIP,
- povolování zvláštního užívání a uzavírek.

4.2.2 Oddělení dopravní obslužnosti

Dopravní úřad – tento úřad má za úkol vydávání a schvalování veškerých dokumentů pro linkové dopravy jako např. schvaluje jízdní řády veřejné linkové dopravy, vykonává státní odborný dozor linkové dopravy, vydává licence na provozování veřejné linkové dopravy, vykonává dozor nad stanicemi technické kontroly a v případě potřeby vede správní řízení.

4.2.3 Oddělení správy komunikací

Toto oddělení především spolupracuje s organizacemi, které zabezpečují správu a údržbu silnic na území Kraje Vysočina, vytváří návrhy koncepčních a strategických materiálů a zpracovává koncepce na úseku cyklodopravy a cyklostezek.

4.2.4 Oddělení projektového řízení

Získává a zabezpečuje z fondů EU finanční prostředky, které by byly investovány v budoucnu do projektů pro silniční síť Kraje Vysočina.

4.2.5 Oddělení investiční

Zajišťuje finanční krytí výstaveb na pozemních komunikacích, které jsou ve vlastnictví Kraje Vysočina, jejich přípravu a realizaci. [3]

5 Orgány dohlížející na bezpečnost a plynulost silničního provozu

5.1 Služba dopravní policie České Republiky

Tato služba dohlíží především na plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vyšetřuje příčiny vzniku a hledá viníky dopravních nehod a řeší dané přestupky. Služba dopravní policie spadá pod Ředitelství služeb dopravní policie Policejního prezidia České republiky, které dále řídí inspektoráty na krajské a okresní úrovni.

Služba dopravní policie České Republiky připravuje a řídí akce, které jsou zaměřeny především na bezpečnost provozu, tzn. sledování a upozorňování řidičů na přestupky a trestné činy, kterých se během své jízdy mohou dopouštět a dále také upozorňovat na následky jejich jednání. [19]

5.2 Oddělení Bezpečnosti silničního provozu

Oddělení BESIP (Bezpečnost silničního provozu) je součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností a stejně jako služba dopravní policie ČR jeho činnost spočívá v provádění prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. A to především působením a ovlivňováním lidského činitele např. formou dopravní výchovy ve školách a celostátními kampaněmi za účelem rozšíření informací k široké veřejnosti. [1]

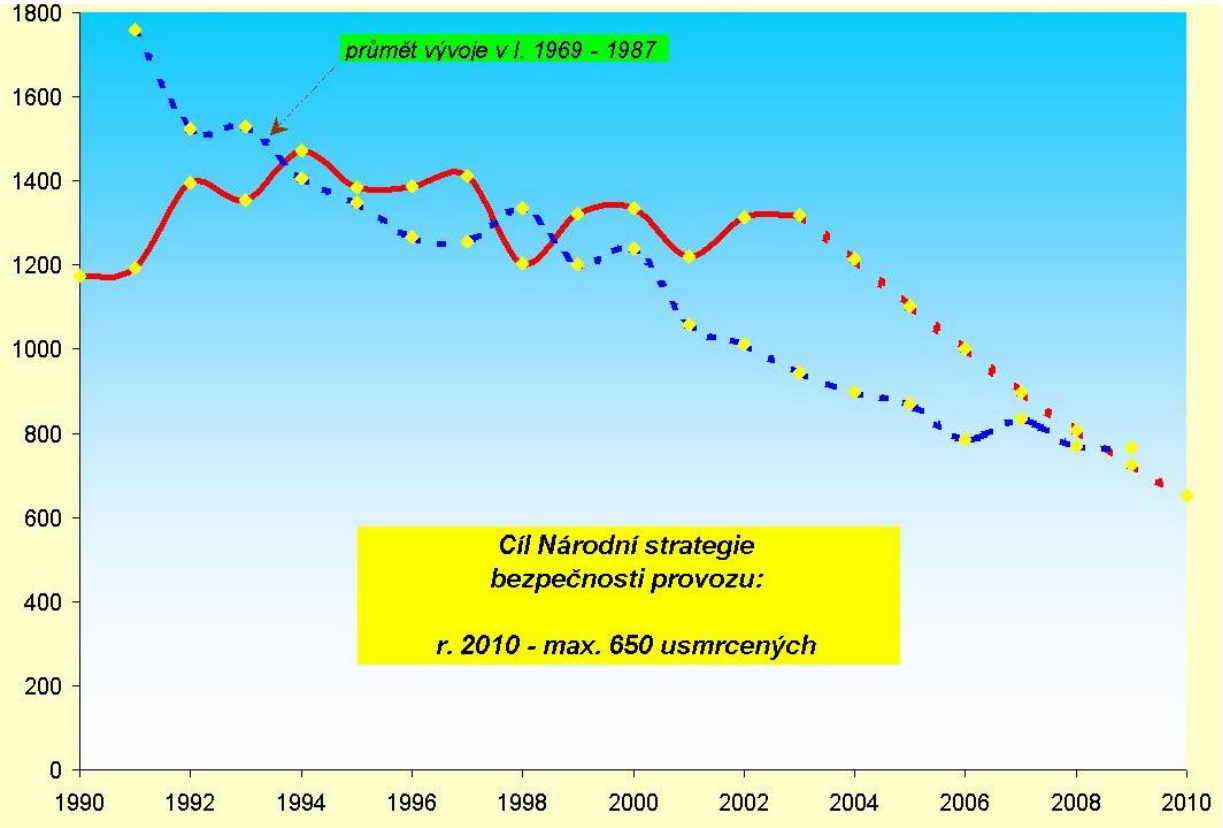
5.2.1 Historie Bezpečnosti silničního provozu

Historie tohoto orgánu sahá do roku 1963, kdy v tehdejším Československu byla vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“ a následně 1. května 1967 vznikl její výkonný orgán BESIP. Vytvoření této komise bylo bráno, jako reakce na vzrůstající množství dopravních nehod s tragickými následky.

