

BESIP

Koncepce BESIP v Libereckém kraji



Zpracovatel: Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje

Schváleno: Zastupitelstvem Libereckého kraje dne 18.11.2003 usnesením č. 366/03/ZK

Původní zpracování: říjen 2003

Aktualizace: únor 2005 (usnesení č. 96/05/RK)
březen 2006 (usnesení č. 343/06/RK)
březen 2007 (usnesení č. 283/07/RK)

Obsah

1. Důvodová část.....	3
2. Subjekty v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu.....	4
3. Problémové oblasti.....	5
3.1 Lidský činitel	5
3.1.1 Děti jako účastníci silničního provozu.....	6
3.1.2 Řidiči.....	9
3.2 Vozidla	10
3.2.1 Stanice technické kontroly	12
3.2.2 Silniční doprava prováděná za účelem podnikání.....	13
3.3 Pozemní komunikace	14
3.3.1 Nehodové úseky	14
3.3.2 Vážení vozidel.....	16
3.3.3 Železniční přejezdy	17
3.3.4 Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu	17
4. Návrhová část.....	18
4.1 Specifické cíle - oblast obecná.....	19
4.2 Specifické cíle - oblast lidský činitel	21
4.3 Specifické cíle - oblast pozemní komunikace.....	22
5. Financování a personální zajištění.....	23
6. Závěr - SWOT analýza.....	25

1. Důvodová část

Situace v silničním provozu v České republice zůstává alarmující. Účastník silničního provozu v ČR podstupuje mnohem větší riziko, že bude zabit, než je tomu v jiných evropských zemích. Konstatování, že vysoký počet usmrcených a těžce zraněných účastníků provozu na pozemních komunikacích je nutným a neodstranitelným důsledkem společenských, politických a ekonomických změn, není přijatelné. Z porovnání vývoje statistických údajů o dopravní nehodovosti v České republice se srovnatelnými údaji ostatních evropských států vyplývá, že ve většině evropských států tato absolutní čísla trvale klesají, a to i přes rostoucí počty vozidel i mobilitu obyvatel.

Vývoj nehodovosti v ČR a Libereckém kraji v letech 2004 až 2006

	2004		2005		2006	
	Počet DN	Počet usmrcených	Počet DN	Počet usmrcených	Počet DN	Počet usmrcených
ČR	196 484	1 215	1 127	199 262	187 965	956
LK	8 757	38	9 018	42	8 564	45

„Vize 0“, to znamená žádný smrtelný úraz na silnicích je konečným cílem. Je otázkou, vzhledem k potřebě mobility a počtu vozidel, jaký je reálný cíl. Evropská komise vyhlásila v roce 2001 cíl dostatečně ambiciózní, a to redukci počtu usmrcených na silnicích z více než 40 000 v roce 2000 na 50 % tohoto počtu v roce 2010 (Bílá kniha evropské dopravní politiky). K této iniciativě se připojila i ČR v roce 2004 vyhlášením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Hlavním cílem Strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, tedy z 1 314 usmrcených na 657. Pro Liberecký kraj to znamená snížení z 50 usmrcených osob na 25. Tento dokument analyzuje situaci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR a ukládá úkoly subjektům působícím v této oblasti. Mezi hlavní problémy, se kterými se realizace těchto úkolů potýká patří:

- skutečnost, že oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita;
- právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni;
- vymahatelnost práva je na nízké úrovni.

Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nutné je zapojení všech zainteresovaných subjektů a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Většina aktivit, které jsou směřovány do oblasti zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích je známa pod logem BESIP, proto i my používáme toto logo pro krajskou koncepci zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

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

- **Lidský činitel** – dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (zejména oblast rychlosti, bezpečnostních pásů, alkoholu), preventivní výchova účastníků silničního provozu – zaměřená zejména na předškolní a školní mládež, řidiče začátečníky, řidiče profesionály.
- **Pozemní komunikace** – za prioritu moderní evropské dopravní politiky již není považována rychlá a nerušená jízda motorových vozidel, ale snaha o trvale udržitelnou mobilitu na základě hledání rovnováhy a harmonizace podmínek jednotlivých druhů dopravy (pěší, cyklistická, veřejná, individuální automobilová).
- **Vozidlo** – technický stav vozidel, nejen z hlediska závad, ale také zavádění nových technologií zvyšujících bezpečnost, a to aktivní (tj. snaha předejít nehodě – opatření zaměřující se na výhled z vozidla, účinnost brzd, kvalita pneumatik, ..) a pasivní bezpečnost (tj. snaha snížit následky nehody – opatření zaměřující se na bezpečnostní pásy, tuhost karoserie, ..).
- **Legislativní oblast** – jasně, srozumitelně a vyčerpávajícím způsobem zpracovaná právní úprava, zprůsvětlení postihů, zajištění vymahatelnosti práva.

Cílem této koncepce je vymezit základní okruhy problému, které by mohl Liberecký kraj ovlivnit, vytyčit možná opatření a stanovit krátkodobé a dlouhodobé cíle, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích Libereckého kraje. Na základě vyhodnocení úkolů stanovených tímto dokumentem bude každoročně provedena aktualizace koncepce, která bude umístěna na internetové stránky Libereckého kraje a budou s ní seznámeni zastupitelé LK a další zainteresované subjekty.

2. Subjekty v oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu

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

- Ministerstvu dopravy ČR,
- Krajům,
- Obcím prostřednictvím obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.

Policie je tímto zákonem pověřena vykonávat dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, a to zejména tím, že kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení, objasňuje dopravní nehody, vede evidenci dopravních nehod a projednává v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Mezi další právní normy, které upravují oblast BESIPu patří zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých zákonů, a ten ukládá České kanceláři pojistitelů zřízené tímto zákonem, podílet se na předcházení škodám v silničním provozu, dále zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, upravuje povinnosti vlastníků, správců a uživatelů pozemních komunikací v oblasti užívání a hospodaření s pozemními komunikacemi.



S cílem maximálně podpořit zvyšování silniční bezpečnosti, zvláště plnění „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“ zřídila vláda České republiky ke dni 1. prosince 2004 usnesením č. 833 ze dne 1. září 2004 Radu vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, která je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Koordinuje činnost ústředních orgánů státní správy, Parlamentu, krajů, obcí, nestátních neziskových organizací i podnikatelských subjektů aktivních v této oblasti.

V oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích existuje ještě řada dalších subjektů, jejichž zkušenosti v problematice mohou být významným přínosem, pokud budou zapojeny do aktivit vztahujících se k BESIP. Kromě ministerstev, krajů, obcí a policie (státní i městské) to mohou být např. zdravotní a komerční pojišťovny, správci pozemních komunikací, motoristické organizace, výrobci a dovozci automobilů a příslušenství, dětské organizace a další odborníci jako jsou pedagogové, dopravní psychologové nebo soudní znalci, zástupci autoškol.

Pro územní působnost kraje byl jako iniciativní a kontrolní orgán Zastupitelstvem Libereckého kraje zřízen Výbor pro dopravu. Má 13 členů, kteří se schází jednou do měsíce a zabývají se otázkami z oblasti dopravy v Libereckém kraji. Problematika BESIP je projednávána okrajově a pouze informativně.

V polovině roku 2004 byla uzavřena smlouva mezi ministerstvem dopravy a Integrovanou střední školou stavebních a řemeslných oborů v Liberci, kterou byla ustanovena tato škola jako koordinátor BESIP pro LK. Hlavní činnosti koordinátora směřují do oblasti dopravní výchovy dětí.

