

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2024

Bc. Jiří Trnka

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Návrh koncepce ke zvýšení bezpečnosti silničního
provozu v Kraji Vysočina**

Diplomová práce

Draft concept for increasing road traffic safety in the Vysočina

Region

Thesis

Vedoucí práce:

pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

Autor práce:

Bc. Jiří Trnka

Praha

2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce na téma **Návrh koncepce zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina**, je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Okříškách 15. 3. 2024

Bc. Jiří Trnka

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, věcné připomínky a trpělivost při zpracování mé diplomové práce. Dále bych velice rád poděkoval krajské koordinátorce BESIP Kraje Vysočina paní Mgr. Veronice Vošické Buráňové, za její spolupráci při vypracování této diplomové práce.

Anotace

Diplomová práce se zabývá systematickým přístupem konkrétního územního celku – Kraje Vysočina k bezpečnosti silničního provozu. Věnuje se historickému vývoji úrovně bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina a obsahuje komparaci přístupu odpovědných subjektů ve vztahu k naplňování Strategie BESIP 2021–2030. Praktická část práce obsahuje návrhy opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina, které autor práce navrhuje na základě získaných dat a závěrů jím realizovaného výzkumného šetření.

Klíčová slova

BESIP, bezpečnost silničního provozu, koncepce, Kraj Vysočina, dopravní nehodovost, elektromobilita.

Annotation

The thesis deals with the systematic approach of a specific territorial unit - the Vysočina Region to road safety. It focuses on the historical development of road safety levels in the Vysočina Region and includes a comparison of the approach of responsible entities in relation to fulfilling the BESIP Strategy 2021–2030. The practical part of the thesis contains suggestions for measures to increase road safety in the Vysočina Region, which the author proposes based on the data obtained and the conclusions of the research survey conducted by him.

Keywords

BESIP, road safety, concept, Vysočina Region, traffic accidents, electromobility.

OBSAH

1	ÚVOD	7
2	CÍL A METODIKA PRÁCE	9
2.1	Cíl práce	9
2.2	Popis výzkumného problému	9
2.3	Metodický přístup	9
2.4	Stanovení hypotéz	10
3	STRATEGICKÝ PŘÍSTUP K BEZPEČNOSTI PROVOZU	12
3.1	Strategické zdroje v oblasti bezpečnosti	12
3.2	Přístup EU k bezpečnosti dopravy	14
3.3	Komparace zahraničního přístupu k BESIP	19
3.4	Koncepční přístup v ČR	19
3.5	Zranitelní účastníci provozu	21
3.6	Faktory ovlivňující bezpečnost dopravy	22
3.6.1	Osobnost a chování řidiče	23
3.6.2	Dopravní prostor	25
3.6.3	Hloubková analýza dopravních nehod	29
3.6.4	Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod	30
3.6.5	Vliv vývoje bezpečnosti vozidel	30
3.7	Dopady dopravních nehod	31
4	FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ BEZPEČNOST DOPRAVY V KRAJI	33
4.1	Silniční síť Kraje Vysočina	33
4.2	Demografické ukazatele Kraje Vysočina	34
4.3	Socioekonomické ukazatele kraje Vysočina	35
5	SUBJEKTY PODÍLEJÍCÍ SE NA BEZPEČNOSTI PROVOZU	36
5.1	Policie ČR	36

5.2	Krajské pracoviště BESIP	38
5.2.1	Bezpečnost dětí v provozu	38
5.2.2	Začínající řidiči.....	41
5.2.3	Volnočasové aktivity	42
5.3	Ostatní subjekty v oblasti bezpečnosti provozu	43
6	STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD V KRAJI VYSOČINA	47
6.1.	Dopravní nehody dle dopravního prostoru.....	49
6.2	Specifika dopravních nehod na Vysočině	51
6.3	Vývoj přestupků na území Kraje Vysočina.....	57
7	VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ	59
7.1	Analýza klíčových slov a zahraničních zdrojů	60
7.2	Dotazníkové šetření.....	62
7.3	Ověření hypotéz	77
7.4	Vyhodnocení strukturovaných rozhovorů.....	79
8	NÁVRH OPATŘENÍ KE ZVYŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU.....	85
9	ZÁVĚR	89
	SEZNAM ZKRATEK	92
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	93
	SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ	99
	SEZNAM PŘÍLOH.....	101

1 ÚVOD

Bezpečnost silničního provozu představuje velmi významnou sociální, technickou a ekonomickou výzvu, která je stále aktuálnější jak pro veřejné, tak pro soukromé sektory a celkově pro celou společnost. Diplomová práce „Návrh koncepce zvýšení bezpečnosti silničního provozu v kraji Vysočina“ má za cíl komplexní zhodnocení a analýzu politik, opatření a strategií, které byly v tomto regionu implementovány, či jsou v současnosti ve fázi uskutečňování nebo plánování. Práce klade důraz na Strategii BESIP 2021–2030 včetně jejích akčních plánů a propojuje je s historickým kontextem přístupu Kraje Vysočina k zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích. Prohloubení tematiky zajistí analýza předchozích strategií, které byly v kraji aplikovány, a poskytne pohled na vývoj a proměnu bezpečnostní kultury v regionu. Celou situaci zasadí do kontextu České republiky i toho, jak ke strategickému přístupu k bezpečnosti provozu přistupují v zahraničí. Zahrnuje také studium generelu dopravní silniční sítě kraje, analýzu shluků dopravních nehod, vývoje dopravní nehodovosti v kraji s ohledem na rizikové skupiny účastníků provozu včetně geografických a demografických charakteristik Vysočiny a jejich vlivu na bezpečnost silničního provozu.

Socioekonomické ukazatele kraje jsou rozebrány s ohledem na jejich dopad na chování účastníků dopravy a celkovou bezpečnostní situaci. V neposlední řadě se práce věnuje rozboru charakteru dopravních nehod s důrazem na cílové skupiny strategie BESIP a přináší detailní analýzu dat a trendů v regionu. Vývoj přestupků a deliktů v dopravě je zkoumán v širším časovém rámci s cílem identifikovat klíčové problémy a navrhnout tak efektivní způsoby prevence. Kritickou součástí této práce jsou rozhovory s odborníky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravně-inženýrské činnosti, jejichž názory a zkušenosti poskytují cenné a ucelené informace pro hloubkovou analýzu současné situace v regionu. Důraz je kladen nejenom na spolupráci a vzájemné síťování subjektů zapojených do činnosti BESIP, ale také na velmi úzký vztah při spolupráce subjektů bezpečnosti silničního provozu a Policie ČR.

Vedle toho je zde výzkumné šetření zaměřené na obyvatele Kraje Vysočina, které hodnotí jejich spokojenost s aktuálním stavem a vnímání

bezpečnosti na silnicích kraje. Tento výzkum je vytvořen nejen pro řidiče motorových vozidel ale i cyklisty a chodce pro které je společný dopravní prostor zásadní z pohledu bezpečnosti a plynulosti. Tyto kvalitativní a kvantitativní metody výzkumu přispívají k obrazu aktuální situace a umožňují navrhnout cílená a účinná opatření, která povedou k plynulému zvyšování úrovně bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Práce se neomezuje pouze na deskriptivní prezentaci dat a politik, ale zohledňuje aktuální a aplikovaný výzkum, který bude sloužit jako podklad pro další rozvoj bezpečnostních strategií a opatření v Kraji Vysočina. Právě interakce mezi teoretickými koncepty a praktickou aplikací vede k podnětným závěrům, které mohou pozitivně ovlivnit nejen budoucnost kraje, ale i nastavení dopravně – bezpečnostních standardů v regionu.

2 CÍL A METODIKA PRÁCE

Nejprve bude stanoven cíl diplomové práce a popsána metodika postupu při její tvorbě. Stanovení reálného cíle je základním předpokladem pro úspěšnou tvorbu diplomové práce. Navržená metodika bude nástrojem, jak tohoto cíle dosáhnout. Pro ověření předpokládaných přínosů diplomové práce byly stanoveny 3 hypotézy.

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je navržení opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy v Kraji Vysočina, které bude realizováno na základě důkladného zmapování aktuální situace a vývoje nehodovosti v Kraji Vysočina se zaměřením na nehodové lokality, shluky dopravních nehod a tato data porovnat se Strategii BESIP pro rok 2021–2030. Následně komparovat aktivity kraje, ŘSD, Krajské správy a údržby silnic Kraje Vysočina, BESIP, Policie ČR a dalších zainteresovaných subjektů, kteří jsou vázáni k naplňování Akčního plánu Strategie BESIP 2021–2030.

2.2 Popis výzkumného problému

V současné době Kraj Vysočina nedisponuje vlastní strategií BESIP, koncepčně se na území tohoto kraje přistupuje k problematice cyklodopravy. Naopak některé kraje v rámci ČR mají své strategie nebo koncepce ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Konkrétně Zlínský kraj disponuje nejenom vlastní krajskou strategií, ale k rozvoji zde dochází na úrovni jednotlivých „mikro“ strategií na úrovni konkrétních měst. Se vznikem krajů je velmi důležité, aby se legislativní rámec ČR přenášel prostřednictvím samosprávy k dotčeným subjektům. Domnívám se, že správná koordinace složek a přenos informací s ohledem na potřeby kraje je důležitá, a právě z tohoto důvodu se jiné kraje uchylují ke zpracování vlastních – „lokálních“ koncepcí.

2.3 Metodický přístup

V rámci diplomové práce bude využit komplexní metodický přístup, který kombinuje různé metody sběru dat a analýzy. Prvním krokem bylo důkladné

vyhodnocení stávajících klíčových dokumentů souvisejících s problematikou bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina. Tato analýza poskytla základní povědomí o aktuálním stavu a hlavních výzvách v oblasti dopravní bezpečnosti. Dále došlo na využití knižních zdrojů, za účelem zisku hlubšího porozumění dané problematice a seznámení se s relevantní teorií a metodologií.

Pro další získání dat a informací bude provedena analýza klíčových slov prostřednictvím několika portálů zabývajících se dopravní bezpečností a statistikami dopravních nehod. Analýza umožnila identifikovat hlavní trendy a oblasti zájmu v rámci problematiky bezpečnosti na silnicích.

Dále bude proveden rozbor dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina, který poskytl konkrétní data a statistiky o dopravních nehodách v daném regionu. Tyto informace pomohly lépe porozumět příčinám a souvislostem dopravních nehod v kraji.

Pro získání pohledu obyvatel Kraje Vysočina na problematiku bezpečnosti silničního provozu bude provedeno dotazníkové šetření. Tato kvantitativní metoda sběru dat umožní získat širší perspektivu a porozumění vnímání a postojů obyvatel k dopravní bezpečnosti.

Nedílnou součástí bude realizace kvalitativních rozhovorů s odborníky v oblasti dopravní bezpečnosti za účelem zvýšení kvality práce a porozumění problematice pohledem odborníků.

2.4 Stanovení hypotéz

Při stanovení hypotéz jsem vycházel ze stanovených cílů, které řeší současný stav, spolupráce subjektů a také nutnost brát ohled na potřeby obyvatel Kraje Vysočina. Z tohoto ohledu došlo ke stanovení tří hypotéz.

HYPOTÉZA Č. 1

Předpokládám, že většina obyvatel Kraje Vysočina považuje přístup měst a obcí ke zvyšování bezpečnosti provozu za nedostatečný.

Při stanovování této hypotézy jsem vycházel zejména z osobních zkušeností, kdy je práce Policie ČR často v očích obyvatel stavěna do role dozoru

nad veškerou bezpečností provozu, bez ohledu na fakt, že řadový policista nemůže některé zásadní kroky ovlivňovat.

HYPOTÉZA Č. 2

Předpokládám, že většina řidičů motorových vozidel z Kraje Vysočina považuje za největší riziko na silnicích právě ostatní řidiče.

Ke stanovení této hypotézy mě vedly zejména mnohočetné průzkumy například ze strany České asociace pojišťoven, BESIP a Centra dopravního výzkumu, které popisují vzrůstající agresivitu řidičů na našich silnicích.

HYPOTÉZA Č. 3

Předpokládám, že většina řidičů z Kraje Vysočina, kteří na silnicích potkávají hlídku PČR, není následně kontrolována při fyzické kontrole ze strany PČR.

Situace poměru těch, kteří registrují práci policistů a vidí jejich vozidla na silnici v kombinaci s četností kontrol je velkým tématem. I samotná Strategie BESIP 2021-2030 se v jedné z položek věnuje tzv. viditelnému silničnímu dohledu.

3 STRATEGICKÝ PŘÍSTUP K BEZPEČNOSTI PROVOZU

Úsilí Evropské unie v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu vedlo v letech 2001–2021 k naplnění vytyčeného cíle a podařilo se snížit počet úmrtí o 75 %. Tento nastavený trend ve snižování tragických následků dopravních nehod začal stagnovat a v roce 2021 kdy byl zaznamenán nárůst počtu usmrcených osob oproti roku 2020 o 6 %. Evropská unie tak musela přijmout další opatření, aby byl tento trend zvrácen.

Rada Evropské Unie vyzvala prostřednictvím svého Vallettského prohlášení Evropskou Komisi k přijetí takových politických opatření, které mají za cíl snížit počet usmrcených osob na evropských silnicích a výrazně zlepšit ochranu těch nejzranitelnějších účastníků jako jsou cyklisté a chodci. Komise dále potvrdila svůj cíl snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2050 na nulu.

Evropská Komise v roce 2020 v rámci své strategie oznámila další iniciativy ke zvýšení bezpečnosti na evropských komunikacích. Jedná se o otázky ohledně maximální povolené hladiny alkoholu v krvi řidiče a zavedení alkoholových imobilizérů. Možnosti rozšíření systému eCall na dvoukolová vozidla, autobusy, nákladní vozidla a zemědělské traktory. Dále Komise přijala v roce 2023 balíček opatření ve formě směrnic s účinkem pro všechny členské státy. Jde o směrnice o řidičských průkazech, dále směrnicí o účinku zákazu řízení vydaného členským státem a jeho uznání jinými členskými státy a směrnicí o výměně informací o dopravních přestupcích mezi členskými státy. Komise těmito opatřeními podporuje svůj cíl v oblasti zlepšení bezpečnosti silničního provozu a usnadnění volného pohybu obyvatel Evropské unie. Prioritní snahou však je dosáhnout naplnění vize nula do roku 2050.¹

3.1 Strategické zdroje v oblasti bezpečnosti

Pro tvorbu práce bude nezbytné, seznámit se všemi klíčovými strategickými dokumenty, které jsou samy o sobě dále zdrojem zahraniční literatury. Do této kategorie nepochybně patří Bílá kniha, která je plánem jednotného evropského

¹ EVROPSKÁ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. O *Evropské observatoři bezpečnosti silničního provozu*. Online. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/about-european-road-safety-observatory_en. [cit. 2024-03-05].

dopravního prostoru a dále samozřejmě již zmiňovaná Strategie BESIP 2021-2030, dříve nazývána též NSBSP (Národní strategie bezpečnosti silničního prostoru). V diplomové práci budou popsány i projekty, které se v ČR věnují problematice bezpečnosti silničního provozu a mohou být dalším zdrojem inspirace k naplňování zvýšení bezpečnosti i v Kraji Vysočina, a to zejména i v kontextu činnosti Policie ČR. K nezbytným zdrojům patří i platná legislativa a případné návrhy novelizace. V době vzniku práce bude docházet k zásadním změnám zákona o provozu na pozemních komunikacích včetně zavedení nového bodového systému. Zároveň s jarem 2024 lze očekávat i uvedení do praxe tzv. rehabilitaci řidičů.

K získání informací z knižních zdrojů byla využita i spolupráce s odbornou knihovnou v rámci Centra dopravního výzkumu v Brně, které disponuje vlastními i zahraničními publikacemi se zaměřením na problematiku dopravy např. v možnosti čerpat informace z metodik, věnujícím se tvorbě lokálních strategií, či vyčíslení ztrát z dopravních nehod. Centrum dopravního výzkumu Brno je výzkumným ústavem Ministerstva dopravy, který plní svojí zásadní roli zejména v získávání zahraničních informací k bezpečnosti silničního provozu na úrovni EU. Zároveň se podílí na tuzemských i zahraničních výzkumných projektech, účastní se zahraničních konferencí. Centrum dopravního výzkumu, dále jen „CDV“ je autorem Strategie BESIP, ale také autory krajské strategie Zlínského kraje, nebo například i autorem strategie města Otrokovice.

V březnu 2011 přijala Evropská komise komplexní strategii (Doprava 2050) pro konkurenceschopný dopravní systém, který zlepší mobilitu, odstraní závažné bariéry v klíčových oblastech (spotřeba pohonných hmot, zaměstnanost). Současně návrhy zásadně sníží závislost Evropy na dovozu ropy a do roku 2050 by mělo dojít ke snížení emisí uhlíku v dopravě o 60 %. Odtud podtitul Bílé knihy – „konkurenceschopný efektivní dopravní systém“.²

² *Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050* [online]. MINISTERSTVO DOPRAVY. 2020 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050?returl=/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050>

V návaznosti na členství ČR v EU, je důležité brát na zřetel doporučení ETSC, která bývají stěžejním zdrojem i pro národní strategie ke zvýšení bezpečnosti provozu. Z nich následně vycházejí i jejich lokální formy. Pro celkové pochopení všech souvislostí bylo nezbytné nastudovat jednotlivé dokumenty:

- ***Bílá kniha***³
- ***Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020***⁴
- ***Strategie BESIP 2021–2030***⁵
- ***Strategie BESIP Zlínského kraje***⁶
- ***Koncepce BESIP Jihomoravského kraje***⁷
- ***Strategie BESIP Jihočeského kraje***⁸

3.2 Přístup EU k bezpečnosti dopravy

Přístup České republiky k bezpečnosti silničního provozu vychází především z jejího členství v Evropské unii a zároveň jako stát v srdci Evropy z jejího geografického umístění v centru celého kontinentu. Oblast dopravy a zajištění její bezpečnosti je pro celou Evropskou unii klíčovým prvkem, a to z několika pohledů.

³ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Brusel, 2011 [cit. 2023-04-08]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuz>

⁴ *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. In: 2017, s. 112 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

⁵ *Strategie BESIP 2021–2030* [online]. In: Praha, 2021 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

⁶ *Strategie BESIP Zlínského kraje. Zlínský kraj* [online]. Krajský úřad Zlínského kraje, 2022 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: [https://www.kr-zlinsky.cz/en/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-cl-2014.html#:~:text=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj%20pln%C4%9B%20nav%C3%A1za%20na%20v%C3%BD%C5%A1e%20uvedenou%20%28N%C3%A1rodn%C3%AD%29,Vyhodnocen%C3%AD%20pln%C4%9Bn%C3%AD%](https://www.kr-zlinsky.cz/en/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-cl-2014.html#:~:text=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj%20pln%C4%9B%20nav%C3%A1za%20na%20v%C3%BD%C5%A1e%20uvedenou%20%28N%C3%A1rodn%C3%AD%29,Vyhodnocen%C3%AD%20pln%C4%9Bn%C3%AD%20)

⁷ *Koncepce BESIP Jihomoravského kraje. Jihomoravský kraj* [online]. 2008 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.jmk.cz/content/14338>

⁸ *Strategie BESIP Jihočeského kraje* [online]. 2021 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.kraj-jihocesky.cz/cs/jihocesky-kraj/koncepcni-materialy#bezpecnost-silnicniho-provozu>

Prvním kritériem bezpečných silnic v celé Evropě je zájem na ochraně života a zdraví osob, které se po silniční síti pohybují ať už jako řidiči, spolucestující nebo chodci. Druhým kritériem je zajištění přepravy nákladu a zboží a tím naplnění myšlenky volného pohybu zboží mezi členskými státy a státy třetích zemí.

V roce 2011 tak Evropská komise předložila plán pro směřování v příští dekádě, a to v dokumentu nazvaném Bílá kniha.⁹ Tento plán jednotného evropského prostoru je klíčovým dokumentem pro všechny členské státy Evropské unie, a to zejména při tvorbě národních strategií v oblasti bezpečnosti dopravy. Na tento dokument navazuje další důležitý dokument, a to je tzv. Zelená kniha, která má za úkol především zahájit diskusi na nadnárodní úrovni ohledně komplexního řešení městské dopravy v evropských metropolích. To vychází ze skutečnosti, že více jak 60 % populace Evropské unie je usídleno v oblasti měst a přiléhajících oblastí extravilánu. Tyto oblasti produkují až 85 % HDP Evropské unie a na to navazující problémy související se znečištěním, škodlivými emisemi a dopravní zátěží připravují Evropskou unii o přibližně 1 % HDP ročně. Tato oblast nezahrnuje pouze obyvatele, kteří žijí ve městech nebo jejich bezprostředním okolí ale dotýká se i zaměstnanců a zaměstnavatelů v oblasti dopravy, průmyslu i orgánů veřejné správy.¹⁰

Mnoho zahraničních států přistupuje k bezpečnosti provozu koncepčně, a to jak na celostátní, tak na lokální úrovni. Nosnou myšlenkou je samozřejmě Vize 0 – Vizio Zero aj. Je dominantní strategickou vizí, která získala širokou akceptaci v evropských státech a byla také oficiálně přijata ve Spojených státech, je Vize Nula. Tato vize odmítá perspektivu, kdy by v silničním provozu docházelo k usmrcení nebo vážnému zranění účastníků silničního provozu. Proto je každá dopravní nehoda s fatálním či závažným následkem považována za mimořádnou událost, na kterou je třeba reagovat náležitým způsobem a systémovým řešením.

⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravnio/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravnio-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravnio-systemu-ucinne-vyuzivajicoho-zdroje.pdf.aspx>

¹⁰ PAVLÍČEK, Kamil a KOMÁREK, Jindřich. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5. Str. 61.)

Vize Nula představuje změnu v chápání odpovědnosti, nejen ze strany účastníků dopravy, kteří jsou viníky dopravních nehod, ale také z pohledu těch, kteří ovlivňují parametry dopravního systému. To zahrnuje projektanty dopravní infrastruktury, správce komunikací, výrobce vozidel, poskytovatele služeb pro motoristy, policii, záchranné služby, zákonodárce, správní a soudní orgány, a další subjekty, které svou činností ovlivňují chování v dopravním prostoru, včetně médií, učitelů a rodičů. Program dále zdůrazňuje význam ochrany zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé elektrických koloběžek. Studie provedená Statistickým spolkovým úřadem v Německu ukázala, že právě cyklisté a chodci čelí na německých silnicích nejvyššímu riziku zranění, hned po zraněních osob v osobních automobilech. Jako účinné se ukázalo zavedení snížené rychlostní hranice na 30 km/h ve všech městských oblastech, které jsou často navštěvovány chodci a cyklisty.¹¹

K výrazným státům, které patří na špičku v zavádění opatření je Švédsko. Nizozemsko implementuje koncept "Sustainable Safety" s cílem vytvořit bezpečnější silniční síť.¹² Německo má celostátní dopravní bezpečnostní programy a federální země mají své vlastní bezpečnostní strategie. Spojené království – Anglie, Skotsko, Wales a Severní Irsko mají vlastní přístupy k bezpečnosti silničního provozu, které doplňují celostátní strategie. Tyto státy používají různé akční plány a strategie, které zahrnují infrastrukturní úpravy, vzdělávací kampaně, zákonodárné změny a využívání nových technologií pro zlepšení bezpečnosti na silnicích.

Německo přistupuje k bezpečnosti silničního provozu s komplexním a strategickým přístupem, jak dokládá jejich Federální program bezpečnosti silničního provozu na léta 2021–2030. Tento program je taktéž založen na iniciativě "Vision Zero", která si klade za cíl snížit počet úmrtí a vážných zranění způsobených dopravními nehodami na nulu. Politika zohledňuje, že chyby jsou

¹¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Vize Nula [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

¹² *Vize Sustainable Safety* [online]. 2016 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://sustainablesafety.nl/>

nevyhnutelné a aby byly nehody úplně předcházeny, silniční systém by měl být navržen odpovídajícím způsobem.¹³

Slovensko má v platnosti národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro období 2021–2030, která obsahuje opatření proti jízdě pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Tato strategie zahrnuje účinný dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, osvětové aktivity zaměřené na rizika alkoholu a drog v silničním provozu, sběr a hodnocení bezpečnostních ukazatelů v souladu s doporučeními EU a dostatečné množství technických zařízení pro detekci konzumace alkoholu a dalších návykových látek při kontrole dodržování pravidel silničního provozu. Zákonem stanovená hranice alkoholu v krvi (BAC) je 0,0 g/l pro všechny řidiče a sankce se liší v závislosti na množství zjištěného alkoholu v krvi. Alkoholové testy jsou prováděny pouze v případech, kdy se alkohol považuje za hlavní příčinu smrtelné kolize. V roce 2021 bylo policií odhaleno 9 307 řidičů s pozitivní hladinou alkoholu v krvi, což bylo více než v roce 2020. Kampaň "Nepijte a neřidte" byla provedena v roce 2022 slovenskou policií a Slovenským svazem pivařů a sladovníků a byla zaměřena na širokou veřejnost a mladé řidiče, přičemž byla spuštěna v národním tisku a na sociálních sítích.¹⁴

Polské úřady pracují na strategii bezpečnosti silničního provozu, která má za cíl řešit vysoký počet úmrtí a zranění způsobených dopravními nehodami. Došlo k poklesu úmrtnosti a v roce 2012 bylo zaznamenáno úmrtí 3 600 lidí, což představuje pokles o 22,3 % oproti předchozímu roku. První čtvrtletí roku 2013 vykázalo pokles nehod o 18,1 %, pokles úmrtí o 25,4 % a snížení zranění o 18,4 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2012. Tento celkový pokrok byl dosažen díky přísnějšímu prosazování stávajících zákonů policií, stejně jako zapojení dopravní policie do vzdělávání a preventivních opatření. Policie se zvláště zaměřuje na řízení vozidel pod vlivem alkoholu, což bylo identifikováno jako hlavní problém pro Polsko a klíčový bod pro budoucí strategii bezpečnosti.¹⁵

¹³ *Bezpečnost silničního provozu – co děláme pro záchranu #vašeho života* [online]. 2022 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.bmdv.bund.de/EN/Topics/Mobility/Road/Road-Safety/road-safety.html>

¹⁴ BECEP. *Národní plán* [online]. 2019 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.ssc.sk/en/activities/road-network-development/road-traffic-safety.ssc>

¹⁵ *Bezpečnost silničního provozu v Polsku* [online]. 2013 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/06/20/road-safety-in-poland>

Rakousko přistoupilo k bezpečnosti silničního provozu s novou strategií pro období 2021–2030, která navazuje na předchozí program bezpečnosti silničního provozu z let 2011–2020. Tato strategie je v souladu s evropskými úsilími o zlepšení bezpečnosti na silnicích a zaměřuje se na vytvoření a udržení pozitivní kultury bezpečnosti silničního provozu, založené na hodnotách vzájemné úcty a spolupráce mezi všemi účastníky silničního provozu.

Strategie obsahuje sedm rozdílných oblastí akce, které zahrnují:

- Aktivní, bezpečnou a klimaticky přívětivou mobilitu.
- Bezpečné venkovské silnice.
- Bezpečnost motocyklistů.
- Bezpečnost automobilů.
- Zdraví a plnou pozornost na cestách.
- Efektivní zvyšování povědomí, vzdělávání a školení.
- Efektivní legislativu, kontrolní činnosti, administrativu a informační procesy.

Cílem strategie je do roku 2030 snížit počet úmrtí a vážně zraněných osob při dopravních nehodách o 50 % ve srovnání s průměrem z let 2017–2019, který slouží jako výchozí bod pro výpočet cílů. Zvláštní důraz je kladen na zlepšení bezpečnosti dětí a podporu jejich aktivní mobility tak, aby do roku 2030 nebyly v Rakousku v dopravních nehodách usmrceny žádné děti.¹⁶

Porovnávání přístupů k bezpečnosti silničního provozu mezi Českou republikou, Slovenskem, Polskem, Rakouskem a Německem vyžaduje komplexní pohled na strategie, legislativní rámce a prováděná opatření. Všechny uvedené země se řídí obecnými směrnici EU a sledují cíl snížit počet úmrtí a vážných zranění na silnicích. Existují však značné rozdíly v metodách dosahování těchto cílů.