Tato složka spadala v průběhu let pod mnoho útvarů. V roce 1999, před nabytím účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, se stal BESIP útvarem Ministerstva dopravy a spojů, později Ministerstva dopravy. I přes veškeré přesuny kompetencí od Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy, výkonný orgán koordinačního útvaru – BESIP, dobře fungoval a jako v současné době se zabýval výchovou v oblasti dopravy a ovlivňování veřejnosti prostřednictvím sdělovacích prostředků. [1]

5.2.2 Národní strategie Bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, resp. 2012

Hlavním cílem této strategie je snížit úmrtnost na českých silnicích o 50% oproti počtu usmrcených v roce 2001. Tohoto cíle je dosahováno především za pomoci orgánů působících v prevenci na pozemních komunikacích a za pomoci svých regionálních pracovníků, kteří zajišťují aktivity jak na úrovní regionální, tak zároveň ve městech a obcích. Další část, která má pomoci k dosažení daného cíle je zdůraznění významnosti dopravní výchovy ve školách, na které se podílí také Služba dopravní policie ČR. [21]



Obrázek 4: Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Národní strategie

Zdroj: Policie ČR, CDV

5.3 BESIP Team

Projekt BESIP Team je specifickým útvarem Ministerstva dopravy – BESIP, který se zabývá bezpečností silničního provozu a to především z hlediska prevence mezi přímými, ale i potencionálními účastníky provozu.

Tento projekt je ojedinělý z hlediska oslovování a působení na účastníky silničního provozu. Namísto nudného vysvětlování upřednostňuje osobní zážitek. BESIP Team

během celého roku putuje po České Republice a umožňuje vyzkoušet simulátor nárazu, dále, v rámci putování, jsou představovány např. dětské autosedačky, správná výbava autolékárniček a jízdních kol a mnoho dalších užitečných informací, které přispívají k udržování pořádku na pozemních komunikacích. Veškeré akce BESIP Teamu jsou uskutečňovány takzvaně „přímo na ulici“.

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. [1]

5.3.1 Témata BESIP Teamu

Témata BESIP Teamu jsou zdůrazňována na bezpečnostních akcích. Na těchto akcích jsou problémové oblasti komentovány moderátory, ale také je vše doprovázeno vizuálními pomůckami, které zvyšují efekt působení a to např. plazmové obrazovky, informační tiskoviny a také off-line panely s informacemi.

BESIP Team se zaměřuje na okruhy:

Rychlost	Chodci
Bezpečná vzdálenost	Děti
Viditelnost	Cyklisté
Alkohol	Motocyklisté
Bezpečnostní pásy	Profesionální řidiči
Dětské zádržné systémy	

Podpora dodržování pravidel silničního provozu [1]

Ukázka sdělení BESIP Teamu:

Obrázek 5: Sdělení BESIP Teamu

Zdroj [20]

viz. další sdělení BESIP Teamu **Příloha B**

5.3.2 Dopravní výchova

V současné době je v České Republice dopravní výchova realizována v rámci mateřských škol a na prvním stupni základní školy v předmětu Prvouka. Jde zde především o výchovu zaměřenou na bezpečnou chůzi a orientování se v provozu na pozemních komunikacích. Děti ve starším věku mají možnost naučit se správné a bezpečné jízdě na kole a získání důležitých návyků, které budou tvořit provoz na pozemních komunikacích bezpečnějším.

Rozdělení dopravní výchovy dle BESIPu:

- mateřské školy

  Děti v předškolním věku jsou také považovány za účastníky provozu. V tomto věku se účastníky stávají při chůzi s doprovodem, nebo jako pasažéři v autech. V této věkové kategorii by se na dopravní výchově měli podílet především rodiče a učitelky v mateřských školách, které by měly děti vzdělávat a procvičovat jejich paměť prostřednictvím pomůcek vydávaných BESIPem – leporelo, pexeso atd…

- základní školy
  - 1. – 3. třída – získání znalostí potřebných pro chodce. Získání znalostí pro samostatné docházení do školy.
    - 2. třída – nácvik správného rozhlížení. Znalost pravé a levé strany.
    - 3. třída – ověřování znalostí chodce testem „Umíš správně chodit?“
  - 4. – 9. třída
    - 4. třída – navštěvování dopravních hřišť a po úspěšném absolvování testu, získání průkazu cyklisty. Seznam dopravních hřišť v Kraji Vysočina viz. následující tabulka.

Místo	Vlastník
Jihlava	Centrum služeb pro silniční dopravu (příprava převodu na město)
Štoky	Obec - nevyhovující, špatný stav komunikací i dopravního značení
Pelhřimov	Město
Třebíč	Město
Mor. Budějovice	Město
Žďár nad Sázavou	Město
Jaroměřice nad Rokytnicí	Město
Náměšť nad Oslavou	Město
Havlíčkův Brod	Město, nakreslené na ploše před základní školou Nuselská - nevyhovující
Světlá nad Sázavou	Město
Kamenice nad Lipou	Město

Obrázek 6: Rozložení dětských dopravních hřišť v Kraji Vysočina v roce 2008

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011

- 5. – 8. třída – prohlubování normy znalostí.
- 9. třída – v dnešní normě po vstupu v platnost zákona č. 361 byl zrušen nepovinný předmět „Dopravní výchova“ na základních školách, který vedl k získání oprávnění ve vztahu k malému motocyklu a zároveň byl také zrušen předmět „Řízení motorových“ vozidel na středních školách.

- Věková skupina do 18 let dnes není ovlivňována jiným způsobem, než v autoškolách. [22]

6 Nehodovost v Kraji Vysočina

V této kapitole bakalářské práce budou uvedeny statistické údaje pouze za rok 2011. Do statistiky byly zahrnuty pouze ty dopravní nehod, které byly ohlášeny na Policii ČR.

6.1 Dopravní nehody

V tabulce 1 je uveden souhrn informací o nehodovosti v Kraji Vysočina za rok 2011 ve struktuře podle územních odborů (ÚO) a dálničního oddělení (DO) Policie ČR. Údaje jsou zpracovávány na základě podkladů jednotlivými pracovišti Policie ČR v Kraji Vysočina, jak byly zveřejňovány na internetových stránkách http://aplikace.policie.cz/statistiky-dopravnich-nehod/.

