



Ministerstvo dopravy

# BESIP

## **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

### **O ČINNOSTI KRAJSKÝCH PRACOVÍŠŤ BESIP V ČR**

### **ZA ROK 2009**

V Praze dne 31. března 2010

Za přispění krajských koordinátorů vypracoval:

Tomáš Drobny  
Koordinátor BESIP  
pro ČR

---

**Obsah:**

1. Úvod
2. Nehodovost v kraji v roce 2009
3. Kalendář akcí v kraji za rok za rok 2009
4. Dopravní výchova
5. Dopravní soutěž mladých cyklistů
6. Semináře a aktivity BESIP
7. Výkaz kontrolní činnosti dopravní výchovy na DDH

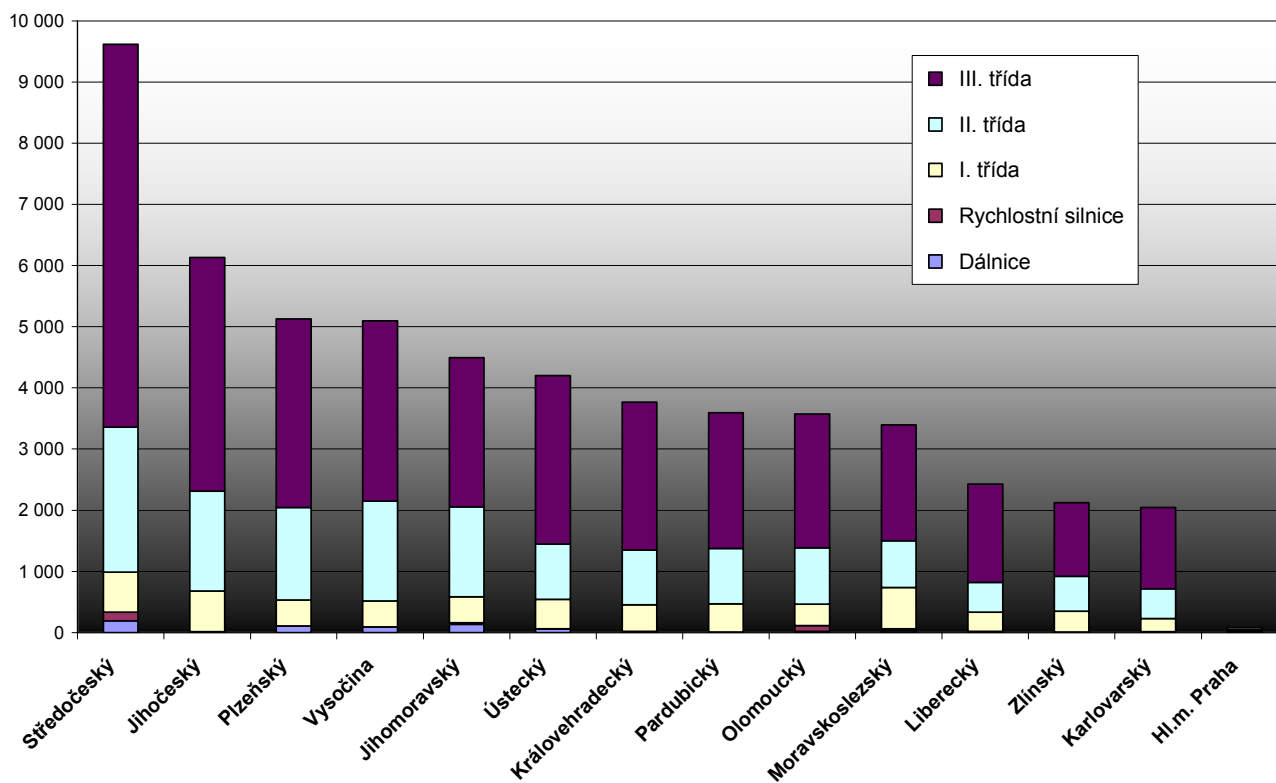
## 1. Úvod

**Tabulka 1: Délka silniční sítě v ČR v roce 2009**

Česká republika (stav k 1.1.2009)		
Druh silnice	Délka v km	Hustota na 1000 km
Dálnice	691	8,8
Rychlostní silnice	360	4,6
Silnice I. třídy	5 850	74,2
Silnice II. třídy	14 592	185,0
Silnice III. třídy	34 161	433,2

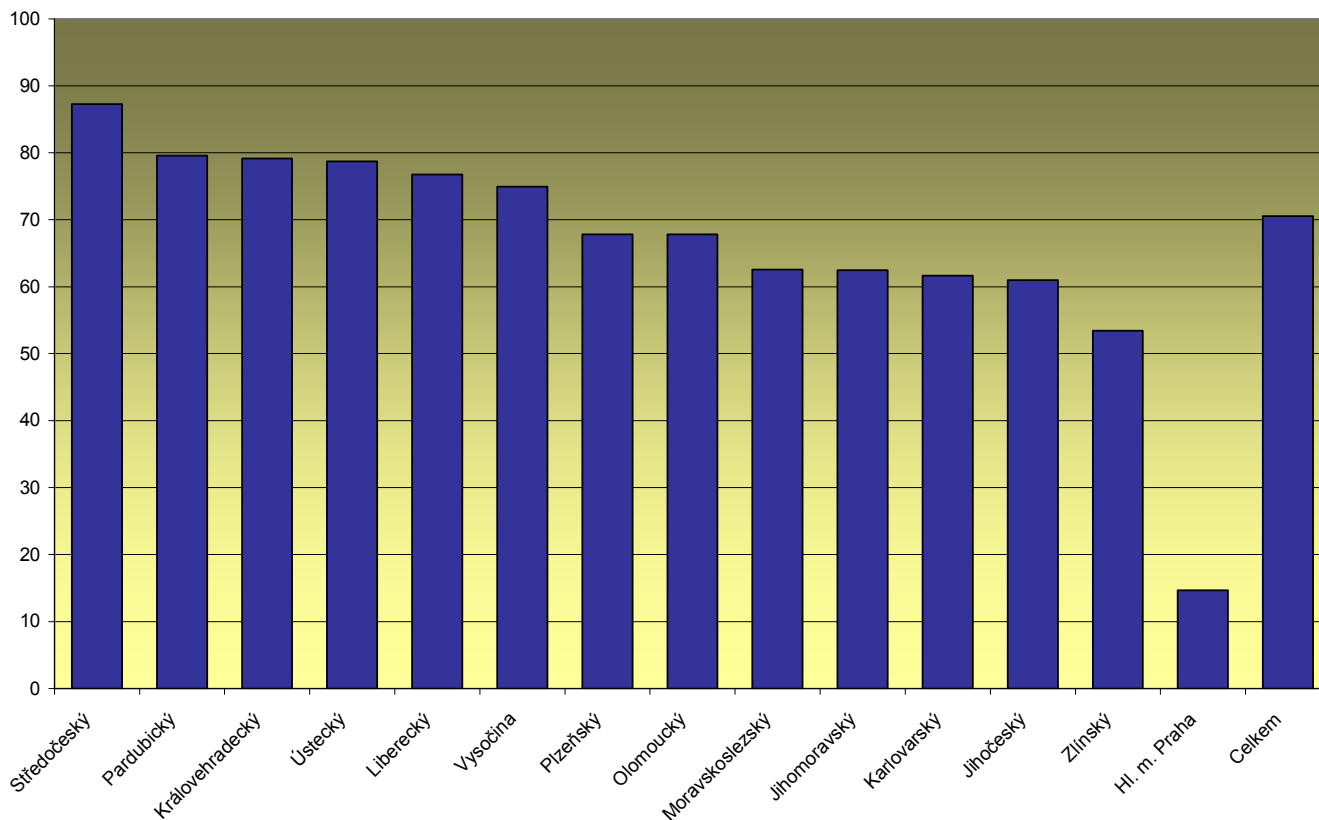
Zdroj: ŘSD

**Graf 1: Délka silniční sítě dle krajů ČR v roce 2009**



Zdroj: ŘSD

**Graf 2: Hustota silniční sítě v ČR dle krajů v roce 2009**



## 2. Nehodovost v ČR v roce 2009

Jak dokazuje tabulka číslo 2 týkající se základních ukazatelů nehodovosti, došlo mezi lety 2008 a 2009 k poklesu u všech sledovaných ukazatelů. Nejvýraznější je pokles u počtu nehod, kde ovšem také došlo k legislativním změnám v povinnosti hlášení nehody Policii ČR. Vhodnější je tedy pro srovnání využívat údaje o dopravních nehodách, při kterých došlo ke zranění či dokonce usmrcení. Relativně uspokojivý je pokles počtu zemřelých o 160 lidí oproti roku 2008.