¹⁶ *Rakouská strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030* [online]. 2022 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/en/topics/transport/roads/safety/vss2030.html>

3.3 Komparace zahraničního přístupu k BESIP

Na základě analýzy dostupných zahraničních zdrojů byla vytvořena tabulka 1, která shrnuje zásadní opatření realizovaná na území zahraničních států.

Tabulka 1 - Komparace opatření ke zvýšení BESIP

Druh opatření	Současný stav
Legislativní opatření	Polsko a Česká republika mají nulovou toleranci alkoholu pro řidiče, zatímco v Německu a Rakousku jsou určité hladiny tolerovány, s přísnými sankcemi pro přestupky.
Preventivní a vzdělávací kampaně	Všechny státy provádějí rozsáhlé osvětové kampaně s cílem informovat občany o rizicích spojených s řízením pod vlivem alkoholu nebo drog a o dalších nebezpečných chováních.
Infrastrukturní vylepšení	Rakousko se zaměřuje na bezpečnost venkovských silnic a cyklistů, Německo zdůrazňuje význam chytrých dopravních systémů a Slovensko pracuje na zlepšení bezpečnosti s důrazem na snížení počtu dopravních nehod způsobených alkoholem.
Technologické inovace	Například v Německu jsou využívány AI systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu, zatímco v Rakousku jsou podporovány strategie pro aktivní a klimaticky přívětivou mobilitu.
Legislativní odlišnosti	V oblasti legislativních odlišností může dojít k rozdílu ve výši pokut, v přístupu k rychlostním omezením, v používání bezpečnostních prvků vozidel nebo v regulacích týkajících se zranitelných účastníků silničního provozu. Každá země přistupuje k těmto aspektům s ohledem na své specifické národní potřeby a okolnosti.

Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování

3.4 Konceptní přístup v ČR

Česká republika v rovině konceptního přístupu k bezpečnosti na tuzemských silnicích přijala dne 4. ledna 2021 Národní strategii BESIP 2021-2030. Tato strategie obsahuje akční plány, které jsou realizovány, a to vždy ve

dvouletých období. Navržená strategie si klade za cíl snížit počet usmrcených osob na českých silnicích o polovinu, a to v porovnání s předcházející strategií. Primárním cílem této strategie je ochrana života a zdraví všech účastníků silničního provozu. Další důležitou rovinnou problematiky zvyšování bezpečnosti na silnicích je pohled na ekonomické ztráty způsobené dopravní nehodou. Ekonomické ztráty způsobené dopravní nehodovostí na českých silnicích je potřeba vnímat z dvou zásadních pohledů. Z pohledu příjmů a výdajů finančních prostředků státu. Stát investuje své prostředky do opatření, která mají zabránit nebo výraznou měrou přispět k eliminaci dopravních nehod a na druhé straně stojí ekonomická ztráta, a to nejen státu v okamžiku, kdy dojde k dopravní nehodě. Je tedy společensky žádoucí, aby počet dopravních nehod v následujících letech klesal. I když se tak dle statistických výsledků děje, ekonomické ztráty i přes investice státu do této oblasti neustále rostou. V roce 2019 dosahovaly celkové ekonomické ztráty v důsledků dopravních nehod 81,4 mld. Kč. V tomto roce stát investoval do bezpečnostních opatření v dopravě částku 980 mil. Kč.¹⁷

Součástí národní strategie je Akční plán. Jeho struktura je postavena na strategických pilířích, kde každý obsahuje několik oblastí, na které je potřeba zaměřit pozornost při soustavném zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Strategickými pilíři jsou:

- Účastníci provozu (priority: rychlost, mladí řidiči);
- Infrastruktura (priority: Odstraňování nehodových míst);
- Vozidla a technologie (priority: Balíček opatření – pokročilé technologie);
- Systémová opatření (priority Účinný dohled a vymahatelnost práva).¹⁸

Další důležitou součástí národní strategie jsou analytické podklady ke klíčovým ukazatelům Strategie BESIP 2021-2030. Tato analytická část je doplněna o poznatky z nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu

¹⁷ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5. s. 105-107

¹⁸ BESIP. *Akční plán na období 2021-2022* [online]. 2020 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

a hloubkové analýzy dopravních nehod. Bezpečnost silničního provozu je významným veřejným zájmem a prioritou pro každý kraj, včetně Vysočiny.¹⁹

Strategie BESIP je nejen reakcí na stávající výzvy a rizika, ale také proaktivním plánem, jenž směřuje k významnému snížení počtu dopravních nehod a jejich následků. Tato kapitola poskytuje podrobný pohled na obsahovou strukturu strategie, včetně jejích cílů, priorit, akčních plánů a mechanismů pro hodnocení a monitoring. Klíčí jednotlivé segmenty strategie a zkoumá, jak jsou tyto segmenty aplikovatelné a relevantní pro území celé ČR i Kraj Vysočina.

V první části se věnuje cílům strategie, které jsou v souladu s národními a evropskými směrnici. Diskutuje o dlouhodobých vizích a specifických kvantitativních cílech, které mají být dosaženy do konce desetiletého období. Představuje také priority, které byly identifikovány jako klíčové oblasti pro intervenci, od infrastrukturních úprav, přes legislativní změny, až po edukační a preventivní programy v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Následně se také zabývá akčními plány, které představují konkrétní kroky a projekty určené k implementaci celé strategie. Tyto akční plány jsou rozděleny do několika fází a obsahují podrobné informace o odpovědných subjektech, časových harmonogramech a odhadovaných rozpočtech pro naplnění strategických cílů.

Poslední část je věnována systémům hodnocení a monitoringu, jež jsou zásadní pro zajištění transparentnosti a efektivity realizace celé strategie. Strategie BESIP 2021–2030 je živý dokument, který vyžaduje aktivní účast a spolupráci širokého spektra subjektů, od státních institucí, přes samosprávy, až po občanskou společnost.²⁰

3.5 Zranitelní účastníci provozu

Děti patří mezi nejohroženější účastníky silničního provozu, neboť je vnímají velmi odlišně než dospělí. Je na rodičích, aby řádně vychovávali své potomky, avšak často jim chybí jasný návod, kdy, kde a jak děti poučovat a varovat

¹⁹ BESIP. *Aktuální Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

²⁰ BESIP. *Aktuální Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>

před riziky které vyplývají z pohybu ve veřejném prostoru. Někdy se sami rodiče ne zcela správně chovají na silnici, což může být pro jejich děti velmi špatným příkladem. Není ale správné jen zakazovat, vydávat příkazy a neustále poučovat své potomky. Děti své základní znalosti, dovednosti a hodnoty formují již v raném věku, a proto je nesmírně důležité věnovat pozornost správným návykům a bezpečnému chování dítěte. Dopravní výchova je sice součástí vzdělávacího procesu v mateřských i základních školách, nicméně rodina by měla být pro děti nejvýznamnějším prostředím, kde se učí a formují.

Důležitým milníkem a výraznou změnou v životním rytmu dítěte je vstup do systému vzdělávání, a tedy jeho čím dál tím větší samostatnost v čase, kdy cestuje do škol nebo se pohybuje v jejich okolí. Vzdělávací systém na to reaguje tím, že dopravní výchova začíná u dětí už v před školním věku a snaží se tak dětem implementovat základní pravidla bezpečného chování v silničním provozu. Dále je prokázáno, že pokud je dítě doprovázeno dospělou osobou je jeho chování v silničním provozu méně závadové a dítě následně napodobuje ve většině případů správné chování dospělé osoby. Dítě je oproti dospělé osobě v silničním provozu značně fyzicky a mentálně znevýhodněno a tím je v provozu více ohroženo.²¹

3.6 Faktory ovlivňující bezpečnost dopravy

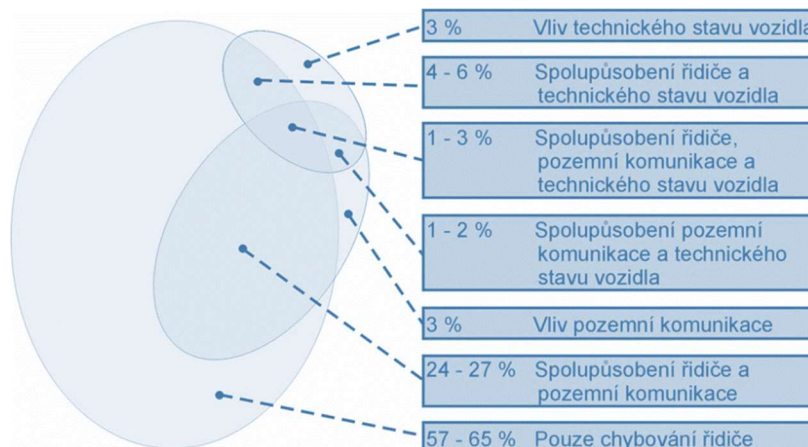
Lidský faktor je považován za klíčový prvek ve většině dopravních nehod. Chyby řidičů, jako je nadměrná rychlost, nepozornost, únavě za volantem, nebo ovlivnění alkoholem a drogami, jsou často citovány jako hlavní příčiny. Technický stav vozidel také hraje významnou roli, kde zanedbaná údržba může vést k selhání klíčových systémů, jako jsou brzdy nebo řízení.

Vliv prostředí a infrastruktury nemůže být podceňován. Nepříznivé povětrnostní podmínky, jako jsou déšť, sníh, nebo led, mohou výrazně zvyšovat riziko nehody. Kvalita a stav silniční infrastruktury, včetně označení, osvětlení a stavu vozovky, jsou dalšími kritickými faktory.

²¹ ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. s 185-186

V této části diplomové práce budeme zkoumat, jak tyto a další faktory přispívají k riziku dopravních nehod, s cílem poskytnout hlubší pochopení mechanismů, které stojí za jejich vznikem, a nabídnout možnosti, jak tyto rizika minimalizovat a zvýšit tak bezpečnost všech účastníků silničního provozu – viz obrázek 1.

Obrázek 1 - Faktory vedoucí ke vzniku dopravní nehody



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu ²²

3.6.1 Osobnost a chování řidiče

Řidič motorového vozidla je nejčastěji chybujícím prvkem ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu. Jako člověka lze jeho náchyllost k chybám, a tedy náchyllost ke způsobení dopravní nehody rozdělit do tří rovin. První rovinou jsou jeho stálé individuální charakteristiky. Dalšími prvky jsou vývojové faktory a přechodně proměnlivé faktory.

- Stále individuální charakteristiky – jde především o vrozené a v dětství nabyté struktury chování, sensorickou a psychomotorickou kapacitu, intelektovou kapacitu a strukturu osobnosti. Tyto charakteristiky jsou ve své podstatě neměnné a trvalé.

²² CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hlubková analýza silničních dopravních nehod – hlavní příčiny vzniku nehod* [online]. 2016 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/hlubkova-analyza-silnicnich-dopravnich-nehod-hlavni-priciny-vzniku-nehod/?id=1654>

- Vývojové faktory – tyto faktory jsou nejvíce spojeny s věkem konkrétní osoby. S přibývajícím věkem řidič získává správné i nesprávné návyky, učí se a zdokonaluje svoje schopnosti. Vliv věku je zásadní na pravděpodobnost závadového chování, a tedy riziko dopravní nehody. Je velmi dobře popsána a statisticky podložena četnost a rozdílný charakter dopravních nehod u různě starých řidičů.
- Přechodné proměnlivé faktory – jde o velmi rychle se měnící a náhodně se vyskytující faktory, které aktuálně mohou negativně ovlivnit chování řidiče v provozu. Jde především o vliv onemocnění fyzického nebo psychického charakteru, vlivu léku anebo depresivních stavu a rozčilení řidiče. I když se jedná podle výše popsaných faktorů o klidného a bez závadového řidiče, mohou tyto aktuální faktory velmi výrazně zvýšit pravděpodobnost dopravní nehody.²³

Podle průzkumů ČKP, které byly představeny na konferenci o „agresivitě na silnicích“ v listopadu 2023, se 54 % řidičů necítí na silnicích bezpečně. Důvodem jsou v nejčastější příčině ostatní řidiči. Za agresivní chování lze považovat hned několik jevů – vybrždování, nedodržování bezpečného odstupu, předjíždění zprava, gestikulaci, nadávky a hlasité pokřikování, předjíždění v kopci, nebo například i prudké zrychlení.²⁴

Rychlost má zásadní vliv na délku brzdné dráhy, což je vzdálenost, kterou vozidlo ujede od okamžiku, kdy řidič zareaguje na nebezpečí a začne brzdit, až po úplné zastavení. Čím vyšší je rychlost vozidla, tím delší je brzdná dráha. To znamená, že při vyšších rychlostech vozidlo potřebuje více času a prostoru k zastavení. V současné době je nepřiměřená rychlost nejčastější příčinou smrtelných dopravních nehod, i přesto stále vysoké počty usmrcených je přístup řidičů k dodržování rychlosti spíše laxní.

Na konečnou délku brzdné dráhy má vliv počáteční rychlost vozidla, reakční doba řidiče a stav vozovky, na které je řidič nucen brzdit. Rychlost má zásadní vliv na následky dopravních nehod. Při vyšších rychlostech stoupá riziko dopravní

²³ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. s 225-227

²⁴ MATOUŠEK, Jan. *Česká kancelář pojistitelů - Výzkumy na agresivitu* [online]. In: . [cit. 2024-03-11]. Dostupné z: <https://www.platformavize0.cz/materialy/material/?id=6554c60c313135e60c00004b>

nehody a zvyšuje se riziko vážných zranění. Výrazně se snižuje šance na přežití, a to nejen osob ve vozidle, ale i chodců v případě, že dojde ke střetu vozidla s chodcem. Při vyšších rychlostech jsou prvky pasivní bezpečnosti ve vozidlech méně účinné. Čím rychleji řidič s vozidlem jede, tím méně času mu zbývá na reakci v kritických situacích. Reakční doba řidiče vozidla je časový interval mezi výskytem nebezpečné situace na silnici a momentem, kdy řidič začne reagovat, stisknutím brzdového pedálu. Tato doba zahrnuje čas potřebný k vizuálnímu zaznamenání situace, jejímu vyhodnocení a reakci samotné.

Stav vozovky má zásadní vliv na brzdovou dráhu vozidla. Kvalita povrchu a další charakteristiky vozovky mohou ovlivnit adhezi mezi pneumatikami vozidla a povrchem vozovky, což má přímý dopad na schopnost vozidla zastavit. V porovnání suché a mokré vozovky je na mokré brzděná dráha přibližně dvojnásobná. Na vozovce pokryté ledem nebo vrstvou sněhu se brzděná dráha může prodloužit až na osminásobek.²⁵

3.6.2 Dopravní prostor

Bezpečnostní audit v oblasti výstavby silnic je systematický proces hodnocení bezpečnosti silniční infrastruktury, který se provádí během plánování, navrhování, výstavby nebo rekonstrukce silnic a dopravních projektů. Cílem tohoto auditu je identifikovat potenciální rizika a nedostatky v silničním systému, které by mohly vést k dopravním nehodám nebo zraněním. Během bezpečnostního auditu jsou prověřovány různé faktory, jako je geometrie silnice, značení, osvětlení, bezpečnostní prvky (například bariéry), provozní rychlosti a další aspekty, které mohou ovlivnit bezpečnost provozu. Audit se zaměřuje na identifikaci potenciálních rizik pro různé typy uživatelů silnice, včetně chodců, cyklistů a řidičů motorových vozidel. Zvláštní pozornost je při provádění tohoto auditu kladena na potřeby nejvíce zranitelných účastníků silničního provozu.

Po provedení auditu jsou navrženy doporučení a opatření ke zlepšení bezpečnosti dané části pozemní komunikace. Tyto doporučení mohou zahrnovat

²⁵ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. s 225-227

úpravy infrastruktury, změny provozních pravidel, lepší značení nebo osvětlení a další bezpečnostní opatření. Bezpečnostní audit v oblasti výstavby silnic je důležitým nástrojem pro prevenci dopravních nehod a zlepšení celkové bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.²⁶ Subjekty zapojené do dopravní výstavby obsahuje tabulka 2.

Tabulka 2 - Subjekty zapojené do dopravní výstavby

Odpovědné subjekty	Jeich činnost
Investor (Objednatel stavby)	Obvykle se jedná o státní orgán, obec, kraj nebo soukromou společnost, která stavbu financuje. Investor je odpovědný za zadání projektu, jeho financování a za to, aby projekt splňoval veškeré požadavky včetně těch právních a bezpečnostních.
Projektant (Autor projektu)	Tento subjekt, často inženýrská nebo architektonická firma, je odpovědný za návrh stavby. Musí zabezpečit, aby projektová dokumentace byla v souladu s platnými předpisy a normami, a aby reflektovala všechny požadavky na bezpečnost a funkčnost stavby.
Zhotovitel (Stavební firma)	Zhotovitel realizuje stavbu na základě projektové dokumentace. Odpovídá za kvalitu provedených prací, dodržování technologických postupů a termínů. Musí zajistit, že výsledná stavba je v souladu s projektem a že splňuje všechny předepsané standardy.
Dopravní inspektorát PČR	Má dohledovou roli v oblasti dodržování zákonů souvisejících s bezpečností silničního provozu a může být zapojen do procesu schválení projektu ve fázi posuzování vlivu stavby na dopravní situaci. Tento úřad zajišťuje technickou normalizaci, což je proces stanovení technických podmínek, které musí výrobky, procesy nebo služby splňovat.
Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví	Tento úřad zajišťuje technickou normalizaci, což je proces stanovení technických podmínek, které musí výrobky, procesy nebo služby splňovat.
Státní správa a samospráva	Tyto orgány, včetně ministerstev, mohou mít různé regulační a dohledové role, například při udělování stavebních povolení nebo při posuzování vlivu na životní prostředí.

Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování

²⁶ ŠUCHA, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0. strana 178-179

Odpovědnost za projekt dopravní stavby v České republice je typicky rozložena mezi několik subjektů – viz tabulka 2.

Každý z těchto subjektů nese specifickou odpovědnost, a jejich spolupráce je klíčová.

- Rozšíření silnic, kdy dojde k zpřehlednění komunikace anebo kdy se zvýší počet jízdních pruhů a zajistí se tak zvýšení průchodnosti a kapacity komunikace, a to především v místech kde se provozu značně zvýšil anebo se do budoucna dá o takovém navýšení uvažovat.
- Stavba přechodů pro chodce a nadchodů zlepšují bezpečnost chodců při přecházení frekventovaných komunikací.
- Vytvoření bezpečných únikových pruhů: na dálnicích a rychlostních silnicích.
- Zlepšení odvodnění jako prevence aquaplaningu a zlepšení přilnavosti vozovky za nepříznivého počasí.
- Změna povrchu vozovky, a to hlavně v intravilánu jako prostředek ke snížení škodlivých emisí hluky a snížení zvukové zátěže obyvatel hustě zastavěných oblastech měst nebo blízkosti obydlí u velmi frekventovaných komunikacích.

Kromě výše uvedených stavebních opatření aplikovaných za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu rozlišujeme další tzv. nestavební opatření, kterými jsou:

- Dopravní značení, které je pro účastníky dobře viditelné, snadno rozpoznatelné a srozumitelné.
- Světelná signalizace: zefektivnění semaforových systémů a zavedení inteligentních řídicích systémů.
- Dopravní výchova a informovanost: kampaně zaměřené na informování a vzdělávání veřejnosti o bezpečnosti a pravidlech silničního provozu.
- Zavedení a uplatňování dopravních předpisů: například zpřísnění trestů za přestupky.

Trendy v oblasti bezpečnosti silničního provozu prošly v průběhu let významnými změnami. Dříve byl důraz kladen především na reaktivní opatření, jako jsou rekonstrukce a úpravy stávajících silnic a infrastruktury reagující na vzniklé problémy. Dnes se klade větší důraz na preventivní opatření a inteligentní dopravní systémy, které analyzují data v reálném čase a umožňují předvídatovou údržbu a řízení dopravy.

Efektivní se jeví přístup, který kombinuje stavební a ne-stavební opatření, jelikož obě mají klíčový význam pro bezpečnost silničního provozu. Stavební opatření jsou zásadní pro fyzickou infrastrukturu, zatímco ne-stavební opatření, jako je značení, přispívají ke zvýšení povědomí a správné orientaci účastníků provozu.

V porovnání těchto dvou typů opatření, stavební změny jsou často nákladnější a vyžadují delší čas k realizaci, ale mají dlouhodobý a trvalý dopad. Na druhé straně, úpravy značení a signalizace jsou relativně levnější a rychleji implementovatelné, avšak vyžadují průběžnou údržbu a aktualizaci.

Klíčem k efektivnímu využití těchto opatření je jejich správné naplánování a kombinace

Vyhodnocení nehodových míst a lokalit se obvykle provádí na základě několika klíčových kritérií, kterými jsou:

- Frekvence nehod: *Počet nehod, ke kterým došlo na daném místě v určitém časovém období. Místa s vysokým počtem nehod bývají označena jako "černé body".*
- Závažnost nehod: *Hodnocení nehod dle následků, jako jsou zranění a smrtelné úrazy. Místa s vážnými nehodami mají vyšší prioritu.*
- Příčiny nehod: *Analýza příčin vede k identifikaci konkrétních problémů, jako jsou nevhodné povrchy vozovek, nedostatečné značení, špatná viditelnost nebo nebezpečné křižovatky.*
- Provozní charakteristiky: *Hodnotí se průtok dopravy, rychlostní režim a další faktory ovlivňující chování řidičů.*

- Infrastrukturní charakteristiky: *Zkoumání fyzického stavu infrastruktury, jako jsou vozovka, osvětlení, značení a další prvky ovlivňující bezpečnost.*²⁷

Nehodová a jinak riziková místa na pozemních komunikacích jsou lokality, kde dochází k vyššímu počtu dopravních nehod nebo kde je zvýšené riziko a nebezpečí pro účastníky silničního provozu. Tato místa mohou být identifikována na základě statistik nehod, analýzy provozních podmínek a dalších faktorů. Tyto lokality často splňují technické podmínky kladené na takové dopravní stavby, ale mohou být nevyhovující parametrům lidských schopností, možností nebo průměrné úrovni řidičských schopností. Někdy se na těchto místech stává, že řidiči, kteří toto místo znají, se umí přizpůsobit rizikům a vyhnout se jim. Problém však nastane, když se do takového místa dostane osoba, která místo nezná a nedokáže včas rozpoznat rizikovost takového místa. Za účelem analýzy dopravně bezpečnostní situace se využívá řada výzkumných nástrojů.²⁸

3.6.3 Hlubková analýza dopravních nehod

Hlubková analýza dopravních nehod je pokročilá metoda zkoumání příčin a okolností dopravních nehod s cílem získat hlubší pochopení faktorů, které k nim vedly, a identifikovat preventivní opatření pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Tato analýza se provádí prostřednictvím detailního zkoumání dopravních nehod, včetně shromáždění a analýzy dat o nehodách, vyhodnocení místa nehody, rekonstrukce průběhu události a identifikace základních faktorů a příčin. Hlubková analýza se často provádí odbornými týmy, které mohou zahrnovat dopravní inženýry, expertní svědky, analytiku dat, zástupce místních úřadů a další odborníky.

Během analýzy jsou zkoumány různé faktory, které mohou ovlivnit průběh a závažnost nehody, včetně infrastrukturních podmínek, chování řidičů, stavu vozidel, povětrnostních podmínek a dalších okolností.²⁹

²⁷ Nehodové lokality [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2007 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/nehodove-lokality/?id=1208>

²⁸ ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0. s 179

²⁹ KOMÁREK, Jindřich. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-7251-529-5. s 88

3.6.4 Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod

Tato metodika, vypracovaná v Centru dopravního výzkumu v Brně, pracuje s faktem, že většina dopravních nehod se stane na velmi malém procentu silniční sítě a dochází tedy ke koncentraci do takzvaného úseku častých dopravních nehod. V metodice je uvedeno, že 30-40 % všech dopravních nehod se stane pouze na 3 % našich silnic, a je tedy důležité koncentrovat dopravně bezpečnostní opatření právě do těchto míst.³⁰

3.6.5 Vliv vývoje bezpečnosti vozidel

V poslední dekádě byl zaznamenán vývoj v oblasti bezpečnosti nových vozidel, který výrazně přispěl ke snížení vážných zranění a usmrcených osob při silničních dopravních nehodách na území celé Evropské Unie. V roce 2017 zemřelo na evropských silnicích více jak 25 tisíc osob, a i v dalších čtyřech letech se toto číslo výrazně nezměnilo. Každý rok je v evropské silniční síti vážně zraněno okolo 135 tisíc osob. Evropská Unie tak musí vyvinout značné, a to především legislativní opatření ke zvrácení tohoto trendu v oblasti bezpečnosti na evropských silnicích a dálnicích.³¹

Technologický a technický pokrok v oblasti bezpečnostních systémů mající vliv na bezpečnost na silnicích jde neustále kupředu. Výrobci vozidel sledují nejen konkurenci, ale především legislativní změny, které Evropská unie připravuje v rámci zlepšování bezpečnosti silničního provozu na území Evropy. Evropský parlament vydal v roce 2019 nařízení č. 2019/2144, podle kterého jsou výrobci vozidel od května roku 2022 povinni nově vyráběná vozidla vybavit pokročilými systémy zvyšujícími a zajišťujícími vyšší úroveň bezpečnosti u nově vyrobených vozidel.

Mezi těmito systémy vyniká například inteligentní regulace rychlosti vozidla, usnadnění montáže alkoholových imobilizérů, upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče, vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče, signál nouzového brzdění, detekce zpětného chodu a zapisovač údajů

³⁰ ANDRES, Josef. *Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod*. Centrum dopravního výzkumu. 2021. s 1

³¹ EUR-LEX. *NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/2144* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144>

o dopravní nehodě. Tento poslední systém, známý jako EDR (Event Data Recorder), má velký potenciál zejména z pohledu získávání nových, velmi přesných dat o průběhu nehodových událostí.³²

Je nezbytné neustále a intenzivně zvyšovat nejen bezpečnost samotných vozidel, ale i přijmout opatření, která povedou ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků. Pouze prostřednictvím kombinace technologických inovací, legislativních opatření a zvýšeného povědomí veřejnosti může být dosaženo významného snížení počtu dopravních nehod a s tím spojených tragédií na evropských silnicích. Zároveň je důležité klást neustály důraz na bezpečnostní prvky, které se nacházejí ve vozidlech zcela běžně a dostupně, přesto jsou mnohdy nevyužívány, nebo využívány špatně.³³

3.7 Dopady dopravních nehod

Metodika pro výpočet ztrát z dopravních nehod v České republice zahrnuje komplexní přístup, který pokrývá různé typy škod a nákladů. Z dokumentu vyplývá, že dopravní nehody mají významný dopad na společnost nejen z hlediska lidského utrpení, ale i z hlediska ekonomických ztrát. Nejzásadnější data a informace zahrnují:

- Hodnocení materiálních škod – tyto zahrnují přímé náklady spojené s opravami poškozených vozidel a infrastruktury.
- Zdravotní náklady – náklady na léčbu zranění způsobených dopravními nehodami, včetně dlouhodobé rehabilitace a péče o těžce zraněné osoby.
- Hodnota statistického života (VSL) - metoda používaná pro ocenění ztrát životů, kde se nepočítají jen přímé ekonomické ztráty, ale také nehmotné ztráty spojené s předčasnou smrtí.
- Produktivní ztráty – zahrnují ztrátu pracovních dnů v důsledku úmrtí, dočasné nebo trvalé pracovní neschopnosti po nehodě.