Činnosti stanovené v Koncepci BESIP v Libereckém kraji jsou zaměřeny do dvou hlavních oblastí, a to:

- pozemní komunikace;
- lidský činitel.

3. Problémové oblasti

V roce 2006 bylo v Libereckém kraji způsobeno celkem 8 564 dopravních nehod, při kterých bylo lehce zraněno 1 078 lidí, těžce zraněno 173 osob, usmrceno 45 osob a hmotná škoda dosáhla 369 mil. Kč.

3.1 Lidský činitel

V roce 2006 bylo v důsledku zavinění lidmi (řidiči motorových vozidel, řidiči nemotorových vozidel a chodci) způsobeno v Libereckém kraji celkem 8 124 dopravních nehod, při kterých bylo lehce zraněno 1 073 osob, těžce zraněno 171 osob, usmrceno 45 osob a hmotná škoda dosáhla 356 337 tis. Kč.

Oblast lidského činitele je rozsáhlým polem pro uplatňování dopravně bezpečnostních opatření. V jejím rámci lze působit na jednotlivce, společenské skupiny i na veřejnost jako celek. Lidský faktor je možno ovlivňovat dvojím způsobem, na jedné straně vzděláváním v oblasti znalostí

právní úpravy a chování v dopravním prostředí, poskytováním aktuálních informací o dopravním prostředí a na straně druhé dohledem policie a jejími restriktivními opatřeními.

Bohužel v současné době zůstává neopomenutelným problémem nízké právní vědomí občanů a především nedodržování a hrubé porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. rychlostní limity, používání bezpečnostních pásů) a nedostatečně akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany. Z toho vyplývá obecné podcenění naléhavosti opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a malá podpora jejich přijímání.

3.1.1 Děti jako účastníci silničního provozu

Školní a předškolní mládež je jednou z rizikových skupin účastníků silničního provozu. Je zjevné, že nedochází k nárůstu dopravních nehod, kde je účastníkem dítě, ale čísla jsou stále vysoká a neklesají. I přes to, že dopravní výchova dětí existuje, a to formou výuky a výcviku na dopravních hřištích a formou teorie ve školách, neabsolvují ji všichni žáci, neboť ji nenajdeme jako povinný předmět ve školních osnovách. Druhým zásadním aspektem je vlastní příklad, který děti dostávají od dospělých. Dozvědí se sice určitá pravidla, ale na druhé straně se každodenně setkávají s jejich porušováním. Proto je třeba dopravní výchovu spojovat nejen se školní výukou, ale začínat s ní už v rodině. Vzhledem k současnému stavu v silničním provozu je nezbytné zvýšit prestiž dopravní výchovy a hledat její další formy.

V Libereckém kraji je celkem 11 dětských dopravních hřišť, která lze rozdělit do dvou skupin:

- „velká“ - mají vlastní zaměstnance, většinou jednoho, příp. dva, který se stará o výuku a výcvik na DDH a zajišťuje jeho údržbu:
 - DDH Liberec, které je krajským DDH;
 - dále DDH Česká Lípa, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Košťálov, Turnov, Vysoké nad Jizerou;
- „malá“ - fungují u základních škol, jedná se o hřiště, která využívá konkrétní škola, příp. další po dohodě.

V roce 2004 byla započata jednání ve věci bezúplatného převodu DDH v České Lípě a Jablonci nad Nisou mezi těmito městy a Centrem služeb pro silniční dopravu. Převod těchto dvou DDH se nepodařil ani během roku 2006. Obě dopravní hřiště jsou v současné době v nájmu měst a dopravní výchovu zajišťují pracovníci městské policie.

V roce 2006 vzniklo nové DDH v Košťálově. Na podzim zde již úspěšně proběhla výuka dopravní výchovy pro základní školy okresu Semily.

Mobilní dětské dopravní hřiště, které bylo provozováno v okrese Semily a po zániku okresních úřadů převedeno do majetku Libereckého kraje, bylo ke konci roku 2006 zrušeno. Důvodem bylo stáří autobusu a dále ani nebylo možné personálně zajistit fungování autobusu jako mobilní jednotky k výuce dopravní výchovy. V roce 2004 a 2005 sloužilo k výuce dopravní výchovy pouze jeho vybavení (kola, překážky,..).

Tabulka: Dětská dopravní hřiště v Libereckém kraji

P.č.	Místo	Vlastník/Provozovatel	Kontaktní osoba	Telefon
1	Česká Lípa	Centrum služeb pro silniční dopravu, v nájmu město Česká Lípa /provozovatel Městská policie Česká Lípa	Bc. Stanislav Voržáček	487 823 024
2	Český Dub	Město	Miroslav Třešňák	485 147 052
3	Frýdlant	Město	Jan Havlík	427 312 209
4	Hrádek n.N.	Město	Mgr. Edita Poláčková	482 723 513
5	Chrastava	Město	Mgr. Aleš Trpišovský	485 143 331
6	Jablonec n.N.	Centrum služeb pro silniční dopravu, v nájmu město Jablonec nad Nisou / provozovatel Městská policie Jablonec n.N.	Irena Polávková	483 320 396
7	Košťálov	Obec	PaedDr. Miloslav Janata	481 689 200
8	Liberec	Liberecký kraj /provozovatel Integrovaná střední škola stavebních a řemeslných oborů Liberec	Lucie Snášelová	485 100 275
9	Osečná	Obec	Mgr. Tomáš Johanovský	485 179 224
10	Turnov	Město	Petr Marhan	481 311 364
11	Vysoké n.J.	ISŠ Vysoké nad Jizerou	Ing. Markéta Zelinková	481 593 900

Výcvik a výuka dětí na DDH patří k neúčinnějším formám dopravní výchovy dětí. Systematicky výcvik je soustředěn na žáky 4. a 5. ročníků základních škol a jeho obsahem je procvičení základních prvků jízdy na kole daných pravidly silničního provozu s příslušným teoretickým poučením. Na základě úspěšného absolvování zkoušek získá žák průkaz cyklisty.

Na základě zpracování dat o počtu základních škol v Libereckém kraji, které ve školním roce 2002/2003 při výuce dopravní výchovy navštívily DDH bylo zjištěno, že se jedná pouze o necelých 55 % z celkového počtu škol. Vzhledem k tomuto nízkému číslu bylo jako cíl stanoveno zabezpečit výuku dopravní výchovy všech dětí 4. tříd ZŠ na DDH v LK včetně přezkoušení získaných znalostí a dovedností.

Aktivity vedoucí k dosažení cíle:

- byla zpracována mapa spádovosti jednotlivých ZŠ na DDH v LK;
- byly osloveny všechny ZŠ v LK;
- podpora významu dopravní výchovy – každoročně jsou vyhodnoceni nejlepší učitelé dopravní výchovy v LK, kterým je předáno ocenění a poděkování;
- využití koordinátora BESIP pro LK – hlavní činnosti koordinátora směřují do oblasti dopravní výchovy dětí;
- základním školám vzdáleným od DDH byla učiněna nabídka na uhrazení dopravy dětí na DDH.

Ve školním roce 2005/2006 se zúčastnilo výuky na DDH 4 011, z celkového počtu 4 261 žáků 4. tříd ZŠ v Libereckém kraji. Dopravní výchovy na DDH dle tématického plánu se zúčastnilo 87% ZŠ.

Zapojení žáků II. stupně ZŠ je realizované formou soutěže s dopravní tematikou. Na dopravních hřištích probíhá každoročně „Dopravní soutěž mladých cyklistů“, kterou vyhlašuje Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky ve spolupráci s dalšími orgány a organizacemi.

Soutěž probíhá ve dvou kategoriích:

- kategorie – 5. a 6. ročník ZŠ;
- kategorie – 7. a 8. ročník ZŠ.

