

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta**

**Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta managementu v Jindřichově Hradci**

Bakalářská práce

Roman Kadlec

2011

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra pedagogiky a psychologie

Akademický rok 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Roman Kadlec**
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Název práce: **Preventivní opatření v silničním provozu a jejich význam při snižování počtu dopravních nehod ve vybrané lokalitě**

Zásady pro vypracování:

Analýza preventivních opatření v silničním provozu de lege lata a stanovení optimalizace dopadu prevence na snižování počtu dopravních nehod de lege ferenda.

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Jindřichův Hradec, 10. září 2011

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta**

**Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta managementu v Jindřichově Hradci**

Bakalářská práce

**Preventivní opatření v silničním provozu
a jejich význam při snižování počtu
dopravních nehod ve vybrané lokalitě**

**Roman Kadlec
2011**

Anotace

Bakalářská práce popisuje hlavní právní normy týkající se dopravní nehodovosti, vybírá a popisuje instituce, které byly zřízeny za účelem prevence nehodovosti v silničním provozu, vyjmenovává a popisuje vybrané kampaně a analyzuje preventivní opatření v silničním provozu de lege lata a pokouší se stanovit a optimalizovat dopad prevence na snižování počtu dopravních nehod de lege ferenda.

Klíčová slova:

právní, normy, dopravní, nehodovost, prevence, silniční, kampaně, preventivní, opatření, analýza, de lege lata, optimalizace, dopad, prevence, snižování, de lege ferenda

Annotation

Thesis describes the main legal standards relating to traffic accidents, selects and describes the institutions that were established to prevent accidents on the road, lists and describes selected campaigns and preventive measures analyzes of road traffic de lege lata and attempts to determine and optimize the impact of prevention to reduce the number of accidents on legal aspects.

Key words:

legal, standards, traffic, accidents, institutions, prevent, road, campaigns, de lege lata, optimize, impact, prevention, reduce, legal aspects

Poděkování

Autor by rád poděkoval doc. JUDr. Dr. Janu Hejdovi za cenné rady a podněty, pomoc a vedení bakalářské práce. Autor by rád poděkoval Ing. Jiřímu Přibilovi Ph.D. za vytvoření grafické šablony bakalářské práce.

Obsah

Úvod	9
Cíl práce	11
1 Předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích	12
1.1 Zákony upravující provoz na pozemních komunikacích	12
1.2 Vyhlášky upravující provoz na pozemních komunikacích a další právní normy.....	15
2 Vymezení základních pojmů	17
2.1 Silniční vozidlo	17
2.2 Pozemní komunikace	18
2.3 Účastník silničního provozu.....	19
3 Dopravní nehody	21
3.1 Zavinění dopravní nehody	24
3.2 Hlavní příčiny dopravní nehody.....	25
3.3 Vozidla zúčastněná na dopravní nehodě.....	26
3.4 Místo dopravní nehody.....	27
3.5 Škody na zdraví a majetku	27
4 Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu	29
4.1 Přímé náklady	30
Náklady na zdravotní péči.....	30
Hmotné škody.....	31
Administrativní náklady	31
4.2 Nepřímé náklady	32
Ztráty na produkci	32
Sociální výdaje	32
5 Preventivní opatření nehodovosti a dopravních nehod	36
5.1 Dopravní výchova v rodině.....	36
Chodci.....	36
Cyklisté.....	37
Jízda v autě	37
5.2 Dopravní výchova na školách	38
Dopravní hřiště (DDH)	39
5.3 Alkohol za volantem.....	41
5.4 Subjekty zabývající se prevencí v silničním provozu.....	44
Subjekty s celostátní působností	44

BESIP	44
Nadace BESIP	45
Subjekty s regionální působností	46
5.5 Preventivní kampaně a projekty	47
Domluvte se	47
BESIP Team	48
Bezpečná obec	49
The Action.....	49
6 Preventivní opatření ve vybrané lokalitě – Jindřichohradecko.....	51
6.1 Kunifer – křižovatka ve tvaru písmene „T“	52
Současný stav	52
Varianta A – zalomená přednost.....	55
Varianta B – prefabrikovaný kruhový objezd	56
Varianta C – zastavěný „klasický“ kruhový objezd.....	59
6.2 Železniční přejezd Nová Včelnice – světelná závora	60
6.3 Upravené přechody pro chodce – Jindřichův Hradec	63
Přechod č. 1 – ulice Denisova, Jindřichův Hradec	63
Přechod č. 2 – sídliště Vajgar, Jindřichův Hradec	65
Závěr.....	67
7 Seznam literatury	70
8 Seznam obrázků.....	72
9 Seznam tabulek.....	73

Úvod

Provoz, auta, chodci, cyklisté, nehody, zranění, smrt. Právě takhle by se dala ve zkratce popsat každodenní situace na pozemních komunikacích. Nezáleží na tom, zda chci popsat místa, která důvěrně znám, Jihočeský kraj nebo celou Českou republiku.

Jsem zaměstnán u Policie ČR v Jindřichově Hradci na dopravním inspektorátu. Náplní mé práce je šetření a dokumentování dopravních nehod. Zároveň jsem občanem města Jindřichův Hradec. Z těchto dvou důvodů jsem se rozhodl sepsat bakalářskou práci na dané téma.

Když se člověk zamyslí nad aktuální dopravní situací, může ji velmi jednoduše popsat jako samoregulující se chaos. Pokud budu postupovat od shora dolů, prvním u čeho se zastavím, je velké množství zákonů, vyhlášek a nařízení, která ovlivňují provoz na pozemních komunikacích. Podobné je to ovšem v českém právním řádu snad v každé oblasti. Chybí zde jednoduchá a přehledná právní úprava, která by byla srozumitelná nejen několika právním expertům, ale nýbrž široké veřejnosti. Právní úprava, ve které by bylo jasně řečeno velmi jednoduše následující: „Za své chování v dopravě poneseš následky.“ Odpadly by tak zbytečné dohady o řízení vozidel osobami blízkými nebo vzdálenými. Každý by si nesl velmi jasně danou odpovědnost za své jednání.

Dalším problémem, se kterým se v dnešní době potýkáme, je naprosto neúměrná hustota provozu ve vztahu ke stavu pozemních komunikací (dálniční síť, silnic I., II. a III. třídy). Hlavní a velmi přetíženou tepnou v České republice je prozatím stále dálnice D1 spojující Prahu a Brno. Během posledních dvou desetiletí se podařilo napojit na dálnici D1 z jedné strany směr na Plzeň a dále do Německa. Ze strany druhé přibylo propojení z Brna na Ostravu, Bratislavu a Vídeň.

Ve vztahu k Jihočeskému kraji a sekundárně též k dopravní obslužnosti na Jindřichohradecku, je ve výstavbě dálnice D3, spojující Prahu, České Budějovice a dále pak rakouské hranice. Bohužel už se opomnělo realizovat rozšíření úseku Praha – Brno, který současnému množství dopravních prostředků naprosto nevyhovuje. Na denním pořádku je zde množství více či méně vážných dopravních nehod.

Posledním a neméně důležitým faktorem současné situace je chování samotných účastníků silničního provozu.

Bakalářská práce má svým obsahem a zejména navrhovanými či realizovanými dopravně inženýrskými opatřeními, přispět ke snížení nehodovosti ve vybraném regionu - Jindřichohradecka. Při psaní bakalářské práce jsem použil některé vědecké metody. Jedná se komparaci (srovnání), analýzu a SWOT analýzu u jednotlivých variant dopravně bezpečnostních opatření.

Cíl práce

Cílem práce je analýza preventivních opatření v silničním provozu de lege lata a stanovení optimalizace dopadu prevence na snižování počtu dopravních nehod de lege ferenda. Úkolem práce tedy je ukázat, popř. navrhnout, taková opatření, která povedou ke snížení počtu dopravních nehod na vybraných místech a zároveň budou či byla finančně přijatelná.

1 Předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích

V této podkapitole jsou vyjmenovány a dále přiblíženy nejdůležitější právní normy související s provozem na pozemních komunikacích.

1.1 Zákony upravující provoz na pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů¹

*Zákon, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.*² Poslední novelizací tohoto zákona s účinností od 1. 8. 2011 jsou v této právní normě také nově upraveny dopravní přestupky, které byly dříve součástí zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů³

Tento zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, dále práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a v neposlední řadě upravuje výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Tento zákon dále zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly).

¹ Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000.

² Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000. §1

³ Česká republika. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, 1997.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů⁴

Tento zákon upravuje následující podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích: registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru, technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí, kontroly technického stavu vozidel v provozu. Zákon také upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích a nevztahuje se na vojenská vozidla.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů⁵

Zákon upravuje podmínky pro provozování autoškol, dále způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání řidičského oprávnění, práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění, práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol. Dále zákon upravuje podmínky pro udělování a odnímání profesního osvědčení pro učitele autoškoly, průkazu zkušební komisaře a pověření k provádění přezkoušení řidičů, dále způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a působnost správních úřadů a státní dozor.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů⁶

Tento zákon je hlavní právní normou upravující činnost Policie ČR. Vymezuje např. postavení a činnost policie, řízení a organizaci, základní povinnosti policistů, jejich oprávnění a mimo jiné také ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích odnětí

⁴ Česká republika. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, 2001.

⁵ Česká republika. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, 2000.

⁶ Česká republika. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, 2008.

věci, použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla a zastavení a prohlídku dopravního prostředku.

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů⁷

Tento zákon tvoří základ právní úpravy přestupků, kdy upravuje např. obecně pojem přestupku, zavinění, odpovědnost za přestupek a výčet sankcí a ochranných opatření, která lze za přestupek uložit. Dále zákon ve své třetí části obsahuje procesní úpravu řízení o přestupcích a také obsahuje základní výčet skutkových podstat přestupků, i když, jak bylo již výše uvedeno, přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou již nově s účinností od 1. 8. 2011 upraveny v z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Trestní zákoník č. 40/2009 Sb.⁸

Zákon nahrazující zákon č. 141/1961 Sb. Nový trestní zákoník nabyl účinnosti 1. ledna 2010.

Trestní zákoník chrání život a zdraví jednotlivce jako nejdůležitější společenskou hodnotu, což se projevuje ve zvýšené míře trestním postihem nejzávažnějších úmyslných trestných činů, mezi které patří vražda, zabití nebo těžké ublížení na zdraví.

Nový trestní zákoník vztahující se k problematice silničního provozu se zabývá následujícími ustanoveními:

- usmrcení z nedbalosti,
- ublížení na zdraví z nedbalosti,
- neposkytnutí pomoci,
- neoprávněné užívání cizí věci,
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku,
- obecné ohrožení z nedbalosti,
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti,
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

⁷ Česká republika. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, 1990.

⁸ Česká republika. Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník 2009.

1.2 Vyhlášky upravující provoz na pozemních komunikacích a další právní normy

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích⁹

Tato vyhláška upravuje např. největší povolené hmotnosti a rozměry vozidel, dále např. povinnou výbavu motorových a přípojných vozidel včetně v poslední době asi nejvíce diskutované lékárníčky, dále např. umístění tabulky registrační značky a také výčet závad, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů¹⁰

Vyhláška upravující způsob, jakým se např. značí překážky na pozemních komunikacích a s tím související povinnost vlastnit a používat oděvní doplňky z reflexních materiálů, dále např. upravuje provedení, umístění a platnost dopravních značek.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod¹¹

Tato vyhláška upravuje způsob vedení záznamů v evidenci dopravních nehod, podrobnosti o údajích vedených v evidenci dopravních nehod a způsob předávání podkladů do centrální evidence dopravních nehod.

Pro účely vedení záznamů v evidenci dopravních nehod se považuje:

- za účastníka dopravní nehody každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody,

⁹ Česká republika, Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, 2002.

¹⁰ Česká republika, Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, 2001.

¹¹ Česká republika, Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod, 2001.

- za usmrcenou osobu osoba, která zemřela při dopravní nehodě nebo na následky způsobené dopravní nehodou, nejpozději však do 30 dnů po dopravní nehodě,
- za těžké zranění těžká újma na zdraví (vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění),
- za lehké zranění jiné než těžké zranění, a to i tehdy, nedojde-li k pracovní neschopnosti,
- za škodu újma vzniklá na vozidle nebo na jiném majetku při dopravní nehodě nebo v souvislosti s ní, jejíž výši stanoví odhadem příslušník Policie České republiky, který dopravní nehodu objasňuje

Evidence dopravních nehod obsahuje údaje o dopravních nehodách nahlášených Policií České republiky.

- evidence údajů o účastníkovi dopravní nehody,
- evidence údajů o vozidle,
- evidence údajů o pozemní komunikaci v místě a době dopravní nehody,
- evidence časových, lokačních a doplňujících údajů o dopravní nehodě.

2 Vymezení základních pojmů¹²

2.1 Silniční vozidlo

Silniční vozidlo - je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.¹³

Přípojně vozidlo – je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.¹⁴

Motorové vozidlo – je nekolejové poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus¹⁵

Nemotorové vozidlo – je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík, potahové vozidlo¹⁶

Základní rozdělení silničních vozidel¹⁷:

- *Motocykly*
- *Osobní automobily*
- *Autobusy*
- *Nákladní automobily*
- *Speciální vozidla*
- *Přípojná vozidla*
- *Ostatní silniční vozidla*

Brzdná dráha – dráha, kterou vozidlo projede v době brzdění, tj. od okamžiku, kdy řidič začne brzdit, až do zastavení vozidla. Brzdnou dráhu určuje počáteční rychlost vozidla a průběh zpomalení.