³² KOMÁREK, Jindřich, Michal HODBOŮ a Jan STRAKA. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat* [online]. České vysoké učení technické v Praze, 2020 [cit. 2024-02-24]. ISBN 978-80-01-06704-8. Dostupné z: <https://k622.fd.cvut.cz/downloads/Inovativn%C3%AD%20metoda.pdf> s. 5-7

³³ *Řidiči neumí používat asistenty a zmatkují, varují odborníci* [online]. 2022 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.asistencnisystemy.cz/ridici-neumi-pouzivat-asistenty-a-zmatkuji-varuji-odbornici>

- Externality způsobené dopravními nehodami – výpočet ekonomických nákladů spojených s dopravními nehodami, které nesou jedinci nebo společnost jako celek, a nejsou přímo pokryty tržními transakcemi. To zahrnuje i environmentální škody.
- Prevence a náklady na zlepšení bezpečnosti a investice do bezpečnostních opatření a technologií, které mají za cíl snížit počet nehod a jejich následky.

Metodika poskytuje základ pro hodnocení dopadů dopravních nehod a umožňuje efektivnější plánování bezpečnostních a preventivních opatření. Cílem je snížit, jak počet nehod, tak i jejich následky na jednotlivce i společnost jako celek.³⁴

³⁴ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *AKTUALIZOVANÁ METODIKA VÝPOČTU ZTRÁT Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH*. Brno, 2017.

4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ BEZPEČNOST DOPRAVY V KRAJI

Vysočina, umístěná v srdci České republiky, je známá svým kopcovitým terénem a venkovským charakterem. Hustota obyvatelstva je nižší než v urbanizovaných regionech, což ovlivňuje návrh a požadavky na silniční síť. Populace má vyváženou věkovou strukturu, která může ovlivnit vzorce cestování a dopravní potřeby. Kromě toho mohou ekonomické faktory, jako je převaha zemědělství a průmyslu, ovlivnit typy a frekvenci dopravy.

4.1 Silniční síť Kraje Vysočina

Významným silničním prvkem v oblasti dopravy je úsek dálnice D1, který protíná kraj Vysočina a plní funkci především jako tranzitní komunikace při přepravě nákladu. Toto specifikum klade vysoké nároky na dálniční těleso, a to hlavně s přihlédnutím ke klimatickým podmínkám v zimním období a celkově k bezpečnému a plynulému průjezdu tranzitní dopravy. Zajištění průjezdnosti a plynulosti dopravy na dálnici D1 je primárním úkolem jak Dálničního oddělení Policie Velký Beranov, tak SSÚD Velký Beranov. Statisticky nejnebezpečnějším úsekem dálnice D1 na Vysočině je úsek mezi Humpolcem a Velkým Beranovem, a to hlavně v důsledku náhlých klimatických změn v zimním období ale i z hlediska hustoty dopravy. Intenzita dopravy v oblasti nákladních vozidel neustále narůstá a kapacita dvou pruhů v jednom směru jízdy se jeví jako nedostatečná. Což do budoucna představuje problém, a to hlavně s předpokládaným nárustem tranzitní dopravy.

K 1. 7. 2016 měl Kraj Vysočina celkem 93 km dálnic, 420 km silnic I. třídy, dále 1631 km silnic II. třídy a 2931 km silnic III. třídy. Dálnice a silnice I. třídy jsou ve vlastnictví státu zastupovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Naopak silnice II. třídy a silnice III. třídy dohromady utváří krajskou síť ve vlastnictví Kraje Vysočina. Celkem tedy délka silniční sítě tvoří 5 074 km. Místní komunikace náleží příslušným obcím a účelové komunikace vlastní fyzické a právnické osoby.

Naším krajem prochází páteřní česká komunikace a tou je dálnice D1. Dalšími hlavními komunikacemi pro dálkovou a místní dopravu jsou úseky I/19, I/23, I/37 a I/38. Co se týká spojení mezi okresy, zde jsou důležité např. II/602, II/353, II/405. Silnice III. třídy utváří mezi všemi komunikacemi hustou síť

státních a krajských silnic a utváří méně významná spojení měst a obcí či jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Nedílnou součástí silniční sítě jsou mostní objekty a další umělé stavby. K 31. 7. 2019 bylo evidováno 870 mostů, z toho 65 ve špatném či havarijním stavu a 4 940 propustků.

V listopadu 2017 byla zastupitelstvem Kraje Vysočina schválena koncepce silniční sítě, ve které je rozebrán a zhodnocen stávající stav komunikací a také navržen jejich rozvoj s výhledem do roku 2050.³⁵

4.2 Demografické ukazatele Kraje Vysočina

Demografie a infrastruktura jsou klíčovými faktory ovlivňujícími jakýkoliv aspekt regionálního rozvoje, přičemž v oblasti dopravy mají obzvlášť výrazný dopad. Tato kapitola se zaměřuje na důkladnou analýzu demografických charakteristik Kraje Vysočina a na stávající stav, jakož i plánovaný rozvoj jeho silniční sítě.

Na konci roku 2022 žilo v Kraji Vysočina asi 515 tisíc obyvatel. Charakteristickým znakem kraje jsou malé vesnice relativně málo vzdálené od většího města s třemi tisíci obyvatel a více. Na Vysočině jsou jen čtyři velká města, která mají více než dvacet tisíc obyvatel a Jihlava jako město krajské a především téměř v centru kraje má více jak 50 tisíc obyvatel.

Vysočina je po Středočeském kraji druhá v počtu samosprávných obcí. Toto specifikum klade nároky na dobrou dopravní obslužnost obcí a to z důvodu pohybu obyvatel především do zaměstnání, kulturou a návštěvou větších měst kde je koncentrace obchodů a služeb. Po vypuknutí ozbrojeného konfliktu na Ukrajině se na Vysočinu přistěhovalo asi 6 000 tisíc uprchlíků, kterým zde byla poskytnuta ochrana. To během krátkého období navýšilo počet obyvatel, a to především dětí a osob v produktivním věku. Vysočina se od roku 2008 potýkala s úbytkem obyvatel a tento nárůst vrátil hodnoty počtu obyvatel na tehdejší úroveň. Výrazně se také příchodem ukrajinských uprchlíků snížil věkový průměr

³⁵ Silniční síť Kraje Vysočina [online]. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.ksusv.cz/silnicni%2Dsit/ds-1064/p1=1695>

obyvatele kraje, který od roku 2008 postupně narůstal a docházelo tak ke stárnutí populace.³⁶

Kraj Vysočina o rozloze 6 796 km² se řadí na 5. místo co do velikosti v porovnání s ostatními kraji. Jeho sousedními kraji jsou Jihočeský, Středočeský, Pardubický a Jihomoravský. Pro KV je charakteristická členitost území, vyšší nadmořská výška a řídké osídlení. Počet obyvatel činil k 1. 1. 2022 přes 504 tisíc. Území je administrativně členěno na 5 okresů, 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), a 26 obvodů pověřených obecních úřadů (POÚ). K 1. 1. 2005 se zde nacházelo 704 obcí, které jsou základní samosprávnou jednotkou – viz obrázek 2.

Obrázek 2 - Administrativní členění Kraje Vysočina



4.3 Socioekonomické ukazatele kraje Vysočina

Socioekonomické ukazatele Kraje Vysočina lze vyhodnotit jako významné determinanty, které ovlivňují nejen kvalitu života obyvatel Vysočiny, ale i celkovou dynamiku tohoto regionu. Kromě demografických charakteristik, jako je věkové složení a hustota osídlení, jsou důležité také ekonomické aspekty jako míra nezaměstnanosti, průměrné mzdy, struktura zaměstnanosti podle odvětví, podnikatelská aktivita a dostupnost služeb. V ekonomickém kontextu Kraj

³⁶ DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ KRAJE VYSOČINA. *Pro Města a Obce* [online]. [cit. 2024-03-11]. Dostupné z: <https://www.promestaobce.cz/nezarazene/demograficky-vyvoj-kraje-vysocina/>

Vysočina tradičně vykazuje stabilní zaměstnanost s nižší nezaměstnaností ve srovnání s národním průměrem a je znám svým silným zemědělským sektorem, což odráží jeho venkovský charakter. Tyto faktory ovlivňují mobilitu obyvatelstva a dopravní požadavky, což má přímý dopad na rozvoj a plánování dopravní infrastruktury.

5 SUBJEKTY PODÍLEJÍCÍ SE NA BEZPEČNOSTI PROVOZU

Pro diplomovou práci bylo nezbytné vytvořit přehled důležitých ukazatelů nehodovosti a objasněných přestupků Policií České republiky v Kraji Vysočina. K tomuto účelu byla využita databáze Centra dopravního výzkumu dostupná na webových stránkách Dopravní nehody v ČR, kde je možné získat relevantní data pro Kraj Vysočina z různých perspektiv. Pro sledování bylo primárně vybráno desetileté období od roku 2011 do roku 2021, aby bylo dosaženo objektivního zhodnocení a relevantních výsledků, které budou použity a vyhodnoceny v rámci diplomové práce. Z těchto dat byly vytvořeny tabulky, které slouží k monitorování ukazatelů dopravní nehodovosti, následků dopravních nehod a kategorizaci pozemních komunikací, kde se dopravní nehody nejčastěji vyskytují.³⁷

5.1 Policie ČR

Policie České republiky jako orgán státní správy má velmi jasně definované úkoly v oblasti dohledu nad BESIP. Tyto úkoly jsou definovány v ustanovení § 124 odst. 11 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a dalšími zákony, které upravují pravidla chování účastníků silničního provozu v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích. Postupy policie však jsou upravovány především interními akty řízení, a to konkrétně pokynem policejního prezidenta č. 300/2020 ze dne 23.12.2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ten upravuje postupy policistů při plnění úkolů v oblasti bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích. Činnost dopravní policie je zaměřena na tyto úkoly při své

³⁷ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU BRNO. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

každodenní činnosti, a to jak na úseku přímého výkonu služby, tak na dalších úsecích jako například na úseku dopravního inženýrství. Dalším úsekem dopravní policie, který se přímo podílí na zvyšování bezpečnosti na našich komunikacích, jsou úseky metodického vedení policistů. Tyto metodické články jsou jak na úrovni policejního prezidia, tak na každém krajském ředitelství. Tyto články mají za úkol připravovat metodické pokyny, postupy a opatření, které povedou ke zlepšení podmínek výkonu služby, a to již na celorepublikové úrovni nebo s úzkým teritoriálním zaměřením. Třetí a nedílnou součástí činnosti Policie ČR je oblast dopravní výchovy a prevence, včetně komunikace preventivních kampaní.

Policie České republiky, jako dotčený orgán v oblasti bezpečnosti silničního provozu, hraje klíčovou roli v procesu schvalování a dozoru nad stavebními projekty ovlivňujícími dopravní infrastrukturu Kraje. V rámci dopravně-inženýrské činnosti Policie ČR posuzuje a vydává stanoviska k projekčním a stavebním dokumentacím, což zahrnuje hodnocení dopadu plánovaných staveb na bezpečnost a plynulost dopravy. Toto hodnocení je nezbytné pro identifikaci a minimalizaci potenciálních rizik, které by mohly ohrozit uživatele silničního provozu.

Policie se podílí na navrhování úprav, které zvyšují bezpečnostní standardy, jako jsou například specifikace pro silniční značení, osvětlení a instalaci světelné signalizace křižovatek, navrhování bezpečných pruhů pro cyklisty, či zpomalení provozu v oblastech s vysokou koncentrací chodců. Dále se zaměřuje na prevenci dopravních nehod prostřednictvím analýzy a hodnocení rizikových faktorů, jako jsou nebezpečné úseky silnic, nedostatečná viditelnost nebo nevhodná infrastruktura.

Přínos Policie ČR v této oblasti je významný z hlediska zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Poskytuje odborné znalosti a zajišťuje, aby nové i rekonstruované dopravní stavby splňovaly všechny normy a byly provozovány s nejvyšší možnou mírou bezpečnosti. Výsledkem je snížení počtu nehod, úrazů a zlepšení celkové bezpečnostní situace na silnicích. Policie tedy zastává nejen represivní, ale i preventivní a konzultativní funkci, která je pro bezpečnost silničního provozu nepostradatelná.

Úkoly na úseku dopravního inženýrství Policie České republiky jsou specifikovány interním aktem řízení čl. 58 ZPPP 300/2020, který mimo jiné svým zněním navazuje na právní předpisy zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., stavební zákon 283/2021 Sb. V současné době je na silniční síti Kraje Vysočina realizováno několik klíčových vylepšení, a to především s cílem snížení počtu nehodových míst a trvalému zvyšování úrovně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V některých případech jde již o finální fázi dokončení, jinde jsou zase opatření teprve na začátku realizace.

Uzavírky a s tím související objízdné trasy, které zasahují do sousedních krajů, jsou řešeny v rámci vyřizování dopravně-inženýrských opatření (DIO). Typický proces probíhá tak, že projektant zodpovědný za DIO svolává projednání s dotčenými subjekty, přičemž na toto jednání jsou pozváni i zástupci přilehlých krajů. Z těchto jednání je poté vytvořen zápis a požadavky jsou do projektu zapracovány. Rozhodovací pravomoc – symbolizovaná kulatým razítkem – má silniční správní úřad, přičemž u silnic I. třídy je to kraj a u silnic II. a III. třídy obec nebo příslušný obecní úřad s rozšířenou působností (ORP). Ačkoli v zákoně není explicitně uvedeno, všichni respektují, že Policie ČR má právo veta. I přes toto neformální postavení v zákoně může silniční správní úřad rozhodnout i proti názoru policie. Zde je důležité vyzdvihnout, že vztahy v této oblasti musí být založeny na vzájemném respektu k odbornosti dotčených subjektů.

5.2 Krajské pracoviště BESIP

Za rok 2023 krajské pracoviště BESIP uskutečnilo 124 akcí, přičemž bylo osloveno více než 17,5 tis. lidí. Aktivity začínají v mateřských školách a končí v domovech pro seniory. Akce jsou charakteru určené od laické veřejnosti po skupiny odborníků. Stávající krajská koordinátorka Mgr. Veronika Vošická Buráňová je ve své funkci od roku 2016. Pracovní zaměření koordinátorky je velmi široké a na Vysočině se daří realizovat celá řada unikátních preventivních akcí.

5.2.1 Bezpečnost dětí v provozu

Hlavní činnosti v kategorii dětí patří reflektovat Rámcový vzdělávací program a vést výuku ve směru pěstování dopravního smyslu. Samozřejmě

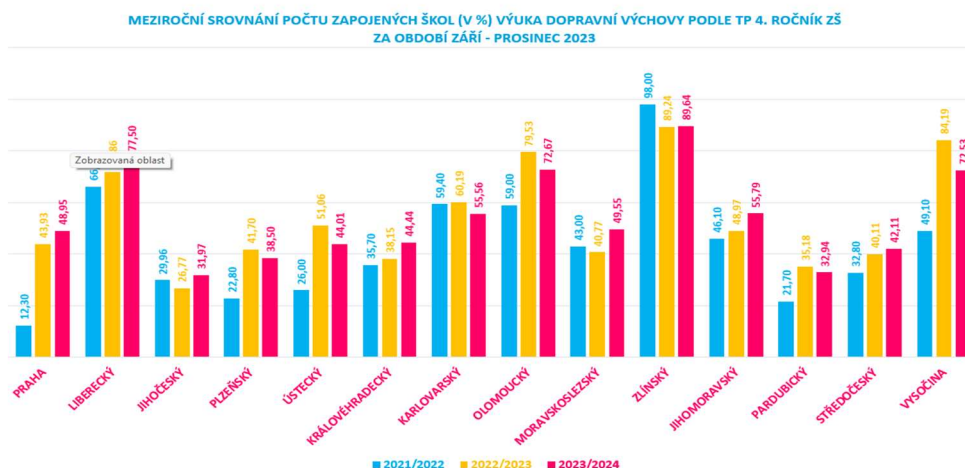
navazovat volně a předávat dětem vědomosti v rámci různých akcí, ať už se jedná o přednášky na školách, činnosti na dětských dopravních hřištích, či jinou akci určenou pro děti. Obohacovat klasickou výuku zásahem někoho jiného než učitele.

Pro děti v MŠ má BESIP kraje Vysočina program, který propojuje také s venkovní vycházkou zaměřenou na správný nácvik přecházení přes přechod pro chodce. Program je primárně určen předškolákům, tedy dětem ve věku 4–6 let. Skládá se ze dvou bloků, kdy první je teoretický a probírá s dětmi témata spojená s bezpečností v silničním provozu (dopravní prostředky, dopravní značky, správné chování chodce). Na tento navazuje druhý, praktický blok, ve kterém se využívá prostor venku k nácviku přecházení přes přechod, demonstraci možných chyb, vyhledávání dopravních značek v okolí a jejich vysvětlení. Přizpůsobuje se vždy konkrétnímu kolektivu dětí, jejich aktivitě a zájmu.

V rámci základních škol je důležité přistupovat k výuce v závislosti na konkrétních ročnících. Pro první až třetí ročníky má BESIP kraje Vysočina připravit téma „Chodec“, v rámci, kterého probírá s dětmi základní zásady a pravidla bezpečného chování v silničním provozu. Ukáže příklady správného a špatného chování chodců a snaží se, aby děti samy identifikovaly rizika spojená s touto problematikou. Toto téma rovněž spojuje s praxí – chodit ven, kde se vše připomíná v prostředí okolí školy.

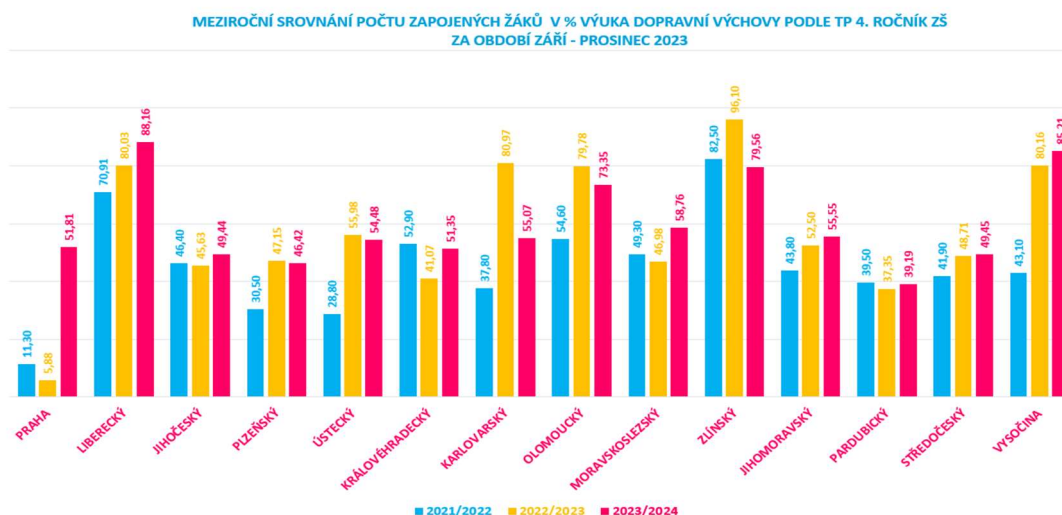
Se žáky čtvrtých a pátých tříd nejčastěji probírá téma cyklistů. Opět se navazuje na tematický plán dopravní výchovy pro čtvrté třídy ZŠ a rozšiřují se jejich znalosti o účastnících silničního provozu – cyklistech. Děti se učí znalostem teoretického charakteru a dovednosti týkající se povinné výbavy jízdního kola, zásad bezpečného chování v silničním provozu, významu dopravních značek, správného pochopení křižovatek a důležitosti vyhýbání se možným chybám. Dále je vhodné propojovat téma s tématem první pomoci a prevenci úrazů. Úroveň, kvalita i rozsah dopravní výchovy v Kraji Vysočina patří dlouhodobě k nejvyšším v ČR – viz obrázky 3, 4 a 5.

Obrázek 3 - Meziroční srovnání dopravní výchovy pro 4. ročník – školy



Zdroj: Závěrečná zpráva o činnosti KK BESIP, autor Jiří Polomis

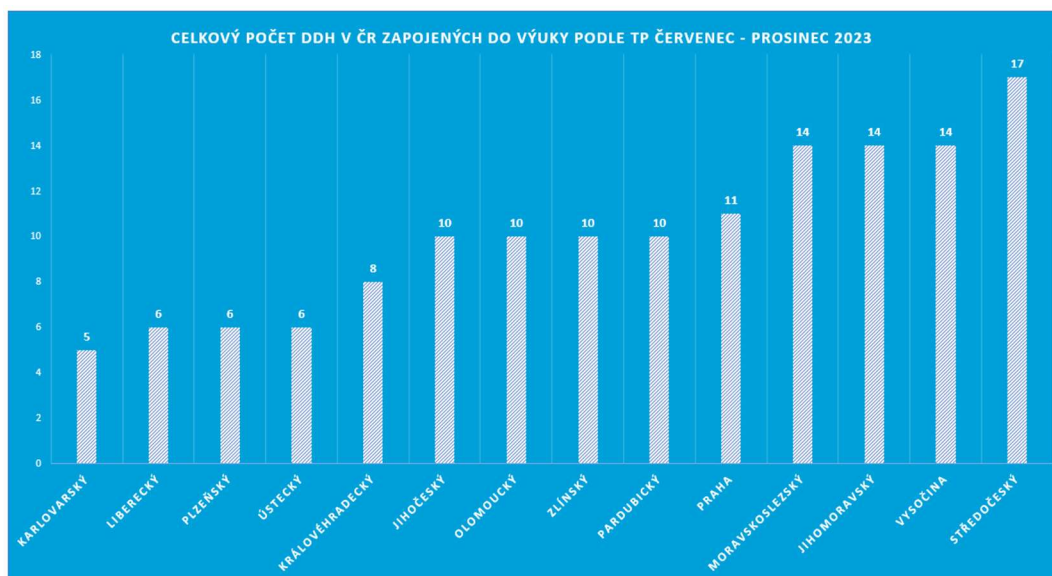
Obrázek 4 - Meziroční srovnání dopravní výchovy pro 4. ročník – žáci



Zdroj: Závěrečná zpráva o činnosti KK BESIP, autor Jiří Polomis

Ve velmi podobném stylu se pokračuje i při vzdělávání žáků druhého stupně. Témata jsou navíc rozšiřována o problematiku e-koloběžek, konzumaci návykových látek a také téma tzv. „smobie“ – chodců, kteří ztrácejí přehled o okolním dění v důsledku zahledění do mobilního zařízení a poslechu hudby.

Obrázek 5 - Celkový počet zapojených DDH do dopravní výchovy



Zdroj: Závěrečná zpráva o činnosti KK BESIP, autor Jiří Polomis

5.2.2 Začínající řidiči

V Kraji Vysočina patří začínající řidiči do věku 24 let mezi rizikové skupiny. Z tohoto důvodu BESIP ve spolupráci s Policií České republiky zaměřuje svou pozornost na tuto skupinu prostřednictvím několika projektů. Mezi ně patří akce „13 minut“, která se nejčastěji realizuje se studenty třetích ročníků středních škol. Během celého dopoledne se studenti seznamují se zákony, případy dopravních nehod s účastí mladých lidí a problematikou návykových látek. Hlavním cílem BESIPu je prevence nehod skrze pochopení příčin jejich vzniku.

Další možností je projekt „Nultá hodina autoškoly“, který je určen především žákům druhých a třetích ročníků. Tento celorepublikový projekt zahrnuje spolupráci s Policií ČR, Hasičským záchranným sborem a dopravním psychologem a zaměřuje se na problematiku mladých začínajících řidičů v silničním provozu. V rámci několika hodin se žáci seznamují s řadou témat souvisejících s prvními měsíci za volantem.

Přednáška od BESIPu poskytuje vhled do příčin dopravních nehod z pohledu statistik a základů bezpečné jízdy. U Policie ČR studenti teoreticky i prakticky procházejí silniční kontrolou a diskutují o konzumaci návykových látek a řízení. Hasiči poskytují základy první technické pomoci při dopravní nehodě. Otázky

psychologie řízení jsou konzultovány na čtvrtém stanovišti s akreditovaným dopravním psychologem. Program končí společným sledováním dokumentárního filmu „13 minut“, který se zabývá tématem života viníků dopravních nehod.

Pro střední školy je novinkou program „Dej přednost životu“, určený především žákům čtvrtých ročníků. Kurz poskytuje praktický rozbor hlavních příčin dopravních nehod s účastí mladých lidí v silničním provozu a opakuje základy technické a první pomoci při dopravní nehodě. Součástí je i praktický nácvik modelové situace.

5.2.3 Volnočasové aktivity

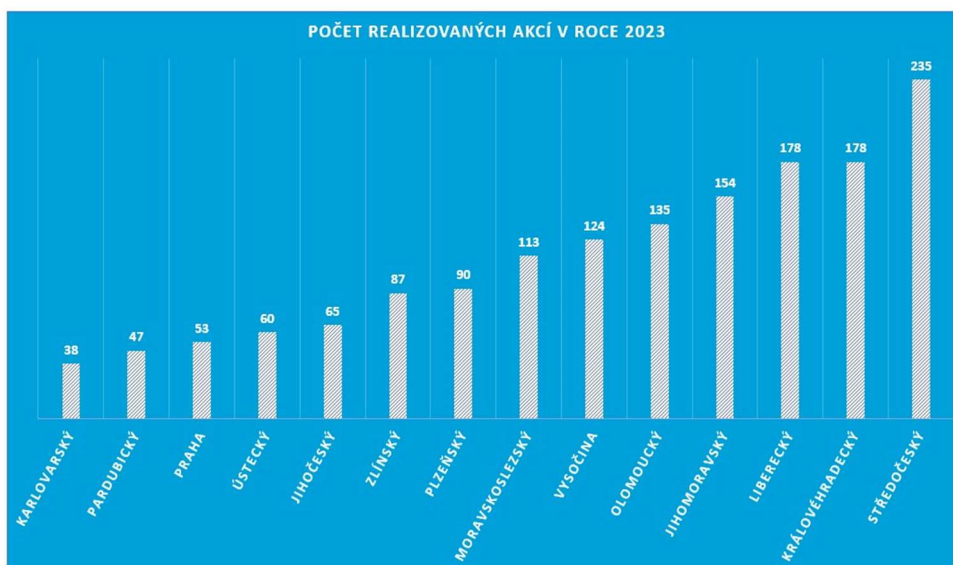
Aktivity se konají i během letních prázdnin a víkendů. Organizujeme návštěvy dětských letních táborů, kde dětem zábavnou formou předáváme zásady bezpečného chování v silničním provozu.

Hlavní aktivitou je BESIP tábor s účastí preventistů z Policie České republiky, který se těší velké popularitě a je v ČR jedinečný. Každý den je pro děti připraven obsáhlý program související s bezpečností v silničním provozu, včetně návštěv různých složek Integrovaného záchranného systému, jako jsou Policie ČR a mezi dětmi oblíbení drážní hasiči z Havlíčkova Brodu.

Mezi další aktivity patří školení o bezpečnosti provozu, kde se účastníci seznámí s legislativními novinkami a principy bezpečné jízdy. O víkendech pořádáme tzv. preventivní stany, které veřejnost seznamují s činností BESIPu. K unikátním aktivitám, které krajské pracoviště BESIP realizuje, patří Festival dopravní prevence a motorismu MotorSvět, simulace dopravních nehod na železnici, aktivity zaměřené na problematiku e-mobility a pokrývání oblastí takzvané ponehodové péče.³⁸ Kraj Vysočina ročně realizuje zhruba 124 preventivních akcí pro veřejnost viz. obrázek 6.

³⁸ VOŠICKÁ BURÁŇOVÁ, Veronika. *Výroční zpráva o činnosti BESIP v Kraji Vysočina* [online]. 2024 [cit. 2024-03-08].