Tabulka 1: Nehodovost v Kraji Vysočina za rok 2011

2011	ÚO Jihlava	ÚO Třebíč	ÚO Žďár nad Sázavou	ÚO Havlíčkův Brod	ÚO Pelhřimov	DO Velký Beranov	Celkem	%
leden	34	26	36	24	35	26	181	8,43%
únor	29	18	30	16	20	21	134	6,24%
březen	21	21	32	21	21	30	146	6,80%
duben	21	19	21	21	24	37	143	6,66%
květen	27	30	26	26	26	51	186	8,66%
červen	35	31	39	37	17	63	222	10,34%
červenec	33	29	32	49	19	53	215	10,01%
srpen	40	19	41	32	30	33	195	9,08%
září	33	23	37	29	19	54	195	9,08%
říjen	33	28	37	35	23	34	190	8,85%
listopad	38	19	39	22	18	21	157	7,31%
prosinec	38	29	39	24	27	26	183	8,52%
celkem	382	292	409	336	279	449	2147	
%	17,79%	13,60%	19,05%	15,65%	12,99%	20,91%		

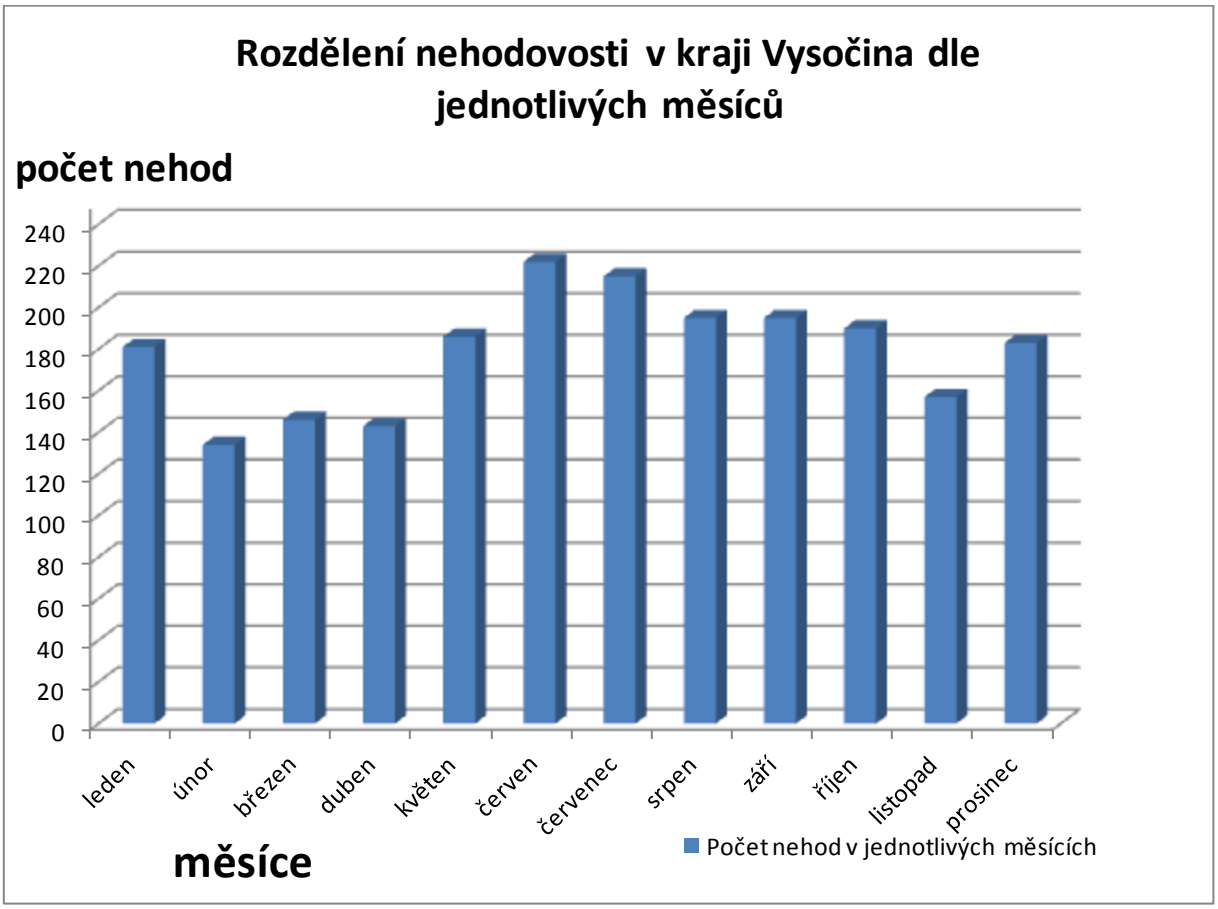
Legenda:
- měsíc s nejvyšším počtem dopravních nehod,
- měsíc s nejnižším počtem dopravních nehod,
- pracoviště Policie ČR s nejvyšším počtem dopravních nehod,
- pracoviště Policie ČR s nejnižším počtem dopravních nehod,

Zdroj: Vlastní zpracování dopravních statistik Policie ČR

V předposledním sloupci tabulky 1 jsou součty dopravních nehod za jednotlivé měsíce a poslední sloupec tyto hodnoty znázorňuje v procentech. Měsíc, ve kterém bylo dosaženo nejvyššího počtu dopravních nehod, je zvýrazněný červenou barvou a naopak nejnižšího počet DN je zvýrazněný modrou barvou.

V předposledním řádku tabulky 1 se nachází součty dopravních nehod v rámci jednotlivých územních odborů a dálničního oddělení Policie ČR v Kraji Vysočina a úsek do Velkého Beranova. Poslední řádek znázorňuje tyto hodnoty v procentech. Pracoviště Policie ČR, s nejvyšším počtem dopravních nehod je zvýrazněno fialovou barvou a s nejnižším počtem dopravních nehod je zvýrazněno žlutou barvou.

V grafu (Obrázek 7) je názorně zobrazena nehodovost po měsících v roce 2011, podle údajů v předposledním sloupci tabulky 1. Názorně vyniká vyšší počet dopravních nehod v letních měsících.



Obrázek 7: Graf nehodovosti v Kraji Vysočina v roce 2011 po měsících

Zdroj: Vlastní zpracování dopravních statistik Policie ČR

6.2 Nehodovost za jednotlivá čtvrtletí

V tabulce 2 a následujícím grafu (Obrázek 8) jsou data znázorněna po čtvrtletích.