Soutěž má čtyři kola - základní, okresní, krajské a celostátní. Vítězové celostátního kola postupují do evropského finále.

Škola je reprezentována čtyřčlenným smíšeným družstvem – 2 děvčata a 2 chlapci, kteří soutěží v těchto disciplínách:

- pravidla provozu na pozemních komunikacích – teoretická část (ve všech kolech soutěže);
- pravidla provozu vozidel – praktická část (od okresního kola);
- jízda zručnosti (ve všech kolech soutěže);
- první pomoc (od okresního kola).

V Libereckém kraji se uskutečňují každoročně jednotlivá kola soutěže, v roce 2004 hostil Liberecký kraj i celostátní finále.

Liberecký kraj každoročně vyhlašuje pro děti dvě soutěže s dopravní tematikou, a to soutěž „O kolo“, kdy účastníci (žáci 3.-5. tříd ZŠ) vyplňují testy zaměřené na pravidla silničního provozu a zdravotní výchovu a výtvarnou soutěž „O pohár hejtmána Libereckého kraje“.

Problémové oblasti:

- A. Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že existují různí vlastníci DDH. To přináší zejména problém s financováním provozu DDH.**
- B. MD ČR do budoucna neuvažuje o financování vlastního provozu DDH, zůstane garantem metodiky (učební pomůcky, školení lektorů dopravní výchovy,..), finanční odpovědnost přejde na obce a kraje.**
- C. Dopravní výchova není uvedena v osnovách pro základní školy jako povinný předmět, záleží tedy na preferenci konkrétní školy, zda bude dopravní výchově dán prostor a v jaké míře.**
- D. Stejně jako v dalších oblastech problematiky BESIP, není dostatečně doceněna pozice dopravní výchovy mezi obecnou veřejností, jako možnosti zlepšení bezpečnosti silničního provozu.**

3.1.2 Řidiči

Ze statistik plyne, že 90% dopravních nehod zavíní řidiči motorových vozidel. Nejčastější příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy. Co je ovšem zahrnuto pod tímto pojmem? Je to zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti za vpředu jedoucím vozidlem, kdy však pravou příčinou není nedodržení této vzdálenosti, ale nepřiměřená rychlost jízdy. Dalším porušením zahrnutým pod tento pojem je jízda po nesprávné straně vozovky, či neopatrné vjíždění na krajnici. I zde však pravou příčinou bývá nepřiměřená rychlost jízdy, neboť vozidlo se dostane zpravidla do protisměru v zatáčce v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy, nebo na krajnici z téhož důvodu. Takto by bylo možno ve výčtu pokračovat a došli bychom k závěru, že minimálně 50% dopravních nehod je zaviněno v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy!!! Na tento prohřešek řidičů proti pravidlům silničního provozu je nutné zaměřit hlavní pozornost, pokud hodláme ovlivnit vývoj dopravní nehodovosti.

V roce 2001 vyzkoušel Okresní úřad Liberec sociální mediální kampaň proti nepřiměřené rychlosti. Kampaň trvala 1 rok a její výsledek byl neuvěřitelný. Těžko soudit zda výrazně nižší počet dopravních nehod se smrtelnými následky byl dílem náhody či výsledkem kampaně. Pravdou zůstává, že úzký kolektiv nadšenců se s minimálními náklady podílel na tomto výsledku. Chybou je, že se jednalo o ojedinělou akci, která nenašla následovníky.

Od 1. 7. 2006 vstoupila v platnost novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a o změnách některých zákonů, kde je mimo jiné zaveden tzv. bodový systém hodnocení řidičů, který pro řidiče znamená při opakovaném porušení pravidel silničního provozu odebrání řidičského průkazu na dobu jednoho roku. Dále tato novela umožňuje Policii ČR zadržet na místě řidiči ve stanovených případech (alkohol, zavinění dopravní nehody s vážnými následky) řidičský průkaz. V souvislosti s touto novelou byl také novelován zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, kde došlo zejména ke zvýšení pokut, které lze uložit při spáchání dopravního přestupku, a to až do výše 50 000 Kč. Dále u většiny přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je stanovena minimální výše jak pokuty, tak i zákazu řízení motorových vozidel a u blokového řízení je ve většině případů stanovena neměnná výše pokuty.

Liberecký kraj v rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu pořídil závěrem roku 2004 2 kusy informačních tabulí RAMER RS-8. Informační tabule RAMER RS-8 slouží pro měření skutečné rychlosti projíždějícího vozidla s okamžitou informací o naměřené rychlosti. První zařízení je instalováno na silnici I/35 v obci Karlovice ve směru na Jičín. Cílem instalace zařízení je zajištění dodržování rychlosti, snížení nehodovosti, snížení úrazovosti a škod na majetku a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Z výsledků radaru v Karlovicích vyplývá, že celkem 72,5 % vozidel v měřeném zkušebním čtyřměsíčním období překročilo nejvyšší povolenou rychlost 50 km/h. V Příšovicích necelých 32 % vozidel překročilo nejvyšší povolenou rychlost 50 km/h. V období 1.4.2005 – 31.3.2006 překročilo povolenou rychlost 50 km/h 71,5 % vozidel v obci Karlovice a 26,6 % vozidel v obci Příšovice.

Problémové oblasti

A. Pravidla provozu na pozemních komunikacích nejsou všemi jeho účastníky respektována – jedná se zejména nedodržování rychlostních limitů, nepoužívání

bezpečnostních pásů a zádržných systémů, nerespektování dopravního značení a dopravního zařízení, vzájemné nekorektní chování v provozu na pozemních komunikacích.

- B. Při provádění výuky a výcviku nových řidičů v autoškolách se setkáváme s nedostatečnými a nevyhovujícími podmínkami, kdy žadatelé v první řadě hledí na cenu za kterou lze řidičský průkaz získat, ne na kvalitu výuky a výcviku, čemuž se autoškoly přizpůsobují. Kontrolní systém autoškol není legislativně upraven tak, aby byl účinný.**
- C. Systém dalšího vzdělávání řidičů profesionálů je v současné době neefektivní.** Je sice stanoveno povinné školení a přezkušování těchto řidičů, ale kontrola kvality školení není legislativně upravena, což má samozřejmě v souvislosti se skutečností, že autoškola je ovlivňována tržními mechanismy, vliv na snižování kvality na úkor boje o zákazníka.
- D. Neexistuje systém dalšího vzdělávání řidičů.** Zde by mohlo být řešením vydávání řidičských průkazů na dobu určitou (5 let) a po této době by se řidič musel podrobit novému proškolení.
- E. Existují jen malé možnosti zdokonalování se řidičů v praktických dovednostech (školy smyku a bezpečné jízdy).**
- F. Řidiči, zejména ti s krátkodobou praxí přeceňují své schopnosti při řízení motorových vozidel** (největší nehodovost způsobují řidiči nováčci do dvou let zkušenosti s řízením). Zde přichází na zvažení legislativní úprava zákona, kdy by řidičské oprávnění bylo udělováno po složení zkoušky na dobu určitou, v této době by řidič svým chováním v provozu toto oprávnění buď obhájil nebo ztratil.

3.2 Vozidla

V roce 2006 bylo v důsledku špatného technického stavu vozidla způsobeno v Libereckém kraji celkem 49 dopravních nehod, při kterých nebyla žádná osoba zraněna a hmotná škoda dosáhla 3 677 tis. Kč.