¹² PORADA V., a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 35-40

¹³ Česká republika. Zákon č. 56/2001 Sb., :o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, 2001, § 2/1

¹⁴ Česká republika. Zákon č. 56/2001 Sb., :o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. 2001, § 2/3

¹⁵ Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb., : o provozu na pozemních komunikacích. 2000, § 2 g

¹⁶ Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb., : o provozu na pozemních komunikacích. 2000, § 2 h

¹⁷ Česká republika. Zákon č. 56/2001 Sb., : o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. 2001, § 3/2

Brzdná síla – síla vyvozená brzdými ústrojími vztažená na obvod brzděných kol. Rozumí se jí vždy celková brzdná síla působící na vozidlo, tj. součet všech brzdných sil na jednotlivých brzděných kolech.

Adhezní síla – největší síla, kterou je možné přenést v styku kol s vozovkou při konkrétním stavu povrchu vozovky a pneumatiky.

Účinek brzdy vozidla – její schopnost snížit rychlost vozidla, případně až do zastavení udržet určitou rychlost vozidla. Mírou účinku brzd je brzdná dráha, zpomalení anebo brzdný sklon.

Slábnutí brzd – zmenšení účinku brzd, který je způsoben oteplením brzd v průběhu brzdění.

Blokování kola – nastává při větší brzdné síle než je adhezní síla – je to stav, kdy se kolo přestane úplně odvalovat po povrchu komunikace, ale vozidlo se pohybuje

2.2 Pozemní komunikace

Nejdůležitější právní úpravou je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

Silniční doprava – souhrn činností, při kterých dochází k přemístování vozidel, jejich nákladů a osob po pozemních komunikacích, příp. jiných plochách nebo na volném terénu.

Silniční komunikace – pozemní komunikace, jejímž charakteristickým znakem je zpevněná vozovka a která je určena silničními vozidlům

Pozemní komunikace - je *dopravní cesta určená k užití silničními i jinými vozidly a chodci. Její součástí jsou pevná zařízení nutná pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*¹⁸

Dělení pozemních komunikací dle kategorií¹⁹:

- **dálnice** - je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových

¹⁸ Česká republika. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. 1997, § 2/1

¹⁹ Česká republika. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. 1997

křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

- **silnice** - je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť a dělí se na silnice I. třídy (určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu), II. třídy (určena pro dopravu mezi okresy) a III. třídy (určena zejména k vzájemnému spojení obcí)
- **místní komunikace** – „je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce“.²⁰
- **účelová komunikace** – „je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků“.²¹

2.3 Účastník silničního provozu

Tato podkapitola s vybranými pojmy vztahujícími se k účastníkům silničního provozu je upravena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každá osoba, která se přímým způsobem účastní silničního provozu. Jedná se zejména o řidiče, spolujezdce, chodce, jezdce na zvířeti atd.

Chodec – je též osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního či motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod.

Řidič – je osoba, která řídí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, tramvaj nebo např. vozka či jezdec na zvířeti.

²⁰ Česká republika. Zákon č. 13/1997 Sb., : o pozemních komunikacích. 1997, § 6

²¹ Česká republika. Zákon č. 13/1997 Sb., : o pozemních komunikacích. 1997, § 7

Vozka – je osoba, která zpravidla vede nebo řídí tažné nebo jezdecké zvíře, za kterým bývá připojeno vozidlo

Provozovatel vozidla – je vlastník vozidla nebo jiná fyzická či právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.

Způsobilost k řízení vozidla – řidič musí být dostatečně tělesně a duševně způsobilý a v potřebném rozsahu musí ovládat řízení vozidla a předpisy o silničním provozu.

Spolehlivost k řízení motorových vozidel – spolehlivým k řízení motorových vozidel není ten, kdo se v posledních třech letech opakovaně dopustil trestného činu nebo se opakovaně dopustil přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Takovýto řidič např. prokazatelně často a nadměrně požívá alkoholické nápoje nebo prokazatelně požívá jiné návykové látky. Také se jedná o řidiče, kterému byl soudem nebo příslušným správním úřadem podle zvláštního zákona uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

3 Dopravní nehody

Definice a základní pojmy:

Z charakteristiky silničních dopravních nehod lze dovodit jejich pojem. Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.²² Při řádném posuzování, zda-li se jedná o dopravní nehodu nebo jinou událost, je třeba ale vycházet z pojmu, který je uveden v zákoně o provozu na pozemních komunikacích „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“²³

Pouze naplnění všech znaků znamená, že se jedná o dopravní nehodu a umožňuje správně rozhodnout, zda případ je možné řešit jako dopravní nehodu nebo se jedná o jinou škodní událost.

Další důležité pojmy²⁴:

Nehodové místo – je takové místo, kde dochází k dopravním nehodám

Nehodový úsek – je takový úsek, kde na vzdálenost větší než 250 m dochází ke kumulaci nehodových míst

Nehodová lokalita – je plocha či území s více nehodovými místy

Místo častých dopravních nehod – takové, na kterém došlo k většímu počtu dopravních nehod, než je stanoveno ve výběrovém kritériu

Identifikace nehodových míst a míst častých dopravních nehod – proces jejich věcného a polohového určení

Evidence míst častých dopravních nehod – je vytváření a vedení jejich přehledů (grafické nebo tabulkové zpracování) s členěním dle místa a času

²² PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 104

²³ Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. 2000, § 47 odst. 1

²⁴ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, Slovník pojmů [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdv.cz/bezpecnostni-audit-slovník-pojmu/>>.

Úsek častých dopravních nehod – úsek, kde na vzdálenost větší než 250 m dochází ke kumulaci míst častých dopravních nehod

Základní znaky dopravní nehody:²⁵

Nepředvídatelnost (neočekávanost), ale zpravidla předvídatelnost nehody, tj. moment překvapení. Dopravní nehody jsou neočekávané, náhlé události, u kterých však vzhledem k jednání účastníka lze očekávat, že k nim dojde. Třeba u riskantní jízdy řidiče v nepřehledném úseku silnice a v hustém provozu lze předpokládat, že řidič způsobí dopravní nehodu. Takový vznik dopravní nehody s sebou zákonitě přináší i moment překvapení pro ostatní účastníky nehody, který je závislý ve velké míře na psychických dispozicích lidí, ale také na stupni předvídatelnosti nehody. Tyto prvky jsou pro policisty, kteří nehodu vyšetřují, velmi důležité, protože se od nich odvíjí schopnost účastníka nehody, svědka nebo poškozeného reprodukovat událost.

Událost v silničním provozu – za silniční dopravní nehodu lze situaci považovat jen tehdy, dojde-li k ní na místech, kde platí v celém rozsahu pravidla silničního provozu, tj. na komunikaci (dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích). Události, ke kterým dojde např. na zahradě u domu, výrobní hale atd. jsou řešeny podle jiných právních předpisů.

Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku – vznik škody je tedy již třetím znakem každé dopravní nehody. Škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda, která vznikla v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nenastane škodný následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako např. poruchový trestný čin.

Přímá souvislost s provozem vozidla – musí dojít k přímé souvislosti s plněním účelu, pro které je vozidlo určeno, tj. pohybem po pozemní komunikaci. Přitom není rozhodující, jedná-li se o vozidlo motorové, nemotorové popř. tramvaj, ani to, pokud vozidlo při této situaci bylo řízeno řidičem či nikoli.

Dopravní nehodou tedy není např. pád sněhu ze střechy domu nebo větve ze stromu na stojící vozidlo.

²⁵ PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 104 - 105

Klasifikace silničních dopravních nehod

Význam klasifikace z obecného i praktického hlediska je velký. Klasifikace umožňuje předvídat a poznávat nepoznané. Pod pojmem klasifikace jevů se rozumí rozdělení jevů na skupiny, a to na základě shodnosti a odlišení jevů určité skupiny a odlišnosti od jevů ostatních skupin. Význam klasifikace se v kriminalistice nedá vidět jen v oblasti teoreticko-porovnávací, ale i v oblasti praktické policejní činnosti, vypracovává se zejména klasifikace silničních dopravních nehod pro účely statistické a evidenční.

Statistické zpracování dopravních nehod je velice podstatné. Tyto statistiky jsou významnou informací v rozhodovacích procesech při zvyšování bezpečnosti ve všech oblastech dopravy, zejména v silniční dopravě.

Pro statistické a evidenční účely je možné dopravní nehody rozdělit do následných skupin podle:

- následků dopravní nehody,
- zavinění dopravní nehody,
- hlavní příčiny dopravní nehody,
- vozidel zúčastněných na dopravní nehodě,
- místa dopravní nehody (situační údaje),
- škody na zdraví a majetku.

Následky dopravní nehody²⁶

- usmrcení účastníka (účastníků),
- těžké poranění,
- lehké poranění,
- bez poranění.

Do následků dopravních nehod tedy náleží usmrcení osoby, těžké poranění, lehké poranění a bez poranění.

²⁶ PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 107

3.1 Zavinění dopravní nehody²⁷

Dopravní nehody zaviněné (vyvolané)

Za zaviněné silniční dopravní nehody se považují také události, které vznikly anebo byly vyvolány účastníky podílejícími se přímo anebo nepřímo na dopravním provozu. Zaviněné dopravní nehody vznikají rozporným konáním vůči platným právním normám v dopravním procesu.

Dopravní nehody nezaviněné (nevyvolané)

Za nezaviněné silniční dopravní nehody ze strany účastníků je možné považovat také události, jejichž vznik byl podmíněný objektivními událostmi. Tyto nehody mohou vzniknout z objektivních příčin, anebo na základě nepředvídaných událostí, které svojí povahou vůči účastníkům jsou objektivní. Např. náhle uvolněný skalní balvan, který se zřítí ze svahu na právě projíždějící motocykl.

Rozdělení dopravních nehod podle viníků silniční dopravní nehody:

- dopravní nehoda zaviněná řidičem motorového vozidla (i nemotorového vozidla či tramvaje),
- dopravní nehoda zaviněná chodci,
- dopravní nehoda zaviněná lesní zvěří anebo jinou zvěří,
- dopravní nehoda zaviněná ostatními osobami (chovatel domácího zvířete, ten kdo vede zvíře, ten kdo vypustí vodu na silnici apod.).

²⁷ PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 107

Tabulka č. 1: Přehled dopravních nehod na Jindřichohradecku dle zavinění²⁸

Okres Jindřichův Hradec	2010	2009	2008	2007
Řidičem motorového vozidla	426	404	977	1209
Řidičem nemotorového vozidla	36	30	34	44
Chodcem	5	15	8	14
Lesní zvěř + domácí zvířectvo	7	18	125	161
Technickou závadou	1	2	3	9

3.2 Hlavní příčiny dopravní nehody²⁹

Klasifikace podle příčiny dopravní nehody je uspořádána podle sledovaných a vydávaných celostátních statistických přehledů. Členění je hierarchicky uspořádané podle statistické četnosti, která je už poměrně dlouhé období neměnná. Členění nehod podle hlavních příčin:

Nepřiměřená rychlost – nejčastěji je zastoupeno nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky, tj. mokrý povrch, sníh, námraza, náledí. Dále následuje nepřizpůsobení rychlosti vozidla dopravně-technickému stavu vozovky, tj. zatáčka, křižovatka, příčný sklon atd. Nepřizpůsobení rychlosti vozidla viditelnosti tj. mlha, déšť, jízda na potkávací světla v noci anebo v čase snížené viditelnosti apod.,

Nesprávné předjíždění – nejčastěji jsou zastoupeny nehody zaviněné předjížděním vlevo vozidla, které odbočuje vlevo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, ohrožení protijedoucího vozidla, předjíždění bez dostatečného rozhledu, předjíždění vpravo, předjíždění v místech, kde je to zakázané dopravní značkou atd.,

Nedání přednosti v jízdě – ze statistických zpracování vyplývá, že pořadí podle počtu u tohoto druhu dopravních nehod je: nerespektování značky „Dej přednost“, nedání přednosti na komunikaci, nedání přednosti při přejíždění z jednoho pruhu

²⁸ Tabulka č. 1: Přehled dopravních nehod na Jindřichohradecku dle zavinění, Policie ČR, Jindřichův Hradec, Statistika dopravní nehodovosti v okrese Jindřichův Hradec, 2007 - 2010

²⁹ PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 108

do druhého, nerespektování dopravní značky „STOP“, nedání přednosti projíždějícímu vozidlu zprava atd.,

Nesprávný způsob jízdy – převládají nehody zaviněné v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nesprávné otáčení anebo couvání, jízda po nesprávné straně komunikace atd.,

Technická závada vozidla zaviněná řidičem – jedná se většinou o nesprávné uložení nákladu, uvolnění kola, závadu na závěsu pro přívěs, nezajištěné bočnice atd.

Tabulka č. 2: Hlavní příčiny dopravních nehod na Jindřichohradecku³⁰

Okres Jindřichův Hradec	2010	2009	2008	2007
Nezaviněná řidičem	13	36	143	187
Rychlost	119	147	231	266
Předjíždění	14	13	30	46
Přednost	51	67	131	179
Způsob jízdy	273	204	615	757
Technická závada	6	5	7	14

3.3 Vozidla zúčastněná na dopravní nehodě³¹

V této skupině je možné vytvořit tři klasifikační podskupiny.

- dopravní nehody mezi vozidly stejného druhu (osobní-osobní, nákladní-nákladní),
- dopravní nehody mezi vozidly různých druhů (osobní automobil, nákladní automobil, tramvaj, autobus atd.),
- dopravní nehody jediného vozidla (o pevnou překážku, převrácení apod.).