Obrázek 6 - Počet realizovaných preventivních akcí BESIP v Krajích



Zdroj: Závěrečná zpráva o činnosti KK BESIP, autor Jiří Polomis

5.3 Ostatní subjekty v oblasti bezpečnosti provozu

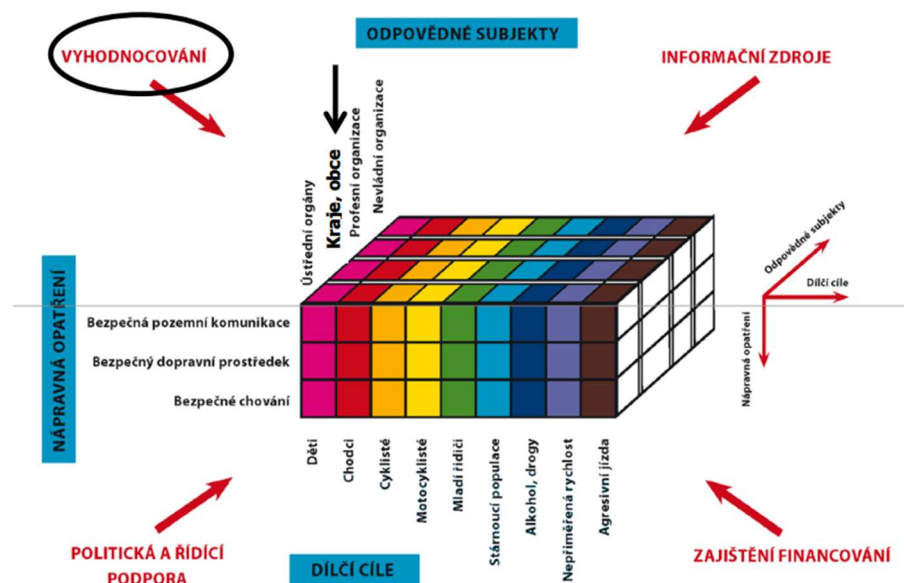
Města a obce hrají klíčovou roli v zajišťování bezpečnosti silničního provozu, která se odvíjí od jejich pozice v širším systému správy a regulace dopravy. Jako základní stavební kameny dopravní infrastruktury a správy se podílejí na vytváření bezpečnějšího prostředí pro všechny účastníky silničního provozu. Tato role zahrnuje široké spektrum činností, od plánování a údržby místních cest, přes regulaci dopravy, až po vzdělávání a osvětu v oblasti bezpečnosti.

Města a obce tak stojí v přední linii z hlediska identifikace rizik a potenciálních nebezpečí na svých silnicích, čerpají z dostupných informačních zdrojů a adaptují přístupy k řešení specifických místních potřeb. To zahrnuje využívání dat o nehodovosti, spolupráci s policejními složkami, neziskovým sektorem a občanskou společností, a implementaci cílených opatření pro ochranu nejvíce ohrožených skupin účastníků provozu, jako jsou chodci, cyklisté a děti.

V rámci své odpovědnosti města a obce nejenže přijímají a provádějí bezpečnostní opatření, ale také zajišťují jejich financování, často s využitím státních dotací, fondů Evropské unie nebo vlastních rozpočtů. Efektivní využití těchto zdrojů je klíčové pro udržitelné zlepšení bezpečnosti na silnicích.

Jejich zásadní úloha v bezpečnosti silničního provozu je nejen o výkonu těchto činností, ale i o vytváření partnerství, koordinaci s dalšími úrovněmi vlády a zapojení komunity do procesu zvyšování bezpečnosti. Města a obce tak představují nezbytný článek v řetězci úsilí o dosažení hlavního cíle – snížení počtu dopravních nehod a zranění na silnicích a vytvoření bezpečnějšího prostředí pro všechny – viz obrázek 7.

Obrázek 7 - Schéma fungování národní strategie BESIP – strategická kostka



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Metodika tvorby místních strategií

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) České republiky hraje klíčovou roli v oblasti bezpečnosti provozu na silnicích a dálnicích. Jeho role zahrnuje několik hlavních aspektů:

- **Plánování a projektování:** ŘSD je zodpovědné za plánování a projektování bezpečných silnic a dálnic. To zahrnuje vytváření designů, které minimalizují riziko nehod a zvyšují plynulost provozu. K tomuto účelu využívá nejnovější technologie a inženýrské přístupy.
- **Stavba a údržba:** ŘSD se stará o výstavbu nových silničních úseků a o údržbu stávajících silnic a dálnic. V rámci údržby se zaměřuje na opravy vozovek, mostů, tunelů a další infrastruktury, aby byla zajištěna jejich bezpečnost a spolehlivost.

- **Bezpečnostní opatření:** Implementuje řadu bezpečnostních opatření, včetně značení, osvětlení, bariér a jiných bezpečnostních zařízení, které pomáhají řidičům v bezpečném používání silnic.
- **Monitorování a analýza provozu:** ŘSD monitoruje dopravní tok na silnicích a dálnicích, aby identifikovalo problematické úseky, kde dochází k častým nehodám nebo zácpám. Na základě těchto analýz pak provádí úpravy infrastruktury nebo dopravního značení.
- **Informování veřejnosti:** ŘSD také informuje veřejnost o aktuálních dopravních podmínkách, uzavírkách, omezeních a plánovaných opravách. Poskytování těchto informací pomáhá řidičům plánovat jejich cesty a předcházet potenciálním nebezpečím.
- **Vzdělávání a preventivní programy:** Provádí také osvětové a vzdělávací programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Tyto programy mohou zahrnovat kampaně pro bezpečné řízení, informace o bezpečnostních rizicích a školení pro specifické skupiny uživatelů silnic.
- **Bezpečnost silničního provozu je komplexní úkol vyžadující koordinaci mezi různými institucemi a zainteresovanými stranami, a ŘSD hraje v tomto procesu zásadní úlohu. Jeho práce a iniciativy mají přímý dopad na snižování počtu dopravních nehod a zlepšování bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.³⁹**

Krajské správy a údržby silnic hrají významnou roli v oblasti bezpečnosti provozu na regionální a místní úrovni. Tyto instituce jsou zodpovědné za řadu klíčových aktivit, které přímo ovlivňují bezpečnost a plynulost dopravy na silnicích II. a III. třídy, které jsou v jejich působnosti. Zajišťují pravidelnou údržbu silniční sítě, včetně oprav vozovek, čištění odvodnění, údržby značení a dalších prvků silniční infrastruktury. Právě stav vozovek a infrastruktury má zásadní vliv na bezpečnost provozu. V zimním období musí reagovat na změnu podmínek na silnici z hlediska odklizení sněhu. Naopak po ukončení tohoto období přichází prostor na opravy po zimě a opravy havarijních stavů – výtluky, spadané stromy.

³⁹ Wikipedie, *Ředitelství silnic a dálnic* [online], Wikipedie: Otevřená encyklopedie, c2024, Datum poslední revize 13. 01. 2024, 22:05 UTC, [citováno 8. 03. 2024] <https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=%C5%98editelstv%C3%AD_silnic_a_d%C3%A1lnic&oldid=23560220>

Operativně však musí řešit i poškozená místa v důsledku dopravních nehod. Každá krajská správa má své inspektory, kteří kontrolují například i kvalitu dopravního značení. I z hlediska úprav, které vedou ke zvýšení bezpečnosti provozu je součinnost vedení krajských správ a údržeb silnic klíčová, protože dávají podněty k rekonstrukci tzv. „nehodových úseků“, které jsou velmi často diskutovány ve spolupráci s PČR. Krajské správy a údržby silnic také plánují a realizují stavební projekty na rozšíření nebo modernizaci silniční infrastruktury v regionu, s cílem zlepšit bezpečnost a kapacitu silnic.

Samosprávná činnost je prováděna tzv. veřejnoprávními korporacemi. Základem samosprávy je řízení (části) veřejných záležitostí na lokální (územní) úrovni, jako jsou obce a kraje, nebo v rámci specifických „svobodných“ povolání prostřednictvím profesních komor. Samosprávné funkce nemohou být plněny soukromými osobami či entitami, které se mohou zabývat pouze soukromou správou. Tato soukromá správa se však v některých aspektech může podobat postupům veřejné samosprávy, neboť v obou případech jde o zajištění správy vlastních záležitostí.⁴⁰ Role krajského úřadu je v tomto ohledu důležitá v několika rovinách od implementace národní legislativy, přes koordinaci projektů silniční infrastruktury, spolupráce s bezpečnostními složkami za účelem zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, vzdělávání a osvěta, budování infrastruktury pro cyklisty, až po dotační politiku, která může bezpečnost provozu ovlivnit. Právě krajský úřad provádí i kontroly v oblasti autoškolství a zkušebních komisařů.

⁴⁰ SLÁDEČEK, V., Obecné správní právo. 2. vydání. Praha: ASPI - Wolters Kluwer, 2009. s. 20.

6 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD V KRAJI VYSOČINA

Dopravní nehoda je událost v silničním provozu, která se stala na pozemní komunikaci, anebo tam alespoň započal děj, který se až následně stal dopravní nehodou. Zákon tento děj definuje jako havárii nebo srážku. Srážka může v tomto případě být ať už s jiným vozidlem nebo například se zvířetem. Další důležitou okolností definující dopravní nehodu je skutečnost, že k havárii nebo srážce musí dojít v přímé souvislosti s pohybem vozidla. Osoby mající účast na dopravní nehodě musí jednat nedbalostně, v případě, že by jednali v úmyslu dopravní nehodu způsobit jednalo by se o naplnění znaků vyvozující pro takovou osobu trestní odpovědnost. Posledním kritériem pro naplnění zákonné definice dopravní nehody je způsobená škoda, a to jak na životě nebo zdraví některých účastníků nehody tak se jedná o hmotnou škodu na vozidlech nebo na předmětech anebo předmětech v oblasti místa dopravní nehody.⁴¹

V obecné rovině bez znalosti komplexní problematiky vzniku nehod se dá říct, že jde o nepředvídatelnou událost v silničním provozu. Mnohdy se však situace pro řidiče mění z běžného režimu jízdy do prvotní fáze nehodového děje, kdy nastupuje kritický okamžik. V ten okamžik je řidič přinucen vnějšími okolnostmi řešit vznikající dopravní situaci a počáteční fázi nehodového děje. Klíčovým faktorem determinující vznik a průběh každé dopravní nehody je tedy sám člověk. Z toho lze vyvodit, že důležitým prvkem obecné bezpečnosti na silnicích je samotné chování každého z nás. Jde především o výkonnostní prvky řidiče, a to jak po stránce psychické, tak fyzické. Další osobnostní stránky ovlivňující naše chování v silničním provozu jsou naše charakterové vlastnosti, délka řídicí praxe a na to navazující předchozí zkušenosti a naučené chování a poslední řadě jde o fyzické předpoklady, momentální duševní předpoklady a výkonost všech smyslů.⁴² Dopravní nehody a jejich následky dle okresů kraje Vysočina znázorňuje tabulka 3.

⁴¹ PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. Dopravně bezpečnostní činnost. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0. str. 299-300

⁴² KASALOVÁ, Bc. Ivana. *AUTOMOBIL: ZVÍŘATA*. Brno, 2013, 34 s. Dostupné také z: https://is.muni.cz/th/nrn4w/diplomova_prace.pdf. Diplomová práce. MASARYKOVA UNIVERZITA PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA ÚSTAV ANTROPOLOGIE. Vedoucí práce Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc.

Tabulka 3 - Přehled DN dle okresů Kraje Vysočina

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Okres Havlíčkův Brod	<i>počet nehod</i>	424	598	622	676	690	729	743	761	817	793	837
	<i>usmrcení</i>	4	12	9	7	7	7	2	7	9	8	7
	<i>těžké zranění</i>	29	40	21	25	21	27	26	18	18	22	10
Okres Jihlava	<i>počet nehod</i>	477	663	747	740	719	805	808	862	912	932	937
	<i>usmrcení</i>	12	10	7	14	6	3	9	8	11	8	7
	<i>těžké zranění</i>	45	60	30	33	46	28	33	24	26	31	25
Okres Žďár nad Sázavou	<i>počet nehod</i>	508	564	595	594	766	744	759	779	843	798	884
	<i>usmrcení</i>	6	8	10	10	11	7	4	9	6	5	2
	<i>těžké zranění</i>	39	40	45	46	44	29	42	41	25	22	14
Okres Třebíč	<i>počet nehod</i>	342	448	566	601	665	706	781	805	889	863	896
	<i>usmrcení</i>	6	6	6	5	8	6	5	2	7	9	3
	<i>těžké zranění</i>	21	9	11	19	13	11	5	6	10	15	4
Okres Pelhřimov	<i>počet nehod</i>	351	446	486	442	596	616	663	685	761	681	791
	<i>usmrcení</i>	6	7	3	7	6	4	3	3	3	4	3
	<i>těžké zranění</i>	34	31	26	21	17	13	13	16	13	12	9

Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování z informačního systému PČR

Kraj Vysočina je rozdělen na pět okresů: Jihlava, Havlíčkův Brod, Třebíč, Pelhřimov a Žďár nad Sázavou. Každý z těchto okresů má velmi specifickou silniční síť, hustotu osídlení a přítomnost průmyslu. Dálnice D1, která zasahuje do všech okresů kromě Třebíče, kladla na silniční síť nemalé nároky, především v souvislosti s dopravní obslužností průmyslových závodů v okolí. Dále je potřeba zohlednit možnosti objízdných variant po silnicích sousedících nebo navazujících na dálnici D1.

Ve sledovaném období od roku 2011 do roku 2021 byl statisticky největší počet nahlášených dopravních nehod v okrese Jihlava, což je způsobeno především kumulací jak osobních, tak nákladních vozidel. Jihlava, jako krajské město, dokončila v roce 2024 první část jihovýchodního obchvatu v délce 2,4 km, který propojuje silnici I/38 a silnici II/405. Další plánovanou částí tohoto obchvatu bude napojení silnice II/405 na silnici II/602, čímž tento dokončený projekt zcela odvede tranzitní dopravu z centra krajského města. Jihlava tak

dokončí kapacitně dostačující komunikaci, která bude sloužit jako objízdná trasa dálnice D1 mezi exity na kilometrech 111 a 119.⁴³

Výstupem těžkých následků a úmrtí při dopravních nehodách v Kraji Vysočina za sledované období mezi roky 2011 a 2021 lze pozorovat velmi podobné trendy ve všech oblastech jako jsou sledované v celkovém měřítku celé České republiky. I když jsou tyto trendy postupně klesající nedaří se dosáhnout takové míry poklesu, aby byly naplněny cíle národní strategie BESIP 2021-2030. To konstatoval i Nejvyšší kontrolní úřad ve své zprávě, kterou zveřejnil jako Kontrolní závěr z kontrolní akce 22/26 - Peněžní prostředky vynakládané na zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V této zprávě Nejvyšší kontrolní úřad uvádí, že byl zjištěn pokles ve dvou sledovaných oblastech. V první, kdy je ve zprávě uvedeno, že byl zaznamenán pokles o 35,8 % v celkovém počtu usmrcených osob při dopravních nehodách z roku 2022 v porovnání s rokem 2011. V oblasti těžce zraněných osob byl zaznamenán pokles o 43,9 % ve stejném srovnávaném období. Dále konstatuje, že je o 129 usmrcených osob při dopravních nehodách v roce 2020 více, než bylo třeba k naplnění strategického cíle v oblasti snižování počtu usmrcených osob. Nejvyšší kontrolní úřad dále považuje dle svých závěrů, jako značně nepravděpodobné, že budou naplněny vytyčené strategické cíle v oblasti usmrcených osob do roku 2030 v Národní strategii BESIP pro roky 2021–2030.⁴⁴

6.1. Dopravní nehody dle dopravního prostoru

Ve sledovaném období od roku 2011 do roku 2021 byla dle počtu usmrcených a těžce zraněných osob vyhodnocena jako relativně nejbezpečnější pozemní komunikace v Kraji Vysočina dálnice D1 – viz tabulka 4. Jedná se především o velmi důležitý fakt, že se jedná o směrově oddělenou pozemní komunikaci.

⁴³ KRAJ VYSOČINA. *Kraj Vysočina připravuje stavbu druhé části jihovýchodního obchvatu Jihlavy* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/kraj-vysocina-pripravuje-stavbu-druhe-casti-jihovychodniho-obchvatu-jihlavy-vybere-dodavatele/d-4124075>

⁴⁴ NEJVYŠŠÍ KONROLNÍ ÚŘAD. *Kontrolní závěr z kontrolní akce 22/26 Peněžní prostředky vynakládané na zvýšení bezpečnosti silničního provozu* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/k22026.pdf>. s 2.

Příčiny dopravních nehod s těžkými a tragickými následky jsou na dálnici přičítány především nepřiměřené rychlosti, situacím, kdy se řidič plně nevěnuje řízení, nebo nedodržování dostatečné bezpečné vzdálenosti. Častým, avšak ve většině evropských zemí nesledovaným, ukazatelem je únava řidiče z dlouhé a monotónní jízdy po dálnici, která v důsledku výrazně zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravní nehody.⁴⁵

Tabulka 4 - Přehled DN dle kategorie silnice v Kraji Vysočina

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dálnice	<i>usmrcení</i>	2	2	7	2	2	4	6	6	4	3	2
	<i>těžké zranění</i>	21	7	18	13	13	15	20	10	7	4	7
Silnice I.	<i>usmrcení</i>	11	10	8	11	8	13	8	9	14	12	9
	<i>těžké zranění</i>	31	44	28	38	47	27	36	25	26	28	12
Silnice II. a III.	<i>usmrcení</i>	19	20	16	26	25	10	15	15	19	17	13
	<i>těžké zranění</i>	108	102	85	87	66	63	72	66	41	70	35
Místní komunikace	<i>usmrcení</i>	1	6	5	4	0	3	0	2	2	5	0
	<i>těžké zranění</i>	27	30	26	17	19	10	13	13	18	9	18

Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování z informačního systému PČR

V Kraji Vysočina nejvíce osob zemře při dopravních nehodách, které se staly na silnicích II. a III. třídy. Jedná se o dopravně nejvíce zatížené pozemní komunikace, a to jak osobními vozidly, tak nákladní dopravou. Tento údaj je však značně zkreslující, protože je třeba vzít v úvahu celkový počet kilometrů silnic II. a III. třídy v Kraji Vysočina a porovnat jej s celkovým počtem úmrtí na silnicích I. třídy v přepočtu na počet kilometrů této kategorie silnice. Sečteme-li počet všech úmrtí na sledované kategorii pozemní komunikace za sledované období mezi lety 2011 a 2021 a vydělíme je počtem kilometrů dané kategorie, je zcela zřejmé, že nejnebezpečnější kategorií silnic v Kraji Vysočina jsou silnice I. třídy, kde připadá

⁴⁵ TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. *Jak bezpečné jsou dálnice v EU?* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/novinka/716/jak-bezpecne-jsou-dalnice-v-eu.html>

na každých 3,7 kilometrů jeden tragický následek dopravní nehody – viz Tabulka 5.

Tabulka 5 - Přehled DN dle směrových poměrů silnice v Kraji Vysočina

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Přímý úsek	<i>usmrcení</i>	11	19	16	14	10	17	16	14	23	17	10
	<i>těžké zranění</i>	78	70	65	58	61	44	60	41	38	46	32
Přímý úsek po vyjetí ze zatáčky	<i>usmrcení</i>	11	3	3	6	7	4	4	11	5	8	5
	<i>těžké zranění</i>	33	18	23	30	16	26	21	20	11	18	6
Zatáčka	<i>usmrcení</i>	4	11	11	16	15	6	6	8	5	8	5
	<i>těžké zranění</i>	44	63	43	35	47	27	35	21	29	24	22
Křižovatka průsečná čtyřramenná	<i>usmrcení</i>	2	1	1	3	2	0	2	0	5	1	3
	<i>těžké zranění</i>	15	16	12	17	8	14	14	20	9	8	5
Křižovatka styková - tříramenná	<i>usmrcení</i>	5	4	5	3	1	3	1	2	2	3	1
	<i>těžké zranění</i>	18	19	16	18	17	7	14	14	17	15	8
Křižovatka pěti víceramenná	<i>usmrcení</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>těžké zranění</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Kruhový objezd	<i>usmrcení</i>	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	<i>těžké zranění</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování z informačního systému PČR

6.2 Specifika dopravních nehod na Vysočině

Dopravní nehody na Vysočině ve sledovaném období byly detailněji zkoumány za pomoci portálu nehody.cdv.cz, který pravidelně každý měsíc doplňuje statistiky dopravních nehod a dále je filtrovat dle až 64 parametrů. Kraj Vysočina ve sledovaném období let 2011–2021 vykazuje spíše vyšší závažnost DN se smrtelnými následky při pohledu na počet úmrtí na 1 000 dopravních nehod. Na tento počet v kraji připadá 8,6 úmrtí.

Nejvyšší hodnotu poté vykazuje Jihočeský kraj (14,3 osob/1 000 nehod), nejnižší počet lze predikovat v Praze (1,2 osoby/1 000 nehod). Nejnižší hodnoty vykazují kraje Ústecký (4,7 osoby/1 000 nehod), Liberecký (4,9 osoby/1 000 nehod). Hodnoty Kraje Vysočina jsou srovnatelné s Pardubickým, Královehradeckým a Jihomoravským krajem. Překvapivě Středočeský kraj má při tomto průměru nižší hodnotu smrtelných nehod, přestože

dlouhodobě vykazuje největší počet usmrcených osob při dopravních nehodách. V níže uvedené tabulce 6 je možné nahlédnout do celkového vývoje dopravních nehod v Kraji Vysočina v letech 2011–2021.

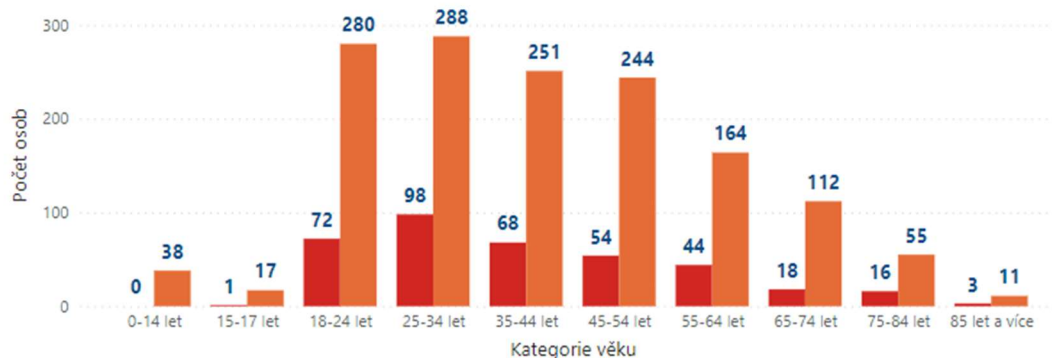
Tabulka 6 - Přehled DN a jejich následků v letech 2011–2021 v Kraji Vysočina

Počet nehod	Usmrceno	Těžké zranění	Lehké zranění	Ekonom. ztráty
44 510	381	1 508	14 454	40,12 mld. Kč

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, nehody.cdv.cz

Dále ve sledovaném období lze konstatovat, že k nejhorším rokům z hlediska úmrtí patřily roky 2014 (43 osob) a 2019 (40 osob). Pokud statistiky podrobíme zkoumání z hlediska věku účastníků, tak dlouhodobě lze potvrdit nejvyšší podíl v rizikové skupině 18–24 let – viz obrázek 8.

Obrázek 8 - Následky nehod dle věku viníka nehody 2011–2021

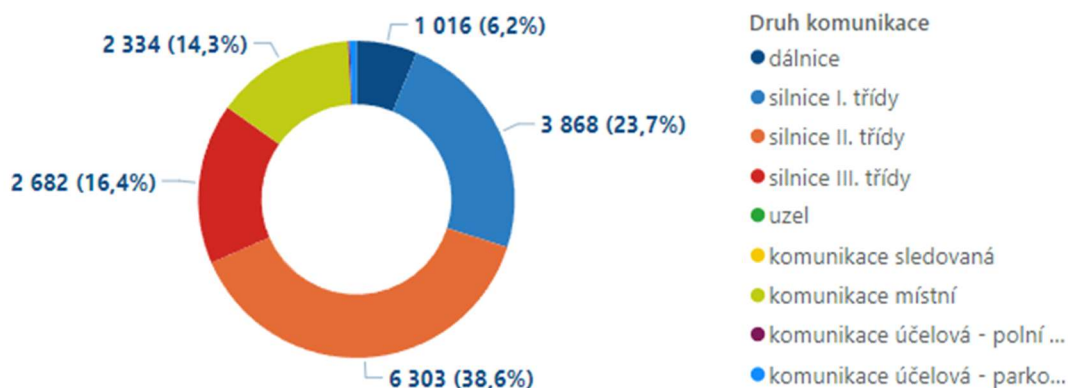


Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, nehody.cdv.cz

Z hlediska rozložení DN do jednotlivých měsíců se kraj neodlišuje od zbylé části ČR, protože k největšímu počtu zranění dochází v období od května do srpna. Stejně lze říct i o rozložení dle dnů, protože nejrizikovějším dnem je pátek v časovém úseku od 14 do 18 hodin.

Níže uvedené obrázky potvrzují, že dálnice stále na Vysočině patří k těm bezpečnějším komunikacím, protože přes 50 % nehod se stane na silnicích I. a II. Třídy. Vzhledem k rozloze kraje celkovému počtu 704 měst a obcí je očekávaný i vyšší počet DN na silnicích III. třídy.

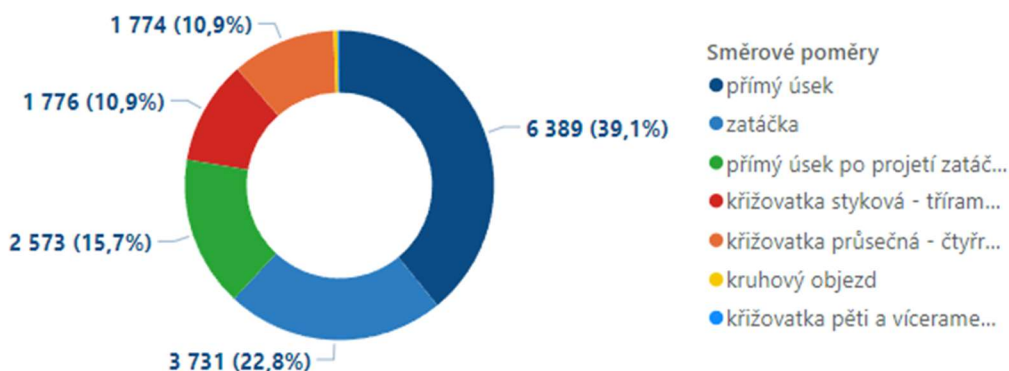
Obrázek 9 - DN dle druhu komunikace 2011–2021



Zdroj: Centrum dopravní výzkumu, nehody.cdv.cz

Celkově se v přímém úseku stane na Vysočině 39,1 % dopravních nehod, dalších 22,8 % se stane v zatáčkách. V křižovatkách se stane zhruba 20 % všech nehod – viz obrázek 10.

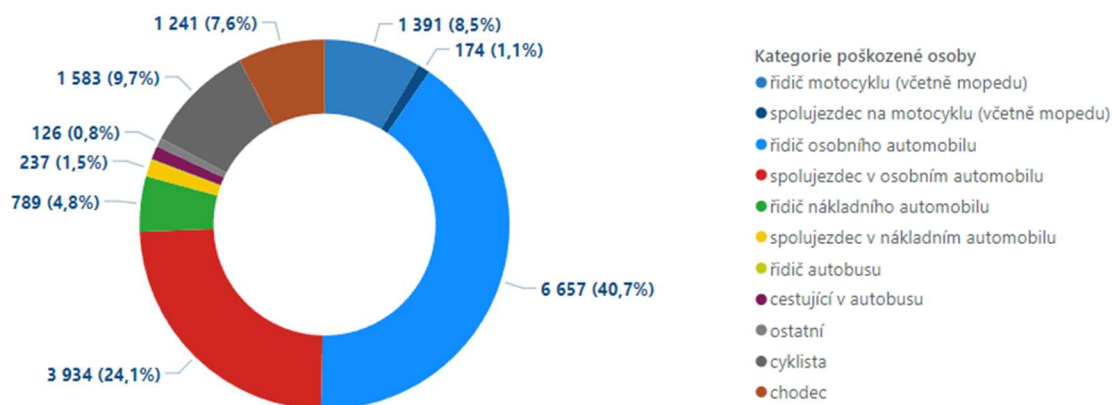
Obrázek 10 - DN dle směrových poměrů 2011-2021



Zdroj: Centrum dopravní výzkumu, nehody.cdv.cz

V Kraji Vysočina je nejzastoupenější osobou poškozené osoby samotný řidič osobního vozidla (40,7 %), dále pak spolujezdec ve vozidle (24,1 %) a přes 8 % tvoří řidiči motocyklu včetně mopedu – viz obrázek 11.