Ze statistiky vyplývá, že špatný technický stav vozidla tvoří minimální procento příčin dopravních nehod. Tento trend bude stále příznivější, neboť dochází k obměně vozového parku a stará vozidla jsou vyřazována a nahrazována novými, s lepšími technickými parametry.

Každý vlastník vozidla je také povinen požádat příslušný úřad evidence o provedení zápisu změn údajů zapisovaných v registru silničních vozidel, a to do 10 pracovních dnů od vzniku skutečnosti, která zakládá změnu zapisovaného údaje (§§ 11 a 12 zákona č. 56/2001 Sb.)

Další povinnosti, které vlastníci vozidel opomíjejí jsou stanoveny zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, kde je v ust. § 4 uvedeno, že uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti je povinen vlastník vozidla. Dále v ust. § 15 odst. 5 tohoto zákona je stanoveno, že pokud nebyla ve lhůtě 14 dnů od zániku pojištění odpovědnosti (což je: zněna vlastníka vozidla, fyzická neexistence vozidla, vyřazení vozidla z registru vozidel, odcizení vozidla, uplynutí 30 dnů od doručení upomínky pojistitele k zaplacení dlužného pojištění nebo výpovědi pojistné smlouvy) uzavřena nová pojistná smlouva týkající se téhož

vozidla, je vlastník povinen ve stejné lhůtě odevzdat registrační značky a osvědčení o registraci tohoto vozidla příslušnému orgánu evidence. Pokud vlastník vozidla, shora uvedené povinnosti nesplní, rozhodne příslušný úřad evidence bezodkladně ve správním řízení o vyřazení vozidla z registru vozidel. Pokud by bylo shora uvedené vozidlo navíc provozováno, dopouští se vlastník takového vozidla přestupku podle § 16 odst. 1 písm. a) shora uvedeného zákona, kdy je možno uložit pokutu až do výše 20.000,- Kč a sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu až 1 roku! Pokud se tohoto protiprávního jednání dopustí právnická osoba, spáchá jiný správní delikt podle § 16a odst. 1 písm. a) tohoto zákona, je možno uložit pokutu do výše 20.000,- Kč.

Legislativa v tomto případě jednoznačně stanovila systém za kterého je možno vozidla provozovat, ovšem organizační změny přechodu působnosti od policie na okresní úřady a dále na úřady pověřených obcí s přenesenou působností zapříčinila chaos a do současné doby se jedná o místo s dobrými korupčními předpoklady, zaviněnými neznalostí zákona žadatelů a dlouhými čekacími dobami na těchto úřadech. Při velkém množství vozidel může být zajištěna funkčnost pouze precizním fungováním registru a možností elektronického vyřizování žádostí.

Tab.: Počty vozidel a porovnání vybraných ukazatelů v Libereckém kraji a v ČR

Ukazatel	Liberecký kraj	Česká republika
Celkový počet vozidel - 2001	246 688	5 580 151
Celkový počet vozidel - 2002	232 921	5 740 823
Celkový počet vozidel - 2003	300 760	5 829 249
Celkový počet vozidel – 2004	310 832	5 997 306
Celkový počet vozidel – 2005	239 020	6 015 362
Celkový počet vozidel – 2006	255 552	6 375 548
Motorizace ¹⁾ - 2001	1,75	2,13
Motorizace ¹⁾ - 2002	1,83	1,78
Motorizace ¹⁾ - 2003	1,42	1,75
Motorizace ¹⁾ - 2004	1,40	1,70
Motorizace ¹⁾ - 2005	1,93	1,68
Motorizace ¹⁾ - 2006	1,63	1,17
Automobilizace ²⁾ - 2001	2,69	2,91
Automobilizace ²⁾ - 2002	2,95	2,80
Automobilizace ²⁾ - 2003	2,84	2,75
Automobilizace ²⁾ - 2004	2,71	2,68
Automobilizace ²⁾ - 2005	2,88	2,62
Automobilizace ²⁾ - 2006	2,54	2,46

¹⁾ *Motorizace* = počet obyvatel na jedno motorové vozidlo

²⁾ *Automobilizace* = počet obyvatel na jedno osobní vozidlo

3.2.1 Stanice technické kontroly

Stanice technické kontroly (dále jen „STK“) je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek silničních vozidel. STK může provozovat právnická nebo fyzická osoba, která má k jejímu provozování oprávnění udělené krajským úřadem.

Kontrolní činnost je prováděna krajskými úřady a obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Vzhledem k tomu, že v administrativních náležitostech STK a provádění technických kontrol v době jejich kontroly nejsou zjišťovány podstatné závady, rozhodli se pracovníci Odboru dopravy KÚLK zaměřit své kontroly na tzv. opakovanou technickou prohlídku. Tedy v souladu s ust. § 82 odst. 4 zák. č. 56/2001 Sb., mohou bezprostředně po provedení technické prohlídky vyzvat provozovatele silničního motorového vozidla, aby na dobu nezbytně nutnou přistavil na svůj náklad zkontrolované vozidlo k opakované částečné nebo celkové technické prohlídce a kontrolní technik provede bezplatně opakovanou technickou prohlídku pod dozorem osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru.

Tab.: Výsledky činnosti STK Libereckého kraje za rok 2006 všechny kategorie

STK		Celkový počet prohlídek	Počet evidenčních kontrol	Počet TP před schválením TZ	Pravidelné prohlídky	Hodnocení vozidel					
						Způsobilé		Způsobilé 30 dní		Nezpůsobilé	
						Počet	%	Počet	%	Počet	%
TKV Liberec	35.04	26727	5595	2340	16868	15 179	89,99%	968	5,74%	721	4,27%
Klimex Nový Bor	35.12	11404	2127	744	7 298	6 327	86,69%	477	6,54%	494	6,77%
Jablonec n.N. OA	35.17	19 870	5 038	1 612	11 970	10 092	84,31%	1 235	10,32%	643	5,37%
Jablonec n.N. NA	35.18	2396	331	0	2 065	1 628	78,84%	200	9,69%	237	11,48%
STEKO Liberec	35.19	8776	3480	147	4476	3 254	72,70%	764	17,07%	458	10,23%
Klimex Česká Lípa	35.22	11223	3283	480	6 849	6 344	92,63%	176	2,57%	329	4,79%
Autorenova Č. Lípa	35.25	7010	1649	347	4970	4 445	89,44%	439	8,83%	86	1,73%
Folda Raspenava	35.26	7247	1876	543	4080	3 480	85,29%	465	11,40%	135	3,31%
Bělohradský Č. Lípa	35.28	4879	1091	4	3506	3 241	92,44%	96	2,74%	186	5,31%
Klimex Liberec	35.29	6700	2001	392	3837	3 421	89,16%	197	5,13%	219	5,71%
Turnov	36.17	17289	3283	996	12849	11 342	88,27%	754	5,87%	687	5,35%
ISŠ Vysoké n.J.	36.21	7370	2058	641	4196	3 697	88,11%	295	7,03%	204	4,86%
Jilemnice	36.37	8888	1918	0	6 331	5 527	87,30%	463	7,31%	341	5,39%
Liberecký kraj celkem		139779	33730	8246	89295	77 977	87,33%	6 529	7,31%	4740	5,31%

Problémové oblasti

- A. Ekonomická prosperita STK je závislá na výsledcích prováděných technických kontrol. Proto je snaha získat co nejvíce zákazníků.**
- B. Nízká kvalita provedené technické prohlídky.** Ve vztahu ke kvalitě prováděných technických prohlídek je třeba legislativně upravit, aby k protokolům o technické prohlídce byly přikládány také doklady, které by prokazovaly splnění dílčích prohlídek, jako např. grafický záznam ze zkušebny brzd apod.