³⁰ Tabulka č. 2: Hlavní příčiny dopravních nehod na Jindřichohradecku, Policie ČR, Jindřichův Hradec, Statistika dopravní nehodovosti v okrese Jindřichův Hradec, 2007 - 2010

³¹ PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 109

3.4 Místo dopravní nehody³²

Podle situačních údajů se místa dopravní nehody dělí:

- dopravní nehody v intravilánu (*Intravilánem se rozumí část území obce (resp. jejího katastrálního území), která je z větší části zastavěna. Zahrnuje samotné zastavěné plochy a k nim přiléhající plochy – zahrady, pozemní komunikace, soukromou a veřejnou zeleň, toky a vodní plochy.*),
- dopravní nehody v extravilánu (*Extravilán je souhrnné označení pro nezastavěnou část obce, resp. nezastavěnou část jejího katastrálního území.*),
- dopravní nehody mimo veřejných komunikací.

Podle charakteristiky místa (vztahování k intravilánu a extravilánu) dále dělíme na:

- přímý úsek komunikace,
- v přehledné zatáčce,
- v nepřehledné zatáčce,
- v přehledné křižovatce,
- v nepřehledné křižovatce,
- na elektrické trati,
- na železničním přejezdu

3.5 Škody na zdraví a majetku³³

Tato klasifikační skupina je nejrozhodnější, protože člení vlastně všechny následky dopravních nehod, které vnímá společnost.

Škody na zdraví z důvodu evidenčních je možné rozčlenit na:

- usmrcení osob při dopravní nehodě,
- těžké poranění osob při dopravní nehodě,
- lehké poranění osob při dopravní nehodě.

Když nedošlo ke spáchání škody na životě a zdraví, je možné ostatní škody způsobené dopravní nehodou na majetku rozdělit do podskupin:

³² PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 109

³³ PORADA V, a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009, strana č. 109

- škody na dopravních prostředcích (jak v pohybu anebo stojících),
- škody na komunikaci a vybavení komunikace,
- ostatní škody (ploty, zdi atd.)

4 Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu³⁴

Na následky dopravních nehod se nabalují i další náklady. Ekonomické ztráty, které při nich vznikají, jsou částečně hrazeny např. z pojištění. Nejvyšší část těchto ztrát ale dopadá na celou naši společnost. Největší položkou jsou ztráty na produkci při usmrcení člověka při dopravní nehodě. Ekonomické ztráty způsobené dopravní nehodovostí lze následujícím způsobem ocenit.

Nejvhodnější metodou ve stávajících podmínkách České republiky je tzv. metoda celkového výstupu (neboli lidský faktor), tj. forma propočtového ocenění, kterou vyhotovilo CDV Brno (Centrum dopravního výzkumu).

Dosažitelné statistické údaje jsou dále doplňovány odbornými odhady příslušných odborníků v oblasti zdravotnictví, soudního lékařství, dopravní policie, soudů, pojišťovnictví a sociální péče. Kvantifikace nákladů a ztrát se poté provádí technikou přímého zjišťování nákladů na zdravotní péči, administrativu (policie, soudy, pojišťovny), vyšší sociální výdaje a hmotných škod. Pro ocenění ztrát na produkci se také používá tzv. hrubého výnosu, tj. výše hrubého domácího produktu na obyvatele.

Do ztrát nejsou zahrnovány subjektivní škody, mezi které patří bolest, utrpení, šok, ztráta naděje na dožití, ztráta životní pohody a obvyklého způsobu života, narušení rodiny a jiné, zpravidla nenahraditelné škody. Výše ocenění subjektivních škod je obtížně srovnatelná a nemůže být spolehlivě vyjádřena, i když je minimálně stejně závažnou stránkou tragédie dopravních nehod jako jejich ekonomické důsledky.

Dělení nákladů a ztrát dle druhu následků dopravních nehod

- s usmrcením člověka (za usmrcenou osobu se považuje osoba, která zemřela při dopravní nehodě nebo na následky způsobené dopravní nehodou, nejpozději však do 30 dnů po dopravní nehodě).

³⁴ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=1/>>.

- s těžkým zraněním (za těžké zranění se považuje těžká ujma na zdraví, kterou se u dopravních nehod zpravidla rozumí vážná (delší dobu trvajících) porucha zdraví).
- s lehkým zraněním (za lehké zranění se považuje jiné než těžké zranění, a to i v případě, nedojde-li k pracovní neschopnosti),
- s nehodami jen s hmotnou škodou (za hmotnou škodu se považuje škoda vzniklá na vozidle nebo na jiném majetku při dopravní nehodě nebo v souvislosti s ní, jejíž výši stanoví odhadem příslušník Policie České republiky, který dopravní nehodu objasňuje (její zpracovatel).

4.1 Přímé náklady³⁵

Mezi přímé náklady patří náklady na zdravotní péči, hmotné škody a administrativní náklady. Podle CDV jsou jednotlivé položky přímých nákladů rozděleny následovně:

Náklady na zdravotní péči

Do výpočtu ekonomických ztrát na účet vyšších zdravotnických výdajů jsou zahrnuty náklady na:

- rychlou zdravotnickou pomoc na místě nehody včetně převozu (např. osobní náklady - mzdy, náklady na pohonné hmoty, léky, zdravotnický materiál, dispečink, atd.),
- ústavní nemocniční péči (jedná se o průměrné náklady na jedno lůžko na jednotce intenzivní péče nebo ARO za 1 den, 1 lůžko na standardním oddělení za 1 den),
- následnou ambulantní lékařskou péči a rehabilitaci (jedná se o průměrnou cenu za ambulanční léčení v nemocnici nebo u praktického lékaře a současnou rehabilitace za 1 týden).

³⁵ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=8/>>.

Hmotné škody

Pro výpočet hmotných škod se používají údaje České asociace pojišťoven (ČAP), která zahrnuje na území ČR celkem 30 členů (pojišťoven). Pojistná plnění jsou sledována zvlášť pro tyto druhy pojištění:

- havarijní pojištění vozidel,
- pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Administrativní náklady

- Policie - náklady spojené s vyšetřováním a zpracováním dopravních nehod příslušníky nehodové služby dopravní policie jsou vyčísleny na základě střední spotřeby času na 1 nehodu, s rozdělením na nehody s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním a nehody pouze s hmotnou škodou.
- Soudy - administrativní náklady na soudní řízení vycházejí z předpokladu, že k soudnímu řízení pro trestné činy v dopravě (v 99 % se jedná o ublížení na zdraví) dochází průměrně ve 20 % z počtu nehod s osobními škodami, což odpovídá zhruba stejnému podílu nehod s následkem usmrcení nebo těžkého zranění, pro které jsou náklady vyčísleny. U lehkých zranění se proto s těmito náklady nepočítá. Do propočtu jsou zahrnuty průměrné mzdové náklady pracovníků soudů, kteří se na soudních projednáních podílejí a průměrný počet hodin jejich účasti na případu. Na jedno soudní řízení připadá průměrně 3 - 5 svědků a alespoň jeden soudní znalec. U svědků vzniká nárok na úhradu čisté ušlé mzdy a cestovné, které však požaduje v průměru pouze 1 svědek na 1 případ.
- Pojišťovny - na základě údajů České kanceláře pojistitelů činí administrativně správní náklady na likvidaci pojistných událostí z dopravních nehod v průměru 12 % z nastalých škod.³⁶

³⁶ ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, Tiskové zprávy [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk.php/>>.

4.2 Nepřímé náklady³⁷

Mezi nepřímé náklady lze zahrnout ztráty na produkci a sociální výdaje.

Ztráty na produkci

Ztráty na produkci v důsledku usmrcení či zranění osob při dopravních nehodách tvoří z ekonomického pohledu nejvyšší položky. Pro výpočty ztrát na produkci se používá výše hrubého domácího produktu (HDP) v běžných cenách, která je uváděna Českým statistickým úřadem. Pro určení HDP na 1 obyvatele je směřodatný střední stav počtu obyvatel v produktivním věku tj. muži ve věku 15 – 63 let a ženy ve věku 15 – 60 let. Ke každé věkové skupině je vypočítán průměrný počet let předpokládané produktivní činnosti. Do ekonomických ztrát jsou zahrnuty nejen doby produktivní činnosti člověka, ale i snížená možnost výdělku (tedy i produkce), vyplývající z následků dopravní nehody.

Sociální výdaje

Při výpočtu nákladů na vyšší sociální výdaje v důsledku dopravní nehodovosti je třeba vycházet ze stávajících platných předpisů o nemocenském a důchodovém pojištění. Jedná se o:

- dávky nemocenského pojištění
Při výpočtu dávek nemocenského pojištění se vychází z průměrného měsíčního platu v daném roce, který uvádí ČSÚ. Z průměrného platu se vypočítává hrubý příjem připadající na jeden kalendářní den. Z této částky je pak možné spočítat výši nemocenských dávek.
- vdovské a vdovecké důchody
Nárok na vdovský nebo vdovecký důchod má druhý manžel pouze po dobu jednoho roku. Objektivně není možno zjistit vlivy nově uzavřených manželství ovdovělých mužů a žen, kdy ztrácejí nárok na vdovský nebo vdovecký důchod. Vzhledem k různorodosti podmínek pro vznik nároků na důchod je ve výpočtu použito odhadu průměrného počtu let vyplácených důchodů

³⁷ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=15/> >.

u jednotlivých věkových skupin. Stávající předpisy umožňují vyplácení vdovských a vdoveckých důchodů kombinovaných s důchody starobními, které přicházejí v úvahu ve věkových skupinách 55 - 64 let a od 65 let.

- sirotčí důchody

Na sirotčí důchod má nárok nezaopatřené dítě, zemře-li rodič nebo osoba, která převzala nahrazující péči rodičů. Při výpočtu ztrát za vyplácené sirotčí důchody lze vycházet z počtu ovdovělých žen a ovdovělých mužů stejně jako průměrné doby proplácených vdovských a vdoveckých důchodů a podílu ovdovělých z celkového počtu usmrčených osob v daném roce.

- invalidní důchody

Při výpočtu ztrát z proplácených invalidních důchodů se vychází z předpokladu, že invalidní důchod je přiznáván ve 25 % případů těžkých zranění. U lehkých zranění se invalidní důchod nepředpokládá.

Data s vyčíslenými finančními náklady u dopravní nehody s usmrcením člověka se dají pro Českou republiku nalézt pouze v Centru dopravního výzkumu (CDV). Bohužel se jedná o data neaktuální (vypočítaná v roce 2003). Pro vypočítání finančních nákladů pro rok 2011 jsem vycházel z míry inflace za období 2003 – 2011, která je k dispozici na stránkách Českého statistického úřadu.³⁸ Prostým součtem jsem zjistil, že míra inflace za sledované období je 20,8%.

Tabulka č. 3: Nehody s usmrcením člověka (2003 a 2011)

Přímé náklady	2003	2011
Náklady na zdravotní péči	110.681,- Kč	133.703,- Kč
Hmotné škody	314.993,- Kč	380.512,- Kč
Administrativní náklady		
Policie	31.796,- Kč	38.410,- Kč
Soudy	20.345,- Kč	24.577,- Kč
Pojišťovny	37.799,- Kč	45.661,- Kč
Administrativní náklady celkem	89.940,- Kč	108.648,- Kč
Přímé náklady celkem	515.614,- Kč	622.862,- Kč
Nepřímé náklady		
Ztráta na produkci	7,640.309,- Kč	9,229.493,- Kč
Sociální výdaje	857.654,- Kč	1,057.790,- Kč
Nepřímé náklady celkem	8,497.963,- Kč	10,287.283,- Kč

³⁸ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistika inflace [online]. 2011. [cit. 2012-01-26]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace>.

Ztráta v důsledku usmrcení celkem	9,013.577,- Kč	10,910.145,- Kč
--	----------------	-----------------

Tabulka č. 4: Nehody s těžkým zraněním (2003 a 2011)

Přímé náklady	2003	2011
Náklady na zdravotní péči	839.819,- Kč	1.014.501,- Kč
Hmotné škody	178.966,- Kč	216.190,- Kč
Administrativní náklady		
Policie	3.887,- Kč	4.695,- Kč
Soudy	20.345,- Kč	24.576,- Kč
Pojišťovny	21.476,- Kč	25.943,- Kč
Administrativní náklady celkem	45.708,- Kč	55.215,- Kč
Přímé náklady celkem	1,064.493,- Kč	1.285.907,- Kč
Nepřímé náklady		
Ztráta na produkci	1,175.404,- Kč	1.419.888,- Kč
Sociální výdaje	624.080,- Kč	753.888,- Kč
Nepřímé náklady celkem	1,799.484,- Kč	2.173.776,- Kč
Ztráta v důsledku těžkého zranění celkem	2,863.977,- Kč	3.459.684,- Kč

Tabulka č. 5: Nehody s lehkým zraněním (2003 a 2011)

Přímé náklady	2003	2011
Náklady na zdravotní péči	92.309,- Kč	111.509,- Kč
Hmotné škody	139.510,- Kč	168.528,- Kč
Administrativní náklady		
Policie	1.852,- Kč	2.237,- Kč
Soudy		
Pojišťovny	16.741,- Kč	20.223,- Kč
Administrativní náklady celkem	18.593,- Kč	22.460,- Kč
Přímé náklady celkem	250.412,- Kč	302.497,- Kč
Nepřímé náklady		
Ztráta na produkci	61.188,- Kč	73.915,- Kč
Sociální výdaje	23.271,- Kč	28.111,- Kč
Nepřímé náklady celkem	84.459,- Kč	102.026,- Kč
Ztráta v důsledku lehkého zranění celkem	334.871,- Kč	404.524,- Kč

**Tabulka č. 6: Škody způsobené nehodami bez následků na zdraví
(2003 a 2011)**

Administrativní náklady	2003	2011
Policie	942,- Kč	1138,- Kč
Pojišťovny	9.861,- Kč	11.912,- Kč
Administrativní náklady celkem	10.803,- Kč	13.050,- Kč
Celková výše škod u nehod bez následků na zdraví (jen s hmotnou škodou) pak činí průměrně	92.979,- Kč	112.318,- Kč

5 Preventivní opatření nehodovosti a dopravních nehod³⁹

5.1 Dopravní výchova v rodině

Každý rodič, který pozná strach o své potomky, si dříve či později uvědomí nástrahy silničního provozu. Snad každý z nás za utíkajícím dítětem volal „stůj, jede tam auto!“. Ještě v batolecím věku vysvětlujeme malému dítěti, že na auta se musí dávat pozor a na silnici si hrát nesmíme. Tady začíná výchovná prevence, která ale v této fázi nesmí skončit. Děti získávají povědomí o bezpečnosti v silničním provozu pozorováním ostatních. Chceme-li, aby si naše dítě vytvořilo kladný vztah k dopravní výchově, měli bychom s ní začít právě my, rodiče. Jsme to my, kdo dítě učí, jak se přechází přes cestu, co je to přechod pro chodce a proč se mu říká zebra, co znamená, když svítí na semaforu červená atd.