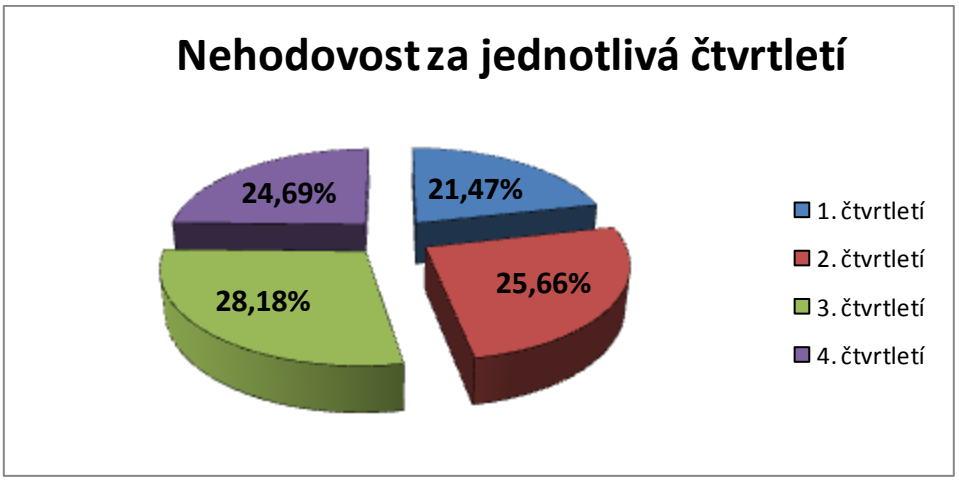
Rok je rozdělen do čtvrtletí následovně:

1. čtvrtletí – leden, únor, březen
2. čtvrtletí – duben, květen, červen
3. čtvrtletí – červenec, srpen, září
4. čtvrtletí – říjen, listopad, prosinec

Tabulka 2: Počet DN za jednotlivá čtvrtletí v Kraji Vysočina v roce 2011

1. čtvrtletí	461	21,47%
2. čtvrtletí	551	25,66%
3. čtvrtletí	605	28,18%
4. čtvrtletí	530	24,69%
celkem za rok 2011	**2147**	

Zdroj: Vlastní zpracování dopravních statistik Policie ČR



Obrázek 8: Graf nehodovosti v Kraji Vysočina za čtvrtletí v roce 2011

Zdroj: Vlastní zpracování dopravních statistik Policie ČR

Zde je opět možné vidět, že nejvyšší počet dopravních nehod byl zaznamenán ve 3. čtvrtletí, kam spadají letní měsíce.

7 Koncepce bezpečnosti silničního provozu

Koncepce byla schválena na základě ambiciózního cíle, který vyhlásila Evropská komise v roce 2001. Cíl zní: redukovat roční počet usmrcených v silničním provozu z roku 2001 (více než 40 000 v EU) do roku 2010, resp. 2011 na polovinu. V našich podmínkách byla zřízena Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu. Cílem rady je maximálně podpořit silniční bezpečnost a koordinovat činnost ústředních orgánů státní správy, krajů, obcí, podnikatelských subjektů a nestátních neziskových organizací.

7.1 Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na období 2009 – 2011

Cíl koncepce vychází z cíle Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu. Má vymezit problémy, které by mohl Kraj Vysočina ovlivnit, stanovit a definovat jak krátkodobé, tak dlouhodobé cíle, jejichž plněním bude zlepšována bezpečnost na pozemních komunikacích.

Podněty, z nichž vychází úsilí o naplnění cílů:

- bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích je oblast, ve které je prevence krajů stanovena zákonem,
- pečovat o všestranný rozvoj na území kraji a pečovat o potřeby občanů je také stanoveno zákonem,
- pokud by kraje neplnily své jednotlivé strategie, nebylo by možné dosáhnout národního cíle.

7.2 Rozdělení vzniků dopravních nehod dle jednotlivých ukazatelů za rok 2008 – statistiky dopravní nehodovosti

Statistiky dopravních nehod svědčí o ne zcela uspokojivém stavu na pozemních komunikacích. Příkladem tomu je už pouze to, že na silnicích v ČR je mnohem vyšší procento rizika usmrcení, než je tomu v jiných evropských zemích. V následujících bodech této práce jsou ukázány počty dopravních nehod za určité sledované období v závislosti na různých ukazatelích.

7.2.1 Souhrnné údaje o dopravních nehodách

Z tabulky 3 vyplívá, že v roce 2008 se v Kraji Vysočina stalo 6 623 dopravních nehod. Dále bylo zveřejněno, že v roce 2008 zemřelo 65 osob při dopravní nehodě. Z dalších statistik vyplývá, že těžce zraněno bylo 95 osob a 1478 osob bylo lehce zraněno.

Tabulky 3,4 zobrazují porovnání vybraných ukazatelů v Kraji Vysočina s Českou Republikou, a jak se vyvíjely v jednotlivých letech.

V tabulkách 3,4 lze vyčíst, že nejvyšší nárůst dopravních nehod byl zaznamenán v roce 2006, kdy po tomto roce dochází k postupnému poklesu počtu dopravních nehod. V počtu usmrcených osob by logicky po roce 2006 mělo také docházet ke snižování počtů, ale v roce 2007 byl zaznamenán nárůst.

Tabulka 3: Ukazatel dopravní nehodovosti

Tabulka 4: Ukazatel následků

	Počet dopravních nehod								
	2004	2005	Rozdíl	2006	Rozdíl	2007	Rozdíl	2008	Rozdíl
Vysočina	7 892	7 904	12	8 132	228	8 086	-46	6 623	-1463
Podíl v % na celou ČR	4,25	4,14	-	4,33	-	4,42	-	4,13	-

	Počet usmrcených								
	2004	2005	Rozdíl	2006	Rozdíl	2007	Rozdíl	2008	Rozdíl
Vysočina	67	79	12	53	-26	72	19	65	-7
Podíl v % na celou ČR	5,5	7	-	5,54	-	6,41	-	6,55	-

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011

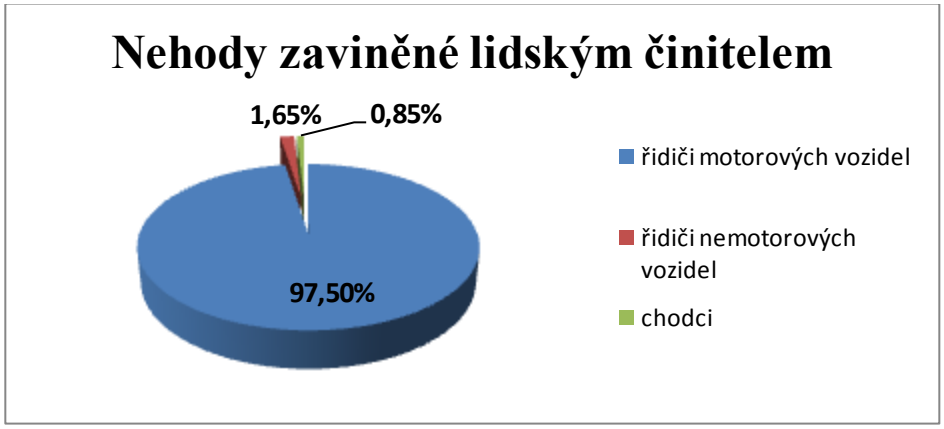
7.2.2 Viník dopravní nehody

Viníci dopravních nehod (nehody zaviněné lidmi) jsou rozděleni do tří skupin. V roce 2008 zavinila jednotlivá skupina následné počty dopravních nehod:

- řidiči motorových vozidel – 5 878 dopravních nehod
- řidiči nemotorových vozidel – 99 dopravních nehod
- chodci – 51 dopravních nehod

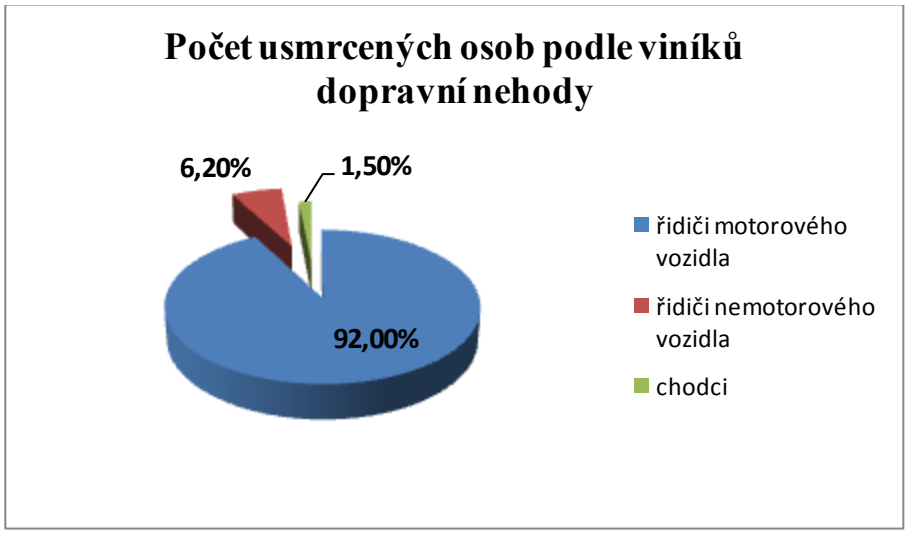
V následujících grafech, je velice zřetelně vidět, jak velký podíl na dopravních nehodách a na usmrcení při jejich vzniku mají řidiči motorových vozidel. Proto se tato kategorie řadí mezi velice slabé stránky BESIPu a v Aktualizaci koncepci bezpečnosti

silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011 je kladený velký důraz na opatření ovlivňující lidský faktor.



Obrázek 9: Dopravní nehody zaviněné lidským činitelem v Kraji Vysočina za rok 2008

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011



Obrázek 10: Přehled počtu usmrcených osob podle viníků dopravní nehody v Kraji Vysočina za rok 2008

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011

7.2.3 Příčiny vzniku dopravních nehod

Kategorii nesprávného způsobu jízdy je udělováno každoročně prvenství. V celkovém počtu vzniklých dopravních nehod v Kraji Vysočina se podílí více jak jednou polovinou za rok 2008. Do této kategorie je řazeno telefonování, ladění rádia, hovor se spolujezdcem, apod.).

Kategorie nepřiměřené rychlosti se na počtu dopravních nehod podílí jednou pětinou, avšak je to kategorie s nejtragičtějším počtem usmrcených. Tento počet dosahuje téměř poloviny z celkového počtu dopravních nehod v Kraji Vysočina za rok 2008.

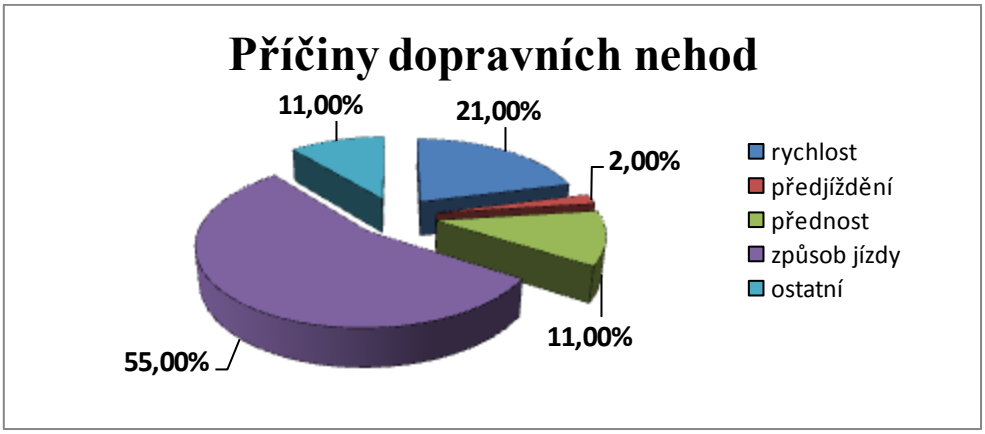
Kategorie nedání přednosti v jízdě je další kategorií příčin vzniku dopravních nehod. Na počtu usmrcených se podílí deseti procenty.

Kategorie předjíždění - v příčinách dopravních nehod je tato kategorie nejméně tragická jak z pohledu počtu DN, tak z pohledu počtu usmrcených.

Tabulka 5: Vývoj dopravní nehodovosti z hlediska příčin

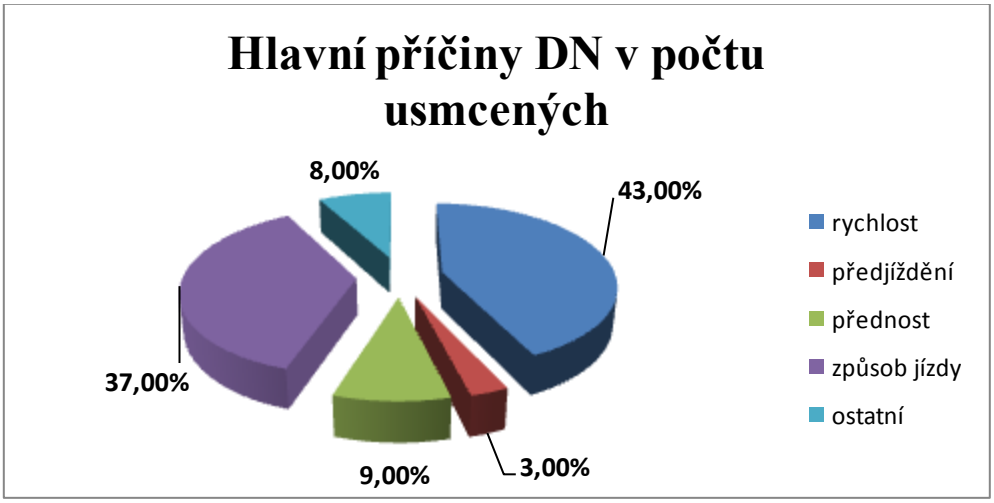
	PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD											
	nedání přednosti v jízdě			nesprávné předjíždění			nepřiměřená rychlost			nesprávný způsob jízdy		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
ČR	31 376	32 179	28 625	3 732	3 421	2 975	25 892	25 019	23 187	113 152	107 014	92 551
Vysočina	922	951	775	209	209	150	1 608	1 570	1 273	4 722	4 414	3 680