3.2.2 Silniční doprava prováděná za účelem podnikání

V roce 2006 bylo v Libereckém kraji dle druhu vozidla celkem 1 127 dopravních nehod způsobených nákladními vozidly, při kterých bylo lehce zraněno 96 osob, těžce zraněny 12 osob, usmrcena 1 osoba a hmotná škoda dosáhla 31 275 tis. Kč.

V roce 2006 bylo v Libereckém kraji dle druhu vozidla celkem 109 dopravních nehod způsobených autobusy, při kterých bylo lehce zraněno 24 osob, těžce zraněny byly 2 osoby, usmrcena nebyla žádná osoba a hmotná škoda dosáhla 3 165 tis. Kč.

Silniční doprava prováděná za účelem podnikání (ale i doprava prováděná za účelem vlastních potřeb v podnikání) je provozována zejména nákladními vozidly nad 3,5 t (tahače s návěsem, příp. přívěsem) a autobusy, které z hlediska případných následků dopravní nehody znamenají větší nebezpečí než osobní vozidla.

Krajské úřady jsou jako dopravní úřady dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, pověřeny výkonem státního odborného dozoru. Ten je zaměřen zejména na dodržení ustanovení týkajících se doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, dále povinnost řidičů absolvovat pravidelné školení a lékařské prohlídky a povinnost dopravce používat pouze vozidla, která jsou technicky způsobilá. Druhou základní oblastí je přeprava nebezpečných věcí.

Státní odborný dozor má podobu silniční kontroly, kterou dopravní úřady provádějí v součinnosti s Policií ČR, nebo následné kontroly dopravního úřadu u dopravce ve firmě, kde je možnost kontrolovat dodržování podmínek pro provozování dopravy stanovených zákonem za období pěti let. Kromě toho probíhají samozřejmě také silniční kontroly prováděné pouze příslušníky Policie ČR. V případě porušení povinností předává Policie ČR protokol jako podnět příslušnému dopravnímu úřadu. Krajský úřad pak na základě tohoto oznámení ukládá sankce za porušení zákona o silniční dopravě.

Prostředkem, jak snížit následky nedodržování výše uvedených povinností je provádění častých kontrol dopravců – jak silniční kontroly, tak kontroly ve firmě a využívat v případě porušení zákona sankcí v patřičné výši.

Krajský úřad LK, jako dopravní úřad dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, uložil v roce 2005 dopravcům provozujícím silniční motorovou dopravu za porušení povinností vyplývajících z výše uvedeného zákona pokuty v celkové výši 1 138 tis. Kč. Tyto pokuty jsou příjmem kraje.

Problémové oblasti

- A. V oblasti kontrol dopravců existuje více úřadů – např. krajský úřad jako dopravní úřad, Policie ČR, Inspektorát bezpečnosti práce. Důležitým úkolem zůstává zkoordinovat postup při realizaci kontrol tak, aby byly efektivní.**

3.3 Pozemní komunikace

V roce 2006 bylo v důsledku závady komunikace způsobeno v Libereckém kraji celkem 18 dopravních nehod, při kterých byla lehce zraněna 1 osoba a hmotná škoda dosáhla 350 tis. Kč.

Tyto statistické údaje sleduje Policie České republiky. Ve skutečnosti se špatný stavebně technický stav pozemních komunikací spolupodílí na vzniku dopravních nehod mnohem častěji. V policejních statistikách jsou jako příčiny takových dopravních nehod uváděny nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy řidiče vozidla.

3.3.1 Nehodové úseky

Jedním ze základních okruhů činností, kterými lze ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je sledování míst s častým výskytem dopravních nehod, provádění rozborů příčin jejich vzniku, vyhodnocení vlivu stavebního či dopravně technického stavu pozemní komunikace, případně i přilehlých úseků drah v okolí železničních přejezdů, návržení odpovídajícího technického anebo organizačního opatření, jeho realizace a vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření. Komplexní proces, skládající se z analýzy dopravní nehodovosti, z návrhu opatření a vyhodnocení jejich účinnosti, který provádí dopravní specialista, se nazývá „bezpečnostní audit“.

Nehodové úseky silnic Libereckého kraje podle sledování z let 2001 až 2006 obsahuje Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje ve formě tabulek a map. Ze zjištěných údajů vyplývá, že se nejvíce dopravních nehod stalo na průjezdních úsecích v obcích a městech, kde příčinou je zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a nedání přednosti v jízdě. Jinak je tomu na rychlostních úsecích silnic R 10 a R 35, kde hlavní příčinou bývá nejčastěji nepřiměřená rychlost nebo nesprávný způsob jízdy při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého. Z hlediska četnosti málo významnými, ale z hlediska následků velmi tragickými, jsou srážky vozidel s pevnými překážkami, zejména stromy rostoucími na nezpevněných krajnicích silnic. V souladu s technickými normami se řeší funkce doprovodné zeleně jako významného krajinného prvku postupně s odumíráním silniční vegetace. Nová doprovodná zeleň se již vysazuje mimo silniční pozemky (za příkopem). I tak, pokud jsou stromy vysazovány blíže než 4,5 m od hrany vozovky a níže než 1,5 m nad její hranou, mají být řidiči vozidel schráněni před srážkou s tzv. pevnou překážkou bezpečnostním záchytným zařízením (svodidlem a podobně).

Cílem je zaměřit se ve spolupráci s dopravními inženýry jednotlivých okresních ředitelství Policie ČR, odbory dopravy obcí s rozšířenou působností a správci silnic všech tříd na jejich odstraňování.

Liberecký kraj, vlastník silnic II. a III. třídy, zřídil jako svou příspěvkovou organizaci Krajskou správu silnic Libereckého kraje. Jejím úkolem je udržovat silniční majetek kraje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňovat vady a nedostatky uvedením do původního stavu a opravami zlepšovat jejich parametry a zvyšovat bezpečnost provozu (§ 1 odst. 1 písmeno a) a b) vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů). Plnění těchto úkolů je limitováno zejména množstvím finančních prostředků, vyčleněných vlastníkem silnic.

Při nedostatku přidělovaných finančních prostředků není zvyšování bezpečnosti provozu prioritou správce krajských silnic. Tento stav je nezbytné s ohledem na celospolečenské požadavky změnit, a to i na úkor péče o stavební stav vozovek. Možnost dosahování vyšších rychlostí vozidel řidiči se sníženým právním vědomím bez budování odpovídajících bezpečnostních prvků jednoznačně vede ke zvyšování dopravní nehodovosti.

V dalším období je třeba věnovat vyšší pozornost uživatelským hlediskům hodnocení závad, snižujících provozní způsobilost silnic a jejich provozní bezpečnost, před správcovskými hledisky. V podmínkách Libereckého kraje bude tato problematika především zaměřena na působnost Krajské správy silnic LK. Při provádění souvislé údržby a oprav silnic bude v mnohem větší míře dbáno na jejich úplnost, aby nadále nebyla zanedbávána obnova a doplňování bezpečnostních prvků, zejména vodících (vodorovné dopravní značení, směrové sloupky, vodící tabule).

Nástroji, které k tomuto účelu budou využívány, jsou technické předpisy, na které se odkazují příslušné zákony a jiné obecně závazné právní předpisy, vydané k jejich provedení. K nim patří zejména:

- příslušné české státní normy ČSN podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 104/1997 Sb.,
- technické podmínky TP 131 - Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi (schváleno MDS ČR pod č.j.18932/00-120 ze dne 3.4.2000),
- Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod (schváleno MDS ČR pod č.j.21088/01-150 ze dne 19.4.2001),
- technické podmínky TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi (schváleno MDS ČR pod č.j.17005/01-120 ze dne 1.2.2001),
- Bezpečnostní audit – metodika provádění zpracovaná CDV.