Chodci

Oběťmi dopravních nehod bývají často chodci. Příčinou mnoha tragických nehod je nedostatečná viditelnost. Auta i cyklisté mají povinnost svítit, chodci takovou povinnost a ani možnost nemají. Přitom jsou v silničním provozu ti nejzranitelnější. „Vidět a být viděn“ – je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Za snížené viditelnosti platí dvojnásob. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě. Proto by všichni chodci neměli zapomínat na reflexní a fluorescenční materiály a kombinovat je tak, aby byli dobře vidět za světla i za tmy. Dětem je možné pořídit oblečení, školní brašny a různé doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky. I když se to může zdát paradoxní, jezdcí na kolečkových in-line bruslích jsou, podle ustanovení § 2 j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, chodci. To znamená, že musí dodržovat všechny povinnosti dané tímto zákonem jak obecně všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích (§ 4), tak i specifické povinnosti dané chodcům, a to v § 53 zákona 361/2000 Sb. In-line kolečkové brusle jsou sportovní náčiní a pohyb

³⁹ OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=136/>>.

bruslařů po chodníku mezi ostatními chodci, je s ohledem na rychlost bruslaře, zdrojem potenciálních konfliktů a to zejména s chodci se sníženou pohyblivostí a seniory. Vzhledem k tomu, že jezdec na kolečkových bruslích je, jak již bylo uvedeno, chodec, není možné vysledovat počet střetů bruslař – chodec. Lze jen kvalifikovaně odhadovat, že se nebude jednat o malá čísla a bruslaři by si tuto skutečnost měli uvědomit a zvážit, zda není vhodnější si pro jízdu vybrat taková místa, kde svým jednáním nikoho neohrozí.

Cyklisté

Ročně havaruje tisíce dětí na svém kole. Skončí-li jejich pády s odřenyými lokty nebo koleny, mají štěstí. Mnohé z nich však dopadají daleko hůře a zdravotní následky si nesou celý další život. A některé z nich čeká i smrt. Společným jmenovatelem většiny úrazů na jízdním kole je absence cyklistické přilby. Cyklistická přilba je dobrá prevence před nepříjemnou zkušeností z nehody na jízdním kole a chrání život svého nositele. Další bezpečnostní prvky na jízdním kole jsou nezbytné pro zaručení dobré viditelnosti. Povinné je vybavení přední bílou odrazkou, zadní červenou odrazkou a oranžovými odrazkami na pedálech a v paprscích kol. Ideální je doplnění reflexními proužky na botách a oděvu. Za snížené viditelnosti musí být kolo vybaveno rovněž světlometem svítícím bílým světlem vpředu a stálým nebo blikajícím červeným světlem vzadu.

Jízda v autě⁴⁰

Při prudkém brzdění či nárazu je každá osoba ve vozidle vržena obrovskou silou vpřed, proto poutání dítěte do dětských autosedaček by mělo být samozřejmostí. Například u desetakilového dítěte při nárazu v rychlosti 50 km/h je tato síla velká, jakoby dítě vážilo 300kg! (vždy 30x více). Náraz při rychlosti 50 km/h bez dětské sedačky odpovídá pádu z výšky 10 m, je to tedy stejný hazard, jako dítě nechat na parapetu otevřeného okna ve třetím patře. Je nutností poutat dítě i při pomalé jízdě v obci, protože už náraz v rychlosti 15 km/h bez dětské sedačky může být

⁴⁰ DĚTSKÉ AUTOSEDAČKY, BESIP a portál Dětské autosedačky, [online] 2011 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: <http://www.detske-autosedacky.com/proc-pouzivat-detske-autosedacky.php/>>

pro dítě smrtelný. Nezajištěné děti v autě umírají při nehodě 7x častěji než děti zabezpečené v autosedačce, proto je důležité si uvědomit, že havárii často zabránit nemůžeme, ale smrti dítěte ano. Častým omylem řidičů je připoutání malého dítěte (menšího 150 cm) standardním bezpečnostním pásem, ale v tomto případě jde pás přes jeho krk a dítě se při nárazu může uškrtit! Pokud držíte dítě při jízdě v náruči, je naprosto jisté, že při nárazu ho nikdy neudržíte (i při nízké rychlosti 50 km/h a při váze dítěte 10 kg by maminka musela být schopna udržet 300 kg), naopak ho rozmačkáte tíhou svého těla. Stejně tak, pokud připoutáte sebe a dítě jedním bezpečnostním pásem. Proto pro děti menší 150 cm jsou výhradně určeny dětské sedačky.

5.2 Dopravní výchova na školách⁴¹

V České republice probíhá v současné době dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol a to se zaměřením na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích stanovuje cyklistům minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici či veřejně přístupné komunikaci na 10 let (mladší 10 let smí na těchto komunikacích jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let). Tohoto věku většina žáků dosahuje ve 4. třídě základní školy. Standard základního vzdělávání, ze kterého vycházejí učební osnovy, stanovuje zařadit dopravní výchovu do jednotlivých učebních předmětů (např. prvouka, výchova ke zdraví, rodinná výchova, tělesná výchova) v různých ročnících tak, aby žáci zvládli základní pravidla pro chodce nejpozději do třetí třídy a od čtvrté třídy pak základní pravidla pro cyklisty. Ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy jsou Radou vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu vyhlášovány celostátní programy. Jedním z nich je program systematického výcviku cyklistů na dětských dopravních hřištích. Ty hrají v procesu dopravní výchovy cyklistů nezastupitelnou roli, zejména pak v praktickém výcviku nacvičováním jednotlivých dopravních situací blízkých běžnému silničnímu provozu. Důležitým předpokladem úspěšnosti je sladění teoretického vyučování a praktického výcviku v určitém časovém období, tedy v průběhu 4. třídy základní školy a jeho

⁴¹ HEINRICHOVÁ J. Dopravní výchova v předškolním věku, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2007 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=455/>>.

ukončení přezkoušením, kdy žáci v případě úspěšnosti získávají „Průkaz cyklisty“⁴², který se tak stává velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností. Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky převážně jen díky obětavosti učitelů vedoucích v době mimo vyučování speciální kroužky a kursy, popř. díky systému práce dopravních hřišť v určitých oblastech. To je ovšem stav, který v žádném případě neodpovídá požadavkům a potřebám naší společnosti.⁴³

Dopravní hřiště (DDH)⁴⁴

Ve vztahu k dětským dopravním hřištím Jihočeský kraj vyhláší dva typy podpory. Prvním typem opatření je příspěvek na dopravu dětí na dětská dopravní hřiště. Druhým typem podpory je pak grantový program podpory výstavby a modernizace dětských dopravních hřišť a jejich vybavení. Původně bylo toto opatření určeno pouze k modernizaci dětských dopravních hřišť a jejich vybavení, tento přístup byl následně změněn a bylo umožněno příspěvek čerpat také na výstavbu zcela nových dětských dopravních hřišť. Pro děti je velmi atraktivní vybavení dětských dopravních hřišť železničními přejezdy, což se stává zároveň jedním z dalších cílů tohoto grantu. Novým typem grantového opatření je program k zajištění bezpečnosti přechodů pro chodce v intravilánech obcí a to formou dopravně inženýrských opatření a jejich vybavením zařízením pro zajištění bezpečnosti chodců a dalších účastníků silničního provozu.

V Jihočeském kraji je v současné době v provozu jedenáct dětských dopravních hřišť a jedno mobilní hřiště:

- DDH České Budějovice - v majetku Ústředního automotoklubu ČR a provozovatelem je Automotoklub České Budějovice. Je ve velmi dobrém stavu, má

⁴² BESIP, Průkaz cyklisty [online] 2011 [cit. 2011-09-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Detska-dopravni-hriste/>>.

⁴³ HEINRICOVÁ J. Dopravní výchova v předškolním věku, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2007 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=456/>>.

⁴⁴ BESIP, Dětská dopravní hřiště [online] 2011 [cit. 2011-09-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Detska-dopravni-hriste/>>.

k dispozici učebnu s veškerým vybavením a vybavení jízdními koly je dostačující.

- DDH Český Krumlov - v majetku města Český Krumlov, provozovatelem je Dům dětí a mládeže (DDM) v Českém Krumlově. Vybudováno bylo v roce 2003, v roce 2009 dovybaveno novou světelnou signalizací.
- DDH Jindřichův Hradec - majitelem i provozovatelem je Automotoklub Jindřichův Hradec. Hřiště v posledních letech kompletně zrekonstruováno s finanční podporou Jihočeského kraje vybavené železničním přejezdem se světelnou signalizací.
- DDH Písek - majitelem i provozovatelem je Automotoklub Stanislava Maliny v Písku. Hřiště v posledních letech kompletně zrekonstruováno s finanční podporou Jihočeského kraje včetně vybavení železničním přejezdem se světelnou signalizací.
- DDH Prachatice - majitelem je město Prachatice a provozovatelem Dům dětí a mládeže v Prachaticích. Hřiště prošlo v roce 2007 rozsáhlou rekonstrukcí s finanční podporou Jihočeského kraje.
- DDH Strakonice - majitelem je město Strakonice a výuku na něm provozuje Dům dětí a mládeže.
- DDH Tábor - majitelem město Tábor, provozovatelem je Automotoklub Malý Jordán Tábor. Dopravní hřiště prošlo v roce 2009 - 2010 rozsáhlou rekonstrukcí s finanční podporou Jihočeského kraje.
- DDH Třeboň - majitelem je město Třeboň, provozovatelem Autoškola Ille ve spolupráci s Domem dětí a mládeže v Třeboni. Hřiště bylo nově vybudováno z prostředků města a dáno do provozu v roce 2006.
- DDH Protivín - majitelem je město Protivín a provozovatelem základní škola. Toto DDH prošlo komplexní rekonstrukcí v roce 2007 s finanční podporou Jihočeského kraje.
- DDH Blatná - majitelem je město Blatná a provozovatelem mateřská škola. Toto DDH slouží především této mateřské škole a zároveň je využíváno i v mimoškolní době veřejností. Vybavení jízdními koly a také koloběžkami je dostačující.
- DDH Křemže - je v majetku města Křemže a provozovatelem je základní škola.

- mobilní DDH - je v majetku Ústředního automotoklubu ČR a provozovatelem je Automotoklub České Budějovice.

5.3 Alkohol za volantem⁴⁵

Současná právní úprava je ve vztahu ke konzumaci alkoholických nápojů během jízdy velice přísná, v ČR se uplatňuje nulová tolerance alkoholu, a to jak u řidiče motorového vozidla, tak i u cyklisty nebo jezdce na zvířeti. Za alkoholický nápoj se považuje lihovina, víno, pivo, a ostatní nápoje, které obsahují více než 0,5 objemového procenta alkoholu.

Podle českých zákonů řidič nesmí požití alkoholický nápoj během jízdy a řídit vozidlo bezprostředně po jeho požití nebo v takové době po jeho požití, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem. Řízení pod vlivem alkoholu je jednání, kterým je možné spáchat nejen přestupek, ale i trestný čin. Závisí na tom, nakolik byl řidič alkoholem ovlivněn. Pokud byl řidič ovlivněn natolik, že byla vyloučena jeho způsobilost řídit vozidlo, jedná se o trestný čin. U alkoholu je hranice mezi přestupkem a trestným činem poměrně zřejmá – způsobilost řídit vozidlo je u každého řidiče vyloučena při dosažení hladiny 1 promile alkoholu v krvi. Vyloučení způsobilosti však může nastat i při hladině alkoholu nižší než 1 promile, v takovém případě by však muselo být vyloučení způsobilosti prokázáno svědeckými výpověďmi apod. Pokud nedošlo ke spáchání trestného činu, bude se jednat o přestupek.