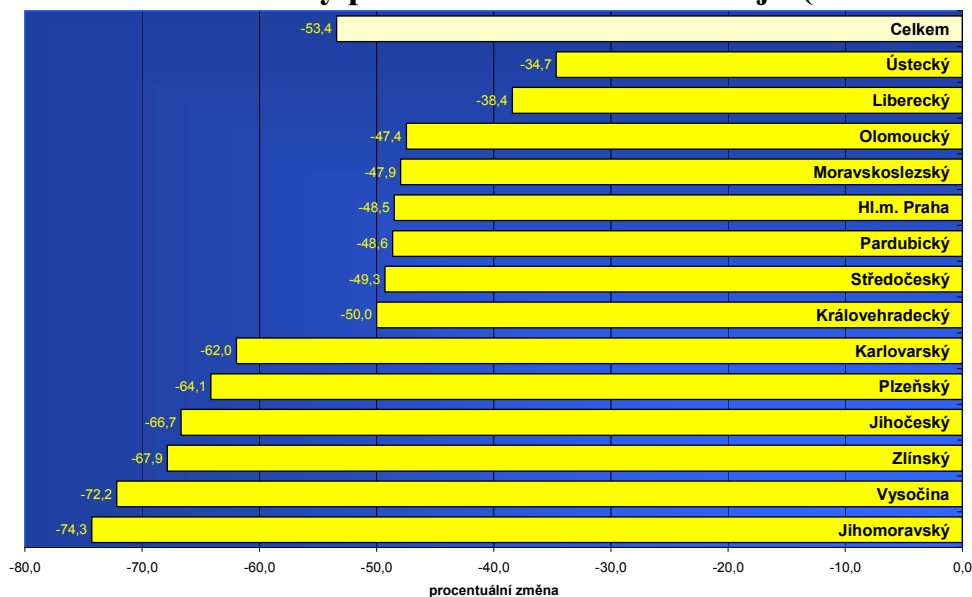
**Tabulka 2: Základní ukazatele nehodovosti v ČR v roce 2009**

Událost	Počet	Rozdíl proti roku 2008 (+/-)	Rozdíl proti roku 2008 (+/-) v %
Počet nehod	74 815	- 85 561	- 53,4
Usmrceno osob	832	- 160	- 16,1
Těžce zraněno osob	3 536	- 273	- 7,2
Lehce zraněno osob	23 777	- 999	- 4,0
Hmotné škody	4 981,1 mil. Kč	- 2 760,4 mil. Kč	- 21,0

*Zdroj: PČR*

Z pohledu jednotlivých regionů jsou v těchto ukazatelích celkové poklesy u všech krajů zaznamenány pouze u počtu nehod (vůbec nejvíce kraj Jihomoravský a Vysočina, nejméně kraje Ústecký a Liberecký) – viz. graf 3.

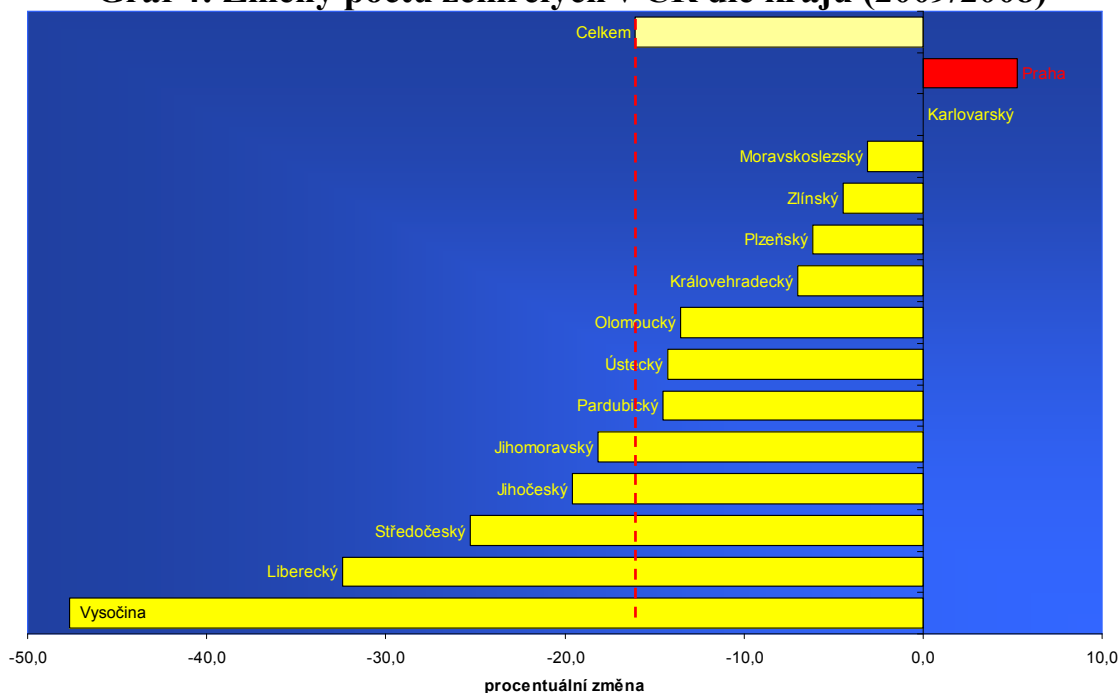
**Graf 3: Změny počtu nehod v ČR dle krajů (2009/2008)**



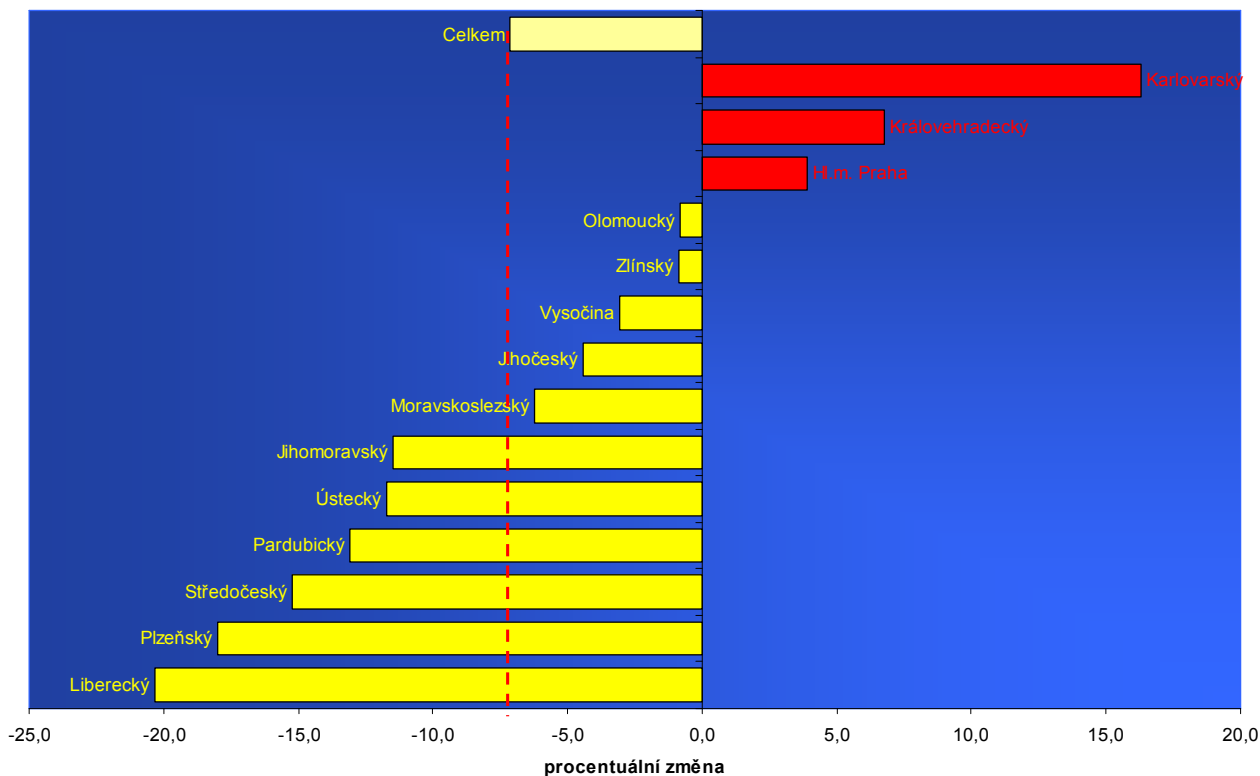
### Dopravní nehody dle závažnosti

Nejvýznamnějším srovnávacím ukazatelem je počet usmrcených. Největšího relativního poklesu zde dosahuje kraj Vysočina, kde je zaznamenán pokles o 31 zemřelých, což představuje téměř polovinu oproti předchozímu roku. Naproti tomu 9 krajů je pod celostátním průměrem (16,1 %).