Pro klasifikaci závad budou příslušnými institucemi zpracovávány tzv. „Listy závad“, které obsahují popis jednotlivých závad, nákres nebo foto, hodnocení závažnosti závady a dopravního významu komunikace a návrh na odstranění závady.

Z hlediska výkonu státní správy provádějí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích krajské úřady (na státních silnicích I. třídy) a obecní úřady obcí s rozšířenou působností (na krajských silnicích II. a III. třídy a na místních komunikacích). Tato působnost orgánů státní správy je upravena ustanovením § 124 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Od roku 2002 koordinuje Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje činnost příslušných orgánů státní správy a majetkových správců silnic v Libereckém kraji v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích formou pořádání měsíčních porad (silničních aktivů). Od roku 2003 jsou silniční aktivity pořádány po oblastech za účasti zástupců odborů dopravy obcí s rozšířenou působností, okresních dopravních inspektorátů Policie ČR, Ředitelství silnic a

dálnic ČR – Správy Liberec a Krajské správy silnic Libereckého kraje. Od roku 2006 jsou silniční aktivity pořádány v převážné míře samostatně pro silnice I. třídy a pro silnice II. a III. třídy.

V dalším období je zapotřebí věnovat pozornost, zda-li je zapotřebí zadávání projektových dokumentací bezpečnostním auditorům. Bezpečnostní audit je v mnoha vyspělých zemích standardním nástrojem zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací. Je to procedura, během níž kvalifikovaný tým nezávislých odborníků hledá bezpečnostní deficity dopravního projektu. Bezpečnostní audit nespočívá v kontrole dodržení příslušných technických podmínek, norem a předpisů. Auditori se dívají na projekt perspektivou jeho budoucích uživatelů – tedy řidičů, cyklistů, chodců, osob s omezenou schopností pohybu a orientace a dalších a snaží se identifikovat bezpečnostní problémy, které by mohly nastat za rozličných dopravních, povětrnostních, světelných a jiných podmínek. Výsledkem auditu je závěrečná zpráva, ve které jsou shrnuta zjištění auditorů a jsou v ní obsažena doporučení k odstranění nalezených problémů. Výsledky auditu nejsou pro investora závazné, záleží pouze na něm, zda bude doporučení auditorů akceptovat. I přestože není bezpečnostní audit prozatím uzákoněn stává, se postupně důležitým prvkem posuzování bezpečnosti.

Problémové oblasti

A. Nedostatek finančních prostředků na provádění účinných opatření.

3.3.2 Vážení vozidel

Vážení silničních vozidel je důležitou kontrolní činností v oblasti nepřetěžování vozidel a ochrany stavu silnic. Obzvláště jsou tyto kontroly důležité po otevření hranic po vstupu České republiky do EU.

Kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Kontroly vážení silničních vozidel v Libereckém kraji zajišťuje celní úřad a v největší míře také za tímto účelem zřízená mobilní jednotka Centra služeb pro silniční dopravu, která tuto činnost provádí od dubna 2004.

Měření celkové hmotnosti a hmotnosti připadající na jednotlivé nápravy vozidel se uskutečňuje na silnicích s potencionálně největším výskytem jízd vozidel, která překračují hmotnostní limity. V případě přetížení vozidla je porušení zákona o pozemních komunikacích řešeno na místě blokovou pokutou anebo jsou protokoly se závadami předávány příslušným silničním správním úřadům k řešení takto zjištěných porušení jako správní delikt podle zákona o pozemních komunikacích.

Problémové oblasti

A. Legislativní nejasnost a nesoulad jednotlivých právních norem. V případě, že při kontrolním vážení dojde k překročení nejvyšší technicky přípustné hmotnosti na nápravu, jedná se o správní delikt podle ustanovení § 42a odst. 1 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tím není dotčena případná

odpovědnost provozovatele vozidla za správní delikt podle ustanovení § 125 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Pokud nedojde k překročení nejvyšších technicky přípustných hodnot a dojde pouze k překročení hodnot uvedených ve vyhlášce MDS č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích jedná se o správní delikt dle § 42b odst. 1 písm.b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tedy ve většině případech platí, že za vyšší přetížení lze uložit menší pokutu.

B. Nedostatečný počet kontrolních míst na silnicích v Libereckém kraji. Problém Libereckého kraje je nedostatek vhodných míst pro kontroly nákladních vozidel. Ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, Správa Liberec se připravuje v roce 2007 otevření nového kontrolního místa na rychlostní silnici 35 v Ohrazenicích ve směru na Liberec.

3.3.3 Železniční přejezdy

K dopravním nehodám s vážnými následky dochází v poslední době často na železničních přejezdech. K řešení této situace bylo s větší intenzitou přistoupeno v druhé polovině roku 2003. Byly vytvořeny pracovní skupiny, složené ze zástupců správců komunikací (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Krajské správy silnic LK), silničních správních úřadů (krajského úřadu a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností), Policie ČR a Českých drah, a.s, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Pracovní skupiny sledují stav dopravního značení, překážky v rozhledových polích, zabezpečení přejezdů. Úkolem je zmapovat dopravní závady na železničních přejezdech v Libereckém kraji, navrhnout a realizovat nápravná opatření a následně vyhodnotit jejich účinnost podle dalšího vývoje dopravní nehodovosti.

Na základě společného jednání účastníků pracovních skupin bylo jako úkol stanoveno zavedení pravidelnosti v provádění společných kontrol, a to podle důležitosti komunikací (na silnicích I. třídy jednou ročně, na silnicích II. a III. třídy jednou za pět let). Jedná se o návrat činnosti, která byla před lety novel zákona o pozemních komunikacích zrušena. Předpokládalo se, že správci železniční cesty a pozemních komunikací budou tuto činnost vyvíjet v rámci vlastní působnosti.

Problémové oblasti

A. Nedostatek finančních zdrojů na odstraňování nebo lepšího technického zabezpečení úrovněvého křížení pozemní komunikace s dráhou. Velké množství železničních přejezdů bude vždy rizikovým místem, které bude závislé na chybě lidského činitele.

3.3.4 Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

V roce 2006 došlo v Libereckém kraji k 171 srážkám chodců s vozidly a 71 srážkám cyklistů s vozidly, při kterých bylo lehce zraněno 187 osob, těžce 48 osob, usmrceno 9 osob a hmotná škoda dosáhla 1 402 tis. Kč.

Účinnou ochranu zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou chodníků a stezek pro chodce a cyklisty, případně vytváření vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (na vozovce). Bezpečné křížení tras pěších a automobilů se vytváří zejména budováním mimoúrovňových křížení, budováním křižovatek řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ), budováním SSZ na přechodech pro chodce, budováním ochranných ostrůvků na vozovkách s četnými jízdními pruhy. Z hodnocení srážek chodců s automobily na přechodech pro chodce lze vyvodit závěr, že samotné zřízení přechodu pro chodce pouhým provedením vodorovné dopravní značky je nepostačující a v určitých místních podmínkách i nebezpečné. Z tohoto důvodu Policie ČR stále více požaduje doplnění organizačních návrhů na zřízení nových přechodů pro chodce o již uvedené stavební úpravy a o výstavbu nástupních ploch (chodníků). Nezbytné je rovněž řešit nevyhovující zastávky linkové osobní dopravy. Budou podporována normová řešení s tzv. zálivy pro autobusy, zřízení přechodů vždy před zastávkou (za zadní částí autobusu).