V současné době je povinnou součástí každé silniční kontroly dechová zkouška na zjištění přítomnosti alkoholu. Analyzátoři, které se k měření hladiny alkoholu v dechu využívají, vychází z množství alkoholu zachyceného v dechu, podle kterého stanoví jeho hladinu v krvi. Tato metoda pochopitelně nemůže eliminovat některé vlivy (alkohol obsažený v ústech apod.), které mohou způsobit nesprávnost výsledku měření. Z medicínské praxe navíc vyplývá, že člověk může mít (nepatrnou) fyziologickou hladinu alkoholu v krvi, tzn. i bez toho, že by před tím alkohol konzumoval – bývá uváděna hodnota 0,24 promile. Na množství do 0,24 promile se proto hledí, jako na fyziologickou hladinu. Není-li jiným způsobem zjištěno, že řidič alkohol v době před jízdou konzumoval, nelze toto množství alkoholu přičítat konzumaci.

⁴⁵ SKLÁDANÁ P. Postoje k řízení pod vlivem alkoholu. Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2005 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=393/> >.

Dechová zkouška je podle nejnovější judikatury dostatečným důkazem nejen pro správní, ale i pro trestní řízení a není proto nutné konat lékařské vyšetření. Jestliže se řidič odmítne podrobit orientační dechové zkoušce, dopustí se přestupku, za který mu může být uložena pokuta v rozmezí od 25.000,- Kč do 50.000,- Kč a zákaz řízení motorových vozidel na dobu od jednoho do dvou let. V případě, kdy si řidič není jistý, že „nenadýchá“ více než 1 promile, zdá se být výhodnější dechovou zkoušku odmítnout, a riskovat tím sankci za přestupek a nikoliv trestný čin. K lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve nebo moči může být řidič vyzván i v případě pozitivní dechové zkoušky. Během lékařského vyšetření je řidiči odebrána krev nebo moč. Zajištěný vzorek je posléze laboratorně analyzován. Pokud řidič toto vyšetření odmítne podstoupit, hrozí mu stejná sankce, jako když odmítne dechovou zkoušku.

Sankce za jízdu pod vlivem alkoholu v ČR:

Do 1 promile alkoholu

- 10 až 20 tisíc pokuta
- Šest měsíců až rok zákazů řízení
- 3 body (při množství alkoholu do 0,3 promile), 6 bodů (0,3 až 1 promile)

Nad 1 promile alkoholu

Silniční zákon, ve kterém jsou nově dopravní přestupky obsaženy, se sice „tváří“ jako kdyby šlo o přestupek (tj. řízení ve stavu vylučujícím způsobilost), nicméně ve skutečnosti se jedná o trestný čin (přečin) Ohrožení pod vlivem návykové látky.

Za tento skutek hrozí:

- Trest odnětí svobody až na jeden rok (např. u recidivy, zavinění dopravní nehody nebo u řidiče MHD trest odnětí svobody na šest měsíců až tři léta)
- Pokuta až do 5 000 000 Kč
- Zákaz řízení až na 10 let
- 7 bodů

Tabulka č. 7: Přehled o výši pokut za jízdu pod vlivem alkoholu v zahraničí⁴⁶

Stát	Sankce
Francie	Až 750 EURO - 6 bodů
SRN	Až 750 EURO 4 body odnětí řidičského oprávnění až na 3 měsíce V případě řidičů do 21 let: 125 EURO 4 body prodloužení zkušební doby ze 2 na 4 roky
Rakousko	Až 3 700 EURO odnětí řidičského oprávnění nejméně na 3 měsíce, absolvování kursu v hodnotě 100 EURO (1,5 dne) při opakovaných přestupcích, případně u alkoholu nad 0,8 promile
Finsko	60 denní pokuta podle výše příjmů přestupce až do 5 let odnětí řidičského oprávnění trest odnětí svobody až do 2 let
Belgie	Až 10 000 EURO
Velká Británie	Až 5000 GBP povinné odnětí řidičského oprávnění nejméně na 12 měsíců až 6 měsíců trest odnětí svobody
Švédsko	Až 600 EURO odnětí řidičského oprávnění na 4 roky
Dánsko	Až 8000 DKK
Nizozemí	Až 4500 EURO Až 5 let vězení odnětí řidičského oprávnění až na 5 let
Itálie	Až 2 582 EURO odnětí řidičského oprávnění až na 6 měsíců

Poznámka: Sankce uvedené v tabulce reprezentují horní hranici trestů; trest je udělován podle výše alkoholu v krvi řidiče.

Alkohol za volantem zvyšuje nejenom agresivitu za volantem a přeceňování řidičských schopností, ale má i výrazný vliv na periferní vidění řidiče. Zvýšená míra alko-

⁴⁶ Tabulka č.3: Přehled o výši pokut za jízdu pod vlivem alkoholu v zahraničí, Přehled o výši pokut za jízdu pod vlivem alkoholu v zahraničí, iDNES.cz [online] 2006 [cit. 2011-09-16]. Dostupný z WWW: <
[http://auto.idnes.cz/pokuty-v-cesku-jedny-z-nejvyssich-dro-
/automoto.aspx?c=A060717_100235_automoto_fdv/>](http://auto.idnes.cz/pokuty-v-cesku-jedny-z-nejvyssich-dro-automoto.aspx?c=A060717_100235_automoto_fdv/>).

holu v krvi řidiče způsobuje takzvaný „tunelový efekt“ obdobný jako při jízdě vysokou rychlostí. Zorné pole řidiče se při zvyšující se hladině alkoholu v krvi, případně rychlostí, snižuje a řidič je schopný čím dál tím méně vnímat prostor před sebou. Jestliže střízlivý řidič je schopen vnímat celý prostor, řidič s 0,8 promile alkoholu v krvi již necelé ¾ prostoru a řidič s 1,8 promile alkoholu v krvi již necelou třetinu. Jinými slovy, i když opilý řidič pojedje pomalu, jeho zorné pole je snižené a to je zdrojem potenciálních konfliktů a závažných dopravních nehod.

5.4 Subjekty zabývající se prevencí v silničním provozu

V České republice existuje několik různých organizací, ať již zřizovaných státní správou, samosprávnými útvary nebo soukromými institucemi. Mezi nejznámější patří:

Subjekty s celostátní působností

BESIP⁴⁷



BESIP je zkratka pro bezpečnost silničního provozu. Je součástí názvu Oddělení BESIP, které je součástí Ministerstva dopravy ČR (patří do Odboru provozu silničních vozidel a ten do Úseku dopravně silničního a Sekce dopravní agenty, infrastruktury a ekonomiky).

Poprvé se tato zkratka objevila v názvu sekretariátu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, který vznikl z Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu, ustaveného roku 1967. V 70. letech nesly zkratku a ustálené logo BESIP mnohé osvětové aktivity v oblasti dopravní výchovy. Ministerstvo dopravy v informaci i historii útvaru BESIP neuvádí, jak se jeho organizační struktura a začlenění měnily při federalizaci Československa v roce 1969 ani při zániku Československa v roce 1992.

V roce 1999 byl dosavadní sekretariát BESIP přeměněn v oddělení Ministerstva vnitra ČR. V roce 2000 byla v souvislosti se zákonem č. 361/2000 Sb. tato agenda pře-

⁴⁷ BESIP, Bezpečnost silničního provozu [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>>.

vedena pod Ministerstvo dopravy a spojů ČR, v roce 2003 přejmenovaného na Ministerstvo dopravy ČR.

Útvar BESIP se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí ve školách, ale i preventivními dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích. Zúčastňuje se celé řady projektů (Domluvme se!, televizní spoty ČT2 – STOP rady řidičům, The Action 2006, Besip Team „přímo na ulici“, bezpečnost na železničních přejezdech, Nová pravidla) a podílí se na správě několika webových prezentací (Nadace Besip, Besip info servis).

V roce 2004 byla vládou ČR schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Celá EU, stejně tak i tato Strategie, si klade za cíl snížit počet úmrtí na českých silnicích.

Nadace BESIP⁴⁸



Nadace BESIP je jako jediná nadace a nadační fondy založena na základě usnesení Vlády ČR z roku 2004. Účelem nadace je všestranné působení ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zejména prostřednictvím výchovy

a vzdělávání, podporou výzkumu a vývoje v oblastech souvisejících s bezpečností silničního provozu a podporou zavádění progresivních poznatků organizačních i technických do praxe. Veškerá činnost nadace je zaměřena k dosahování účelu nadace:

- snižování úmrtnosti v důsledku provozu na pozemních komunikacích,
- zvýšení ochrany nejvíce zranitelných účastníků silničního provozu,
- sociálnímu a dopravnímu vzdělávání veřejnosti se zvláštním zaměřením na mládež,
- vzdělávacímu, výchovnému a preventivnímu působení ke snižování nehodovosti pod vlivem alkoholu a omamných a návykových látek,
- dopravnímu zklidňování zejména v obcích.

⁴⁸ NADACE BESIP, Nadace pro bezpečnost silničního provozu [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/nadace-besip/zakladni-informace/>>

Formy a způsoby činností směřujících k naplnění účelu nadace určuje správní rada - Pravidla pro poskytování příspěvků Nadace BESIP.

Veřejná sbírka

Nadace BESIP začala 21. dubna 2011 veřejnou sbírku za účelem financování projektů spojených s nadačním účelem: prevence v bezpečnosti silničního provozu a snížení následků dopravních nehod. Prostředky získané veřejnou sbírkou budou použity na dětské vzdělávací soutěže a dopravní hřiště. Veškeré prostředky použité z veřejné sbírky budou pravidelně zveřejňovány na internetových stránkách Nadace BESIP.

Subjekty s regionální působností

Krajské úřady

Strategie bezpečnosti silničního provozu pro Jihočeský kraj pro období 2010 – 2013

Jihočeský kraj si je vědom současného stavu silniční infrastruktury i způsobu jednání účastníků silničního provozu, které vedle materiálních škod mají často závažné dopady i do oblasti lidského zdraví a života. Krajský úřad Jihočeského kraje se proto rozhodl pokusit se působit přímo na účastníky silničního provozu a zvýšit tak jeho bezpečnost. Vedle systematické prevence přijme Jihočeský kraj i řadu technických opatření na komunikacích, které jsou v jeho vlastnictví. K naplnění takového cíle přijalo Zastupitelstvo Jihočeského kraje v květnu roku 2010 Strategii BESIP Jihočeského kraje pro období 2010 – 2013 jako první strategicky dokument tohoto zaměření⁴⁹

Městské a obecní úřady

Vypracovávají návrhy a doporučení na zlepšení dopravně bezpečnostní situace na území dané obce. Děje se tak v úzké spolupráci s dopravním inspektorátem místně příslušné součásti policie.

⁴⁹ Jihočeský kraj, Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 – 2013, 2010 [cit. 27.10.2011]. Dostupný z WWW: <<http://besip.kraj-jihocesky.cz/files/Strategie%20%20BESIP.pdf>>

5.5 Preventivní kampaně a projekty

Domluvte se⁵⁰



Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Koncept kampaně vychází z obdobných kampaní v zahraničí (Designated Driver, EUROBOB, Capitaine de Soirée). Projekt DOMLUVME SE! společně každoročně organizují již od roku 2006 oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů Českého svazu pivovarů a sladoven a FÓRUM PSR (neziskové sdružení významných výrobců a distributorů alkoholických nápojů v České republice). Základním sloganem propagovaným i frontmany skupin Divokej Bill, Tři sestry, China-ski a Wanastowi Vjegy je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“.



⁵⁰ DOMLUVTE SE, Kampaň BESIPu [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221/>>

NOVINKY.CZ - zpravodajský portál [online], [vydáno 2010-07-11] [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.novinky.cz/auto/205579-kampan-domluvme-se-ma-odradit-mlade-ridice-od-jizdy-v-opilosti.html>>

BESIP Team⁵¹



BESIP Team je ojedinělý a specifický projekt Ministerstva dopravy - BESIP, který si klade za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu. Jednotlivé akce BESIP Teamu se odehrávají takzvaně "přímo na ulici". Projekt BESIP Team se počínaje rokem 2009 vždy zastaví minimálně v 50 a maximálně v 62 místech České republiky. Jednotlivé lokality jsou voleny tak, aby se v každém kraji uskutečnily minimálně 3 akce. Dne 24. 9. 2011 navštívil Besip team i město Jindřichův Hradec a to na vlakovém nádraží u příležitosti Dni železnic.

DEN ŽELEZNICE 2011

**v Jindřichově Hradci
v sobotu 24. září
nádraží ČD a JHMD
od 9.00 do 16.00 hod.**

Připravili jsme pro Vás:

- Oslava dne železnice ve spolupráci s JHMD
- Paměť vlak z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a zpět
- Jízdy úzkokolejného motorového vlaku JHMD
- Tv Lovětině prohlídka zvláštních drážních vozidel s výkladem
- Exkurze a jízda Regionovou po pracovištích v obvodu ŽST Jindřichův Hradec (ukázka kolejové spítky)
- Ukázka přechodu vozů na podvalové jámě
- Výstava vozidel ČD, ČDC a JHMD
- Výstava o historii železnice
- Kino na kolejích v krytém voze
- Jízda na historických drezinách (šlapací i motorové)
- Modelové kolejiště
- Mobilní výstavní systém Besip team, zajišťující promítání filmů o bezpečnosti silničního provozu, simulátor nárazu, Fidičský trenážer, osobní automobily, motocykly, výukové materiály
- Prohlídka depa JHMD
- Ukázky techniky HZS
- Atrakce pro děti (skákačí hrad, soutěže ...)
- Prodej upomínkových předmětů
- Prodej občerstvení

Parkování zajištěno v areálu ČD

Informace:
Po - Pá 7.00 - 16.00 hod.
Jindřichohradecké místní dráhy a.s.,
Nádražní 205/II
377 01 Jindřichův Hradec
tel./fax: 384 361 165
OÚH: 757 204 525
tel. ČD: 372 552 347
E-mail: office@jhmd.cz
www.jhmd.cz

ČD CENTRUM
Nádražní 155/II
377 01 Jindřichův Hradec
tel.: 372 552 391
372 552 393
362 532 945
JHC@odcewtrm.cd.cz

Děkujeme přítelům železnic za přispění:
Jihočeský kraj - Knajky úřad, Město Jindřichův Hradec, Ekocron - Metal, HD Pepsin, Prodej paliv Resoren, Neveklovské Rečice, ŽD Radko, ŽD Rožmberk, Algard, Norti, Mestř, Poštovní spořitelna, a. s., Pivovar Bernard, Hotel Perla, Hero Czech, Danone a. s., Závraždí centrum Jindřichův Hradec, Cyklocamp pod Landtbehnem, Besip, Český čtení křít, Jistotníka sboru dobrovolných hasičů Město Jindřichův Hradec.