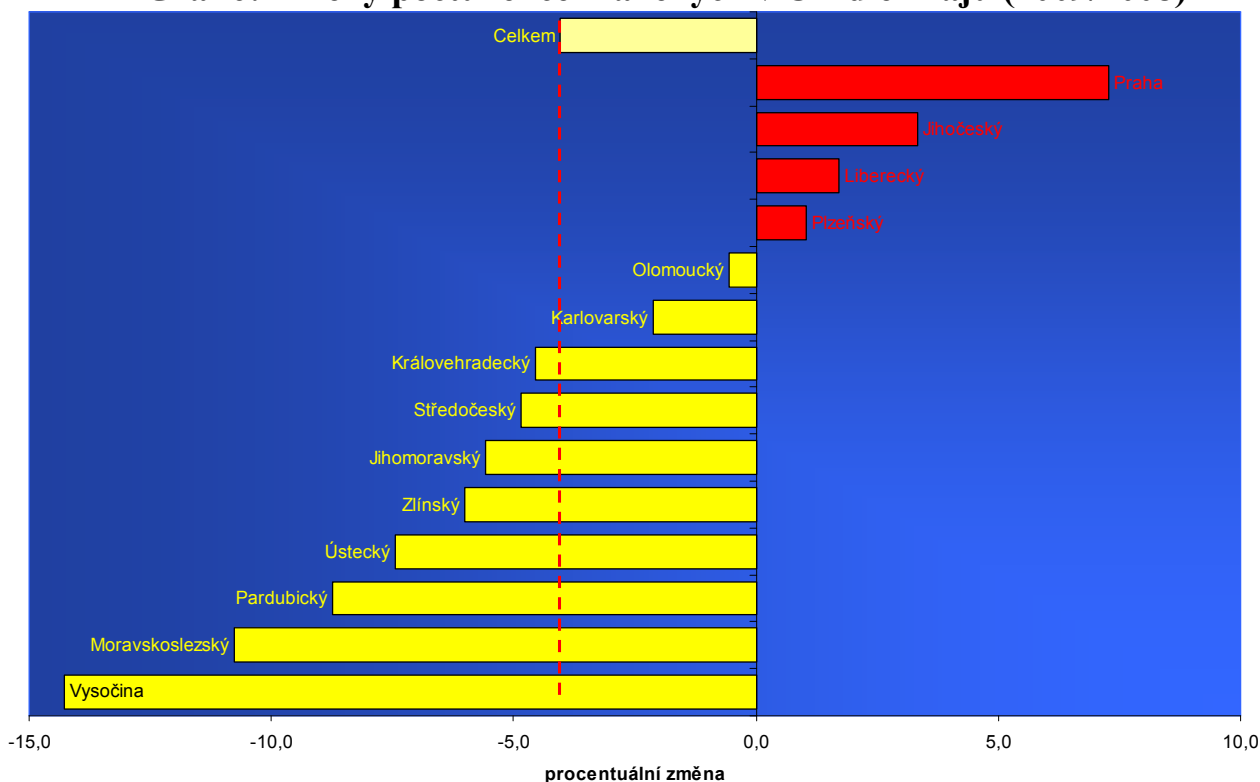
**Graf 4: Změny počtu zemřelých v ČR dle krajů (2009/2008)**



**Graf 5: Změny počtu těžce zraněných v ČR dle krajů (2009/2008)**



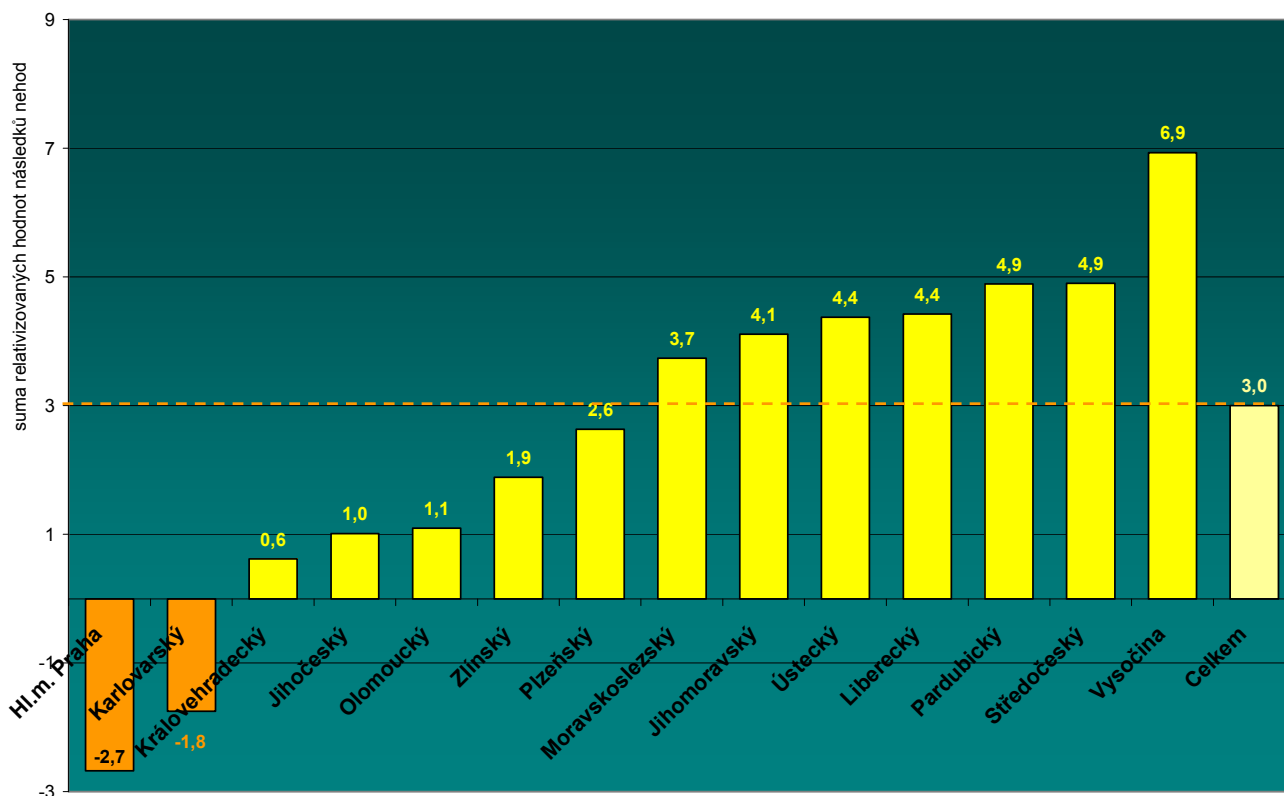
**Graf 6: Změny počtu lehce zraněných v ČR dle krajů (2009/2008)**



Budeme-li chtít ale porovnat kraje i v dalších ukazatelích týkajících se závažných následků dopravních nehod, tedy vedle usmrcených i těžce a lehce zraněné, je složité mezi jednotlivými ukazateli nalézt shodnost trendu. To znamená, že zatímco u usmrcených a těžce zraněných vykazuje např. Liberecký kraj jedno z nejvyšších meziročních zlepšení mezi kraji, u počtu lehce zraněných došlo naopak ke zhoršení.

Všechny tři ukazatele byly proto porovnány komplexně a to tak, že procentuální meziroční změny každého z ukazatelů byly relativizovány k celkové meziroční změně za ČR. Průměrná hodnota za ČR má tedy hodnotu 1,0 a k ní jsou vztahovány data jednotlivých ukazatelů za kraje. Vše co je vyšší než je úroveň ČR je tedy „nadprůměrné“, vše co je pod úrovní průměru je možné považovat za negativní. Podrobné srovnání nabízí graf 6.