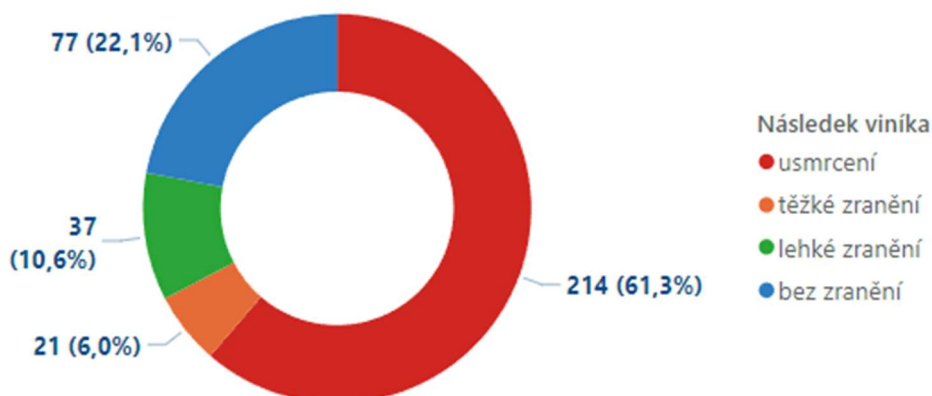
Obrázek 11 - DN dle kategorie poškozené osoby 2011-2021



Zdroj: Centrum dopravní výzkumu, nehody.cdv.cz

Když už někdo v Kraji Vysočina havaruje při tragické nehodě, tak si v 61,3 % odnáší smrtelná zranění sám viník – viz obrázek 12.

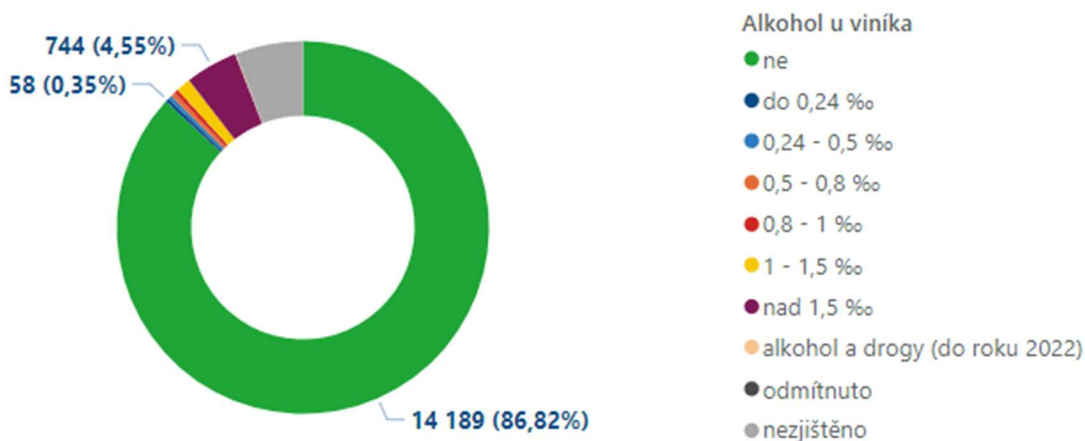
Obrázek 12 - Následek u viníků smrtelných nehod 2011-2021



Zdroj: Centrum dopravní výzkumu, nehody.cdv.cz

V dlouhodobém horizontu se v Kraji Vysočina 86,82 % DN obešlo bez přítomnosti alkoholu v krvi. Naopak je poměrně vysoký počet hladiny na 1,5 promile alkoholu – viz obrázek 13.

Obrázek 13 - DN s přítomností alkoholu u viníka 2011-2021



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, nehody.cdv.cz

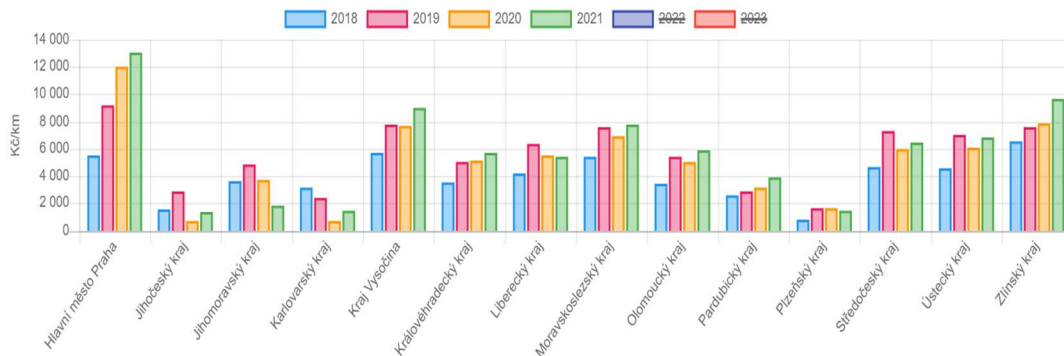
Srážka vozidla s volně žijící zvěří nebo domácím zvířetem představuje dopravní nehodu v souladu s ustanovením § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. zákona o silničním provozu. Ten definuje dopravní nehodu jako událost na pozemních komunikacích, například havárii nebo srážku, jež se stane nebo začne na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení, zranění osob nebo k poškození majetku přímo spojeného s provozem pohybujícího se vozidla.⁴⁶

Na obrázku 14 jsou vyobrazeny počty střetu vozidla se zvěří v letech 2018–2021 v Kraji Vysočina.

⁴⁶ ČESKO. § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 1. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2024 [cit. 3. 2. 2024]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p47-1>

Obrázek 14 - SRNA index v Kraji Vysočina 2018 - 2021

SRNA index dle krajů let 2018 až 2023 (letní období)



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Střety se zvěří

V případě zvířat chovaných v soukromí, jako jsou domácí a hospodářská zvířata která mají jasně definovaného majitel, který musí zajistit, aby zvíře neohrozilo provoz na pozemní komunikaci, je možné požadovat náhradu škody po majitele takového zvířete.

V případě divoké zvěře není za způsobenou škodu odpovědný žádný konkrétní subjekt. Volně žijící zvěř není ve vlastnictví státu, mysliveckého sdružení ani žádné konkrétní osoby. Volně žijící zvěř, která není předmětem chovu je považována za „res nullius“ tedy za věc nikoho. Jde o právní status u věci, v tomto případě volně žijícího zvíře, které nemá vlastníka a není ani konkrétním vlastnictvím nikoho. V případě usmrcení takového zvířete při dopravní nehodě se tento usmrcený kus zvěře stává majetkem mysliveckého sdružení, v jehož honitbě došlo ke skonu zvířete.

Škodu na vozidle v důsledku dopravní nehody, kdy došlo ke střetu vozidla s volně žijícím zvířetem nekryje zákonné pojištění odpovědnosti a majitelům vozidel je ze strany pojišťoven doporučováno se pro tento druh dopravní nehody připojistit nebo uzavřít havarijní pojištění.⁴⁷ Kraj Vysočina dlouhé roky patřil k částem naší republiky s nejvyšším počtem střetů se zvěří tzv. srna indexem.

⁴⁷ KASALOVÁ, Bc. Ivana. AUTOMOBIL: ZVÍŘATA. Brno, 2013, 34 s. Dostupné také z: https://is.muni.cz/th/nrn4w/diplomova_prace.pdf. Diplomová práce. MASARYKOVA UNIVERZITA PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA ÚSTAV ANTROPOLOGIE. Vedoucí práce Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc

V posledních letech však nad rámec sledovaného období došlo k zásadnímu obratu, který lze přikládat k tomu, že pokud se správa zaměří na konkrétní problém, lze jej efektivně řešit. V posledním sledovaném období roku 2023 bylo toto číslo dle portálu srazenazver.cz naopak nejnižší v ČR.

6.3 Vývoj přestupků na území Kraje Vysočina

Důležitým prvkem při snižování nehodovosti je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, který vykonává Policie České republiky, zejména služba dopravní policie. Získaná data o odhalených dopravních přestupcích v Kraji Vysočina v období od roku 2011 do roku 2021 dokazují, že policie jako orgán státní správy, zákonem zmocněný k vymáhání práva v oblasti silničního provozu, jednoznačně sleduje priority stanovené národní strategií BESIP.

Těžištěm činnosti dopravní policie v Kraji Vysočina je přítomnost dálnice D1 jako hlavní tranzitní komunikace v kraji, a i v celkovém pohledu v České republice. Na dálnici navazují další komunikace prvních a druhých tříd, kde je provoz značně intenzivní a dohled dopravních policistů je v těchto oblastech pravidelně posilován. Dlouhodobé priority Krajského ředitelství policie Kraje Vysočina jsou stanoveny s přihlédnutím k těmto specifickým teritoriálním podmínkám, vývoji nehodovosti v kraji a prioritám Národní strategie BESIP. Analýza přestupků v Kraji Vysočina v letech 2011–2021 je vyobrazena v tabulce 7.

Tabulka 7 - Analýza přestupků v Kraji Vysočina 2011-2021

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Alkohol a návykové látky	461	436	364	438	283	350	252	219	266	262	303
Rychlost	12 039	10 892	10 305	11 310	10 879	10 554	7 666	9 302	10 477	10 944	9 424
Nedání přednosti v jízdě	792	923	1284	1030	847	640	539	614	597	502	562
Nesprávný způsob	2 674	2 560	3 035	3 210	3 547	3 278	3 605	3 880	3 573	3 475	3 578
Telefonování	1 452	1 173	944	1 091	1 057	1 474	1 581	1 655	1 816	2 235	2 462
Předjíždění	128	202	198	235	203	153	186	215	168	322	207
Pásy	5 075	3 863	3 014	2 753	2 295	2 078	1 723	1 895	1 971	2 373	2 631
Ekonom. ztráty v ml. Kč	2,53	2,78	2,78	2,99	3,5	3,25	3,73	3,94	4,24	4,56	5,78

Zdroj: Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování z informačního systému PČR

Jde především o soustavnou činnost v oblasti měření rychlosti jízdy vozidel na nejvytíženějších komunikacích, zejména prvních a druhých tříd. Dále je to dohled nad dodržováním zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek. Postihování řidičů, kteří za jízdy používají mobilní telefony nebo jiná hovorová nebo záznamová zařízení, a odhalování jednání, kdy se řidič z jiných důvodů nepřiměřeně nevěnuje řízení motorového vozidla. Především preventivní činnost je soustředěna na zranitelné účastníky, jako jsou řidiči motocyklů, cyklisté, chodci a děti.

Z vyhodnocení objasněných přestupků je patrný trvalý a soustavný dohled a represivní působení v klíčových oblastech, které by měly vést ke zvyšování bezpečnosti a snižování tragických a těžkých následků dopravních nehod.

7 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ

V závěrečné kapitole diplomové práce, zaměřené na návrhy opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina, jsem se věnoval komplexnímu přístupu k problematice. Cílem této kapitoly je syntetizovat poznatky získané v průběhu práce a předložit konkrétní návrhy, které by mohly přispět k zvýšení bezpečnosti na silnicích tohoto kraje. Základem pro formulaci těchto návrhů byla řada analytických kroků, které zahrnovaly jak teoretické, tak praktické aspekty zkoumané problematiky.

Prvním krokem byla "Analýza klíčových slov a zahraničních zdrojů", která umožnila identifikovat relevantní témata a osvědčené postupy z mezinárodního prostředí, jež mohou být inspirací pro Kraji Vysočina. Následovala "Analýza dopravních nehod v Kraji Vysočina", jež poskytla ucelený pohled na charakter a rozsah dopravních nehod v regionu. Specifické podmínky kraje byly dále zkoumány v sekci "Dopravní nehody dle kategorie silnic a uspořádání dopravního prostoru", která se zaměřila na různé typy silnic a jejich vliv na bezpečnost.

Další část, "Specifika dopravních nehod na Vysočině", přinesla hlubší analýzu konkrétních příčin a okolností nehod, zatímco "Vývoj přestupků na území Kraje Vysočina" nastínil trend v oblasti dopravních přestupků a jeho vliv na celkovou bezpečnost. Empirická část práce zahrnovala "Dotazníkové šetření" a "Strukturované rozhovory", které poskytly cenné informace přímo od obyvatel a odborníků. Segment "Přístup složek PČR k BESIP na Vysočině" pak reflektoval zapojení Policie ČR do problematiky a její přístup k prevenci a řešení dopravních nehod.

Na základě těchto analýz a zjištění byla formulována "Navrhovaná opatření", která představují konkrétní kroky a iniciativy směřující ke zlepšení situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina. Tato opatření reflektují jak potřeby zjištěné během výzkumu, tak inspiraci čerpanou z osvědčených praktik a jsou navržena tak, aby byla realizovatelná a efektivní v místních podmínkách.

Tímto způsobem se diplomová práce snaží přispět k lepší ochraně životů a zdraví obyvatel Kraje Vysočina a ke zvýšení celkové bezpečnosti silničního provozu v regionu.

7.1 Analýza klíčových slov a zahraničních zdrojů

Vzhledem k tomu, že při porovnávání zdrojů českých klíčových slov docházelo nejčastěji k filtrování závěrečných prací, byla za jeden ze zdrojů zvolena i knihovna Akademie věd ČR. Podrobnější filtr byl nastaven pro období od roku 2011 do současnosti, stejně jako tomu bylo právě i u Google Scholar. Ze zvolených klíčových slov BESIP, koncepce bezpečnosti provozu, bezpečnost provozu, smart city, prevence dopravních nehod, bezpečná dopravní infrastruktura, rozhodně největší počet dokumentů nabízí právě termín „smart city“. Pro vyhledávání potřebných zdrojů prostřednictvím byla použita tato klíčová slova prostřednictvím vyhledavače Google Scholar:

- Bezpečnost silničního provozu / road traffic safety
- Prevence dopravních nehod / traffic accident prevention
- Smart city concept (tento termín užíván i v ČR)
- Bezpečná dopravní infrastruktura / safety development of transport infrastructure
- BESIP

Při využití této platformy se potvrdilo, že obecně problematika bezpečnosti silničního provozu je velkým tématem i předmětem závěrečných prací. S ohledem na aktuálnost zdrojů bylo stanoveno, že budou v patrnost brány zdroje od roku 2011, tedy takové, které zahrnují současnou a minulou dekádu Strategie BESIP a NSBSP. Při využití klíčového slova „road traffic safety“ se další klíčová slova rozvíjela o termíny road traffic safety measures (opatření), dále road traffic safety assement (hodnocení), dále road traffic safety management systém (manažerský systém), dále road traffic safety and efficiency (bezpečnost vs. účinnost), dále road traffic safety medicines (v návaznosti na lékařství), road traffic safety evaluation (spíše zaměřeno na hodnocení opatření v dopravě a případně vázáno k problematice psychologie, dopravní psychologie).

Při práci se zahraničními zdroji bylo důležité nejenom stanovení časového rozpětí, ale zejména také vymezení vylučujících kritérií, které jsou pro danou problematiku zajímavé, ale z hlediska aplikace na územní celek konkrétního státu, je lze aplikovat pouze v rovině teoretické v rámci – tzv. „příkladů dobré

praxe“, případně studiem zahraničních zdrojů lze verifikovat některá platná tvrzení a informace publikovaná v českých zdrojích. Oblast dopravy, BESIPu, aktivit ke zvýšení bezpečnosti na silnicích je multidisciplinární oblastí. Z tohoto důvodu bylo nutné v rámci zahraničních zdrojů filtrovat publikace a články, které ve svém rozsahu detailněji zasahují do oblasti silničních zákonů konkrétních států, stejně tak oblasti konkrétně zabíhající do následků zranění pohledem medicíny. Naopak v oblasti změn infrastruktury v intravilánu je zajímavé čerpat zdroje ze zemí, které mají v oblasti začleňování různých skupin účastníků provozu zkušenosti. V následujících letech lze očekávat změny v systému autoškolení v systému vzdělávání řidičů. Legislativní inspirací byly právě nejbližší západní státy.

Dále je třeba upozornit na termín BESIP, který zná pouze ČR. V zahraničních zdrojích je tato zkratka často komunikována v návaznosti na telekomunikační systémy. Většina zahraničních zdrojů nebyla relevantní pro potřeby práce.

Tabulka 8 - Přehled použití klíčových slov od roku 2011 - Google scholar

Termín	Počet výsledků od 2011	2021 - dosud
Bezpečnost silničního provozu	16 000	3 650
Road traffic safety	89 200	20 500
Road traffic measures	68 300	16 900
Road traffic safety management system	17 800	16 200
Road traffic safety assessment	91 100	18 300
BESIP	1 510	305
Prevence dopravních nehod	12 600	2 200
Traffic accident prevention	21 100	16 600
Smart city concept	18 300	17 500
Bezpečná dopravní infrastruktura	13 100	2 380
Safety development of transport infrastructure	38 400	17 000

Zdroj: Jiří Trnka – vlastní zpracování

7.2 Dotazníkové šetření

Pro sběr informací o postojích a názorech obyvatel Kraje Vysočina k problematice bezpečnosti silničního provozu byla zvolena metoda dotazníkového šetření. Dotazníky byly distribuovány mezi respondenty v rámci celého Kraje Vysočina a byly sestaveny tak, aby kopírovaly strategické cíle celostátní úrovně snahy o zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Obsahovaly otázky zaměřené na subjektivní vnímání opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu a reakce obyvatel Kraje Vysočina na nové trendy v této oblasti.

Obyvatelé Kraje Vysočina, stejně jako obyvatelé jiných regionů, mohou bezpečnost silničního provozu vnímat různě, v závislosti na jejich osobních zkušenostech, místních podmínkách a vnímání rizik. Otázky, které si mohou klást, mohou být různorodé a odrážet široké spektrum obav a priorit, od konkrétních bezpečnostních opatření po celkovou kulturu bezpečnosti na silnicích.

Při skládání on – line dotazníku byly zohledňovány zásadní otázky, které řeší obyvatelé i ostatních krajů např.: ***Jaká opatření jsou přijímána k zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů?*** Tato otázka může odrážet obavy o zranitelné účastníky silničního provozu, zejména v oblastech s vysokou hustotou dopravy nebo tam, kde chybí infrastruktura pro pěší a cyklisty. ***Jsou místní silnice vybaveny dostatečným osvětlením a značením?*** Správné osvětlení a značení může výrazně přispět k prevenci nehod, obzvláště v nočních hodinách nebo za snížené viditelnosti. ***Jak se řeší problém rychlosti vozidel?*** Vysoké rychlosti v obytných jsou častou obavou, která může vést k vážným nehodám a zraněním. ***Jaké vzdělávací programy jsou k dispozici pro řidiče a další účastníky provozu?*** Vzdělávání a osvěta může hrát klíčovou roli v budování kultury bezpečnosti na silnicích.

Jaký je postup při hlášení nebezpečných situací nebo nedostatků na silnicích? Možnost rychle a efektivně komunikovat potenciální rizika může pomoci předejít nehodám. ***Jaké jsou nejčastější příčiny dopravních nehod v regionu a jak se jim předchází?*** Pochopení kořenových příčin nehod může napomoci cílenému řešení problémů. ***Jak jsou podporovány inovace a technologie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu?*** Zajímavost o využití moderních technologií pro prevenci nehod a zlepšení bezpečnosti. ***Jaká je spolupráce mezi městy a obcemi v kraji a státními institucemi v oblasti***

bezpečnosti provozu? Koordinace a spolupráce mezi různými úrovněmi správy může být klíčová pro úspěšnou implementaci bezpečnostních opatření.

Dotazníkové šetření probíhalo ve spolupráci s Krajským koordinátorem Vysočina v termínu od 13. prosince 2023 do 3. ledna 2024. Celkově se podařilo získat data od 627 respondentů, tedy celková úspěšnost dokončení dotazníku dosahovala v jeho závěru 77,9 %. Nejvíce odpovědí přišlo v návaznosti na kampaň na sociálních sítích, kdy byli osloveni obyvatelé kraje prostřednictvím skupin na sociálních sítích a ve spolupráci s některými středními školami, kde je realizována spolupráce v oblasti BESIP. Vyplnění dotazníku zabralo 2–5 minut 47,8 % respondentů, Dále 46,1 % nad dotazníkem strávilo 5–10 minut. Více než deset minut vyplňovalo dotazník 6,1 % respondentů.

Do průzkumu se zapojilo 56,9 % žen a 42,7 % mužů, dále 0,3 % respondentů uvedlo jiné pohlaví. Další dotaz byl směřován na věk, kde lze říct, že nejvíce se do dotazníkového šetření zapojili lidé 39–51 let, ale téměř shodné výsledky vykazovala i skupina 26–38 let, viz obrázek 15.

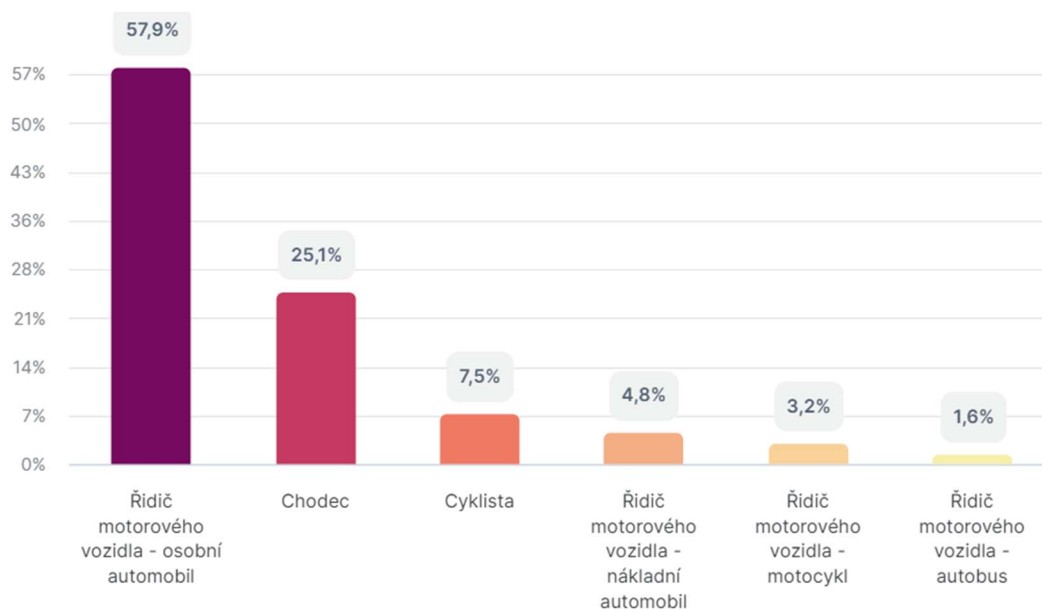
Obrázek 15 - Věkové rozložení respondentů dotazníků – Můžete prosím uvést Váš věk?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Dalším důležitým údajem bylo zjištění role v silničním provozu, vzhledem k tomu, že jsme oslovili i střední školy, panovala obava z toho, aby bylo dosaženo dostatečného počtu respondentů řidičů motorových vozidel. Tato obava se nakonec nepotvrdila a do šetření se zapojilo téměř 60 % - viz obrázek 16.

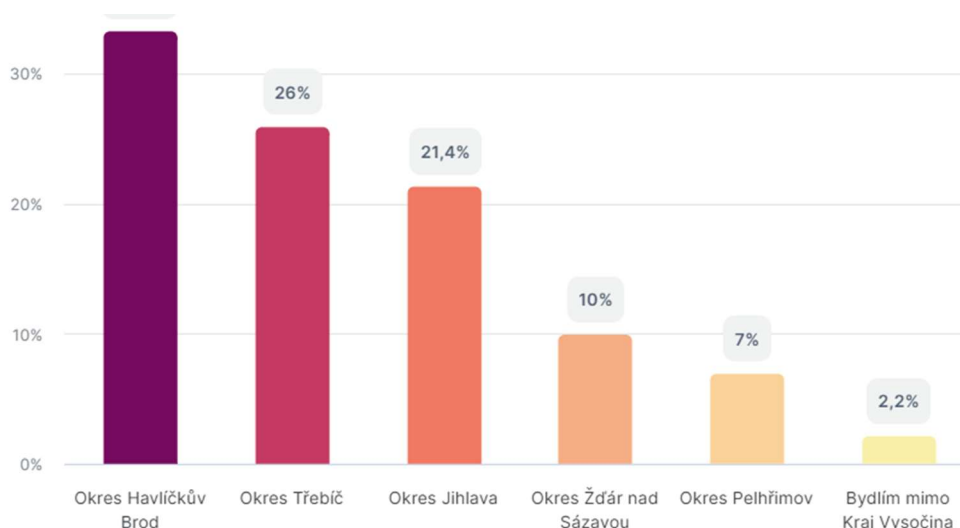
Obrázek 16 - Respondenti dotazníku jako účastníci provozu – V jaké roli se nejčastěji pohybujete v silničním provozu?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Kraj Vysočina má hustou silniční síť a je téměř uprostřed přerušen dálnicí D1. Mnoho lidí dojíždí za prací z vesnic do větších měst. Navíc mají jednotlivé části Kraje Vysočina svá specifika. Počet respondentů dotazníkového šetření podle okresu jejich bydliště je vyobrazen na obrázku 17.

Obrázek 17 - Respondenti dle okresů – Ve kterém okresu Kraje Vysočina žijete?

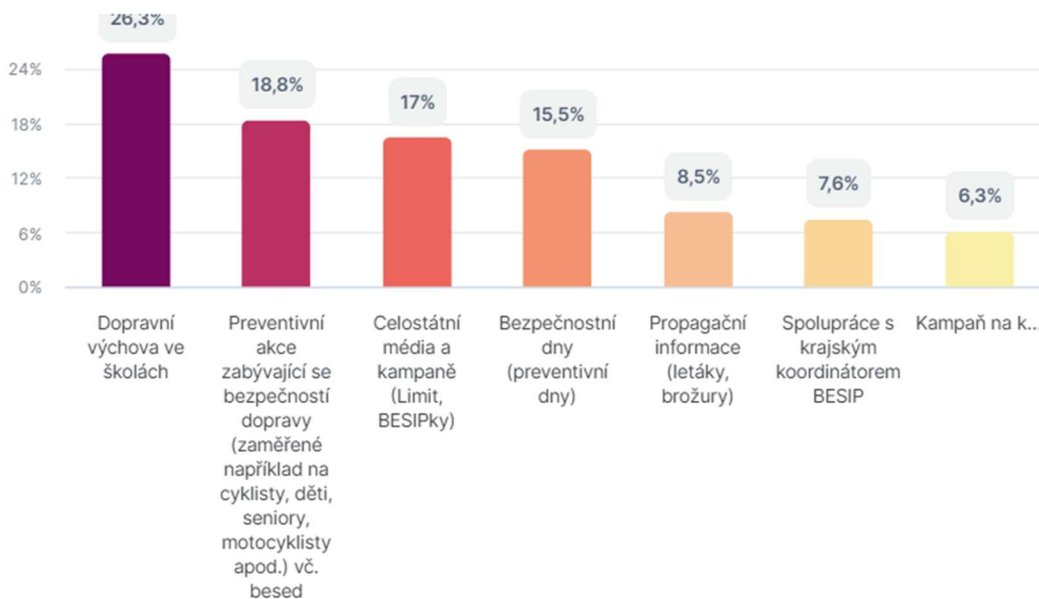


Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Jižní část kraje má blízko k Moravě a panují zde mírnější podnební podmínky, naopak Žďárské vrchy jsou velmi chladné a stále zalesněné. Okolí Jihlavy je velmi vytíženo z hlediska náročnosti dopravy. Naopak okolí Pacova, Kamenice nad Lipou patří k periferiím a jsou dopravou vytíženy méně. Z tohoto důvodu bylo pro práci důležité zastoupení obyvatel z jednotlivých okresů.