Oddělování zranitelných účastníků silničního provozu od automobilového provozu je především věcí obcí jako vlastníků místních komunikací (cest pro chodce a cyklisty) a zařízení budovaných k zabezpečení přechodů pro chodce v obcích (SSZ, ochranné ostrůvky a podobně). Základním předpokladem je již vytváření územních předpokladů při tvorbě územních plánů kraje a obcí. Tuto činnost může krajský úřad významně ovlivňovat.

Podpora Libereckého kraje bude především spočívat v grantové podpoře budování výše uvedených staveb a stavebních úprav, a to v poskytování neinvestičních příspěvků, ale zejména investičních příspěvků.

Liberecký kraj již projevil politickou vůli napomáhat rozvoji cyklistické infrastruktury schválením Strategie rozvoje Libereckého kraje, části cestovního ruchu a schválením Strategie rozvoje dopravní infrastruktury v LK. Protože ochota občanů ke změně životního stylu a pravidelnému využívání jízdního kola do značné míry závisí na existenci bezpečných cest pro cyklisty, projevuje se podpora Libereckého kraje v první etapě především podporou v oblasti cestovního ruchu. Stejný vývoj zaznamenali i v zemích Evropské unie, jako například ve Velké Británii a v Nizozemí.

Problémové oblasti

A. Nedostatek finančních zdrojů na výstavbu samostatných cyklostezek, chodníků v obcích, osvětlení přechodů pro chodce a světelných signalizačních zařízení na železničních úrovnňových přejezdech.

4. Návrhová část

Na základě provedené analýzy, pojmenování problémových oblastí a shrnutí subjektů, zabývajících se touto problematikou se jediným možným koordinátorem jeví Liberecký kraj. Je nemyslitelné, aby se s problémem potýkal samostatně.

Globální cíl

Navázání úzké spolupráce s Ministerstvem dopravy a jeho prostřednictvím se napojit do evropských a celorepublikových programů vedoucích ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Získané zkušenosti aplikovat za pomoci obcí, policie, správců pozemních komunikací a dráhy, resortu školství, médií a dalších resortů do celého území kraje.

4.1 Specifické cíle - oblast obecná

A. Vznik řídicího výboru.

Pro každou problémovou oblast stanovit koordinátora, který bude shromažďovat poznatky, navrhnout opatření a informovat ostatní o situaci ve své oblasti. Jednání koordinátorů se bude konat 2x ročně a výsledkem jednání bude sborník informací a cílů. Každý koordinátor si může pro svou oblast vytvořit okruh pomocníků. Pracovníci Odboru dopravy KÚLK se budou zapojovat do práce v jednotlivých oblastech dle pracovní náplně. Počet členů není stanoven, členství je dobrovolné a úzce souvisí s profesí jednotlivých osob.

Složení řídicího výboru:

Jméno, příjmení, funkce	Problémová oblast
Mgr. Vladimír Richter, člen rady kraje, pověřen vedením resortu dopravy	Koordinace celé oblasti
Ing. Stanislava Jakešová, vedoucí odboru dopravy	Tajemník řídicího výboru
Ing. Petr Erban, ředitel Krajské správy silnic LK	Pozemní komunikace - II. a III. třídy
RNDr. Robert Gamba, vedoucí odboru školství, mládeže, tělovýchovy a sportu	Lidský činitel – školní mládež
Ing. Zdeněk Krabs, ředitel Integrované střední školy, ul. Na Bojišti, Liberec	Lidský činitel – školní mládež, mladí řidiči
MUDr. Truhlářová, KHS Liberec	Vyhodnocování následků dopravních nehod z hlediska zdravotnictví
Bc. Jaroslav Řehák, PČR-DI Liberec	Statistika dopravních nehod
Ing. Zdeněk Hlavatý	Autoškoly
plk. Jiří Ušák, vedoucí odboru dopravní policie Správy Severočeského kraje	Prevence a represe BESIP
Miroslav Klásek, manager BESIP pro Liberecký kraj	Lidský činitel – dopravní výchova
Ing. Josef Jeníček, ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Liberec	Pozemní komunikace - I. třídy

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

B. Formou grantů podporovat aktivity vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

C. Vypsání výběrového řízení na marketingového poradce Libereckého kraje v oblasti zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jehož úkolem bude vytvoření jednotného stylu prevence, zpracování návrhu marketingových opatření pro prezentaci BESIP Libereckým krajem.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
2007	12/2007	Odbor dopravy

D. Využití možností spolufinancování projektů ze strukturálních fondů EU prostřednictvím operačních programů na léta 2004 – 2006 a programů SFDI ČR.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy, KSS LK

E. Zahájit spolupráci s uznávanou osobností Libereckého kraje (kulturní, sportovní), která by svou osobou zaštitila aktivity vedoucí ke zvýšení BESIP v Libereckém kraji.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
2007	12/2007	Odbor dopravy

F. Pravidelně, alespoň dvakrát ročně prezentovat problematiku BESIP na akcích pro širokou veřejnost (kurzy bezpečné jízdy, autosalony..)

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

G. Zabezpečit účinný státní odborný dozor nad stanicemi technické kontroly a nad dopravci.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

4.2 Specifické cíle - oblast lidský činitel

- A. Využít zpravodaj odboru ŠMTS k pravidelnému zveřejňování informací o nehodách dětí, o aktivitách v oblasti BESIP pro děti. Zveřejňovat informace k problematice BESIP pravidelně v Měsíčníku Libereckého kraje a postupovat je ostatním médiím.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy, odbor ŠMTS

- B. Zapojit základní školy v Libereckém kraji do evropské postupové dopravní soutěže mladých cyklistů, organizovat krajské kolo této soutěže, podporovat kola oblastní.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy, odbor ŠMTS

- C. Znovu zavést pravidelné soutěže pro děti základních škol s tematikou BESIP (znalostní, výtvarné), které budou uveřejněny v regionálním tisku a na internetových stránkách Libereckého kraje – výtvarná soutěž „O pohár hejtmána Libereckého kraje“, znalostní soutěž „O kolo“.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

- D. Několikrát ročně spolupřátat školu bezpečné jízdy na kluzné ploše libereckého autocvičiště pro širokou řidičskou veřejnost

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy, ISŠ Na Bojišti

- E. Jednou ročně organizace semináře pro pracovníky autoškol Libereckého kraje, kde by byli seznámeni se statistickými údaji na úseku dopravy za předešlý rok, s aktuálními problémy dané oblasti. Pravidelné poskytování dat o nehodovosti autoškolám.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

- F. Podporovat dopravní výchovu. Vyřešit majetkové a provozní problémy DDH v LK. Zavést systém ve výuce dopravní výchovy a využívání DDH se stejnými podmínkami pro všechny děti v kraji. Podporovat i dopravní výchovu a nové formy dopravní výchovy předškolních dětí a mládeže. Zpřístupnit DDH široké veřejnosti (akce pro děti s rodiči i o víkendech, prázdninách).

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy, Odbor ŠMTS, obce, KHS Liberec, ISS SŘO Liberec, ISŠ Na Bojišti

G. Zabezpečit informovanost ředitelů základních škol ve věci začlenění dopravní výchovy jako nutnou součást zpracovaného školního vzdělávacího programu.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
2006	12/2006	Odbor ŠMTS

4.3 Specifické cíle - oblast pozemní komunikace

A. Monitorovat místa a úseky častých dopravních nehod a analyzování příčin častého výskytu dopravních nehod, v případě nutnosti analyzovat dopravní situaci podrobnou metodou zpracování tzv. kolizních diagramů (monitorování existujících i potencionálních střetů), pravidelné projednávání po oblastech na silničních aktivech.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	2x rok	Odbor dopravy, KSS LK, ŘSD ČR

B. Vyhodnocování vlivu stavebního či dopravně technického stavu pozemní komunikace, případně i přilehlých úseků drah v okolí železničních přejezdů, navrhování odpovídajícího technického anebo organizačního opatření, spoluúčast na jeho realizaci a vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	1x rok	Odbor dopravy, KSS LK, ŘSD ČR, České dráhy, a.s.