**Graf 7: Souhrnné vyhodnocení změn počtu usmrcených, těžce a lehce zraněných v ČR dle krajů (2009/2008)**



Porovnáme-li tedy dle této metody meziroční vývoj v jednotlivých krajích, pak by naprosto nejhorším krajem bylo Hl. m. Praha. To vykazuje ve všech třech ukazatelích hodnoty pod



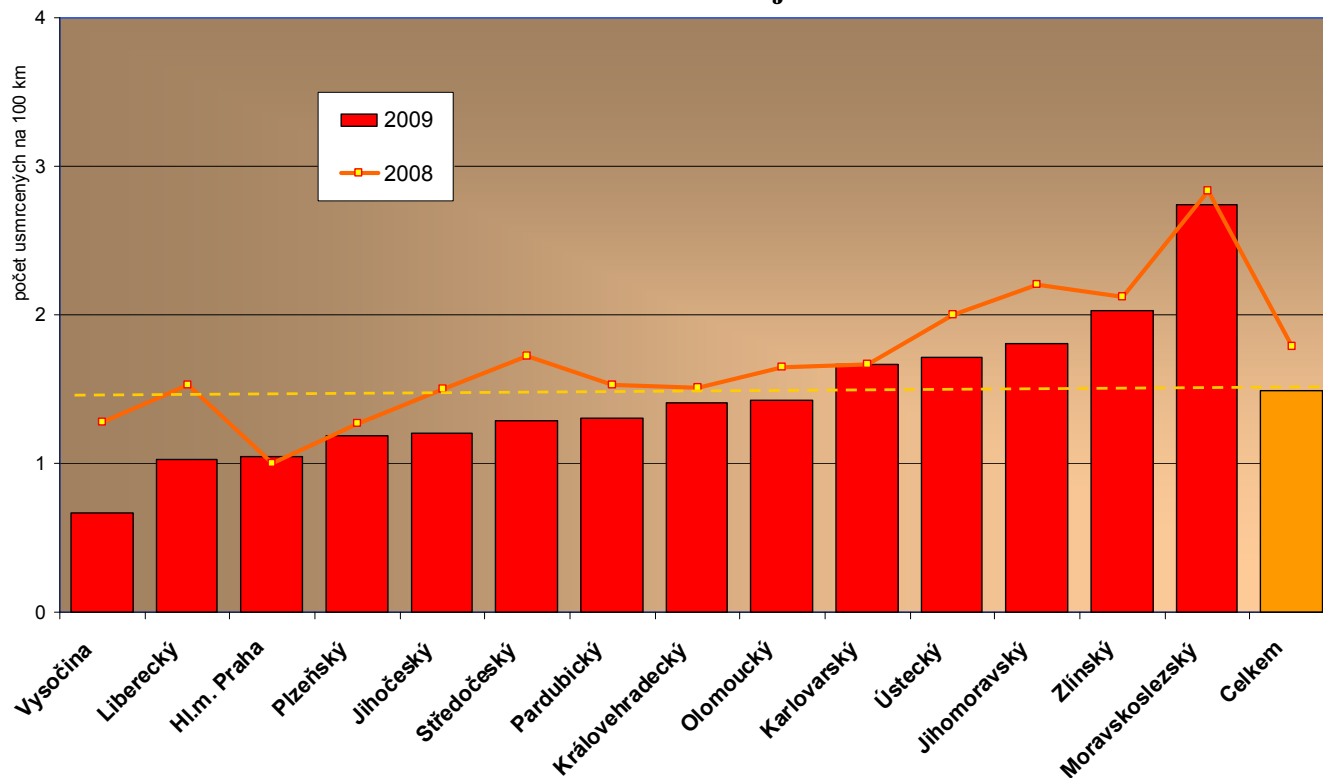
celonárodním průměrem, navíc u všech zaznamenává zhoršování stavu, což není patrné u žádného z krajů. Stejně negativní trendy u jednotlivých ukazatelů vidíme i u kraje Karlovarského, kde pouze ukazatel lehce zraněných zaznamenává zlepšení proti roku 2008, ovšem i ten je pod celostátní hodnotou. Výrazně „podprůměrný“ vývoj je možné sledovat ještě u Královehradeckého (dáno hlavně zhoršením stavu počtu těžce zraněných), Jihočeského a Olomouckého kraje.

Na druhé straně je naprosto dominantní pozice Vysočiny, která v součtu všech tří ukazatelů vykazuje nejvyšší hodnotu. Druhým v pořadí je kraj Středočeský, který navíc vykazuje, spolu s Jihomoravským krajem, vůbec celkově nejvyrovnanější meziroční vývoj ve všech třech ukazatelích - vždy nad úrovní celostátního průměru.

### **Komplexní srovnání krajů dle počtu usmrcených**

V následující části jsou detailně porovnány jednotlivé kraje vzhledem k nezávažnějšímu z ukazatelů – počtu usmrcených při dopravních nehodách. Počty zemřelých byly u každého kraje vztaženy k relativizujícím ukazatelům, tj. délce silnic, počtu obyvatel, rozloze kraje a počtu registrovaných vozidel. Výsledky každého z těchto ukazatelů jsou přímo znázorněny v grafech a komplexní zhodnocení všech čtyř ukazatelů uzavírá graf 13.

**Graf 8: Počet usmrcených při dopravních nehodách na 100 km silnic v ČR dle krajů**



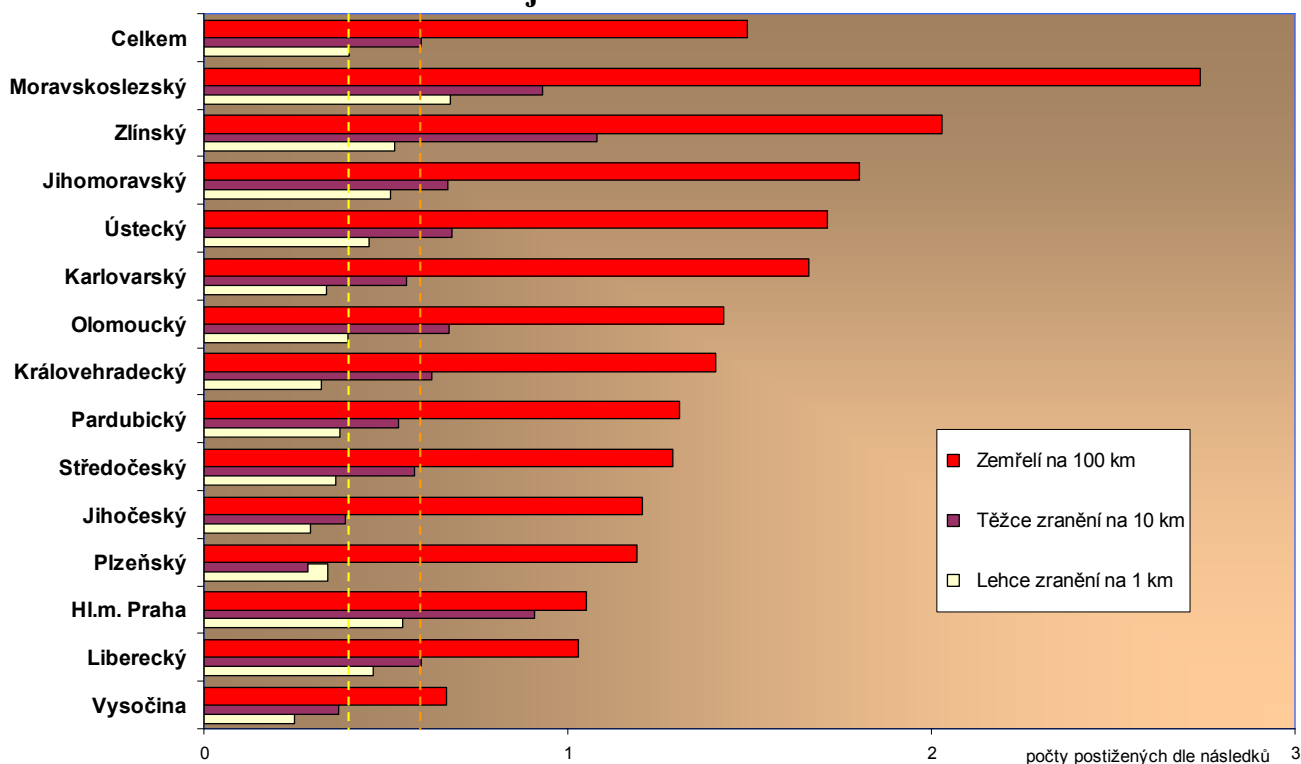
Z hlediska délky silniční sítě (měřeno jako součet dálnic, rychlostních silnic a silnic I. až III. třídy dle dat ŘSD vyjma Hl. m. Prahy) vykazuje nejlepší hodnot kraj Vysočina. To je dáno nejenom již popisovaným relativně nízkým počtem usmrcených, ale také silniční sítí, která je čtvrtá nejdelší v ČR. Podobně na tom byla Vysočina i v roce 2008, navíc u ní došlo k vůbec nejvýraznějšímu meziročnímu zlepšení mezi kraji (pokles z 1,28 na 0,67 usmrcených na 100 km silnic). Druhý nejvyšší pokles pak zaznamenal kraj Liberecký a v roce 2009 mu tak s hodnotou přibližně 1 usmrceného patří druhá příčka mezi kraji. Podobně je na tom i hlavní město Praha, kde ale jako podkladová data posloužily pouze údaje ze zprávy koordinátora BESIP pro Hl. m. Prahu. Data ŘSD zde byla pro tento účel hodnocení nepoužitelná, neboť podíl „hlavních“ komunikací je minimální a silnice III. třídy chybí zcela. Příznivá hodnota u Středočeského kraje je pak dána hlavně jednoznačně nejdelší silniční sítí mezi kraji.