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011



Obrázek 11: Hlavní příčiny dopravních nehod v Kraji Vysočina

Zdroj: *Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011*



Obrázek 12: Podíl hlavních příčin DN na počtu usmrcených v Kraji Vysočina

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011

7.2.4 Počty dopravních nehod podle místa vzniku

Statistiky o dopravních nehodách vykazují v Kraji Vysočina přibližně stejná čísla. Avšak následky dopravních nehod se v počtu usmrcených osob výrazně liší. Z následné tabulky vyplívá, že pouhá jedna pětina usmrcených osob připadá na dopravní nehody v obci. Toto rozdělení čísel je dáno především výrazně nižší přikázanou rychlostí v obci.

Tabulka 6: Rozdělení DN na Vysočině podle místa vzniku

	Počet nehod				Počet usmrcených			
	2007	Podíl %	2008	Podíl %	2007	Podíl %	2008	Podíl %
obec	3 967	49	3 106	46,9	13	18	13	20
mimo obec	4 119	51	3 517	53,1	59	82	52	80
celkem	8 086	-	-	-	72	-	65	-

Zdroj: Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na rok 2009 – 2011

8 SWOT analýza bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina

SWOT analýza vychází z Aktualizace koncepce BESIP v Kraji Vysočina 2009–2011. V koncepci jsou popsány veškeré problémy Kraje Vysočina týkající se problematiky BESIP a také jsou popsány možné návrhy jejich řešení.

8.1 Silné stránky bezpečnosti silničního provozu:

- zvýšení počtu nainstalovaných zařízení měřících rychlost ve městech a vesnicích,
- aplikace „Bezpečnostního auditu“ na nově připravované projekty,
- působnost BESIP Teamu tzv. přímo na ulici,
- zvýšený výskyt světelného signalizačního zařízení, ochranných ostrůvků na vozovkách s četnými jízdními pruhy,
- vysoký počet stanic technické kontroly,
- upozorňování na následky řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek a léků s důrazností na odpovědnost, kterou nese konzument, pokud sedne za volant.

8.2 Slabé stránky bezpečnosti silničního provozu:

- nedostatek finančních prostředků na údržbu a provádění nutných opatření na pozemních komunikacích,
- vlastníci kategorii pozemních komunikací místní a účelové zanedbávají své povinnosti,
- nerespektování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky,
- špatný systém dalšího vzdělávání profesionálních řidičů a absence dalšího vzdělávání neprofesionálních řidičů,
- nedostatek cyklostezek a chodníků v obcích,
- nedostatek dětských dopravních hřišť. Jejich nesouměrné rozmístění po kraji a to vede k nedostupnosti pro velkou část dětí,
- nízká kvalita prováděných technických kontrol.

8.3 Příležitosti pro zlepšení stavu silničního provozu v Kraji Vysočina:

- zajistit stejné podmínky ve všech autoškolách,
- podporovat projekty ovlivňující řidiče a jeho chování na pozemní komunikaci, především projekty zaměřující se snižování ohrožující vysoké rychlosti,
- podpořit zavedení výuky dopravní výchovy na všech základních školách v Kraji Vysočina podle metodiky MD ČR,
- v rámci výkonů státní správy pokusit se zajistit státní dozor nad činností stanic technické kontroly,
- důsledně řešit zjištěné případy, kdy majitel používá své vozidlo bez odpovídajícího potvrzení stanic technické kontroly,
- zvýšení důrazu při vymáhání na místě uložených blokových pokut, uložených sankcí ve správním řízení a zkrácení času od zjištění přestupku až do vymáhání uložené sankce
- zvýšení počtu instalace zařízení pro odhalování jízdy na červenou.

8.4 Možné hrozby v oblasti bezpečnosti silničního provozu:

- ignorace účastníky silničního provozu veškeré snahy pro zlepšení stavu na pozemních komunikacích,
- neochota veřejnosti při organizaci a realizaci bezpečnostních akcích,
- přírodní vlivy – zvýšená nehodovost na úsecích s větším výskytem sněhu v zimních obdobích, viz **Příloha A**.

Závěr

Právní terminologie, týkající se bezpečnosti silničního provozu, zahrnuje široký okruh. Řízení bezpečnosti silničního provozu prošlo v posledních letech nemalými změnami, avšak pro zlepšení situace na komunikacích je také potřeba, aby si všichni účastníci silničního provozu uvědomili, že situaci na silnicích mají z velké části ve svých rukách. Již od roku 1990 prošel systém „vzdělávání“ o bezpečnosti na pozemních komunikacích velkými změnami a právě aktivity BESIP Teamu mají za cíl upozornit účastníky silničního provozu na možná nebezpečí.

Údaje ze statistik Policie ČR se o nehodovosti v Kraji Vysočina vyznačují kolísavostí. Nelze říci, že by počty dopravních nehod byly rostoucí či klesající. Kraj Vysočina je všeobecně známý problémovým úsekem na dálnici D1. Tento problém však není jediný.

Cílem práce bylo poukázat na management bezpečnosti silničního provozu Kraje Vysočina a přiblížit dopravní situaci na pozemních komunikacích. Na základě zpracovaných dat je možné vytvořit si ucelený přehled o situaci na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina a na události, které bezpečnost na silnicích nejvíce ovlivňují.

Použitá literatura

[1] Pro život na silnici. In: *BESIP Team* [online]. 2006-2010 [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: http://www.besipteam.cz/default.aspx?ido=2&sh=66491

[2] Kontakty: Kontakt a organizační struktura úřadu. Kraj Vysočina: O KRAJI VYSOČINA [online]. 12.6.2008 [cit. 2012-03-04]. Dostupné z: http://www.kr-vysocina.cz/kontakt-a-org-struktura/d-4000100/p1=1231

[3] Činnost odboru dopravy a silničního hospodářství. Kraj Vysočina: Doprava v Kraji Vysočina [online]. 21. 1. 2009, 5. 5. 2011 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.kr-vysocina.cz/cinnost-odboru-dopravy-a-silnicniho-hospodarstvi/d-1724025/p1=9027

[4] RADOVAN SOUŠEK A KOL. Krizové řízení v dopravě. první. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2002. ISBN 80-86530-06-X.