Opatření v provozu lze rozdělovat na tzv. měkká nebo tvrdá. První z otázek se zaměřovala na ta finančně méně náročná. Jak obyvatelé efektivitu opatření? Přes ¼ respondentů spatřuje smysl v dopravní výchově, tento údaj může korelovat s tím, že Kraj Vysočina má jednu z nejvyšších četností dopravní výchovy, což se projevuje i na vnímání ze strany veřejnosti. Téměř 20 % přikládá důraz směrem k preventivním akcím a pozornost je věnována i směrem k celostátním kampaním, které jsou v návaznosti na FZŠ realizovány prostřednictvím reklam v TV i tištěných médií – viz obrázek 18.

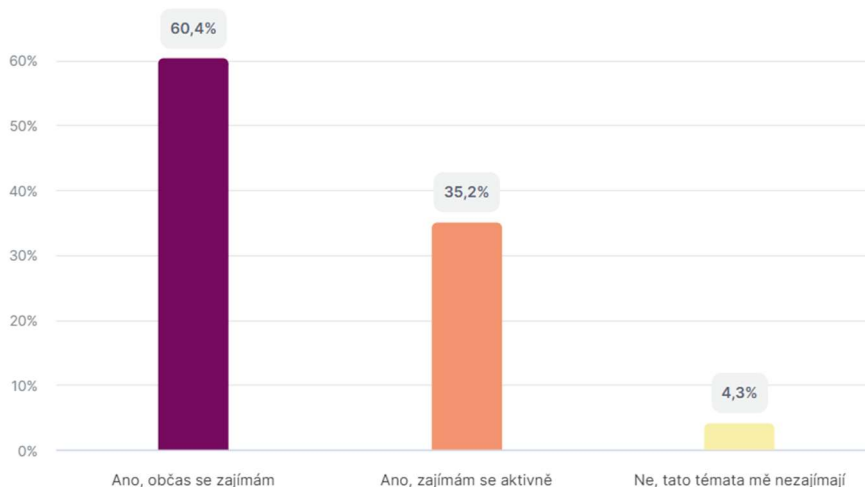
Obrázek 18 - Měkká opatření v provozu – Která bezpečnostní opatření zaměřená na účastníky silničního provozu (tzv. měkká) ve svém okolí vnímáte?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Při tvorbě projektů a kampaní se zaměřením na bezpečnost provozu je důležité, jak obyvatelé vnímají aktivity kolem BESIP, zda se o bezpečnost zajímají. Pozitivní zprávou je, že přes 95 % respondentů uvedlo, že je bezpečnost zajímavá – viz obrázek 19.

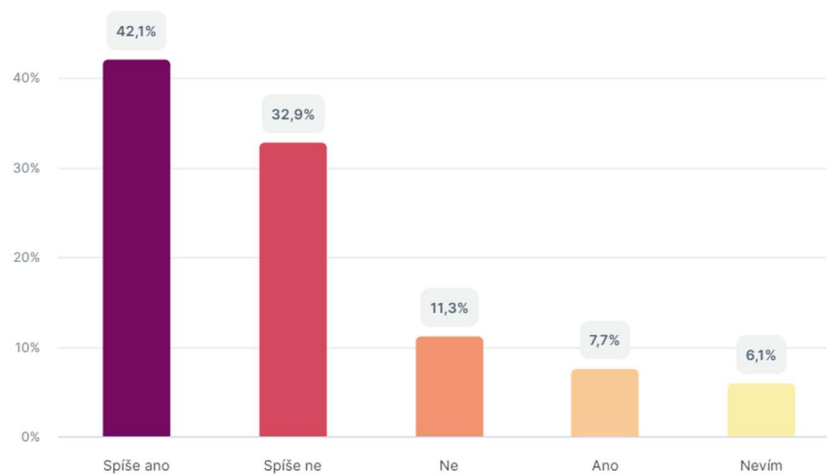
Obrázek 19 - Zájem o témata BESIP – Zajímáte se o témata související s bezpečností provozu?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Další otázka byla věnována problematice bezpečnosti pohledem respondentů směrem k obcím a městům. Považují opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu v jejich městě za dostatečná? Zde je možné pozorovat, že téměř 50 % dotazovaných je s opatřeními spíše spokojeno nebo spokojeno. Naopak 32,9 % by uvítalo zlepšení – viz obrázek 20.

Obrázek 20 - Myslíte, že je ve Vašem městě/obci dostatečně řešena problematika bezpečnosti silničního provozu?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Tzv. tvrdá opatření mohou zasáhnout do peněženek účastníků provozu, často jsou velmi kontroverzí, přesto 53 % respondentů považuje za důležité opatření právě zavádění například úsekovým měřením. Výstavba okružních křižovatek je na Vysočině velkým trendem, který mnohdy řeší i náročné situace v centrech měst. Naopak strategické zavádění zón se sníženou rychlostí na 30 km/h moc velkou podporu nemá a bylo by důležité se na tuto problematiku zaměřit – viz tabulka 9.

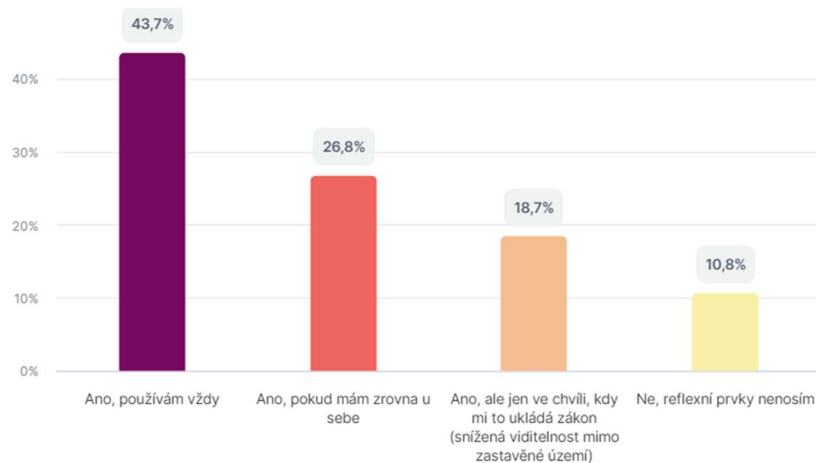
Tabulka 9 - Která realizována opatření spočívající v úpravě infrastruktury (tzv. tvrdá opatření) považujete za nejvíc účinná? (vyberte prosím max. 3)

ODPOVĚĎ	PODÍL	
Využití měření úsekové nebo okamžité rychlosti vozidel s udělováním sankcí	332	53,0 %
Výstavba okružních křižovatek (popř. obchvatů)	241	38,4 %
Úprava infrastruktury v blízkosti škol a mateřských školek	241	38,4 %
Doplnění přisvětlení /nasvětlení již stávajícího přechodu pro chodce	177	28,2 %
Umístění svislého světelného signalizačního zařízení s kontrolou rychlosti	114	18,2 %
Využití zvýrazňujících optických prvků například tzv. optická brzda, zvýraznění přechodu	110	17,5 %
Doplnění světelné signalizace na přechodu pro chodce	105	16,7 %
Jiné (vjezdový ostrůvek, zábradlí u školy, zúžení vozovky)	71	11,3 %
Osazení silnic ochrannými svodidly	68	10,8 %
Informativní radary	64	10,2 %
Zóny 30 (rychlost omezena na 30 km/h)	54	8,6 %
Realizace, obnova či nová výstavba DDH (dětského dopravního hřiště)	35	5,6 %

Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Jaký je vztah k nošení reflexních prvků od jejich zavedení? Na Vysočině je vztah obyvatel k této problematice kladný. Více než 40 % respondentů je používá vždy a odpůrců je jen 10,8 % - viz obrázek 21.

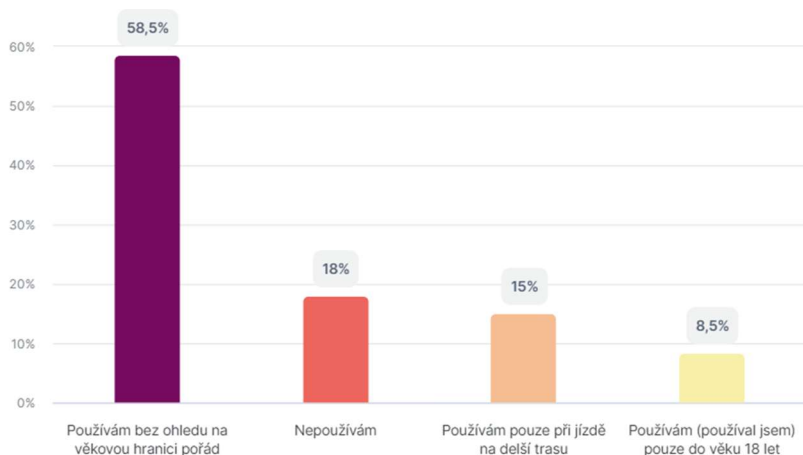
Obrázek 21 - Pokud se pohybujete za snížené viditelnosti jako chodec, používáte reflexní prvky?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

V Kraji Vysočina je ve srovnání se zbytkem ČR nižší počet usmrčených osob při dopravních nehodách cyklistů. Jaký je postoj obyvatel k používání ochranných prostředků v čele s cyklistickou přilbou? Téměř 60 % dotazovaných nosí přilbu bez ohledu na věkovou hranici. Naopak stále 18 % přilbu nepoužívá více – viz obrázek 22.

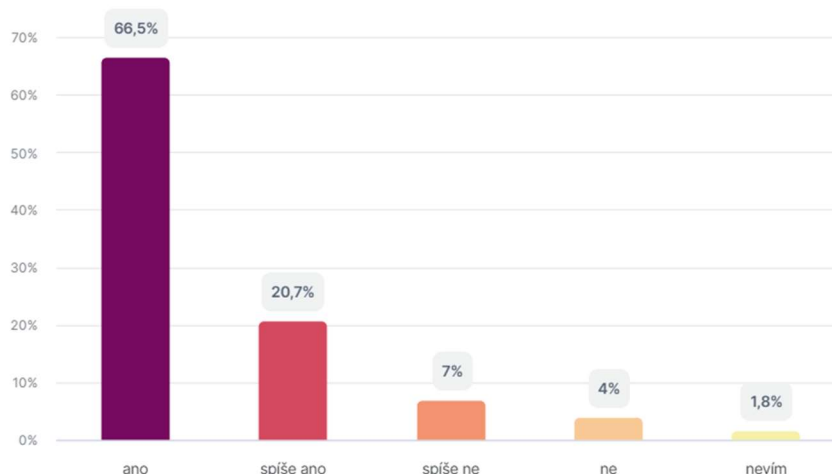
Obrázek 22 - Jaký je Váš postoj k nošení ochrany hlavy (přilby) při jízdě na jízdním kole?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

I do Kraje Vysočina si cestu našly nové moderní prostředky včetně elektrických koloběžek a z policejních statistik vyplývá, že i zde se v návaznosti na e-kola / e-koloběžky havaruje. Jak tento nový fenomén vnímají obyvatelé kraje? Spatřují v něm riziko? Ano, 66,5 % obyvatel vnímá tyto stroje jako rizikové a dalších 20,7 % se přiklání k jejich rizikovosti – viz obrázek 23.

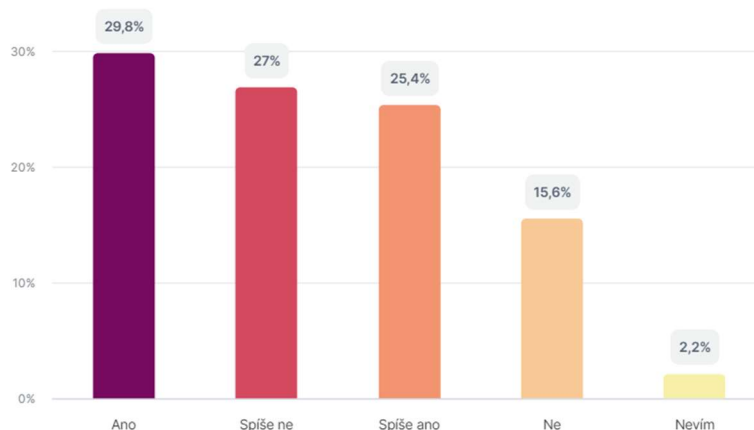
Obrázek 23 - Považujete e-koloběžky za rizikové pro bezpečnost provozu?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Kromě dálnice a silnic prvních tříd, je Kraj Vysočina doslova protkán silnicemi nižších tříd, které spojují jednotlivé vesnice. Tyto cesty jsou často lemovány stromovými alejemi. Z pohledu odborníku na bezpečnost jsou stromy v blízkosti silnice problém, a i na Vysočině berou životy. Z dat CDV vyplývá, že v našem sledovaném období od 2011–2021 se stalo na území kraje 1939 dopravních nehod se stromy. Za toto období bylo 73 nehod se smrtelnými následky. Jak toto riziko vnímají obyvatelé kraje? Překvapivým údajem je vysoké číslo odpovědí „spíše ne“, které označilo 27 % respondentů. Naopak téměř 30 % vnímá stromy jako rizikové – viz obrázek č. 24. Pro odstraňování stromů na Vysočině není vůle. Důvodem jsou majetkové vtahy, ale také fakt, že po kalamitě kůrovce zmizela značná část lesů a je velmi náročné získat povolení na kácení stromů i v situaci, kdy je na jeho kmenech několik křížků.

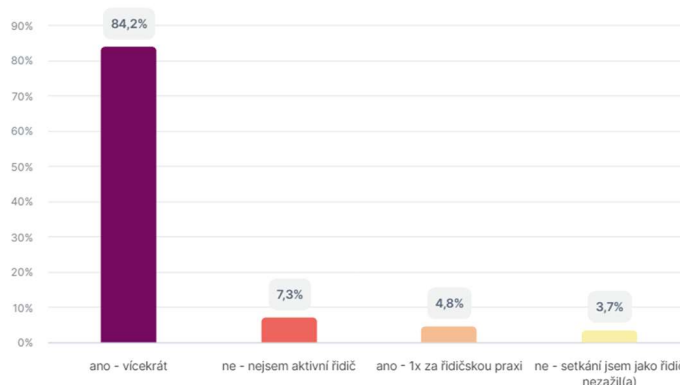
Obrázek 24 - Považujete stromy v blízkosti silnice za nebezpečí?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Většina respondentů dotazníku jsou řidiči motorového vozidla. Kraj Vysočina je místem výskytu zvěře a dlouhodobě ve sledovaném období statistiky vykazovaly vysoké počty střetů. Většina respondentů zažila výskyt zvěře u silnice, někteří nejsou aktivní řidiči a jen velmi malé množství se se zvěří nesešlo. Z hlediska kolizí ji více než ¼ respondentů zažila, další dokonce vícekrát. Na druhou stranu se přes 40 % dotazovaných se střetem nesešlo – viz obrázek 25.

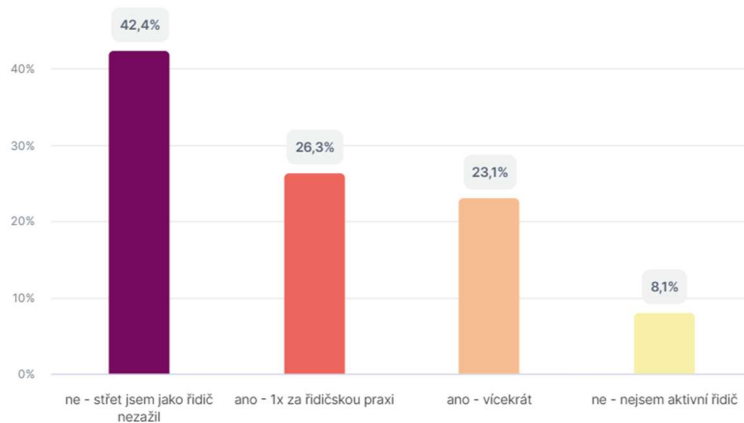
Obrázek 25 - Zažil jste někdy jako řidič výskyt zvěře na pozemní komunikaci (bezkolizní situace – nevznikla nehoda)?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Následující otázka byla kladena směrem ke konkrétním střetům se zvěří – viz obrázek 26.

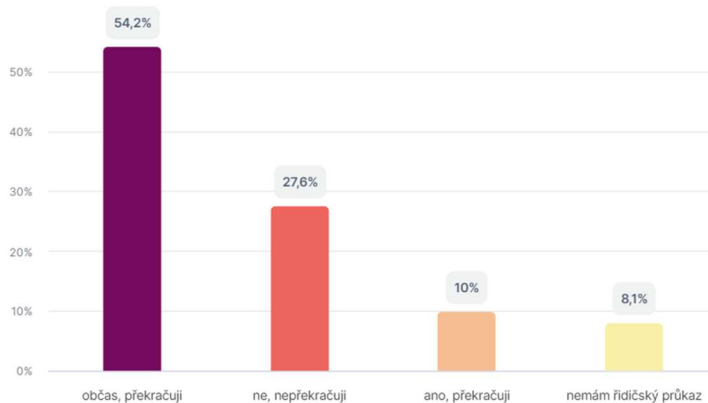
Obrázek 26 - Zažil jste někdy jako řidič střet se zvěří (došlo k samotnému střetu)?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Kraj Vysočina z hlediska příčin fatálních dopravních nehod nevybočuje z příčin zbytku ČR, tedy hlavní příčinou je vysoká rychlost. Jaký je vztah obyvatel k rychlosti? Rovných 10 % respondentů překračuje, dalších 54,2 % překračuje občas. Pouze 27,6 % dotazovaných rychlost nepřekračuje. Samozřejmě je důležité okomentovat, že nebyla zkoumána konkrétní hodnota překračované rychlosti – viz obrázek 27.

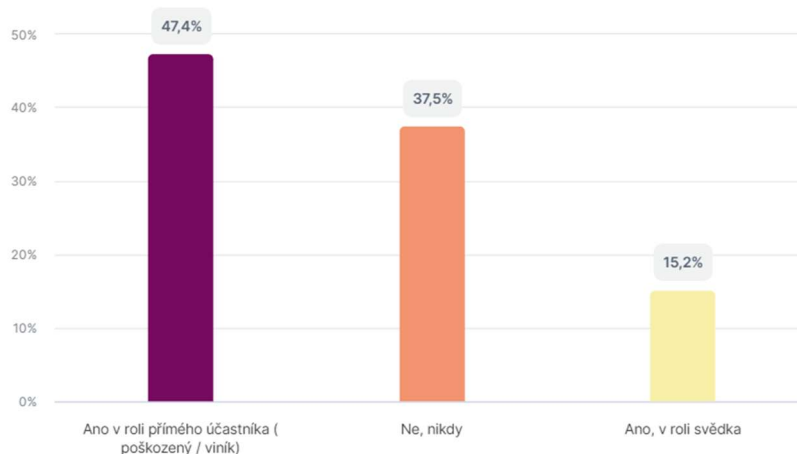
Obrázek 27 - Pokud jste aktivní řidič motorového vozidla, překračujete nejvyšší dovolené rychlostní limity? (obec 50 km/h a mimo obec 90 km/h)



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Statistiky pojišťoven uvádějí, že až 98 % řidičů za svůj život řeší kolizní situaci v dopravě. Zajímavostí průzkumu je vztah respektu ze stromů u silnic s tím, zda účastníci zažili dopravní nehodu, kde se nepotvrdilo, že ti, kteří nepovažují stromy za riziko, by měli větší pravděpodobnost dopravní nehody více než ostatní. Naopak kontingenční vztah mezi překračováním rychlosti potvrdil vztah mezi tím, že ti, kteří potvrzují překračování rychlosti, také uvádějí, že se stali přímým účastníkem dopravní nehody. Zároveň i více bourají ti, kteří občas překračují viz obrázek 28.

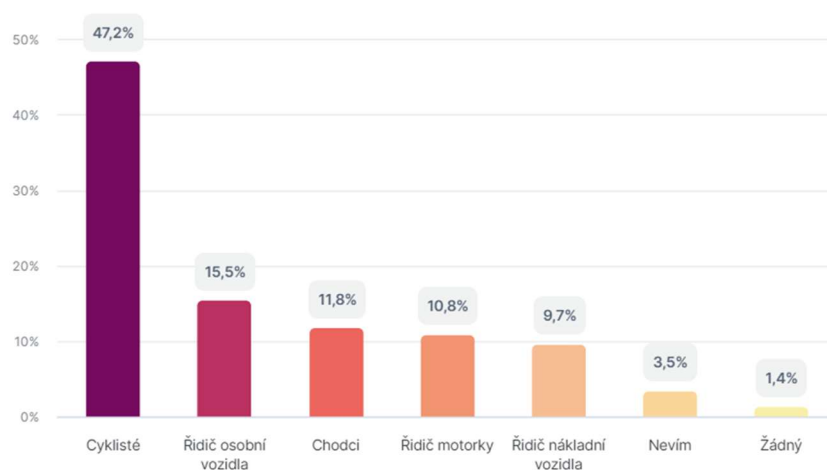
Obrázek 28 - Stal jste se někdy účastníkem dopravní nehody?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Na mnoha místech kraje dochází k rozvoji dopravní infrastruktury pro cyklisty. Pokud jsme se ptali respondentů na vztah k ostatním účastníkům provozu. Výrazně dominovalo spatřování rizika nikoliv v ostatních řidičích motorových vozidel, kteří prokazatelně páchají těžké dopravní nehody, ale za největší riziko jsou považováni cyklisté a určitě by se případná strategie na tento problém měla reagovat – viz obrázek 29.

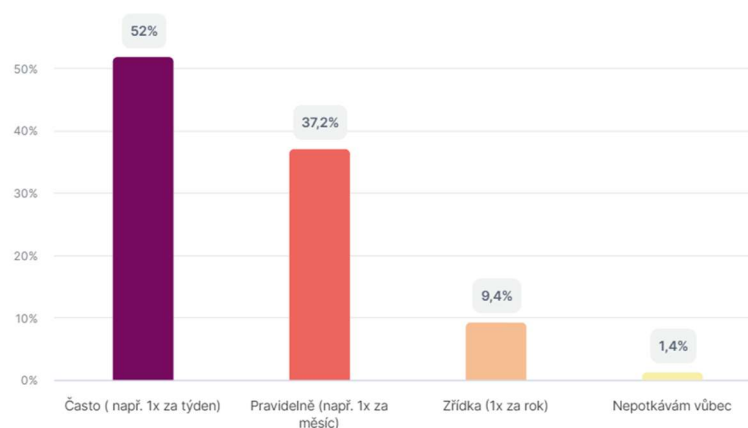
Obrázek 29 - Jaký účastník silničního provozu pro Vás představuje největší riziko?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Jedním ze strategických pilířů je viditelný silniční dohled. Bylo tedy důležité zjistit, zda respondenti dotazníku vídají hlídky policie. Téměř 90 % dotazovaných potkává hlídku policie nejméně jednou za měsíc, to lze považovat za dostatečné. Naopak z vysokého čísla je jen polovina z lidí, kteří vídá hlídky je následně pravidelně na silnicích kontrolována. Lze tedy říct, že vidět hlídku, neznamená kontrolu. Dokonce zhruba 10 % řidičů uvedlo kontrolu jen jednou za řidičskou praxi – viz obrázek 30.

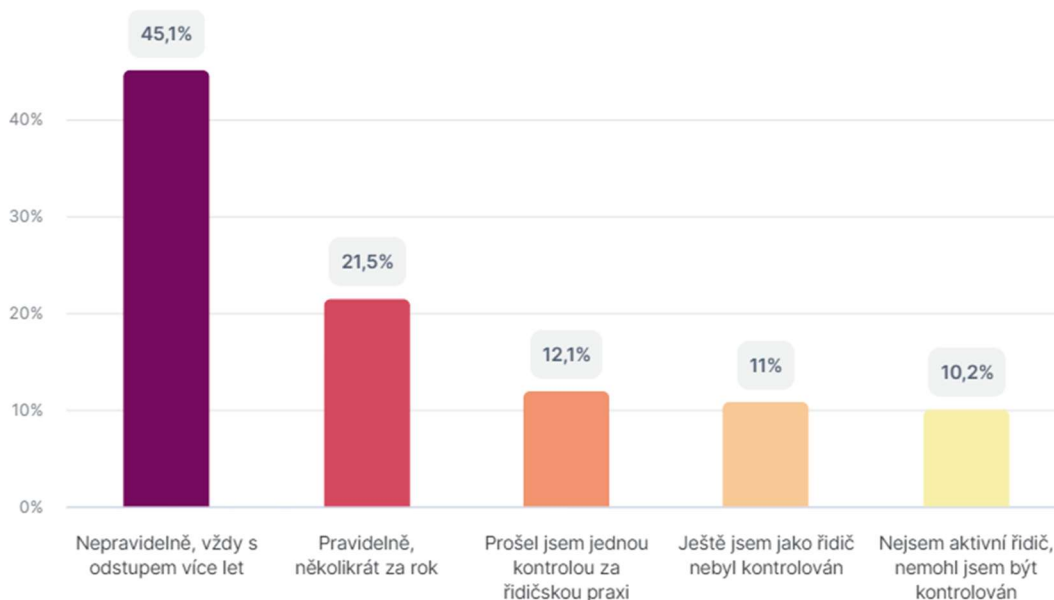
Obrázek 30 - Jak často v provozu potkáváte hlídku PČR (Policie ČR)?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Důležitá otázka práce nebyla směřována jen na výskyt hlídek PČR, ale také na četnost kontrol, kterou popisuje obrázek 31.

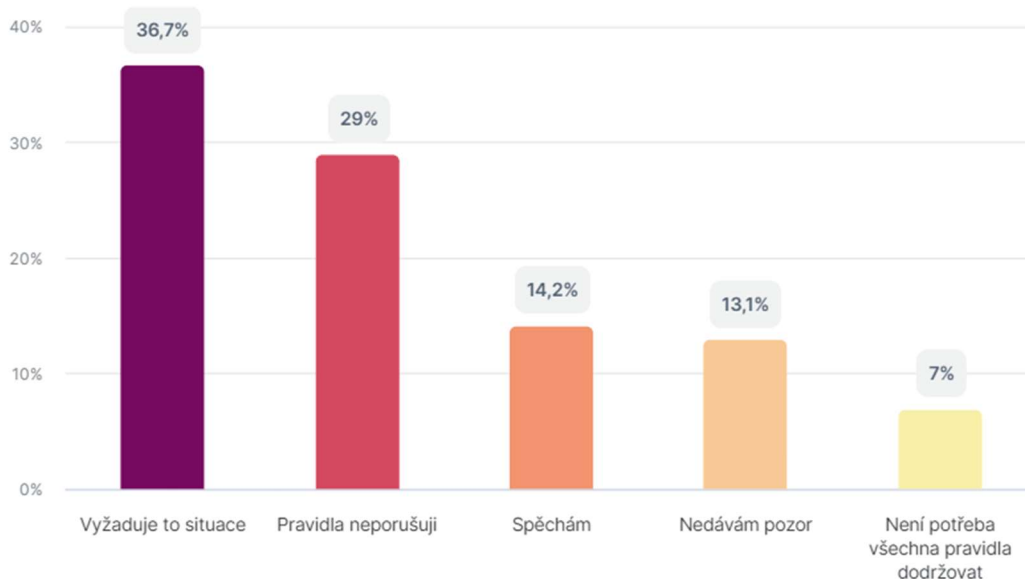
Obrázek 31 - Jak často v provozu potkáváte hlídku PČR (Policie ČR)?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Umí si účastníci provozu omluvit případné porušení? Jaké jsou důvody? Téměř 30 % dotazovaných respondentů pravidla neporušuje vůbec – viz obrázek č. 32. Nejvíce dotazovaných si své jednání umí omluvit konkrétní situací. Spěch a nepozornost dohromady tvoří stejný počet respondentů jako ti, kteří pravidla vůbec neporušují – viz obrázek 32.