⁵¹ BESIP Team [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: <http://www.besipteam.cz/>

Bezpečná obec⁵²



Cílem projektu je napomoci komplexně řešit problematiku bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích poskytnutím potřebných informací odpovědným osobám a institucím. Projekt realizuje řadu opatření stanovených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Problematika bezpečnosti silničního provozu byla rozčleněna do sedmi oblastí, ke každé oblasti je možné získat rozsáhlejší přehled.

Řídící, koordinační a analytické aktivity, dopravní výchova, dopravní inženýrství, komunikační aktivity, financování, legislativa. K projektu byla ustavena pracovní skupina, na regionální úrovni jsou v projektu zapojeni krajští pracovníci BESIP.

The Action⁵³



Klíčový multimediální preventivní projekt zaměřený na mladé účastníky silničního provozu. The Action zprostředkuje studentům středních škol, tedy mladým začínajícím řidičům, emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody. Zde nehovoříme o nabouraných vozidlech, pomáčknaných blatnících. Zde mluvíme o trvalé invaliditě a mnohdy i smrti mladých lidí, kteří přecenili své schopnosti nebo se chovali nezodpovědně. Pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů a samotných obětí dopravních nehod doplněné tancem, hudbou a videoklipy. Projekt je organizován od roku 2004 a při 317 reprízách se s ním seznámilo téměř 130 tisíc studentů ze všech krajů České republiky. Na následující období je plánováno opět několik repríz v několika městech.

⁵² BEZPEČNÁ OBEC, [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: < <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu/> >

⁵³ THE ACTION, [online]. 2011. [cit. 2011-11-25]. Dostupný z WWW: < <http://www.theaction.cz/> >

THE ACTION

RESIP TOUR 2010

Skutečný příběh o skutečných lidech se skutečnými zážitky. To není fikce, to je... The Action!



17. 2. Hradec Králové Kongresové centrum ALDIS / 16. 3. Plzeň Kulturní zařízení Peklo / 17. 3. Praha Kulturní dům Ládví / 18. 3. Pardubice Dům kultury Dukla Pardubice / 30. 3. Rakovník Kulturní centrum Rakovník / 7. 4. Ústí nad Labem Dům kultury Ústí nad Labem / 13. 4. Jablonec nad Nisou Eurocentrum / 19. 4. Vsetín Dům kultury / 20. 4. Krnov Městské divadlo Krnov / 21. 4. Přerov Městský dům Přerov / 22. 4. Pelhřimov Kulturní dům Máj / 4. 5. Strakonice Městské kulturní středisko / 9. 6. Brno KC Semilasso / 10. 6. Znojmo Hotel Dukla / 14. 6. Chodov Kulturní a společenské středisko Chodov

Vždy od 9.00, 10.45 a 12.30 hod.

*Gravitační



MINISTERSTVO
DOPRAVY

www.iRESIP.cz



6 Preventivní opatření ve vybrané lokalitě – Jindřichohradecko

Mimo opatření, která jsou popisována v předešlé kapitole, se dají upravit nebezpečná místa na pozemních komunikacích tak, že jsou účastníky silničního provozu na jedné straně vnímána velmi pozitivně a zároveň se ve většině případů tyto změny dotčených lokalit dají označit jako rychlé po stránce výstavby a za finančně nenáročné. Zkráceně se tyto změny označují jako dopravně inženýrská opatření.

Jak jsem již nastínil v úvodu této práce, pracuji jako dopravní policista s působností v okrese Jindřichův Hradec. Zabývám se šetřením dopravních nehod, při kterých jsem si za svá služební léta všimnul různých nedokonalostí. V bakalářské práci jsem se rozhodl několik z těchto míst popsat a pokusit se nastínit jejich možnou provozně bezpečnostní úpravu.

Na základě výsledků výpočtů ekonomických ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu, které jsou uvedeny pro rok 2011 v závěru čtvrté kapitoly bakalářské práce, jsem se rozhodl tyto výsledky aplikovat návrhem dopravně inženýrského opatření na vybranou dopravní lokalitu (křižovatka „Kunifer“), na které dochází opakovaně k dopravním nehodám s újmou na životech nebo zdraví.

Okres Jindřichův Hradec je svou rozlohou 1 944 km² největším okresem v České republice. Rozkládá se na jihovýchodě Čech a jeho jižní hranice tvoří zároveň státní hranici s Rakouskem. Na západě sousedí s okresem České Budějovice, na severozápadě s okresem Tábor, na severu s okresem Pelhřimov, na severovýchodě s okresem Jihlava a na východě s okresy Třebíč a Znojmo. Hranice okresu se od jeho vzniku po územní reorganizaci v roce 1960 nezměnily.

Tabulka č. 8: Délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 1. 2011⁵⁴

→ délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1/1/2011 [km]							
	dálnice	rychlostní silnice	silnice I.třidy *	silnice II.třidy	silnice III.třidy	celkem	
CZ0311	okres České Budějovice	–	–	84,4	288,7	720,2	1 093,4
CZ0312	okres Český Krumlov	–	–	71,0	183,5	434,1	688,6
CZ0313	okres Jindřichův Hradec	–	–	138,7	349,9	692,1	1 180,6
CZ0314	okres Písek	–	7,4	112,7	159,0	448,0	727,2
CZ0315	okres Prachatice	–	–	65,2	228,5	386,9	680,5
CZ0316	okres Strakonice	–	–	96,8	166,8	543,3	806,9
CZ0317	okres Tábor	15,4	–	84,8	267,3	584,1	951,6
	celkem	15,4	7,4	653,7	1 643,8	3 808,6	6 128,8

6.1 Kunifer – křižovatka ve tvaru písmene „T“

Jedná se o zaústění silnici I/34 od Třeboně a silnice II/164 od Kunžaku do Jindřichova Hradce. Předmětný úsek se nachází na jihovýchodním okraji města.

Charakteristika místa:

Současný stav

Silnice I/34 je silnicí I. třídy. Spojuje České Budějovice přes Třeboň s Jindřichovým Hradcem a pokračuje do Svitav. Staničení (kilometráž) je od Českých Budějovic ke Svitavám. Silnice I. třídy č. 34 na jihovýchodním okraji města Jindřichův Hradec mění směr, přichází od západu a uhýbá na sever do města. Od východu se k ní připojuje silnice II/164. Silnice II/164 je silnicí II. třídy. Spojuje Jindřichův Hradec a Strmilov přes Kunžak. V Kunžaku navazuje důležitá silnice II/151 směrem k Dačicím a Moravským Budějovicím. Staničení je od Jindřichova Hradce ke Strmilovu. V křižovatce jsou vozovky obou výše uvedených silnic rozšířeny o přídatné jízdní pruhy pro odbočení vlevo a o krátké spojovací větve pro odbočení vpravo. Celá plocha křižovatky je zpevněná, dopravní ostrůvky jsou vyznačeny jen vodorovným dopravním značením. Křižovatka se nachází v extravilánu, nejvyšší dovolená rychlost je v současnosti omezena svislým dopravním značením na 70 km/h v přímém směru. Křižovatka je rozlehlá a je vybavena samostatnými pruhy pro odbočení vlevo. Proto-

⁵⁴ Tabulka č.4: Délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 1. 2011, Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti v ČR, Jihočeský kraj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor silniční databanky [2011]

že stykové připojení se nachází na vnitřní straně směrového oblouku, je přilehlou vegetací omezován rozhled.

Vysoká jízdní rychlost vozidel v přímém směru a rozlehlost křižovatky působí potíže při orientaci řidičů a je příčinou častých dopravních nehod. Křižovatka není osvětlena veřejným osvětlením.



Obrázek č.1 – Křižovatka Kunifer – stávající stav⁵⁵

V následující tabulce, která vychází z policejních statistik, jsou uvedeny počty nehod a finanční ztráty na křižovatce Kunifer za sledované období (2008 – 2011). Výše finančních prostředků vychází z vypočítaných výsledků pro rok 2011- viz. kapitola 4.

⁵⁵ Google Maps [online]. 2011. [cit. 2011-09-10]. Dostupný z WWW: <<http://mapy.google.cz/>>.

Tabulka č. 9: Počty dopravních nehod a vyčíslené škody (2008-2011)

	Počet dopravních nehod	Počet usmrce- ných/zraněných osob	Vyčíslená škoda
Dopravní nehody s usmrcením člověka	1	2	21,820.290,- Kč
Dopravní nehody s těžkým zraněním	0	0	0 Kč
Dopravní nehody s lehkým zraněním	3	3	1,213.572,- Kč
Dopravní nehody bez následků na zdraví	6	0	673.908,- Kč
Celkem	10	5	23,707.770,- Kč

Návrhy opatření

Návrh dopravně-inženýrských opatření je stěžejním bodem řešení míst častých dopravních nehod. Obecně však platí, že méně je v tomto případě více. Znamená to, že návrh opatření musí být velmi uvážený, aby vzápětí nemuselo docházet k jeho radikálním změnám. Např. opatření typu změny přednosti v jízdě musí být prováděna velmi uváženě.

Stavební opatření

- Návrh zásadních stavebních úprav (například změna typu křižovatky, změna trasy silnice, rozšíření vozovky apod.),
- Návrh stavebních opatření menšího rozsahu (například instalace svodidla, instalace zábradlí, vybudování středního dělicího pásu, instalace závor na železničních přejezdech apod.),
- Návrh stavebních úprav minimálního rozsahu (například odstranění nebo naopak osázení zeleně, instalace zrcadla apod.).

Dopravně – organizační opatření

- Opatření organizace dopravy (například zjednosměrnění komunikace, zákaz vjezdu, zákaz vjezdu některým vozidlům, změny přednosti v jízdě apod.),
- Posouzení funkce telematiky (systém řízení dopravy),
- Užití světelně – signalizačního zařízení,
- Úpravy dopravního značení.

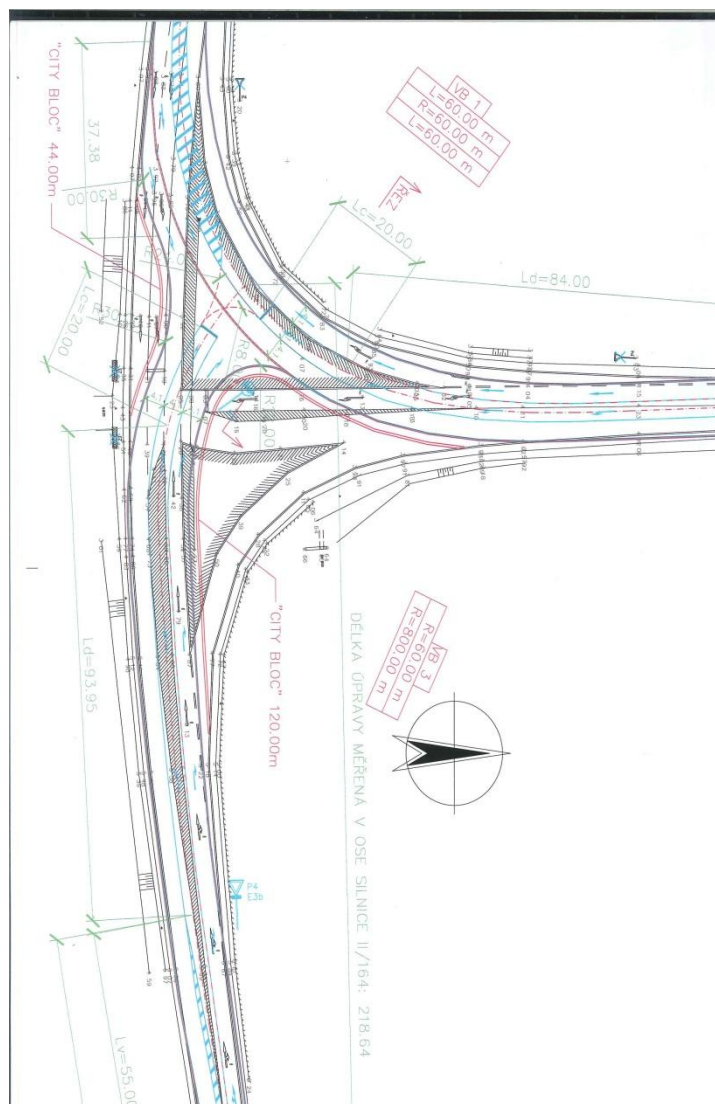
Varianta A – zalomená přednost

Křižovatka se upraví na stykovou křižovatku se zalomenou předností. Hlavní pozemní komunikace sleduje trasu silnice I/34. Změní se vodorovné a svislé dopravní značení. Stavební úpravy se omezí na nezbytnou míru, použijí se prefabrikované prvky (City Block, plastové obrubníky), zachová se stávající povrch vozovek.