Na opačném konci stojí tři moravské kraje (bez Olomouckého), přičemž nejméně příznivá čísla vykazuje kraj Moravskoslezský. Zde ovšem narážíme na úskálí tohoto ukazatele, resp.

základních dat ŘSD. Jak již bylo uvedeno, ty nevidují komunikace místní, účelové a tzv. komunikace sledované. A jak dokládá graf podílu nehod dle typu komunikace, právě Moravskoslezský kraj vykazuje 60 % nehod právě na tomto typu silnic, což je vůbec nejvíce mezi kraji, vyjma Hl. m. Prahy.

Vedle počtu zemřelých je možné kraje doplňkově porovnat i z hlediska počtu těžce a lehce zraněných. Hodnoty těžce a lehce zraněných víceméně kopírují výsledky u ukazatele počtu usmrcených – tedy nejlepší postavení Vysočiny, Jihočeského a Plzeňského kraje, na druhé straně „nadprůměrné“ tři moravské kraje vyjma Olomouckého.

**Graf 9: Následky dopravních nehod dle délky komunikací v krajích ČR v roce 2009**

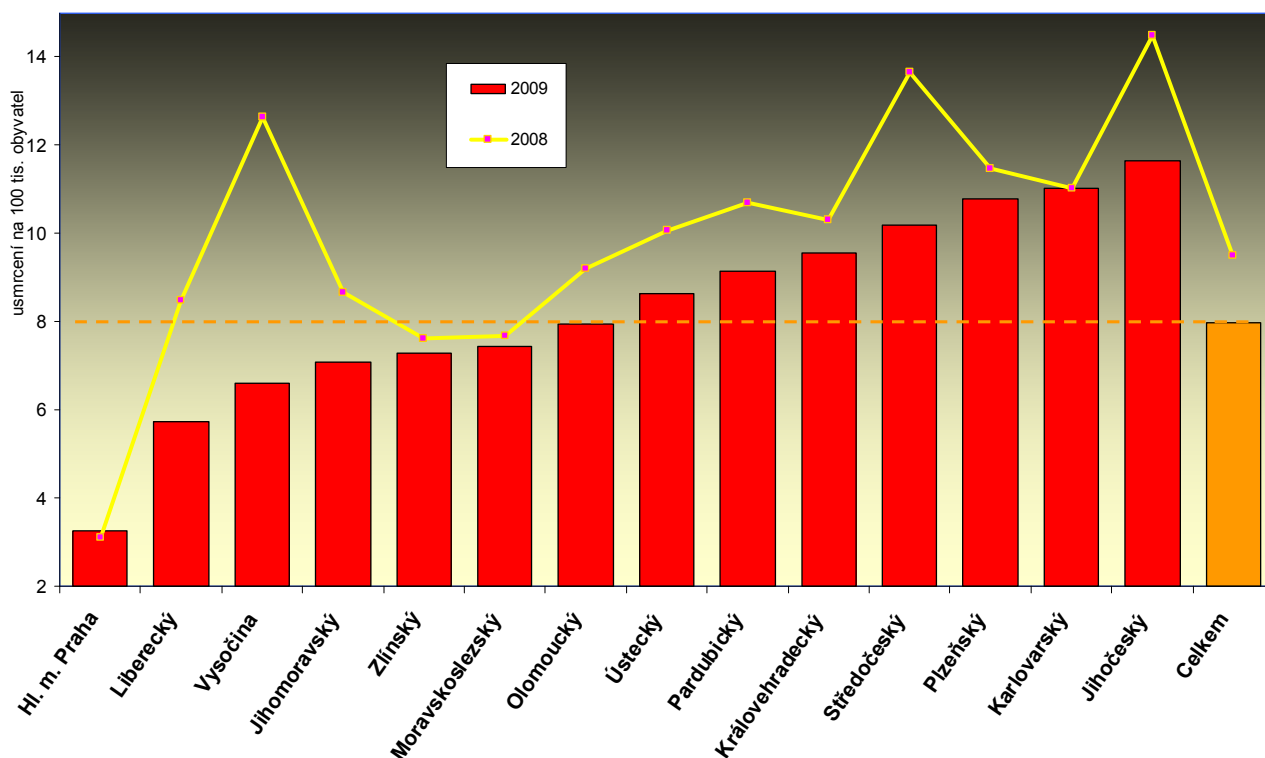


Druhým hodnoceným ukazatelem je počet usmrcených na počet obyvatel daného regionu. Tento ukazatel patří mezi nejužívanější, což je dáno i dostupností dat a je tedy často využíván pro mezinárodní srovnávání. Hodnoty tohoto indikátoru (v našem případě počet usmrcených na 100.000 obyvatel) vyjadřují míru rizika obyvatel žijících v daném regionu, že zde budou usmrceni při dopravní nehodě. Vypovídací hodnota tohoto ukazatele ovšem výrazně klesá při rozdílné míře

vyspělosti, resp. motorizace jednotlivých zemí (regionů). V případě krajů ČR je z tohoto pohledu možné pokládat jednotlivé kraje jako srovnatelné.

Jak dokládá graf 10, od roku 2008 počet usmrcených poklesl téměř ve všech krajích (kromě Prahy – nárůst a Karlových Varů – stejná hodnota). Nejlepších hodnot dosahuje Hlavní město Praha, dále také Liberecký kraj nebo Vysočina, kde zároveň došlo k nejméně výraznějšímu meziročnímu zlepšení. Pod celostátním průměrem jsou ještě všechny čtyři moravské kraje. Ostatní kraje jsou svými hodnotami nad národním průměrem, přičemž vůbec nejhorší situace je v kraji Karlovarském, kde od loňského roku navíc nedošlo ke změně a také v kraji Jihočeském. U něho počet zemřelých odpovídá např. daleko populačně silnějšímu Ústeckému kraji.

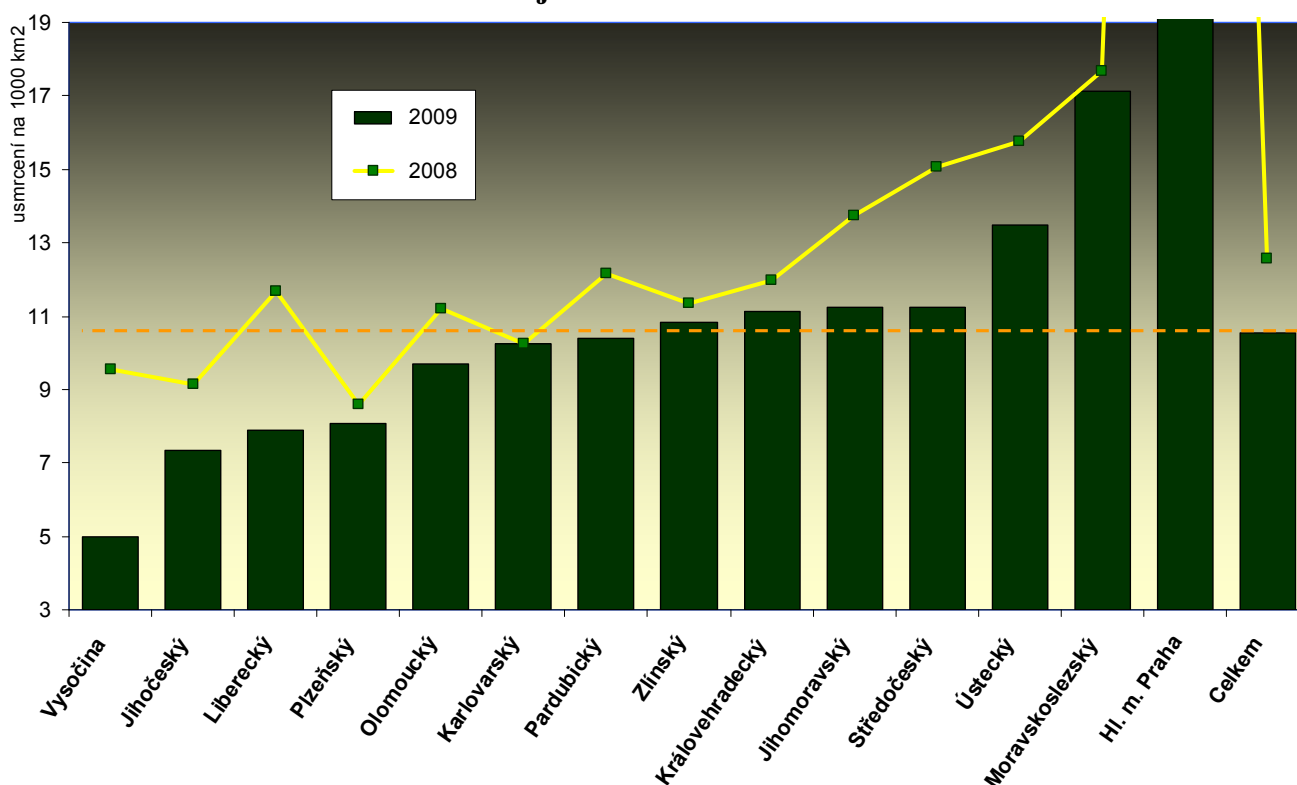
**Graf 10: Počet usmrcených při dopravních nehodách na 100.000 obyvatel dle krajů v ČR v roce 2009**



Třetím v pořadí hodnocených ukazatelů je počet zemřelých vztahovaný k rozloze krajů. Jak ukazuje graf 11, nejlepším krajem je znovu Vysočina, která navíc vykazuje opět jednoznačně nejméně výraznější meziroční zlepšení.