C. Zavedení „Bezpečnostního auditu“ jako spolehlivého nástroje přijímání odpovídajících nápravných opatření a hodnocení jejich účinnosti v souladu s legislativou EU, v počáteční etapě úzce spolupracovat s Centrem dopravního výzkumu Brno.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	2x rok	Odbor dopravy, KSS LK

D. Komplexní zadávání oprav a souvislé údržby krajských silnic (zpracování projektové dokumentace a veřejné obchodní soutěže), zahrnující i bezpečnostní záchytná a vodící zařízení podle příslušných technických norem a resortních předpisů.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	1x rok	KSS LK

E. Trvale prosazovat moderní způsoby výsadby silniční doprovodné zeleně v souladu se schválenými resortními technickými předpisy.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy, KSS LK

F. Pokračovat v započaté spolupráci na dobudování a využívání celostátního Jednotného systému dopravních informací, včetně zapojení KSS LK ve zpravodajství o sjízdnosti silnic v zimním období.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	2x rok	Odbor dopravy, pověřené obce III. kategorie, KSS LK

G. Zavádění Inteligentních dopravních systémů (ITS) ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR i na krajských silnicích II. a III. třídy, zejména při zimní údržbě silnic.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	2006	Odbor dopravy, KSS LK, ŘSD ČR

H. Trvale prosazovat uplatnění prvků zklidňujících dopravu v obcích.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	12/2006	Odbor dopravy

I. Postupné snižování reklamních zařízení umístěných na silnicích I. tříd a v ochranných pásmech silnic I. třídy.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Odbor dopravy

J. Podporovat cyklo dopravu zejména ve městech, jako alternativu automobilové dopravy, v souvislosti s projednáváním územních plánů, navrhováním nových pozemních komunikací, rekonstrukcí pozemních komunikací a stanovováním dopravního značení. Podporu realizovat i prostřednictvím grantového programu Libereckého kraje.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	Liberecký kraj

K. Každoročně zprovoznit stanoviště u silnice I. třídy, kde bude možné realizovat vážení vozidel a kontroly dodržování příslušných právních předpisů provozovateli nákladní dopravy.

Rozsah	Termín vyhodnocení	Nositel cíle
Dlouhodobý	Každý rok	ŘSD ČR

5. Financování a personální zajištění

Plnění výše uvedených úkolů je finančně zajišťováno z těchto zdrojů:

- rozpočet kraje – finanční prostředky určené pro BESIP, granty, přímá podpora obcím, (v roce 2006 ; kapitola 914 finance určené pro BESIP 1 200 tis. Kč, granty – 557 tis. Kč)
- státní rozpočet prostřednictvím příspěvkových organizací zajišťujících správu pozemních komunikací a dráhy,
- rozpočet KSS LK,
- rozpočet Ministerstva dopravy – část aktivit s celorepublikovou působností,



- využití prostředků SFDI a dalších fondů,
- příspěvky sponzorů,
- finanční prostředky obcí.

Krajský úřad LK nemá pracovníka, který by se plně věnoval problematice BESIP. V pracovní náplni mají řešení této problematiky pracovníci odboru dopravy, kteří se jí věnují dle svého zaměření. V roce 2006 byl snížen počet pracovníků odboru dopravy o dva.

Financování zvýšených nároků na změnu nepříznivého vývoje v oblasti bezpečnosti silničního provozu a na zabezpečení navrhovaných bezpečnostních opatření závisí v rozhodující míře na uskutečnění politické vůle orgánů Libereckého kraje, projevované při projednávání vyhodnocení dopravní nehodovosti.

Pokud se mají prosazovat schválená opatření a navržené aktivity bez negativních dopadů na běžnou údržbu a opravy, je nezbytné najít další zdroje financování dopravní infrastruktury. Příležitostí pro zlepšení v poskytování celkového objemu přidělovaných finančních prostředků na údržbu a opravy krajských silnic je zejména možnost zapojení úvěrových zdrojů, fondů Evropské unie a podnikatelské sféry.

V podmínkách Libereckého kraje by bylo potřebné pro oblast bezpečnosti silničního provozu posílit rozpočet KSS LK řádově o 10 mil. Kč ročně a podpořit opatření realizovaná obcemi v objemu, který bude kraj schopen uvolnit.

6. Závěr - SWOT analýza

Ministerstvem dopravy ČR je zpracováván dokument „Národní strategie pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ČR, který obsahuje níže uvedenou SWOT analýzu. Liberecký kraj se s touto analýzou ztotožňuje a ve vlastních podmínkách ji bude rozpracovávat a uplatňovat.

Silné stránky

- Zájem vlády ČR na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Úzká spolupráce a zapojení České republiky do mezinárodních organizací působících na poli zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (FERSI, IRTAD, OECD, ECMT/CEMT, EHK OSN, PRI, PIARC, CIECA, EFA).
- Deklarovaná ochota států s vysokým standardem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (GB, NL) pomoci České republice při řešení této problematiky v rámci bilaterálních vztahů.
- Spolupráce s orgány Evropské unie; zapojení do výzkumných projektů v rámci Rámcových programů výzkumu Evropské unie, akceptace většiny právních předpisů Evropských společenství do českého právního řádu.
- Aktivita politiků na poli zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Dlouhodobě udržovaná databáze dopravních nehod u Policie ČR využitelná k budoucím opatřením.

Slabé stránky

- Není dostatečně akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany. Z toho vyplývá obecné podcenění naléhavosti opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích malá podpora jejich přijímání.
- Nedostatečná koordinace opatření přijímaných jednotlivými subjekty, a to jak státními, tak i nestátními, neexistence regionálního plánování těchto opatření.
- Často formální přístup odpovědných orgánů a institucí, nedostatek přímé kontroly bez stanovení konkrétní odpovědnosti; opatření jsou plněna, ale výsledek, i když stanovený, není dosažen.
- Nízké právní vědomí občanů a především nedodržování a hrubé porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. rychlostní limity, používání bezpečnostních pásů).
- Často formální aplikace zahraničních doporučení ze strany jak mezinárodních organizací, tak i výsledků zahraniční výzkumných projektů, zabývajících se Českou republikou, a nedostatečná aplikace zahraničního know-how.
- Nedostatek analytických informací týkajících se skutečných příčin a souvislostí nehod.

Příležitosti

- Snížení nehodovosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména jejich nejzávažnějších následků na životě a zdraví.
- Snížení nehodovosti zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích především dětí, chodců a cyklistů.
- Snížení ekonomických celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí.
- Lepší využití finančních zdrojů EU na zajišťování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Zvýšení atraktivity pobytu v ČR (turistika, investice).

Rizika

- Rizika převzatá z diskusního dokumentu k přípravě strategie EU pro trvale udržitelný rozvoj – 03/2001 - Krátkodobé myšlení v politické praxi.
- Nedostatek finančních prostředků na realizaci jednotlivých opatření na národní i nižších úrovních.
- Nepropojení aktivit na celostátní, regionální a místní úrovni v důsledku jejich různé kompetenční úrovně.
- Při nedosažení cílů pokles podpory i motivace pro další aktivity.
- Při neplnění cílů pokles finančních prostředků z EU.