Přibližná cena dopravně-stavebních úprav: 1,5 mil. Kč

Analýza varianty A:

- Bez většího omezení provozu během stavebních úprav,
- Nepřehlednost křižovatky,
- Nebezpečná podobně jako původní křižovatka tvaru T,
- Nízké finanční náklady na úpravu křižovatky,
- Malý zásah do komunikace při použití prefabrikovaných dílů,
- Zvýšení komfortu při jízdě,
- Snížení kapacity křižovatky.



Obrázek č.2 - Křižovatka Kunifer – zalomená přednost⁵⁶

Varianta B – prefabrikovaný kruhový objezd

Křižovatka se upraví na okružní křižovatku s jednou samostatnou větví. Změní se vodorovné a svislé dopravní značení. Stavební úpravy se omezí na nezbytnou míru, použijí se prefabrikované prvky (City Block, plastové obrubníky), zachová se stávající povrch vozovek.

Okružní křižovatka by pro dané místo mohla být o průměru prstence 40,00 m. Pro odbočení vpravo ze silnice I/34 by byla pro směr od Jindřichova Hradce

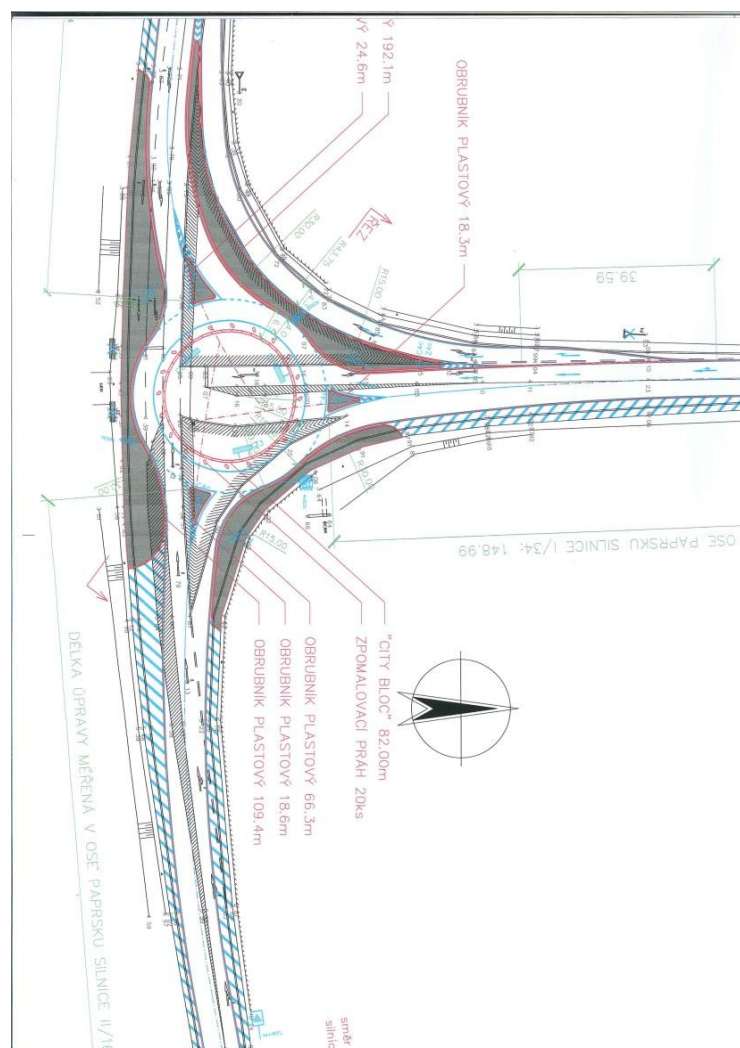
⁵⁶ POLICIE ČR, Jindřichův Hradec, Projektová dokumentace změny křižovatky v lokalitě Kunifer. 2011. [cit. 2011-10-15]

k Českým Budějovicím upravena samostatná větev „bypass“. Na ní by na silnici I/34 navazovaly zkrácené odbočovací a připojovací pruhy. Vjezdy i výjezdy křižovatky by byly jednopruhové. Okružní pás by byl také jednopruhový.

Přibližná cena dopravně-stavebních úprav: 2,3 mil. Kč

Analýza varianty B:

- Bez většího omezení provozu během stavebních úprav,
- Vytvoření okružní křižovatky,
- Zpomalení dopravy v blízkosti města,
- Zlepšení přehlednosti křižovatky
- Nízké finanční náklady na úpravu křižovatky,
- Malý zásah do komunikace při použití prefabrikovaných dílů,
- Zvýšení komfortu při jízdě.



Obrázek č.3 – Křižovatka Kunifer – prefabrikovaný kruhový objezd⁵⁷

⁵⁷ POLICIE ČR, Jindřichův Hradec, Projektová dokumentace změny křižovatky v lokalitě Kunifer. 2011. [cit. 2011-10-15]

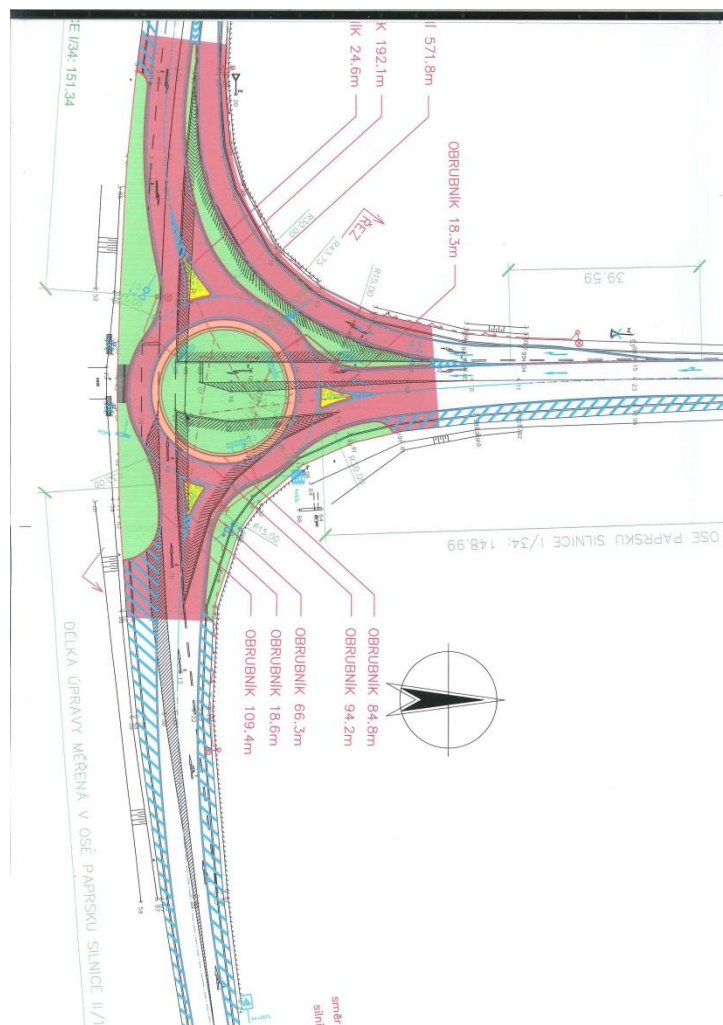
Varianta C – zastavěný „klasický“ kruhový objezd

Křižovatka se upraví na okružní křižovatku s jednou samostatnou větví. Změní se vodorovné a svislé dopravní značení. Parametry křižovatky by byly stejné jako ve variantě B, ale došlo by ke kompletní přestavbě křižovatky. Navíc by zde mohlo být zřízeno veřejné osvětlení. Nákladnější varianta než obě předcházející, zpomalí dopravu v blízkosti města, navíc doplněním veřejného osvětlení se zvýší přehlednost a tím i bezpečnost křižovatky za snížené viditelnosti. Zlepšení vzhledu křižovatky.

Přibližná cena dopravně-stavebních úprav: 7,9 mil. Kč

Analýza varianty C:

- Vytvoření okružní křižovatky,
- Vytvoření zelených ploch a úprava krajiny
- Výstavba veřejného osvětlení křižovatky
- Zpomalení dopravy v blízkosti města,
- Zlepšení přehlednosti křižovatky
- Zvýšení komfortu při jízdě.
- Vysoké finanční náklady na úpravu křižovatky,
- Výrazné omezení během stavebních úprav



Obrázek č.4 – Křižovatka Kunifer – zastavění „klasický“ kruhový objezd⁵⁸

6.2 Železniční přejezd Nová Včelnice – světelná závora

Světelná závora představuje řadu světel umístěných před přejezdem napříč vozovkou, které se červeně rozblikají, když se spustí výstražná signalizace. Myšlenka světelné závory, se kterou se v jiné barevné podobě řidiči mohou ve své podstatě setkávat třeba na některých přechodech pro chodce v Českých Budějovicích či Táboře, spočívá v tom, že řidiči spolehlivěji vnímají to, co je na vozovce.

Na realizaci celého železničního přejezdu se podílelo více subjektů. Rekonstrukce byla v rukou Jindřichohradeckých místních drah a její součástí bylo i zabudování

⁵⁸ POLICIE ČR, Jindřichův Hradec, Projektová dokumentace změny křižovatky v lokalitě Kunifer. 2011. [cit. 2011-10-15]

světelné výstražné signalizace. Zařízení je vybaveno moderní diagnostikou, záznamovým zařízením, které uchovává všechny události na přejezdu a také umožňuje přenos informace o problému pomocí SMS zprávy na oddělení údržby. Právě železniční přejezd v Nové Včelnici patří k nejnehodovějším na Jindřichohradecku. Většina karambolů byla způsobena tím, že řidiči zde nerespektovali „stopku“ nebo se nepřesvědčili, zda nejede vlak.

Klady:

I kdyby každý prvek, který přinese více bezpečnosti, zachránil jeden jediný život, tak má rozhodně smysl a peníze na jeho pořízení nebyly zbytečně vynaložené. A u železničních přejezdů, kde hrozí střet Davida s Goliášem, to platí dvojnásobně. Je nutné udělat maximum pro to, aby i řidič, který tudy projíždí zamyšlený, se včas vzpamatoval a zareagoval.

Zápory:

Bohužel, praxe na silnicích ukazuje, že ani sebelepší bezpečnostní prvky a technika nedokáží na sto procent zabránit nehodě. Záleží na lidském faktoru, který selhává. Hodně nehod na přejezdech se stává z rutiny a také řidiči zapomínají, že když neblíká bílé světlo, musejí se přesvědčit, zda nejede vlak.

Realizováno v roce 2011.



Obrázek č.5 – Železniční přejezd Nová Včelnice⁵⁹



Obrázek č.6 - Železniční přejezd Nová Včelnice – světelná závora – detailní pohled⁶⁰

⁵⁹ FOTOARCHIV, KADLEC R. Jindřichův Hradec, Situační pohled na železniční přejezd v Nové Včelnici. 2011. [2011-09-13]

⁶⁰ FOTOARCHIV, KADLEC R. Jindřichův Hradec, Detailní pohled na světelnou závoru na železničním přejezdu v Nové Včelnici. 2011. [2011-09-13]

6.3 Upravené přechody pro chodce – Jindřichův Hradec

Jindřichův Hradec je v naprosto shodné situaci jako jakékoliv jiné město v České republice. Provoz na ulicích je rok od roku hustší a frekvence obnovy dopravního značení zdaleka nereflktuje na hustotu provozu na pozemních komunikacích. Proto se městský úřad ve spolupráci s Policií ČR (Dopravním inspektorátem PČR J. Hradec) a občany snaží vytipovat a upravit nejrizikovější místa, kde již v minulosti opakovaně došlo nebo by vzhledem k aktuální situaci mohlo dojít k vážné újmě na zdraví procházejícího chodce. Vybral jsem dvě taková místa, která se v další části pokusím popsat včetně několika fotografií.

Přechod č. 1 – ulice Denisova, Jindřichův Hradec

Vyústění ulice Denisova do Rezkovy ulice. Rezkova ulice, nebo též městský okruh II, je nejfrekventovanější ulicí v Jindřichově Hradci. Jedná se o městský obchvat spojující hlavní tepny na Pelhřimov (dálnice D1 – Praha, Brno), České Budějovice a Veselí nad Lužnicí a na státní hranici s Rakouskem. Odbočení do Denisovy ulice je značně rozšířené. Před rekonstrukcí zde byl obyčejný (na vozovce malovaný) přechod pro chodce, který skýtal řadu nebezpečí:

- Délka přechodu
- Nepřehlednost
- Šířka křižovatky a napojení na Rezkovu ulici

Při rekonstrukci přechodu pro chodce byl do poloviny vozovky instalován ostrůvek pro pěší, kde mají chodci čas a možnost zastavit a v klidu rozmyslet další postup, zda pokračovat v přecházení vozovky nebo posečkat na vhodnější okamžik k dokončení přecházení (vlivem např. hustoty dopravy). Realizováno v roce 2011.