Vynecháme-li Hl. m. Prahu, která je tímto ukazatelem prakticky neporovnatelná, je suverénně nejhorší Moravskoslezský kraj s téměř 18 usmrcenými. Navíc od předchozího roku došlo k minimálnímu zlepšení. Nepříznivé hodnoty vykazuje také kraj Ústecký a s odstupem i kraj Středočeský, který je navíc rozlohou vůbec největší mezi kraji.

**Graf 11: Počet usmrcených při dopravních nehodách na 1.000 km<sup>2</sup> dle krajů v ČR v roce 2009**

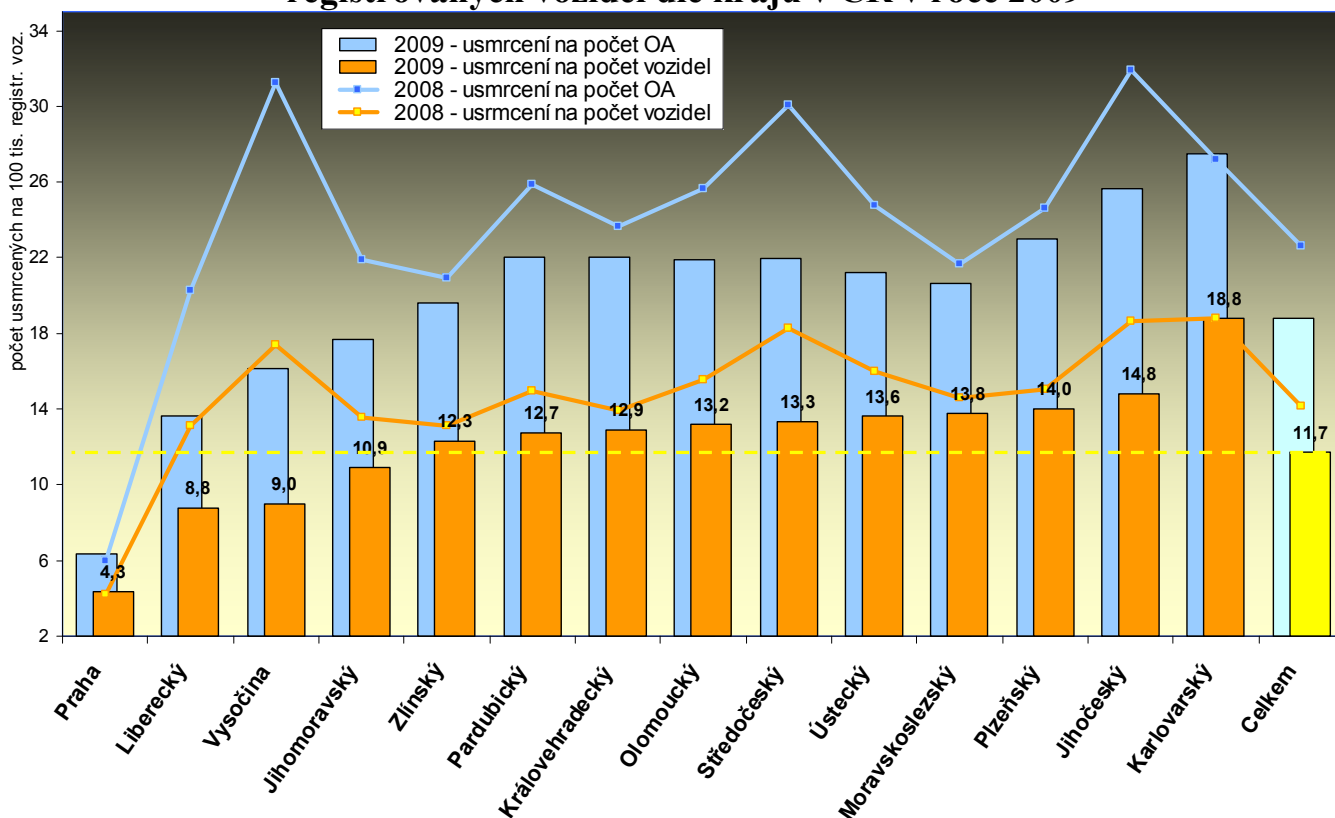


Posledním z hodnocených ukazatelů je počet usmrcených relativizovaný na počet registrovaných vozidel nebo eventuálně jen na počet osobních aut v krajích. Nejlepší hodnoty vykazuje Hl. m. Praha, ovšem je zřejmé, že nízké číslo je dáno hlavně vysokým počtem zde hlášených vozidel. Mezi „podprůměrné“ patří znovu kraj Liberecký a také Vysočina, která i zde vykazuje nejvýraznější meziroční zlepšení.

Na opačném konci je kraj Karlovarský, kde navíc nedošlo od předchozího roku k žádné změně. Problematičnost tohoto ukazatele souvisí s centralizací registrovaných vozidel do velkých sídel, zejména pak Prahy. To je tedy případ hlavního města, na což do jisté míry může doplácet Středočeský kraj, když jisté množství „pražských“ vozidel mohlo havarovat právě na tranzitním

území bezprostředně kolem hlavního města. To ovšem platí i pro přepočítání týkající se počtu obyvatel daných regionů.

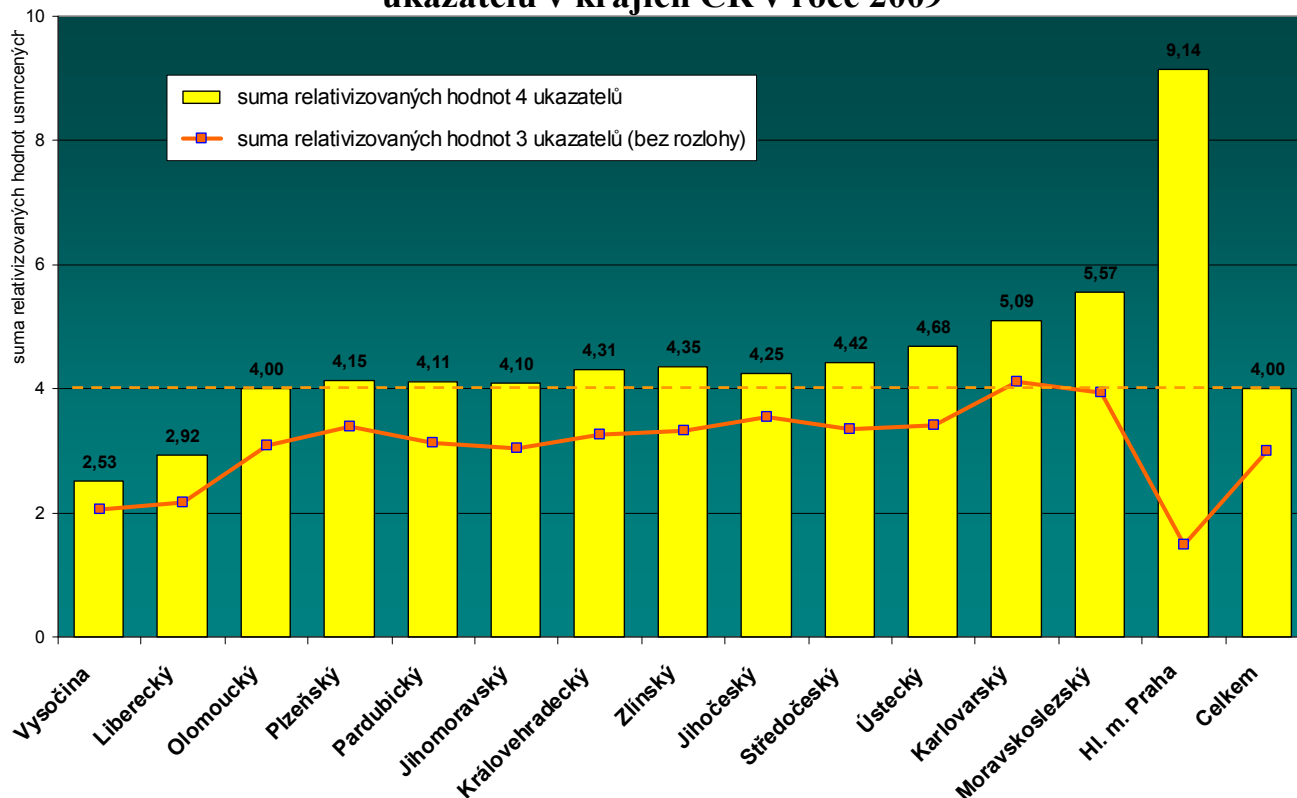
**Graf 12: Počet usmrcených při dopravních nehodách na 100.000 registrovaných vozidel dle krajů v ČR v roce 2009**