[5] Aktualizace koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina na období 2009 - 2011. In: Kraj Vysočina, 2009.

[6] Statistiky dopravních nehod. DOPRAVNÍ STATISTIKY PŘIPRAVUJE: OPERAČNÍ ODDĚLENÍ POLICEJNÍHO PREZÍDIA ČR. Policie České Republiky [online]. 1. 1. 2011 - 31. 12. 2011 [cit. 2012-03-09]. Dostupné z: http://aplikace.policie.cz/statistiky-dopravnich-nehod/

[7] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

[8] CHMELÍK, Jan a kolektiv. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009.540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

[9] PORADA, Viktor a kolektiv. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

[10] Práce s problémovými řidiči [online]. 2006 [cit. 2012-03-17]. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z WWW: <http://www.czrso.cz/index.php?id=352>.

[11] Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb.

[12] LINHART, Petr a Radim ROUDNÝ. Ochrana obyvatelstva a terorismus. Pardubice: Univerzita Pardubice, březen 2009, 250 s. ISBN 987 - 80 - 7395 - 165 - 8.

[13] Mapy krajů: Kraj Vysočina. STANJUROVÁ, Petra. Metodický portál: Inspirace a zkušenosti učitelů [online]. 21. 4. 2010 [cit. 2012-03-14]. Dostupné z: http://wiki.rvp.cz/Kabinet/Mapy/Mapa_%C4%8CR/Mapy_kraj%C5%AF_%C4%8CR/Kraj_Vyso%C4%8Dina

[14] Správní mapa: Kraj Vysočina. Topograf [online]. 2006 [cit. 2012-03-14]. Dostupné z: http://spravnimapa.topograf.cz/kraj-vysocina

[15] O Kraji Vysočina: Základní údaje. Kraj Vysočina: O Kraji Vysočina [online]. 11.6.2008 [cit. 2012-03-14]. Dostupné z: http://www.kr-vysocina.cz/zakladni-informace/d-4000087/p1=1206

[16] Mapy. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR [online]. 1. 7. 2011 [cit. 2012-03-14]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/mapy/soubor-map---kraje

[17] Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, §2

[18] CHMELÍK, Jan a kolektiv. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009.540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

[19] Krajské ředitelství policie Kraje Vysočina. Policie ČR: Pobočky [online]. 2011 [cit. 2012-03-18]. Dostupné z: http://www.policiecr.info/policie-cr_61_61_0/

[20] Bezpečnost silničního provozu. BESIP Team [online]. 2006 - 2010 [cit. 2012-03-18]. Dostupné z: http://www.besipteam.cz/default.aspx?ido=28&sh=225182171

[21] IBESIP.cz (online). 2011, 20. 1. 2011 (cit. 2012-03-18). Kdo jsme. Dostupné z WWW: <http://www.iBESIP.cz/Kdo-jsme>.

[22] Dopravní výchova. IBESIP [online]. 23.7.2008 [cit. 2012-03-18]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova

[23] České silnice jsou plné pastí, podívejte se na přehled nebezpečných úseků. In: Novinky.cz [online]. 28. 12. 2010 [cit. 2012-04-11]. Dostupné z: http://www.novinky.cz/domaci/220752-ceske-silnice-jsou-plne-pasti-podivejte-se-na-prehled-nebezpecnych-useku.html

[24] *IBESIP.cz* (online). 2010 (cit. 2012-01-25). Nemyslíš, zaplatíš!. Dostupné z WWW: <http://iBESIP.cz/Kampane-projekty/Nemyslis-zaplatis>.

Seznam příloh

Příloha A 47
Příloha B 48
Příloha C 50
Příloha D 51
Příloha E 52
Příloha F 53

Příloha A

Kritická Vysočina

Snad nejčastěji citovaným úsekem D1 v nehodovém zpravodajství je cesta přes Vysočinu. Celý úsek má totiž specifický teplotní ráz s velkými rozdíly a počasí v něm dokáže řidiče řádně zaskočit.

„Prvním a zřejmě nejkrizovějším je úsek mezi 80. až 88. km u Humpolce hlavně ve směru na Brno, druhý je mezi 107. a 112. km na Brno a třetí je na 128. až 130. Km u Řehořova obousměrně a čtvrtý kolem 160. km u Velké Bíteše, kde je rovná pláň a tvoří se sněhové jazyky," sdělil vedoucí Dálničního oddělení Velký Beranov Martin Zadražil.

Právě nekrytá místa jsou při sněhové fujavici zahalena tzv. bílou tmou, kdy často dochází k hromadným nehodám.

Obrázek 13: Dálnice D1 u Humpolce

Zdroj: [23]

Příloha B

Obrázek 14: Sdělení BESIP Teamu 1

Zdroj [20]