Obrázek č.7 – Přechod pro chodce – Denisova ulice, Jindřichův Hradec⁶¹

⁶¹ FOTOARCHIV, KADLEC R. Jindřichův Hradec, Detailní pohled na světelnou závoru na železničním přejezdu v Nové Včelnici. 2011. [2011-09-13]

Přechod č. 2 – sídliště Vajgar, Jindřichův Hradec

Situaci lze popsat následovně. Sledovaná komunikace je dvojitá jednosměrná ulice vedoucí středem sídliště Vajgar v Jindřichově Hradci. Jedná se o hlavní dopravní tepnu pro všechny obyvatele sídliště. Mezi dvěma jednosměrnými silnicemi je vybudován zatravněný ostrůvek, který byl během posledních let přebudován na parkoviště se šikmým stáním. Vzhledem k šíři komunikace a nedostatku parkovacích míst v celé oblasti sídliště Vajgar bylo ještě ve vybraných částech obou jednosměrných ulic vyznačeno podélné stání pro vozidla (viz. obrázky). Přechody pro chodce byly v tomto místě (zhruba uprostřed sídliště) doplněny zpomalovacími pásy a dopravním značením, jelikož v blízkosti přechodů se nalézají jednak zdravotnické zařízení, pobočka knihovny města Jindřichův Hradec, V. základní škola a v neposlední řadě též posilovna a dvě restaurační zařízení. V celém areálu sídliště je maximální rychlost omezena zónou na 30 km/h. Během celého dne se jedná o velmi frekventované přechody, po kterých se pohybují převážně děti docházející do přílehlé základní školy a pacienti, vyhledávající pomoc v sousedícím zdravotnickém zařízení. Početně nejmenší, ale zcela stejně důležitou skupinou, která se zde pravidelně pohybuje, jsou obyvatelé přílehlých panelových domů. V nočních hodinách slouží tyto přechody především návštěvníkům restauračních zařízení. K této lokalitě mám též osobní vztah, neboť jsem v přílehlém panelovém domě prožil celé své mládí. Z nějakého důvodu, možná dílem náhody, se zde nestala vážná dopravní nehoda se zraněním chodce. Vše vždy skončilo pouze skřípěním pneumatik.

Realizováno v roce 2011.



Obrázek č. 8 – Přejchod pro chodce – sídliště Vajgar, Jindřichův Hradec⁶²



Obrázek č. 9 – Přejchod pro chodce – sídliště Vajgar, Jindřichův Hradec⁶³

⁶² FOTOARCHIV, KADLEC R. Jindřichův Hradec, Sídliště Vajgar. Upravený přechod pro chodce. 2011. [2011-09-13]

⁶³ FOTOARCHIV, KADLEC R. Jindřichův Hradec, Sídliště Vajgar. Upravený přechod pro chodce. 2011. [2011-09-13]

Závěr

Pracuji jako policista. Nezbytnou náplní mé práce je kontakt se smrtí. Se zrychlujícím se životním tempem, s lidskou povahou, která se dá definovat olympijským heslem „rychleji, silněji, výše“. S neutuchající snahou být všude dříve, se bohužel ruku v ruce zvyšuje riziko nepředvídatelných událostí = v případě mého zaměstnání – smrtelných dopravních nehod. Každý si musí sám sáhnout do svědomí, kolikrát, ať již neuváženě, z malichernosti, z pocitu pána silnice, nového rychlého auta, vyvodil v lepším případě sám na liduprázdné silnici dopravní situaci jdoucí proti zákonem upraveným dopravním předpisům. V horším případě se mu povedlo do podobné situace vystavit ostatní účastníky silničního provozu. Člověk oplývající alespoň základní inteligencí si v prvním okamžiku neuvědomí své počínání, onen červ mu začne v mozku vrtat v okamžiku, kdy si k podobné situaci dostane jako nezúčastněný divák nebo náhodný svědek. Ostatním, především mladým „řidičům“ důsledky těchto činů nedojdou nikdy.

Problémů je zjevně celá řada. Začněme například samotným řidičem, obyčejným občanem, ve kterém z dob nedávno minulých stále přežívá přesvědčení, že dopravní předpisy a zákony vůbec jsou tu od toho, aby se porušovaly. Dokud bude v lidech přetrvávat toto myšlení, nebude nejen na silnicích, ale ve všech oblastech upravených zákonem panovat podobný chaos, který je vidět každé ráno mezi sedmou a osmou hodinou na všech světelných křižovatkách, na kterých se kříží cesty řidičů, cyklistů a chodců.

Za druhý problém můžeme označit stav silničních komunikací. V současné době už se jedná především o silnice II. a III. tříd. Tyto neudržované komunikace, bez nebo s minimálním dopravním značením, plné výmolů, nepořádku a neudržovaných krajnic, nemohou po řidičích vyžadovat plynulou, pohodovou a nervy uklidňující jízdu.

Třetím problémem je stav a stáří vozového parku, který se po silnicích pohybuje. Obrovské množství dopravních prostředků, zahrnujících kromě osobních aut, autobusů i nákladní automobily a zemědělské stroje. Kamiony se snaží kvůli minimalizaci nákladů a maximalizací zisků provozovatelů zoufale vyhnout zpoplatněným silnicím. Díky pohodlnosti řidičů je navigace, určená primárně pro osobní automobily, zavede bez jakéhokoliv řidičova zájmu do městských center, do podjezdů, nadjezdů, tunelů, které nejsou určeny pro kamionovou dopravu.

Stát, v našem případě pak zejména ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic), může na silnicích změnit spoustu věcí, může vymýšlet reflexnější dopravní značení, světelné závory na přejezdech, nové přehledné kruhové objezdy, semaforey s LED diodami místo klasických žárovek, přechody pro chodce s ukazatelem zbývajících času pro bezpečné přejítí vozovky, ale podstata problému v silničním provozu a s ním související dopravní nehodovosti, včetně preventivních opatření, spočívá dle mého názoru a zjištěných profesních zkušeností právě v každém z nás, v povaze, myšlení a přístupu k ostatním lidem.

Na tomto místě by bylo dobré upozornit na několik vybraných preventivních opatření sloužících všem skupinám, které se pohybují v silničním provozu. U cyklistů by bylo na místě připomenout naprostou nutnost používání cyklistických přileb. Jako člověk, který vyšetřuje dopravní nehody, jsem viděl několik desítek rozbitých hlav. Po této zkušenosti jsem si sám cyklistickou přilbu pořídil a jsem velmi rád, že nemusím svému synovi složitě vysvětlovat, proč ji on musí mít (ze zákona) a ostatní ne. Je veden k tomu, že je pro něj již od malička zcela normální, že každý, kdo jede nebo chce jet na kole, má přilbu, která chrání hlavu v případě pádu. Stejnou službu, jakou prokazuje přilba cyklistovi, zastává v motoristově případě dětská autosedačka. Není nic horšího než vyšetřovat dopravní nehody s úmrtím malých dětí, kdy rodiče ve spěchu nebo ve své pohodlnosti odhodlali dítě místo dětské sedačky připoutat bezpečnostním pásem v kombinaci s „podsedákem“. Dítě bohužel za tuto osudovou volbu zaplatilo cenu nejvyšší, svůj život. Přiznám se, že tento zážitek (který si mimochodem budu pamatovat až do smrti) jsem navíc nabyl v době, kdy jsem měl syna v batolecím věku.

V rámci preventivních opatření na Jindřichohradecku jsem si vybral tři místa, která již prošla úpravami pro zvýšení bezpečnosti. Prvním z nich byl železniční přejezd v Nové Včelnici, u kterého byla instalována světelná závora. Místo se odstraněním překážek, které bránily řidičům ve výhledu, velmi zpřehlednilo. Navíc zde byly instalovány vizuální prvky, které již ze značné vzdálenosti svými barvami a tvary upozorňují na nebezpečné místo. Další dva drobnější projekty jsou přímo z Jindřichova Hradce. Jedná se o dva upravené přechody pro chodce. V prvním případě stačilo uprostřed široké silnice vytvořit ostrůvek pro pěší, v případě druhém pak byly u přechodů instalovány zpomalovací pásy.

Posledním vybraným (a dosud neupraveným) místem je nebezpečná křižovatka ve tvaru písmene T. Z provedených analýz jsem zjistil, že za sledované období v letech 2008 – 2011 byly ekonomické ztráty na této křižovatce v úhrnné výši necelých 24 mil. Kč. Oproti tomu jsou náklady na nejdražší variantu stavebních a inženýrských opatření (přestavbu) dané křižovatky celkově vyčísleny na necelých 8 mil. Kč. Ekonomické ztráty při usmrcení člověka při dopravní nehodě jsou vyčísleny pro rok 2011 na hodnotu necelých 11 mil Kč. Pokud by se tedy realizovala nejdražší z navrhovaných variant, bude její cena nižší, než je vyčíslená ekonomická ztráta za jeden ztracený lidský život. Je zcela jisté, že navrhovaný kruhový objezd v budoucnu zachrání minimálně o jeden lidský život více než stávající křižovatka.

Nejvýhodnější variantou, která bere v úvahu jednak bezpečnost a na druhé straně též ekonomickou situaci, je realizace varianty B – kruhového objezdu z prefabrikovaných dílů v celkových nákladech 2,3 mil Kč.

Dopravně inženýrská opatření jsou navrhována z důvodů nutné změny v organizaci dopravy na základě nepříznivého vývoje dopravní situace, kterou může být např. zvýšený počet dopravních nehod, hustota dopravy, nevyhovující technický stav komunikace apod. Základem všech bezpečnostních opatření je heslo, které používá BESIP již několik let, tedy „vidět a být viděn“. Toto heslo je univerzální, platí pro všechny: auta, lidi, nebezpečná místa, objekty, dopravní stavby, omezení atd.

Pokud se mi podařilo, alespoň jednoho, čtenáře mé práce donutit k zamyšlení se nad svým chováním v silničním provozu, pak práce splnila svůj účel.

7 Seznam literatury

- BESIP, Bezpečnost silničního provozu [online]. 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>>.
- BESIP, Dětská dopravní hřiště [online] 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Detska-dopravni-hriste/>>.
- BESIP, Průkaz cyklisty [online] 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Detska-dopravni-hriste/>>.
- BESIP Team [online]. 2011.. Dostupný z WWW: < <http://www.besipteam.cz/>>.
- BEZPEČNÁ OBEC, [online]. 2011. Dostupný z WWW: < <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu/>>.
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, Slovník pojmů [online]. 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.cdv.cz/bezpecnostni-audit-slovník-pojmu/>>.
- ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, Tiskové zprávy [online]. 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk.php/>>.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistika inflace [online]. 2011. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace>.
- DĚTSKÉ AUTOSEDAČKY, BESIP a portál Dětské autosedačky, [online] 2011. Dostupný z WWW: <http://www.detske-autosedacky.com/proc-pouzivat-detske-autosedacky.php/>>.
- DOMLUVTE SE, Kampaň BESIPu [online]. 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Prezentace-kampani/Domluvme-se/area221/>>
- HEINRICHOVÁ J. Dopravní výchova v předškolním věku, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2007. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=455/>>.
- HEINRICHOVÁ J. Dopravní výchova v předškolním věku, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2007. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=456/>>.
- NADACE BESIP, Nadace pro bezpečnost silničního provozu [online]. 2011. Dostupný z WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/nadace-besip/zakladni-informace/>>
- NOVINKY.CZ – zpravodajský portál [online], [vydáno 2010-07-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.novinky.cz/auto/205579-kampan-domluvme-se-ma-odradit-mlade-ridice-od-jizdy-v-opilosti.html>>.
- OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=1/>>.

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=8/>>.

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=15/>>.

OBSERVATOŘ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2011. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=136/>>.

POLICIE ČR, Jindřichův Hradec, Projektová dokumentace změny křižovatky v lokalitě Kunifer. 2011.

PORADA V., a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a. s. 2009

SKLÁDANÁ P. Postoje k řízení pod vlivem alkoholu. Centrum dopravního výzkumu, CDV [online] 2005. Dostupný z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=393/>>.

THE ACTION, [online]. 2011.. Dostupný z WWW: < <http://www.theaction.cz/>>

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, 2001.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod, 2001.

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, 2002.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, 1997.

Zákon č. Trestní zákoník č. 40/2009 Sb., 2009.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. 2001.

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, 1990.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, 2000.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, 2008.

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

8 Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Křižovatka Kunifer – stávající stav

Obrázek č. 2 – Křižovatka Kunifer – zalomená přednost

Obrázek č. 3 – Křižovatka Kunifer – prefabrikovaný kruhový objezd

Obrázek č. 4 – Křižovatka Kunifer – zastavění „klasický“ kruhový objezd

Obrázek č. 5 – Železniční přejezd Nová Včelnice

Obrázek č. 6 - Železniční přejezd Nová Včelnice – světelná závora – detailní pohled

Obrázek č. 7 – Přejechod pro chodce – Denisova ulice, Jindřichův Hradec

Obrázek č. 8 – Přejechod pro chodce – sídliště Vajgar, Jindřichův Hradec

Obrázek č. 9 – Přejechod pro chodce – sídliště Vajgar, Jindřichův Hradec

9 Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Přehled dopravních nehod na Jindřichohradecku dle zavinění

Tabulka č. 2: Hlavní příčiny dopravních nehod na Jindřichohradecku

Tabulka č. 3: Nehody s usmrcením člověka (2003 a 2011)

Tabulka č. 4: Nehody s těžkým zraněním (2003 a 2011)

Tabulka č. 5: Nehody s lehkým zraněním (2003 a 2011)

Tabulka č. 6: Škody způsobené nehodami bez následků na zdraví (2003 a 2011)

Tabulka č. 7: Přehled o výši pokut za jízdu pod vlivem alkoholu v zahraničí

Tabulka č. 8: Délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 1. 2011

Tabulka č. 9: Počty dopravních nehod a vyčíslené škody (2008 – 2011)