Graf 13 je pak komplexním výstupem porovnávající všechny čtyři výše uvedené ukazatele. U každého ukazatele byla hodnota příslušného kraje relativizována k celkovému počtu. Tedy hodnota pro ČR je vždy 1,0 a vše co je pod touto hranicí znamená pozitivní vývoj a vše nad touto hranicí představuje negativní vývoj. Pro názornost byl ještě alternativně vypuštěn ukazatel usmrcených na rozlohu krajů, neboť v případě Prahy to znamená diametrální rozdíl v umístění.

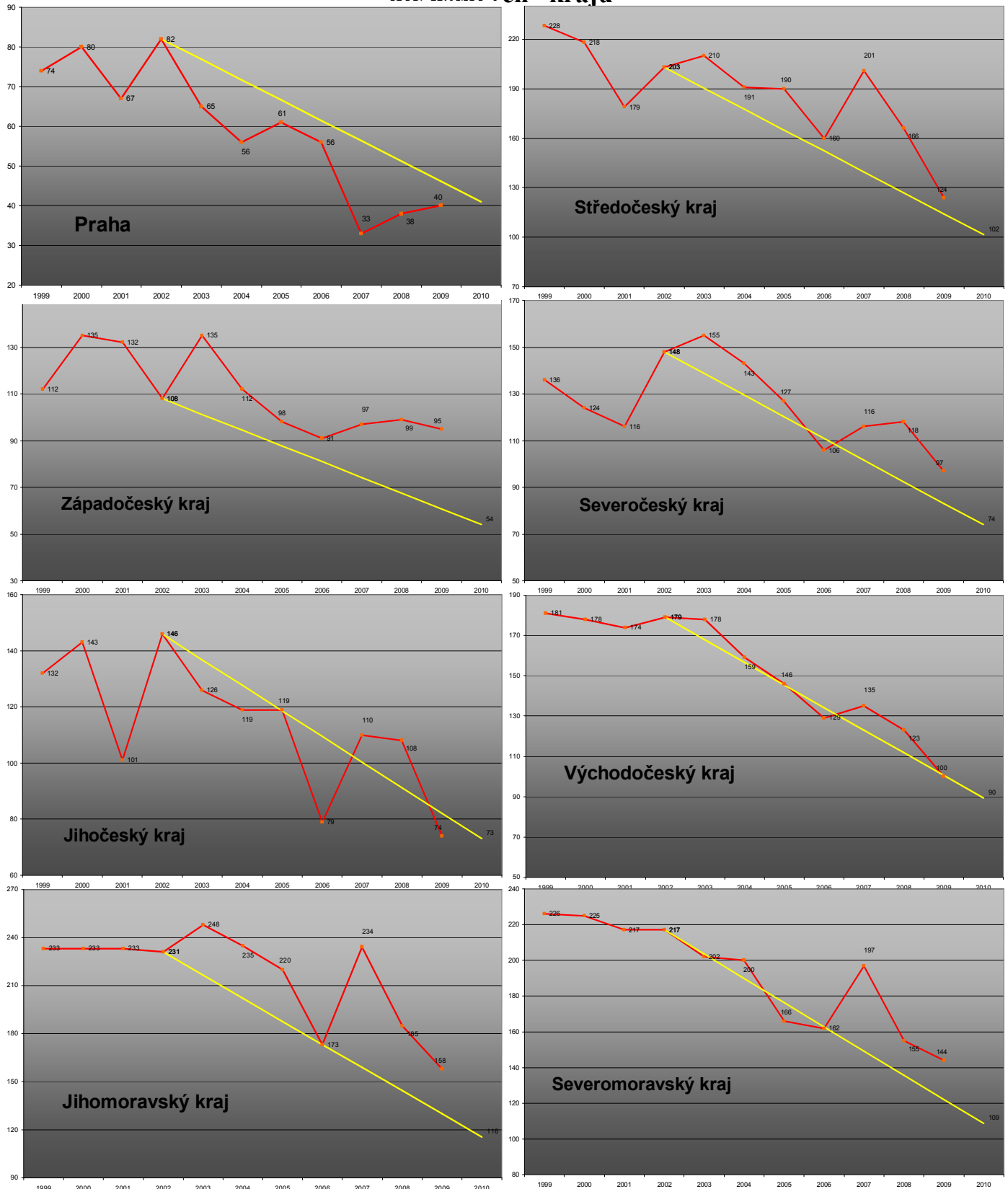
Zatímco za předpokladu všech 4 ukazatelů je pozice Hl. m. Prahy nejhorší mezi kraji, při vynechání rozlohy, je naopak krajem s nejlepší sumou hodnot. Velmi dobrá je v obou případech pozice kraje Vysočina, která vykazuje ve všech ukazatelích „podprůměrné“ hodnoty, podobně je na tom i kraj Liberecký. Na přijatelné úrovni se ještě pohybuje Olomoucký kraj. Všechny ostatní kraje jsou již nad „průměrnou“ národní sumou hodnoty 4, resp. 3. Vynecháme-li tedy specifickou Prahu, vychází jako nejhorší Moravskoslezský kraj a také kraj Karlovarský.

**Graf 13: Souhrnné vyhodnocení počtu usmrcených dle 4 hodnotících ukazatelů v krajích ČR v roce 2009**



Pro každý z krajů byl zároveň vypracován přehled počtu usmrcených do 24 hod. po nehodě. Vzhledem k dostupnosti dat bylo srovnání prozatím vyhotoveno za kraje v bývalém administrativním členění odpovídající počtu krajských ředitelství Policie ČR. Jak dokládá obrázek 1, prakticky ve všech VÚSC byl patrný příznivý vývoj odpovídající cílům Národní strategie právě v prvních letech po jejím zavedení. Od roku 2006 však kromě Hl. m. Prahy u všech krajů zaznamenáváme zhoršení stavu. „Nejvyrovnanější“ průběh vykazuje kraj Východočeský, nejhorší průběh je pak patrný u Západočeského kraje, kde se křivky začaly nepříznivě rozevírat.