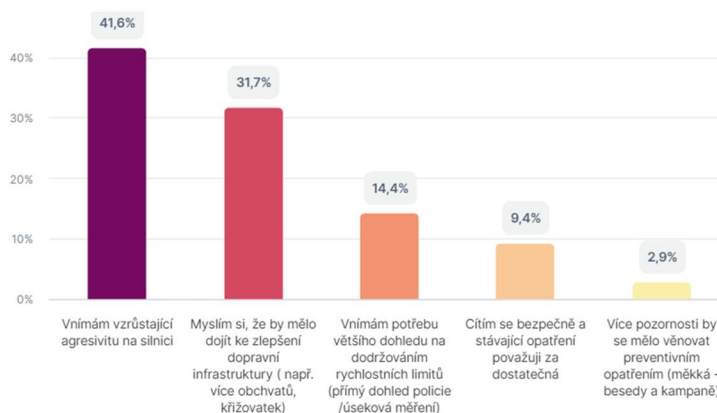
Obrázek 32 - Pokud porušujete pravidla silničního provozu, z jakého důvodu?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Jak obyvatelé v závěru dotazníku vnímali samotnou situaci v kraji? Největší význam přikládají vzrůstající agresivitě, což potvrzuje průzkumy ČKP z roku 2013. Jako druhá priorita se jeví rozvoj infrastruktury a pozornost je věnována i dohledu policie jako takové. Naopak méně než 10 % ta stávající opatření považuje za dostatečná. Vyšší investice do dopravy by uvítalo málo přes 70 % respondentů – viz obrázek 33.

Obrázek 33 - Jak subjektivně (vlastním pohledem) vnímáte současný provoz na Vysočině?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Obrázek 34 - Jste spokojen(a) s rozvojem silniční sítě Kraje Vysočina?



Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

7.3 Ověření hypotéz

Pro celkovou kvalitu práce bylo využito více metod včetně dotazníku, který je popsán v následující kapitole a důvodem jeho využití bylo zejména zjištění konkrétních podmínek v Kraji Vysočina, které není možné získat z odborné literatury, nebo internetových zdrojů. Hypotézy byly stanoveny tak, aby k jejich potvrzení, popř. vyvrácení došlo na základě dat získaných od obyvatel Kraje Vysočina formou kvantitativního výzkumu.

HYPOTÉZA Č.1

Hypotéza č. 1 měla za úkol prověřit subjektivní názor respondentů ve vztahu k tomu, jak vnímají opatření ke zvyšování bezpečnosti v Kraji Vysočina s ohledem na aktivity měst a obcí. Na základě dotazníkového šetření bylo zjištěno, že plně je s opatřeními spokojeno pouze 7 % respondentů a dalších 42,1 % se přiklání spíše ke spokojenosti. Naopak 11,7 % respondentů jasně uvedlo, že spokojeno není a spíše k nespokojenosti se klaní 32,9 % dotazovaných.

Pokud tedy vezmeme v poměru 49,1 % (spokojen, spíše spokojen) vs. 44,6 % (nespokojen, spíše nespokojen), lze říct, že **hypotéza č. 1 se nepotvrdila**.

HYPOTÉZA Č. 2

Hypotéza č. 2 měla za úkol prověřit subjektivní vnímání respondentů z Kraje Vysočina v porovnání k národním průzkumům o vzrůstající agresivitě řidičů motorových vozidel k sobě navzájem. Za tímto účelem byla stanovena otázka, která cíleně nabídla výběr z několika skupin účastníků provozu a respondenti se měli vyjádřit k tomu, koho považují na silnicích za největší riziko. Vzrůstající agresivitu potvrzuje 41,6 % dotazovaných, dokonce ji řadí nad požadavek na lepší opatření směrem k infrastruktuře a potřebě, aby se upravovala na silnicích rychlost. Ve chvíli, kdy byla respondentům položena otázka, kdo pro ně na silnicích představuje největší riziko, uvedlo jen 15,5 % dotazovaných jiného řidiče jiného osobního vozidla, 10,8 % se obává motocyklistů a pouze 9,7 % řidičů se bojí nákladních vozidel. Motorová vozidla v součtu přináší do hypotézy 36 % dotazovaných a 47,2 % řidičů uvádí za největší riziko cyklisty. Ani **hypotéza č. 2 se nepotvrdila**, a navíc přináší jasný signál o tom, že vzhledem k většinovému zastoupení respondentů v roli řidičů osobních vozidel a tím pádem malým rizikem újmy při případném střetu v porovnání s cyklistou, panuje směrem k této skupině účastníků negativní odstup.

HYPOTÉZA Č. 3

Třetí – poslední hypotéza monitoruje činnost police v rovině viditelný silniční dohled vs. kontroly řidičů. Za účelem potvrzení / vyvrácení hypotézy byla vytvořena kontingenční tabulka dvou otázek „Jak často potkáváte hlídku PČR?“ a „Jak často jste jako řidič kontrolován hlídkou?“, zejména za účelem vyloučení osob nedisponujících oprávněním k řízení. Jen malé množství 1,4 % vůbec nepotkává hlídku policistů a méně než 10 % potkává hlídku méně než jednou za rok. Naopak 89,2 % dotazovaných potkává hlídku minimálně jednou za měsíc. Pokud se však podíváme na počty kontrolovaných, tak i ti, kteří potkávají hlídku pravidelně a velmi často (1x za týden), je kontrolováno nepravidelně jednou za rok, stejně jako někdo z nich vůbec nebyl kontrolován vůbec a téměř stejný počet udává informaci, že prošli za svůj život jen jednou kontrolou. Výsledek je tedy

212 málo kontrolovaných řidičů, kteří pravidelně vidí hlídky vs. 84, kteří pravidelně potkávají a jsou navíc kontrolováni. Poslední **hypotéza č. 3 byla potvrzena**, protože skutečně větší množství těch, kteří pravidelně hlídky potkávají na silnici následně není kontrolováno – viz tabulka 10.

Tabulka 10 - četnost viditelného silničního dohledu vs. fyzické kontroly

Jak často potkáváte hlídku policistů?					
		Často (např. 1x za týden)	Pravidelně (např. 1x za měsíc)	Zřídka (1x za rok)	Nepotkávám vůbec
Jak často jsem kontrolován?	Nejsem aktivní řidič, nemohl jsem být kontrolován	30	25	8	1
	Ještě jsem jako řidič nebyl kontrolován	33	23	9	4
	Prošel jsem jednou kontrolou za řidičskou praxi	37	25	13	1
	Pravidelně, několikrát za rok	84	48	3	0
	Nepravidelně, vždy s odstupem více let	142	112	26	3

Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

7.4 Vyhodnocení strukturovaných rozhovorů

Strukturované rozhovory byly vedena s vedením dopravní policie Kraje Vysočina, dopravním inženýrem a hlavním preventistou kraje Vysočina. Dále byl rozhovor veden s Krajským koordinátorem BESIP. Tato metoda umožnila získání hlubších znalostí a perspektivního pohledu od klíčových aktérů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v daném regionu. V neposlední řadě byl osloven i místně příslušný krajský koordinátor BESIP pro Kraj Vysočina. Tato metoda byla zahrnuta jako součást širšího spektra rozhovorů s klíčovými aktéry v oblasti bezpečnosti silničního provozu, což umožnilo získat komplexní a vyvážený pohled na danou problematiku z různých perspektiv.

V rámci zpracování diplomové práce byla významná část dat získána od Policie České republiky týkajících se dopravní nehodovosti a přestupků. Prováděna byla analýza a souhrnné vyhodnocení těchto dat, a bylo si uvědomeno, že kromě dat je nezbytné do práce zahrnout také odbornou erudici a zkušenosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích. Proto byli

osloveni tři zkušené policisté krajského ředitelství, kteří mohli poskytnout odborný pohled na bezpečnost silničního provozu v kraji.

Prvním osloveným byl pan plk. Mgr. David Jiráček, vedoucí odboru dopravní policie Krajského ředitelství kraje Vysočina. S ním byla diskutována otázka personálního stavu dopravní policie, budoucí predikce v nárůstu počtu policistů v kraji a priority dopravní policie na úrovni kraje a celé České republiky.

Druhým osloveným byl pan kpt. Ing. Zbyněk Augustýn, krajský dopravní inženýr služebně zařazený na Odboru dopravní policie Krajského ředitelství kraje Vysočina. Rozhovor s ním proběhl dne 29. 12. 2023 a zaměřil se na problematiku vyhledávání, analýzy a odstraňování nehodových míst v kraji a zvyšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na nejdůležitějších komunikacích.

Posledním osloveným byl pan kpt. Mgr. Martin Hron, krajský koordinátor prevence kriminality oddělení tisku a prevence Krajského ředitelství policie kraje Vysočina. Rozhovor s ním se konal dne 17. 1. 2024 a zaměřil se na činnost jeho oddělení v rámci BESIP a aktivity směřující k prevenci dopravních přestupků.

Rozhovory s policisty poskytly cenné informace o současných a budoucích aktivitách dopravní policie v Kraji Vysočina. Jejich bohaté profesní zkušenosti přispěly k pochopení problematiky trvalého zvyšování bezpečnosti silničního provozu v kraji.

Celkově lze konstatovat, že výkonné složky dopravní policie v Kraji Vysočina úspěšně naplňují stanovené cíle akčního plánu strategie BESIP 2021–2030. Dopravní policie na Vysočině se velice systematicky věnuje všem oblastem akčního plánu, a zvláštní důraz je kladen na prioritní oblasti tohoto plánu. Výkon služby hlídek, které vykonávají přímý dohled nad BESIP, je každý den zaměřen prioritně na vyhledávání řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky a měření rychlosti ve stanovém úseku. Jako zástupce vedoucího OSD Jihlava plánují hlídku, která má pro výkon služby určen některý ze silničních rychloměrů, celodenní výkon speciální kontroly B. v souladu s čl. 18 odst. 2) písm. B) ZPPP č. 300/2000. Hlídka je na ranní instruktáži důsledně poučena o zvolení takového místa pro měření rychlosti, kde je dle statistik dopravní nehodovosti zvýšené riziko dopravní nehody, kde dochází často k překračování rychlosti vozidel, anebo jde o jinak riziková místa. Hlídka má za úkol měřit rychlost v intravilánu

i extravilánu, a to v takovém poměru kdy více jak polovinu doby měření bude provedeno v intravilánu na vhodně zvolených místech.

Vysokou důležitost má z pohledu Odboru služby dopravní policie kraje Vysočina dálniční oddělení Velký Beranov. Toto oddělení zodpovídá nejen za obecnou bezpečnost ale především za plynulost provozu v obou směrech dálnice D1. V Kraji Vysočina jde o zcela zásadní páteřní komunikaci, na kterou je navázán především tranzitní provoz nákladních vozidel ale vysoký počet osobních automobilů. Úsek dálnice D1, který prochází Krajem Vysočina má v různých částech specifické charakteristiky, a to především v zimním období kdy dochází k závadám ve sjízdnosti. Právě do těchto úseku je v zimním období směřována pozornost dálničních policistů. Od listopadu 2023 je na vybraných úsecích dálnice D1 umístěné svislé dopravní značení č. B22a zákaz předjíždění pro nákladní automobily. Toto dopravní omezení pro řidiče nákladních vozidel znamená především pro řidiče osobních automobilu vyslyšení dlouhodobé nespokojenosti s plynulostí provozu na dálnici. Nákladní vozidla často nerespektovala obecnou úpravu a dlouho trvajícím předjížděním jiných nákladních vozidle zcela významně omezovala plynulost v levém jízdním pruhu. Tím byla pochopitelně výrazně ohrožena i bezpečnost všech účastníků. Vedoucí policisté dálničního oddělení a oddělení silničního dohledu, plánují každý den minimálně jednu hlídku, která svou pozornost zaměřuje zcela na problematiku nerespektování zákazu předjíždění řidiči nákladních vozidel. Od začátku roku 2024 bylo ke dni 25. 1. 2024 v úseku dálnice D1 na Vysočině vyřešeno celkem 210 těchto porušení.

V minulosti byla na území Kraje Vysočina z hlediska dopravně – inženýrského realizována opatření, jejichž finální řešení trvalo v řádu několika let. Příkladem je průsečná křižovatka silnice I/38 a I/23 v k. ú. obce Markvartice. V tomto místě se po dobu několika let stávali nejen dopravní nehody, kde byla způsobena jen hmotná škoda ale i nehody při, kterých docházelo k těžkým zraněním a úmrtím. Na tuto skutečnost bylo upozorňováno ze strany krajského dopravního inženýra, do jehož působnosti tato křižovatka patří. Od prvních náznaků o nebezpečnosti tohoto místa, které naznačovali statistické informace vycházející z dopravních nehod, bylo navrženo jako jednoznačně nejbezpečnější řešení zbudování okružní křižovatky. Účelnost tohoto řešení byla ve vztahu ke správci silnice I/38 prosazována a argumentována několik let. Byla zde však

učiněna jen méně nákladná opatření, které ne zcela dobře fungovala a dle statistických údajů dopravních nehod se i na dále jednalo o velmi nebezpečné nehodové místo silnice I/38. V roce 2018 se podařilo prosadit původně navrhované řešení, vykoupit potřebné pozemky v bezprostředním okolí křižovatky a vystavět okružní křižovatku. Od uvedení do provozu do dnešního dne se na tomto místě nestala, žádná dopravní nehody s tragickými následky nebo těžkým zraněním.

Na úseku dopravního inženýrství v Kraji Vysočina dle mého zjištění je dostatečný počet policistů, kteří se intenzivně věnují všem pozemním komunikacím v Kraji Vysočina. Policisté dále neustále vyhodnocují data dopravní nehodovosti ve vztahu k hlavním příčinám a stanoveným prioritám v oblasti dopravní infrastruktury dle akčního plánu strategie BESIP 2021–2030. Ze strany Policie jde o velmi specifickou činnost, který je jen jednou součástí systému zlepšování a budování bezpečnějšího dopravního prostoru.

Kraj Vysočina je svou silniční sítí specifický především tím, že jej protíná dálnice D1, která je hlavní tranzitní komunikací především pro kamionovou dopravu. V celém úseku dálnice D1 na Vysočině proběhla celková modernizace povrchu, avšak na důležitý prvek plynulosti se opomnělo. Jde o telematické řízení provozu, a tedy okamžitou reakci celého systému údržby a dohledu nad plynulostí provozu na D1. Úsek je sice osazen moderní kamerovou technikou a indikátory změn počasí ale tím celé opatření končí. Informace o změnách ve sjízdnosti tak nejsou vhodným a rychlým způsobem předávány řidičům. Řidiči tak neví v dostatečném předstihu o hrozícím dopravním omezení a pokračují do úseku dálnice, který je ať už z jakýchkoliv příčin například neprůjezdný nebo je zde provoz výraznou měrou omezen. Jde o situace, kdy dojde k dopravní nehodě, která pak mnoho řidičů na dlouhé hodiny zcela zbytečně uvězní na dálnici. Vhodné telematické prvky s okamžitými informacemi dokážou účastníky včas upozornit na takovou situaci a popřípadě řidiče osobních vozidel ihned odklonit na objízdnou trasu na vhodném exitu dálnice. Tvorba kolon nejen ztěžuje přístup k místu dopravní nehody složkám IZS ale i neúměrně zvyšuje riziko dopravní nehody kdy, řidiči nejsou včas varováni a nestihnou v dostatečném předstihu reagovat na rychle se tvořící kolonu stojících vozidel. Na konci takových kolon pak mohou vzniknout dopravní nehody, a to i s vážnými následky, a to ještě

více komplikuje činnost všech složek IZS. Jestliže tedy dojde, na dálnici k omezení plynulosti provozu výraznou měrou to snižuje bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

Z rozhovoru s hlavním preventistou vyplývá, že ve svém výkonu práce kombinují v oblasti BESIP spolupráci zejména v návaznosti na činnost dopravní policie a součinnost s Krajským koordinátorem BESIP pro Kraj Vysočina. Ročně se takto uskuteční několik desítek akcí, které jsou ve formě přednáškové činnosti i venkovních akcí v rámci dopravní bezpečnostní a preventivních aktivit. K zasažení veřejnosti dochází ve všech věkových skupinách od dětí v mateřských školách po seniory a preventivní činnost se přizpůsobuje i ročnímu období např. dušičky, Velikonoce, Silvestr, snížená viditelnost.

Kolegyni Veroniku Vošickou Buráňovou potkávám na venkovních akcích již řadu let. V pozici krajského koordinátora je od roku 2016 a činnost převzala po předchůdci, který vztahy s nejrůznějšími subjekty na poli bezpečnosti velmi pokazil, což vedlo k jeho odvolání. Na počátku neměla lehký úkol v podobě návratu respektu k této instituci a obnovení spolupráce. V současné době vidí situaci jako stabilizovanou s tím, že na dětských dopravních hřištích v kraji probíhají preventivní aktivity i dopravní výchova. Navíc se podařilo díky její aktivitě vybudovat i některá nová hřiště např. v Bystřici nad Pernštejnem, kde k otevření dojde ještě před prázdninami 2024. Kraj Vysočina je unikátní i v tom, že jako jediný činnost BESIP sdružuje a dále vzdělává zkušební komisaře formou pravidelných setkání. V průběhu let se na území kraje uskutečnila celá řada významných preventivních akcí, které svým charakterem patřily k unikátním – simulované dopravní nehody na železnici, Festival dopravní prevence a motorismu s názvem MotorSvět. Krajská koordinátorka z Vysočiny navíc působí jako externí výzkumný pracovník na Centru dopravního výzkumu Brno na oblasti, která se věnuje lidskému faktoru v dopravě. Tento přesah jí dává možnost přenést do kraje zajímavé přednášky i školení pro odbornou veřejnost. V rámci bezpečnosti dopravy zdůrazňuje, že je velmi důležitá koordinace aktivit, plánování a síťování odborníků. Roli krajského koordinátora mnohem více vidí v odborných aktivitách. Za největší úskalí práce považuje zejména mnohonásobně vyšší poptávku po aktivitách BESIP, než je kapacita krajského koordinátora. Částečně by s touto

situací měly pomoc nové webové stránky BESIP Kraj Vysočina, které se připravují na jaro 2024 a budou první svého lokálního charakteru v ČR.

8 NÁVRH OPATŘENÍ KE ZVYŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU

V ČR už několik krajů, a dokonce i měst přistoupilo k tomu, že zpracovávají vlastní lokální strategie ke zvýšení bezpečnosti provozu. Tato snaha je podporována i ze strany samotného Ministerstva dopravy ČR, které prostřednictvím Centra dopravního výzkumu nechalo zpracovat samostatnou metodiku pro tvorbu místních strategií. Hlavním důvodem je fakt, že konkrétní strategie kraje je zpracována na potřeby obyvatel, místní podmínky ekonomické, socio – demografické aj. Měštům a obcím dá návod, jak lze k bezpečnosti provozu přistupovat „hmatatelnou“ formou s ohledem na lokalizaci konkrétních nehodových míst shluků dopravních nehod. Vytvoření takové strategie však vyžaduje práci týmu odborníků, kteří zohlední všechny aspekty.

Z hlediska demografie je třeba v Kraji Vysočina zohlednit to, že se jedná o jeden z krajů s největším počtem okresů, který je uprostřed rozdělen dálnicí D1, která je hlavní tepnou ČR. Tento fakt přináší příležitosti, ale také celou řadu komplikací, které jsou vázány na přetížení silnici nižších tříd v případě dálničních komplikací. Navrhovaná koncepce by měla tento fakt zohledňovat a připravit Kraj Vysočina na mimořádné meteorologické podmínky i neustále narůstající intenzitu dopravy. Dálnice D1, která protíná kraj Vysočina, je nejdelší a nejstarší dálnicí v České republice. První myšlenky na vybudování této komunikace byly prezentovány již v 30. letech 20. století. Výstavba začala v roce 1939, ale úsek dálnice mezi Prahou a Brnem byl celkově dokončen až v roce 1980. Je patrné, že šířka dálnice, vybudovaná v té době, byla projektována s ohledem na množství a intenzitu dopravy tehdejší doby. Od té doby však intenzita dopravy začala strmě narůstat, především kvůli zvyšující se tranzitní nákladní dopravě. Stát si byl vědom nejen technické, ale i finanční náročnosti řešení, které se skládalo především z výměny již nevyhovujícího povrchu dálnice a dalších technických opatření, jako je stavba nových mostů, nadjezdů a ekoduktů. Kvůli náročnosti celé modernizace, výši finančních nákladů a složitosti při výkupu potřebných pozemků bylo rozhodnuto, že dálnice mezi Prahou a Brnem se rozšíří pouze o 75 cm pro každý směr jízdy, a to včetně mostů a nadjezdů.⁴⁸ S ohledem na současnou intenzitu

⁴⁸ ŘSD. *O projektu Nová D1* [online]. 2013 [cit. 2024-03-11]. Dostupné z: <https://novad1.cz/o-projektu/>

dopravy na dálnici D1 na úseku kraj Vysočina považují toto řešení za zcela nevyhovující. Mělo by dojít k zásadnějšímu rozšíření, aby byla v celém úseku umožněna jízda ve třech jízdních pruzích. Provedeným řešením byl rozšířen pouze odstavný pruh, což sice zvyšuje bezpečnost stojících vozidel, ale klíčový problém zvýšení celkové průjezdnosti neřeší. Tři jízdní pruhy se na D1 vyskytují pouze v místech, kde dochází ke stoupání, což neřeší komplexně celou délku dálnice. Přes vysoké finanční náklady, dlouhou dobu realizace a množství dopravních omezení, která provázela tuto rozsáhlou rekonstrukci, mohu na základě své osobní a profesní zkušenosti konstatovat, že efekt rozšíření jednoho pruhu o 75 cm zásadně nereflektuje problém tranzitních komunikací, které mají zvládnout narůstající tranzitní dopravu. Zvolené řešení bylo jistým kompromisem, ale hodnotím ho jako zcela nedostatečné a pro budoucnost nevhodné, neboť nepřinese řešení problému s narůstající dopravou. Situaci částečně může zlepšit dostavba dálniční sítě, ale i tak lze očekávat, že spojení Praha – Brno, bude i nadále nejvíce využívanou trasou. Samozřejmě i ostatní komunikace jsou důležité z hlediska bezpečnosti a odvedení měst na obchvaty, přebudování křižovatek na okružní, osazení rizikových míst radarovým zařízením jsou důležité kroky. Investice do dopravy a údržby silniční sítě jsou významnou položkou rozpočtu kraje i měst. Je důležité dbát na koordinaci přípravy staveb, vyhodnocovat riziková místa a získat dostupné finanční prostředky v nejvyšší možné efektivitě.

Jednou z významných dopravních příležitostí kraje je i rozvoj železniční dopravy a vybudování dopravního terminálu VRT u Jihlavy.

Předmětem Fondu Vysočiny v posledních letech byly zejména finance na budování nových zastávek autobusů a případně i budování „nasvětlených přechodů“. Určitě by bylo vhodné zamyslet se nad inovací poskytování finanční podpory do obnovy dopravních hřišť i preventivních aktivit.

Tabulka 11 - Návrh konkrétních opatření

Název opatření	Realizátor	Stručný popis
Dohled nad rychlostí provozu s využitím moderních prostředků	PČR	Zakomponovat do činnosti Policie ČR moderní prostředky – drony, pro dohled nad silničním provozem.
Aktiv BESIP	Města a BESIP	Koordinovat aktivity vázané na bezpečnost provozu a preventivní akce na území konkrétního města za účasti zainteresovaných pracovníků – odbory dopravy, odbory školství, BESIP, preventisté PČR.
Zlepšování činnosti autoškol	Krajský úřad	Podpořit činnost autoškol formou pravidelných seminářů na území Kraje Vysočina
Prevence se zaměřením na moderní prostředky	BESIP - PČR	Komunikace témat vázaných na problematiku elektrokol a elektrokoloběžek – preventivní i represivní akce
Grantová politika	Krajský úřad	Finančně podporovat projekty ke zvýšení BESIP – dopravní hřiště, stavební úpravy (přechody,)
Kontrolní vážení	Krajský úřad – PČR	Podpora realizace nových míst pro kontroly technického stavu a váhy vozidel včetně možnosti mobilních emisních stanic
Větší koordinace BESIP	KK BESIP	Vytvoření on-line platformy pro informace o připravovaných a realizovaných akcích včetně kontaktů.
Podpora cyklomobility	Krajský cyklokoordinátor	Komunikace témat bezpečnosti a vytvoření příležitosti pro výstavbu bezpečného a koncepčního prostoru pro cyklisty
Tvorba místních strategií BESIP	KK BESIP – města a obce	Uspořádání semináře k problematice zavádění strategických opatření ke zvýšení bezpečnosti na úrovni měst.
Lepší koordinace stavebních prací	Kraj Vysočina – města a obce – ŘSD-KSÚS	Pravidelná jednání a dobrá informovanost starostů a starostek o záměrech ŘSD a kraje na výstavby. Zajistit lepší koordinaci nejenom prací, ale například i objízdných tras, které v uplynulých letech svazovaly kraj.

Zdroj: Jiří Trnka – autor na základě dotazníkového šetření

Kraj Vysočina má svého cyklokoordinátora, který se věnuje rozvoji sítě cyklostezek, preventivním aktivitám i osvětovým kampaním. Je velmi důležité, aby pokračovaly tyto aktivity s ohledem na budování bezpečného prostoru pro cyklisty.

Dopravní výchova je na velmi dobré úrovni, ale v současné je finančně podporována jen některými městy formou příspěvku na dopravní soutěže cyklistů. Výchova dětí v oblasti pěstování dopravního smyslu má své nezastupitelné místo v systému vzdělávání budoucích řidičů a je důležitá podpora na krajské i místní úrovni.

Je třeba reagovat neustále reagovat na skupinu mladých začínajících řidičů, kteří i v Kraji Vysočina vykazují vysokou nehodovost. Jako velmi efektivní se jeví podpora projektů zaměřených formou besed na střední školy.

Předchozí tabulka 11. zahrnuje 10 opatření, která považuji za výstup kombinace kvalitativního výzkumu v kombinaci s podrobnou analýzou nehodovosti, aktivitami BESIP a rozhovory s odborníky. Zároveň tyto kroky považuji za realizovatelné s rozumnou mírou úsilí. Je pochopitelné, že diplomová práce se může stát přehledem informací, souborem námětů, ale pro zpracování koncepčního přístupu, který by měl odpovídající politickou váhu, by bylo třeba ještě intenzivnější spolupráce například s Krajským úřadem Kraje Vysočina.

9 ZÁVĚR

Diplomová práce obsahuje širší pohled na problematiku bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina, neomezuje se na výsek území kraje, obsahuje analýzu vývoje, ale zejména pohled do současného stavu a komparaci s cíli Strategie BESIP 2021–2030. V teoretické části se věnuje klíčovým faktorům ovlivňujícím bezpečnost dopravy a způsoby, jakými mohou být rizika minimalizována prostřednictvím cílených opatření a zlepšení v oblasti infrastruktury, legislativy a osvěty.

Z kombinace teoretické a výzkumné části vyplynulo, že bezpečnost silničního provozu je multidisciplinární problém, který vyžaduje spolupráci mezi různými subjekty – od státních institucí, přes místní samosprávy až po jednotlivé účastníky silničního provozu. Z tohoto důvodu byl za hlavní výzkumnou metodu práce zvolen dotazník, který se snažil vnímat potřeby a názory obyvatel kraje. Výsledky dotazníku následně potvrdily jednu ze tří stanovených hypotéz.

Zároveň bylo nezbytné oslovit odborníky, kteří mohou některé oblasti dopravy ovlivňovat přímo ve vztahu k navrhovaným opatřením. Vedené rozhovory pomohly se získáním dat a informací, které nejsou běžné dostupné v literatuře a vycházejí z osobních zkušeností a znalostí podmínek kraje.