Obrázek 15: Sdělení BESIP Teamu 2

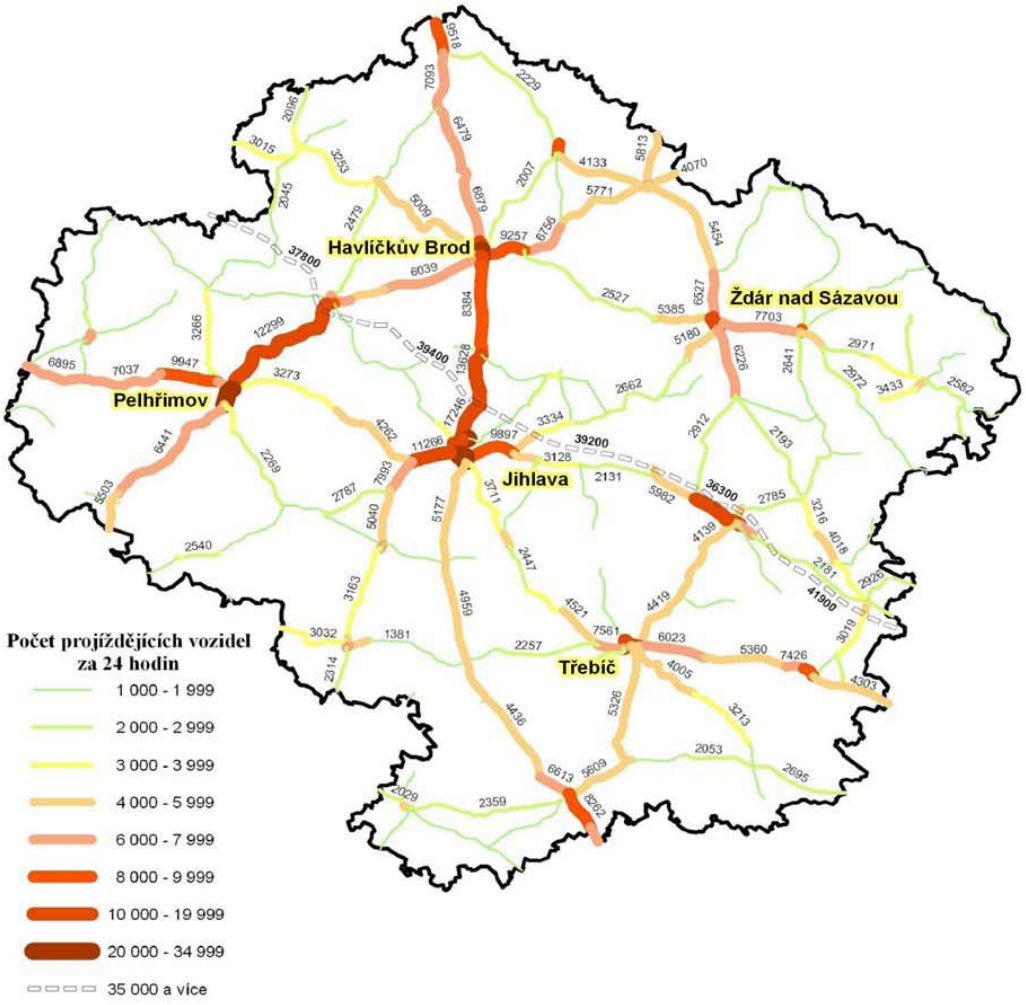
Zdroj: [20]

Příloha C

Obrázek 16: Správní obvody obcí s rozšířenou působností v Kraji Vysočina

Zdroj: [16]

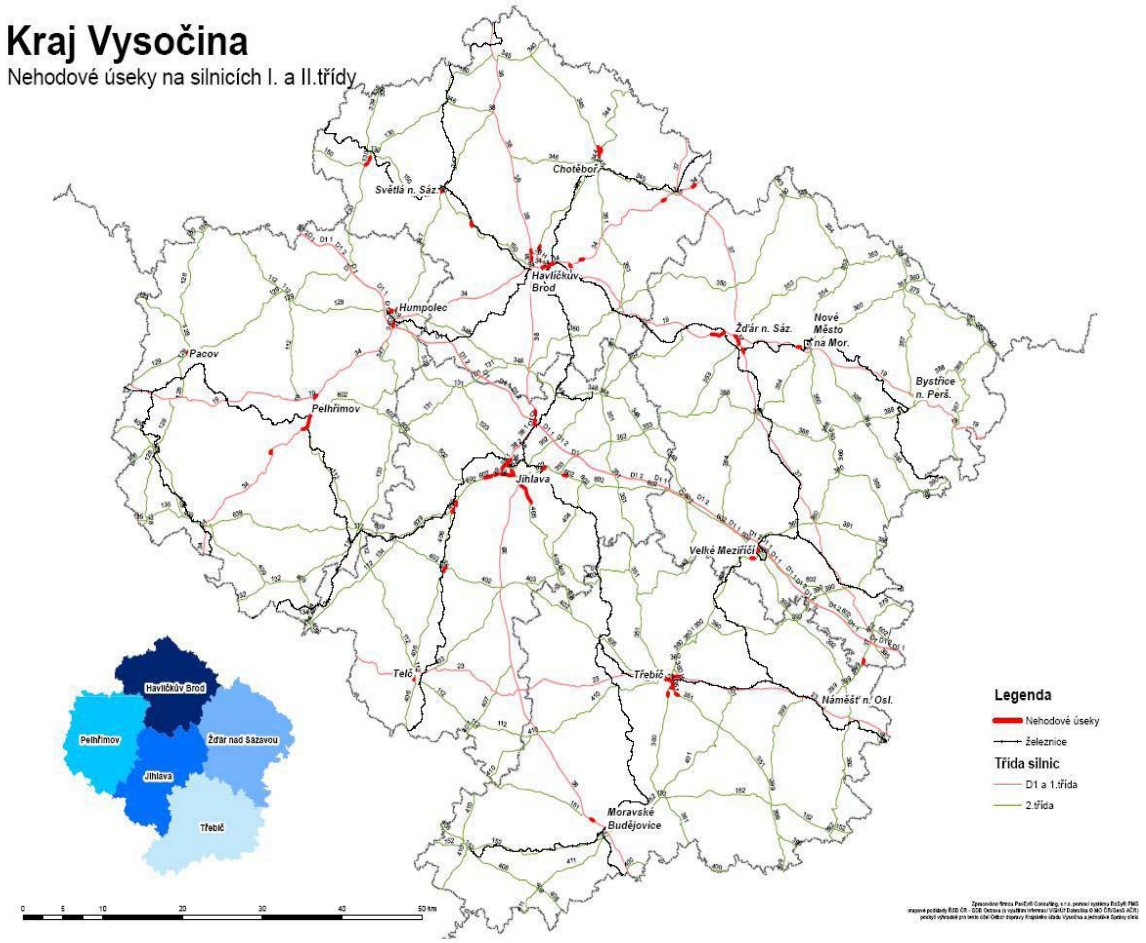
Příloha D



Obrázek 17: Intenzita silniční dopravy v Kraji Vysočina v roce 2005

Zdroj: zveřejněné podklady na www stránkách ŘSD ČR, sčítání dopravy v roce 2005; GIS Krajského úřadu Kraje Vysočina

Příloha E



Obrázek 18: Nehodové úseky na silničních I. a II. třídy

Zdroj: zveřejněné podklady na www stránkách ŘSD ČR, sčítání dopravy v roce 2005; GIS Krajského úřadu Kraje Vysočina

Příloha F

Obrázek 19: Kampaň organizovaná BESIP Teamem

Obrázek 20: Simulátor motocyklu

Obrázek 21: Simulátor řízení automobilu

Obrázek 22: Stanoviště BESIP Teamu na veletrhu

Zdroj: [24]