Práce také ukázala, že přestože byly v minulosti učiněny pokroky ve snižování počtu dopravních nehod a jejich následků, stále existuje mnoho oblastí, kde je potřeba dalšího zlepšení. Studium podkladů s dopravní nehodovostí a vývoje nehod ukázalo, že Kraj Vysočina nemá konkrétní nehodové místo DN se smrtelnými následky, ale musí zlepšit integraci moderních technologií, zlepšení infrastruktury, efektivnější vymáhání dopravních předpisů, a zejména zvýšení osvěty a vzdělávání účastníků provozu, jsou klíčové pro dosažení cíle "Vize nula" – eliminace smrtelných a vážných zranění na silnicích. Za velmi efektivní se dále jeví zvýšení investic do pachových ohradníků, které v průběhu let prokazatelně snižují počty střetu zvěře s vozidly.

V neposlední řadě, diplomová práce přispěla k lepšímu pochopení významu a potřebného přístupu založeného na datech a vědeckých metodách v procesu tvorby a hodnocení bezpečnostních strategií. Závěry a doporučení práce tak nabízí nejen cenný zdroj informací pro tvůrce politik a odborníků v oblasti

bezpečnosti silničního provozu, ale i pro širokou veřejnost, která je každodenně zapojena do silničního provozu.

Cíl diplomové práce stanovený na začátku její tvorby v podkapitole 2.1, který spočíval ve zpracování návrhu opatření, v důkladném zmapování aktuální dopravní situace a vývoje dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina, ale v porovnání dat se Strategii BESIP 2021-2030 byl dle mého názoru s ohledem na její cíl dosažen. V současné době vlastní lokální strategie na úrovni krajů Jihočeský a Zlínský kraj. V případě prvního ze zmiňovaných byl dokument tvořen po interní ose krajského úřadu, naopak Zlínský kraj se obrátil se zadáním zakázky k odborné instituci. Tvorba této diplomové práce pro mě byla největším přínosem ve zjištění, že široce pojmout celou problematiku, zapojit dotčené subjekty, vzít na zřetel všechny faktory a místní podmínky, neopomenout některé detaily, je velmi náročná disciplína. Navíc člověk vystupuje v roli studenta, kterému není poskytováno tolik dat jako při vztahu zadavatel – zpracovatel. Již jen komparací zmíněných strategií jsem došel k závěru, že investice do odborného zpracování strategie mimo strukturu krajského úřadu má svůj významný přínos ve svém komplexní zpracování. Zadavatel získá potřebné mapové podklady včetně rozsáhlého statistického zpracování. Naopak ani v jednom případě strategie nezahrnovaly průzkum u obyvatel konkrétního kraje v rozsahu, který byl aplikován na Kraj Vysočina při zpracování této diplomové práce. Zasažený počet respondentů odpovídá celostátním průzkumům, které v roce 2023 realizovala společnost IPSOS se zaměřením na výzkum agresivního chování.

Závěrem by bylo důležité znovu podtrhnout význam tvorby lokálních strategií minimálně na úrovni krajů, které motivují města k tlaku na politické vedení prostřednictvím místních – městských strategií. Důvodem je i fakt, že osobně považuji za významný úspěch, pokud se v tvůrcích politik podaří vzbudit zájem o problematiku podloženou argumenty a faktickými daty. Z mého pohledu v kontextu problematiky dochází v této oblasti dochází k posunu a investicím i do některých preventivních opatření. Vzhledem k současným výzvám a potřebě neustálého zlepšování bych považoval za přínosné, aby byly zjištěné poznatky a doporučení aplikovány do praxe, a aby bylo pokračováno v dalším výzkumu a inovacích v této kriticky důležité oblasti. Věřím, že tato práce přispěje k zvýšení

bezpečnosti na silnicích v Kraji Vysočina a bude sloužit jako základ pro budoucí opatření v tomto směru.

SEZNAM ZKRATEK

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

BESIP 2021-2030 – Národní strategie BESIP pro roky 2021 až 2030

CDV – Centrum dopravního výzkumu Brno

ČR – Česká republika

D1 – Dálnice D1

DN – dopravní nehoda

eCALL – systém tísňového volání (z angl. Emergency call)

EDR – Systém, který zapisuje informace o vozidle těsně před, během a po nehodové události. (z ang. Event Data Recorder)

ETSC – Evropská rada pro bezpečnost dopravy (z angl. European Transport Safety Council)

EU – Evropská unie

FZŠ – Fond zábrany škod

HDP – Hrubý domácí produkt

IZS – Integrovaný záchranný systém

Kpt. – Hodnostní označení Policie – kapitán

MŠ – Mateřská škola

PČR – Policie České republiky

Plk. – Hodnostní označení Policie – plukovník

ŘSD – ředitelství silnic a dálnic

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

SSÚD – Středisko správy a údržby dálnic

TV – Televizní vysílání

VRT – Vysokorychlostní trať

VSL – hodnota statistického života (z ang. the value of statistical life)

ZPPP – Závazný pokyn policejního prezidenta

ZŠ – Základní škola

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

KNIŽNÍ ZDROJE

ANDRES, Josef. *Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod*. Centrum dopravního výzkumu. 2021.

KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety: scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

PAVLÍČEK, Kamil a KOMÁREK, Jindřich. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0.

SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo. 2., aktualiz. a přeprac. vyd.* Praha: ASPI, 2009. ISBN 978-80-7357-382-9.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. s 225-227

ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.

VYSKOČILOVÁ, Alena, Jan TECL, Ondřej VALACH a Jiří AMBROS. *AKTUALIZOVANÁ METODIKA VÝPOČTU ZTRÁT Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH*. ISBN 978-80-88074-50-2.

VOŠICKÁ BURÁŇOVÁ, Veronika. *Výroční zpráva o činnosti BESIP v Kraji Vysočina*

ONLINE ZDROJE

ASISTENČNÍ SYSTÉMY. *Řidiči neumí používat asistenty a zmatkují, varují odborníci* [online]. 2022 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.asistencnisystemy.cz/ridici-neumi-pouzivat-asistenty-a-zmatkuji-varuji-odbornici>

BECEP. *Národní plán* [online]. 2019 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.ssc.sk/en/activities/road-network-development/road-traffic-safety.ssc>
BESIP. *Akční plán na období 2021-2022* [online]. 2020 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

BESIP. *Aktuální Strategie BESIP 2021-2030* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
Bezpečnost silničního provozu – co děláme pro záchranu vašeho života [online]. 2022 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.bmdv.bund.de/EN/Topics/Mobility/Road/Road-Safety/road-safety.html>

Bezpečnost silničního provozu v Polsku [online]. 2013 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/06/20/road-safety-in-poland>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU BRNO. *Dopravní nehody v ČR* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hlubková analýza silničních dopravních nehod – hlavní příčiny vzniku nehod* [online]. 2016 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/hlubkova-analyza-silnicnich-dopravnich-nehod-hlavni-priciny-vzniku-nehod/?id=1654>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Vize Nula* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>

EUR-LEX. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/2144 [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144>

EVROPSKÁ KOMISE. Bílá kniha: *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* [online]. Brusel, 2011 [cit. 2023-04-08]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuz>

EVROPSKÁ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU. *O Evropské observatoři bezpečnosti silničního provozu*. Online. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/about-european-road-safety-observatory_en. [cit. 2024-03-05].

KASALOVÁ, Bc. Ivana. *AUTOMOBIL: ZVÍŘATA*. Brno, 2013, 34 s. Dostupné také z: https://is.muni.cz/th/nrn4w/diplomova_prace.pdf. Diplomová práce. MASARYKOVA UNIVERZITA PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA ÚSTAV ANTROPOLOGIE. Vedoucí práce Prof. PhDr. Jaroslav Malina, DrSc

KOMÁREK, Jindřich, Michal HODBOŮ a Jan STRAKA. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat* [online]. České vysoké učení technické v Praze, 2020 [cit. 2024-02-24]. ISBN 978-80-01-06704-8. Dostupné z: <https://k622.fd.cvut.cz/downloads/Inovativn%C3%AD%20metoda.pdf> s. 5-7

Koncepce BESIP Jihomoravského kraje. Jihomoravský kraj [online]. 2008 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.jmk.cz/content/14338>

KRAJ VYSOČINA. *Kraj Vysočina připravuje stavbu druhé části jihovýchodního obchvatu Jihlavy* [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/kraj-vysocina-pripravuje-stavbu-druhe-casti-jihovychodniho-obchvatu-jihlavy-vybere-dodavatele/d-4124075>

Krajská správa a údržba silnic Kraje Vysočina. *Silniční síť Kraje Vysočina* [online]. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.ksusv.cz/silnicni%2Dsit/ds-1064/p1=1695>

MATOUŠEK, Jan. *Česká kancelář pojistitelů – Výzkumy na agresivitu* [online]. In: . [cit. 2024-03-11]. Dostupné z: <https://www.platformavize0.cz/materialy/material/?id=6554c60c313135e60c00004b>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050* [online]. 2020 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050?returl=/Dokumenty/Strategie/Rozvoj-dopravni-infrastruktury-do-roku-2050>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 [online]. In: 2017, s. 112 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Pro odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

Nehodové lokality [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2007 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/nehodove-lokality/?id=1208>

NEJVYŠŠÍ KONROLNÍ ÚŘAD. *Kontrolní závěr z kontrolní akce 22/26* Peněžní prostředky vynakládané na zvýšení bezpečnosti silničního provozu [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/k22026.pdf>.

Rakouská strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030 [online]. 2022 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/en/topics/transport/roads/safety/vss2030.html>

ŘSD. *O projektu Nová D1* [online]. 2013 [cit. 2024-03-11]. Dostupné z: <https://novad1.cz/o-projektu/>

Strategie BESIP 2021–2030 [online]. In: Praha, 2021 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ

Strategie BESIP Jihočeského kraje [online]. 2021 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.kraj-jihocesky.cz/cs/jihocesky-kraj/koncepcni-materialy#bezpecnost-silnicniho-provozu>

Strategie BESIP Zlínského kraje. Zlínský kraj [online]. Krajský úřad Zlínského kraje, 2022 [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/en/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-cl-2014.html#:~:text=Zl%C3%ADnsk%C3%BD%20kraj%20pln%C4%9B%20nav%C3%A1zal%20na%20v%C3%BD%C5%A1e%20uvedenou%20%28N%C3%A1rodn%C3%AD%29,Vyhodnocen%C3%AD%20pln%C4%9Bn%C3%AD%>

TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. Jak bezpečné jsou dálnice v EU? [online]. [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.tymbezpecnosti.cz/novinka/716/jak-bezpecne-jsou-dalnice-v-eu.html>

Vize Sustainable Safety [online]. 2016 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://sustainablesafety.nl/>

Wikipedie, Ředitelství silnic a dálnic [online], Wikipedie: Otevřená encyklopedie, c2024, Datum poslední revize 13. 01. 2024, 22:05 UTC, [citováno 8. 03. 2024] <https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=%C5%98editelstv%C3%AD_silnic_a_d%C3%A1lnic&oldid=23560220>

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tabulka 1 - Komparace opatření ke zvýšení BESIP	19
Tabulka 2 - Subjekty zapojené do dopravní výstavby	26
Tabulka 3 - Přehled DN dle okresů Kraje Vysočina	48
Tabulka 4 - Přehled DN dle kategorie silnice v Kraji Vysočina.....	50
Tabulka 5 - Přehled DN dle směrových poměrů silnice v Kraji Vysočina	51
Tabulka 6 - Přehled DN a jejich následků v letech 2011–2021 v Kraji Vysočina	52
Tabulka 7 - Analýza přestupků v Kraji Vysočina 2011-2021	57
Tabulka 8 - Přehled použití klíčových slov od roku 2011 - Google scholar	61
Tabulka 9 - Která realizována opatření spočívající v úpravě infrastruktury (tzv. tvrdá opatření) považujete za nejvíc účinná? (vyberte prosím max. 3)	68
Tabulka 10 - četnost viditelného silničního dohledu vs. fyzické kontroly	79
Tabulka 11 - Návrh konkrétních opatření	87
Obrázek 1 - Faktory vedoucí ke vzniku dopravní nehody	23
Obrázek 2 - Administrativní členění Kraje Vysočina.....	35
Obrázek 3 - Meziroční srovnání dopravní výchovy pro 4. ročník – školy	40
Obrázek 4 - Meziroční srovnání dopravní výchovy pro 4. ročník – žáci	40
Obrázek 5 - Celkový počet zapojených DDH do dopravní výchovy	41
Obrázek 6 - Počet realizovaných preventivních akcí BESIP v Krajích	43
Obrázek 7 - Schéma fungování národní strategie BESIP – strategická kostka..	44
Obrázek 8 - Následky nehod dle věku viníka nehody 2011–2021.....	52
Obrázek 9 - DN dle druhu komunikace 2011–2021	53
Obrázek 10 - DN dle směrových poměrů 2011-2021	53
Obrázek 11 - DN dle kategorie poškozené osoby 2011-2021	54
Obrázek 12 - Následek u viníků smrtelných nehod 2011-2021	54
Obrázek 13 - DN s přítomností alkoholu u viníka 2011-2021	55
Obrázek 14 - SRNA index v Kraji Vysočina 2018 - 2021	56
Obrázek 15 - Věkové rozložení respondentů dotazníků – Můžete prosím uvést Váš věk?	63
Obrázek 16 - Respondenti dotazníku jako účastníci provozu – V jaké roli se nejčastěji pohybujete v silničním provozu?	64

Obrázek 17 - Respondenti dle okresů – Ve kterém okresu Kraje Vysočina žijete?	65
Obrázek 18 - Měkká opatření v provozu – Která bezpečnostní opatření zaměřená na účastníky silničního provozu (tzv. měkká) ve svém okolí vnímáte?	66
Obrázek 19 - Zájem o témata BESIP – Zajímáte se o témata související s bezpečností provozu?	66
Obrázek 20 - Myslíte, že je ve Vašem městě/obci dostatečně řešena problematika bezpečnosti silničního provozu?	67
Obrázek 21 - Pokud se pohybujete za snížené viditelnosti jako chodec, používáte reflexní prvky?.....	69
Obrázek 22 - Jaký je Váš postoj k nošení ochrany hlavy (přilby) při jízdě na jízdním kole?	69
Obrázek 23 - Považujete e-koloběžky za rizikové pro bezpečnost provozu?.....	70
Obrázek 24 - Považujete stromy v blízkosti silnice za nebezpečí?	71
Obrázek 25 - Zažil jste někdy jako řidič výskyt zvěře na pozemní komunikaci (bezkolizní situace – nevznikla nehoda)?.....	71
Obrázek 26 - Zažil jste někdy jako řidič střet se zvěří (došlo k samotnému střetu)?	72
Obrázek 27 - Pokud jste aktivní řidič motorového vozidla, překračujete nejvyšší dovolené rychlostní limity? (obec 50 km/h a mimo obec 90 km/h)	72
Obrázek 28 - Stal jste se někdy účastníkem dopravní nehody?.....	73
Obrázek 29 - Jaký účastník silničního provozu pro Vás představuje největší riziko?	74
Obrázek 30 - Jak často v provozu potkáváte hlídku PČR (Policie ČR)?	74
Obrázek 31 - Jak často v provozu potkáváte hlídku PČR (Policie ČR)?	75
Obrázek 32 - Pokud porušujete pravidla silničního provozu, z jakého důvodu? 76	
Obrázek 33 - Jak subjektivně (vlastním pohledem) vnímáte současný provoz na Vysočině?.....	76
Obrázek 34 - Jste spokojen(a) s rozvojem silniční sítě Kraje Vysočina?	77

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Zadání diplomové práce

Příloha č. 2 – Strukturované rozhovory

Příloha č. 3 – Dotazníkové šetření

Příloha č. 1 – Zadání diplomové práce

Policejní akademie České republiky v Praze Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

Praha dne 20. 4. 2023

Jméno a příjmení studenta: **Bc. Jiří TRNKA**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Protože jste splnil/a požadavky studijního programu, zadává vám vedoucí katedry ve smyslu Studijního a zkušebního řádu PA ČR a Metodiky pro zpracování a obhajobu bakalářských/diplomových prací téma bakalářské/diplomové práce.

Název tématu: **Návrh koncepce ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina**

Pokyny pro zpracování diplomové práce:

Při zpracování diplomové práce postupujte podle Pokynu rektora Policejní akademie České republiky v Praze, ze dne 14. října 2016, kterým se upravuje formální úprava vysokoškolských kvalifikačních prací zpracovávaných na Policejní akademii České republiky v Praze, zejména článků 3, 4, 6, 7, 9, a 12.

Po převzetí zadání zpracujte časový a metodický postup práce, který spolu s návrhem obsahové struktury práce zkonzultujte s vedoucím vaší práce nejpozději však do 31. října 2023. Vzniklé otázky spojené se zpracováním diplomové práce řešte s vedoucím práce v jeho konzultačních hodinách.

V úvodní části vycházejte z obecně závazné právní úpravy dané problematiky, zejména ze **zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích**, zákona č. 40/2009 Sb. trestního zákoníku, zákona č. 250/2016 Sb. o přestupcích, **zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích**, **zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě**, zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na

pozemních komunikacích, zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu, **souvisejících předpisů a interních aktů řízení**. Za účelem zjištění problémů souvisejících se zajištěním bezpečnosti silničního provozu na území kraje Vysočina zaměřte svoji pozornost na obdobné problémy v okolních zemích ve smyslu povinností uložených zákony č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (Slovensko), zákona č. Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r.Prawo o ruchu drogowym (Polsko), Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 19.10.2018 (Rakousko), Die Straßenverkehrsordnung (StVO) (Německo). atp..

Komplexně analyzujte systém a současnou úroveň řízení bezpečnosti silničního provozu na území Kraje Vysočina. Na základě této podrobné analýzy navrhnete funkční a synergickou koncepci ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na území Kraje Vysočina a za tímto účelem případně provedte komparaci s vybranými zeměmi (jejich územními částmi), například Bavorsko, Niederösterreich apod. Proveďte rozbor této specifické problematiky v závislosti na aktuálních potřebách bezpečnostní praxe a uveďte problémy, které v dané oblasti spatřujete, a případně poukažte na možnosti jejich právního či jiného řešení.

Při vypracování práce mějte na paměti, že závěrečná vysokoškolská kvalifikační práce předpokládá aplikaci celé řady metod zkoumání. Snažte se vyvarovat pouhého popisu zkoumané oblasti s cílem přiblížit se nejen k vysvětlení, ale především jejímu porozumění. Po provedení analýzy předmětné problematiky prostřednictvím syntézy shrňte výsledky provedeného šetření.

V práci neopomeňte uvést její cíl a jeho naplnění, použité metody zpracování a prostředky (teoretické, empirické, atd.). Uveďte také případné využití internetu či intranetu a dalších multimédií a studijních fondů, ze kterých jste získával podklady.

V závěru práce se zaměřte na shrnutí poznatků, ke kterým jste dospěl a uveďte případné návrhy či možnosti řešení.

Základní literatura:

- ANDRES, Josef et al. *Hlubková analýza dopravních nehod* (Metodika uplatnění výsledků výzkumu), 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2009. ISBN 978-80-86502-99-1.
- ANDRES, Josef et al. *Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod*. 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001.
- BLAŽEJOVSKÝ, Marek, . *Drogy v dopravě*. 1. Vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8.
- KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. 298 s ISBN 978-80-7251-529-5.

- KOMÁREK, Jindřich a kol. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020, 69 s. ISBN 978-80-01-06704-8.
- ARNOLDOVÁ, Anna et al. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: 2013.
- KOMÁREK, Jindřich a Kamil PAVLÍČEK. *Evropské dopravní právo*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.
- MACHUTOVÁ a kol. *Století dopravní policie*. 2. Vydání. Praha: Moto Public. 2021. ISBN 978-80-906693-8-0.
- NEUSAROVÁ, Jana. a kol. *ABC práv poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. 1. elektronické vydání. Praha České sdružení obětí dopravních nehod ve spolupráci s Platformou VIZE 0 a Autoklubem ČR. 2020 ISBN 978-80-270-8117-2
- PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)* 1. vyd. Praha: POLICE HISTORY, 2005. ISBN 8086477-24-X.
- PAVLÍČEK, Kamil a Zdeněk KOPECKÝ. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)* 1. vyd. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0.
- ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník I., II. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-807400-428-5
- ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád I., II. III. Komentář*. 7. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-465-0
- ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie pro praxi*. 1. vyd. Pardubice: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
- ŠTIKAR, Jiří., Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.
- WINKELBAUER, Martin et al. *Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu*. 1. vyd. Lucemburg: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. ISBN 978-92-79-15252-8.
- Ministerstvo dopravy: *Strategie bezpečnosti silničního provozu 2021 -2030*.
- Policie ČR: *Přehled o nehodovosti v silničním provozu na území Československa, České republiky 1961 – 2023*.

- European Commission. *EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards 'Vision Zero'* Luxembourg: Publications Office of the European Union, © European Union, 2020 PDF ISBN 978-92-76-13219-6
- *Komunikační kampaně o bezpečnosti provozu - návod na vytváření, realizaci a hodnocení, (zkrácená verze)* Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010 Evropská unie, Belgický ústav bezpečnosti silničního provozu (IBSR-BIVV), 2009 ISBN 978-92-79-15428-7.
- *Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“* Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“ (2021/2014(INI))(2022/C 132/04)
- Statistika dopravní nehodovosti: The IRTAD Road Safety Annual Report: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm
- Doprava: http://europa.eu/pol/index_cs.htm
- https://www.ochrance.cz/uploadsimport/Publikace/sborniky_stanoviska/Prestupky.pdf
- https://www.ochrance.cz/uploadsimport/Publikace/sborniky_stanoviska/Prestupky.pdf
- Statistika dopravní nehodovosti: *The IRTAD Road Safety Annual Report*: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm
- https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis_en
- https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/what-we-do/key-policy-documents_en
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/bestpoint_handbook.pdf
- <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/bestpoint_handbook.pdf
- *National law of EU countries*: <https://n-lex.europa.eu/n-lex/index>
- [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Statni-odborny-dozor-](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Statni-odborny-dozor-)

(1)?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-
mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)

Konzultanti:

Zahájení práce: 30. 4. 2023


pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D.

vedoucí diplomové práce

Termín odevzdání práce: **15. 3. 2024**


Mgr. Lukáš Habich, Ph.D.

pověřen vedením katedry

Příloha č. 2 – Strukturované rozhovory

plk. Mgr. David Jiráček – Vedoucí Odboru služby dopravní policie Kraje Vysočina.

Otázka č. 1

Jak dlouho jste ve funkci Vedoucího OSDP?

Otázka č. 2

Jaká je personální situace dopravních policistů v kraji vysočina?

Otázka č. 3

Jste pro navýšení stavu dopravních policistů v Kraji Vysočina, a to především s ohledem na nárůst dopravy, a to zejména té tranzitní na dálnici D1?

Otázka č. 4

Plánuje dopravní policie na rok 2024 a roky další dopravně bezpečnostní akce zaměřené jen na zranitelné účastníky, a to zejména na řidiče elektrokol a elektrokoloběžek?

Otázka č. 5

Jaké dohledové priority nad rámec celostátních priorit jsou v kraji Vysočina stanoveny na rok 2024?

kpt. Ing. Zbyněk Augustin – Krajský dopravní inženýr policie Kraje Vysočina.

Otázka č. 1

Jak dlouho jste ve funkci krajského dopravního inženýra PČR?

Otázka č. 2

Jaká je hlavní pracovní náplň vaší činnosti?

Otázka č. 3

Jaký je personální stav na úseku dopravního inženýrství na Krajském ředitelství policie kraje Vysočina s ohledem na současné vytížení dopravních inženýrů PČR?

Otázka č. 4

Jaká je role dopravního inženýra v systému odstraňování nehodových místa v kraji Vysočina?

Otázka č. 5

Přichází PČR aktivně s návrhy na odstraňování nehodových míst?

Otázka č. 6

Kde vidíte prostor pro zlepšení celého systému opatření k odstraňování nehodových míst?

kpt. Mgr. Martin Hron – krajský koordinátor prevence kriminality oddělení tisku a prevence.

Otázka č. 1

Jak dlouho pracujete na oddělení tisku a prevence PČR?

Otázka č. 2

Jakou část práce policisty z oddělení tisku a prevence tvoří působení v oblasti BESIP?

Otázka č. 3

Plní PČR v oblasti prevence BESIP požadavky národní strategie BESIP pro roky 2021-2030 a když ano tak v jaké míře?

Otázka č. 4

Kolik preventivních akcí v oblasti BESIP bylo v kraji Vysočina realizováno za období 2022-2023?

Otázka č. 5

Kolik preventivních akcí v oblasti BESIP je naplánován v kraji Vysočina na rok 2024 a jaké jsou zde stanoveny priority?

Mgr. Veronika Vošická Buráňová – krajská koordinátorka BESIP pro Kraj Vysočina.

Otázka č. 1

Jak dlouho pracujete na pozici krajské koordinátorky BESIP?

Otázka č. 2

Co vás přivedlo k této práci?

Otázka č. 3

Jaké hlavní aktivity máte jako koordinátorka BESIP v našem kraji?

Otázka č. 4

Co považujete ve své práci jako největší dosavadní úspěch?

Otázka č. 5

Na tuto práci jste v Kraji Vysočina jen Vy anebo máte spolupracovník v okresních městech?

Otázka č. 6

Do jakých oblastí BESIP nejvíce soustředíte svou pozornost?

Otázka č. 7

Kdybyste mohla, jak byste zlepšila práci krajských koordinátorů, a o co konkrétně by šlo?

Otázka č. 8

Jak se vám spolupracuje s ostatními subjekty podílející se na BESIP v Kraji Vysočina?

Příloha č. 3 – Dotazníkové šetření pro obyvatele Kraje Vysočina

- 1) Jaké je vaše pohlaví?
- 2) Uveďte svůj věk
- 3) V jaké roli se nejčastěji pohybujete na silnici?
- 4) Uveďte prosím okres Kraje Vysočina, ze kterého pocházíte.
- 5) Zajímáte se o témata související s bezpečností provozu?
- 6) Myslíte, že je ve vašem městě/obci dostatečně řešena problematika bezpečnosti silničního provozu?
- 7) Které bezpečnostní opatření zaměřena na účastníky silničního provozu (tzv. měkká) ve svém okolí vnímáte?
- 8) Která realizovaná opatření spočívající v úpravě infrastruktury (tzv. tvrdá opatření) považujete za nejvíce účinná?
- 9) Pokud se za snížené viditelnosti pohybujete jako chodec, používáte reflexní prvky?
- 10) Jaký je váš postoj k nošení ochrany hlavy (přilby) při jízdě na jízdním kole?
- 11) Považujete e-koloběžky za rizikové pro bezpečnost provozu?
- 12) Považujete stromy v blízkosti silnice za nebezpečné?
- 13) Zažil jste někdy jako řidič výskyt zvěře na pozemní komunikaci (bezkolizní situace – nevznikla nehoda)?
- 14) Zažil jste někdy jako řidič střet se zvěří (došlo k samotnému střetu)?
- 15) Pokud jste aktivní řidič motorového vozidla, překračujete nejvyšší dovolené rychlostní limity? (obec 50 km/hod. a mimo obec 90 km/hod.)
- 16) Stal jste se někdy účastníkem dopravní nehody?
- 17) Jaký účastník silničního provozu pro vás představuje největší riziko?
- 18) Jak často v provozu potkáte hlídku PČR (Policie České republiky)?
- 19) Jak často jste jako řidič kontrolován hlídkou PČR?
- 20) Pokud porušujete pravidla silničního provozu, z jakého důvodu?
- 21) Jak subjektivně (vlastním pohledem) vnímáte současný provoz na Vysočině?
- 22) Jste spokojen(a) s rozvojem silniční sítě Kraje Vysočině?
- 23) Jak hodnotíte koordinaci dopravní výstavby na Vysočině?