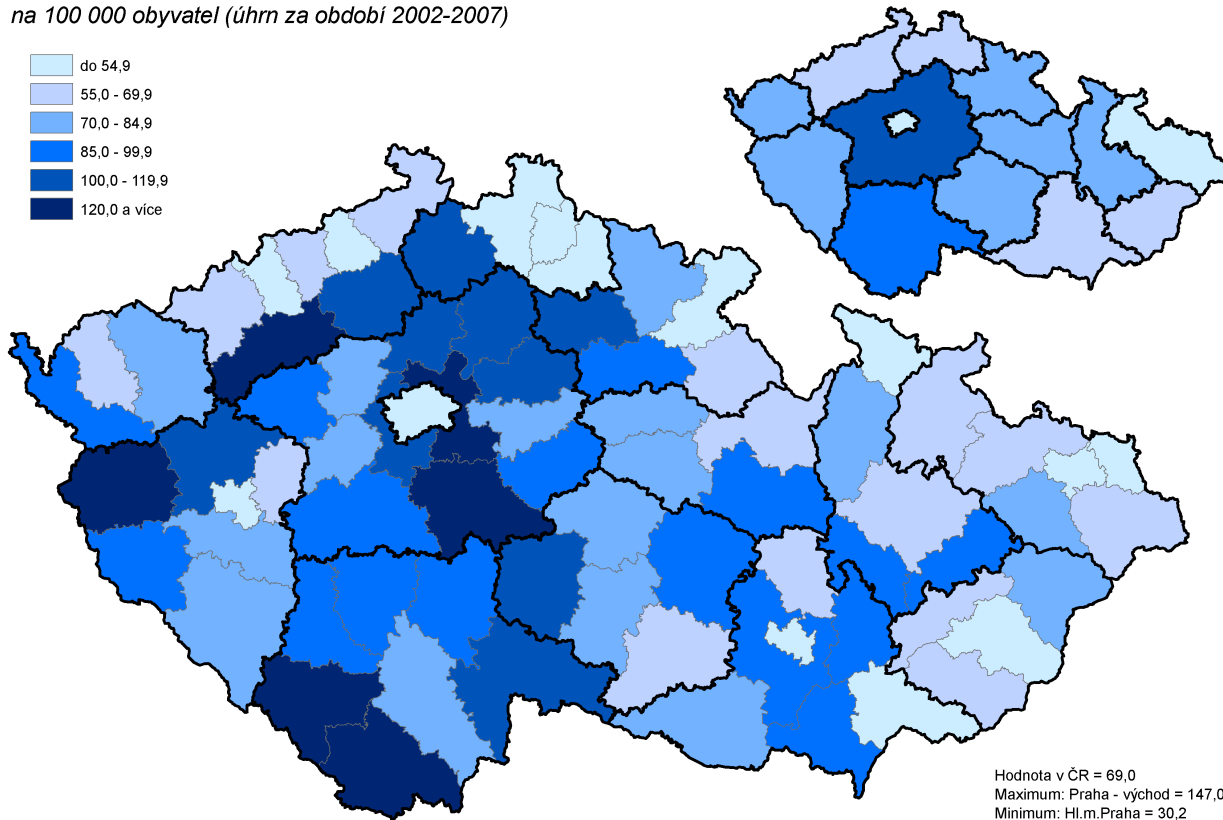
**Obrázek 1: Naplňování vize Národní strategie bezpečnosti silničního provozu dle „starých“ krajů**





## Obrázek 2 Usmrcené osoby při dopravních nehodách (do 24 hod. po nehodě)

na 100 000 obyvatel (úhm za období 2002-2007)

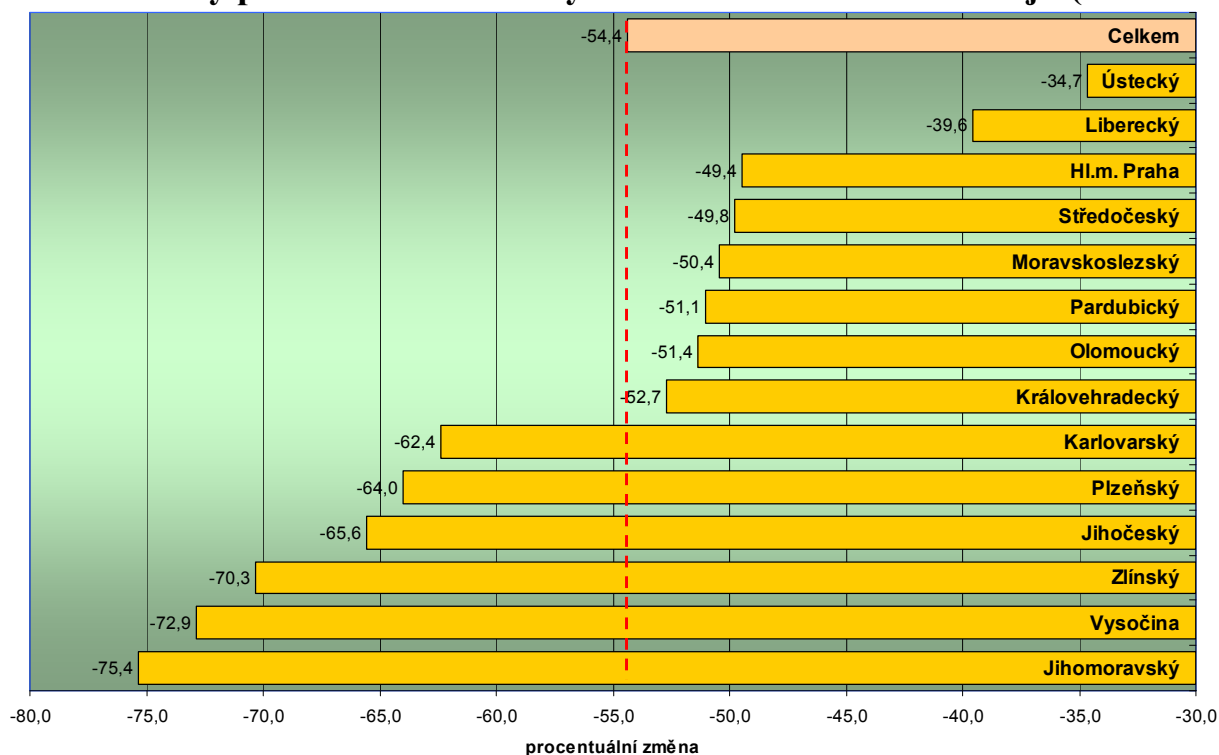


Zbývající části analýzy dopravní nehodovosti se věnuje pouze počtu nehod samotných. Jak již bylo uvedeno, hodnocení tohoto ukazatele je značně problematické, nicméně jisté trendy je možné vysledovat.

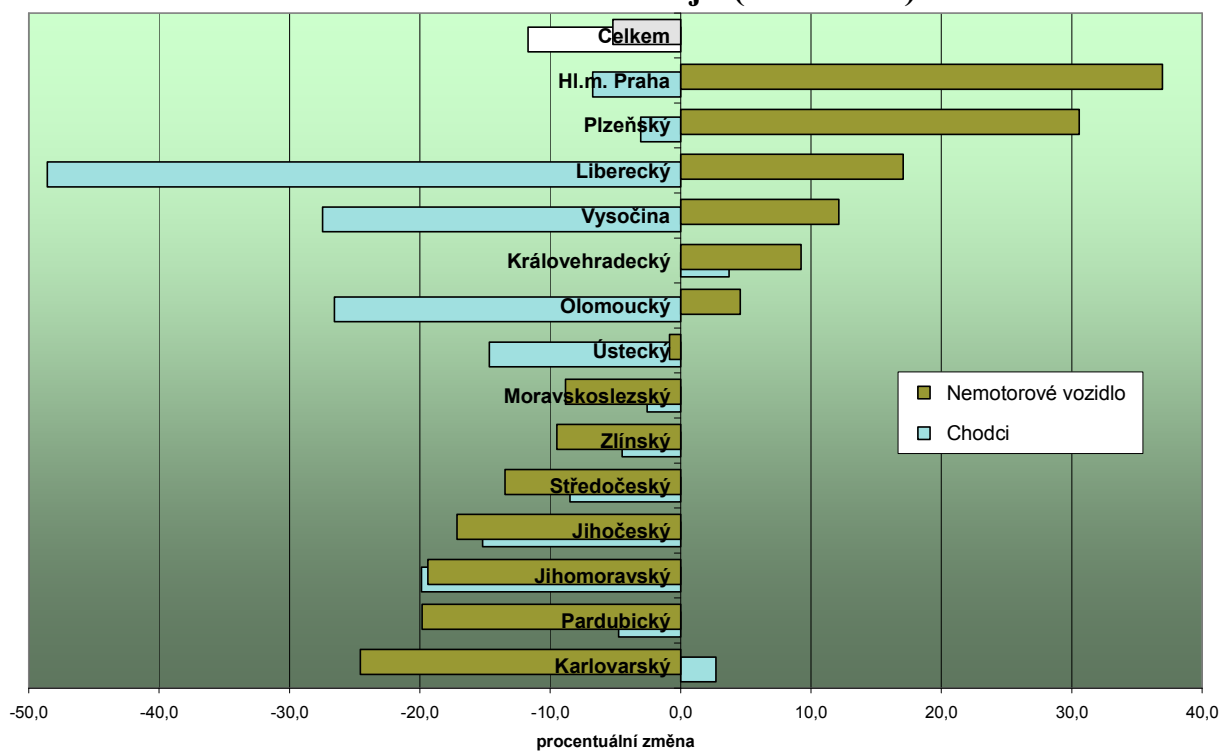
### Nehodovost dle viníků

Jak dokládá graf 14, nejvyšší meziroční zlepšení v počtu nehod zaznamenávají kraje Jihomoravský a Vysočina, naopak nejhorší situace je na Liberecku a také v kraji Ústeckém. Téměř totožné výsledky platí i na průměrnované příčiny dopravních nehod – viz. graf 17, přičemž nejvýraznější zlepšení vykazuje téměř u všech krajů nesprávný způsob jízdy.

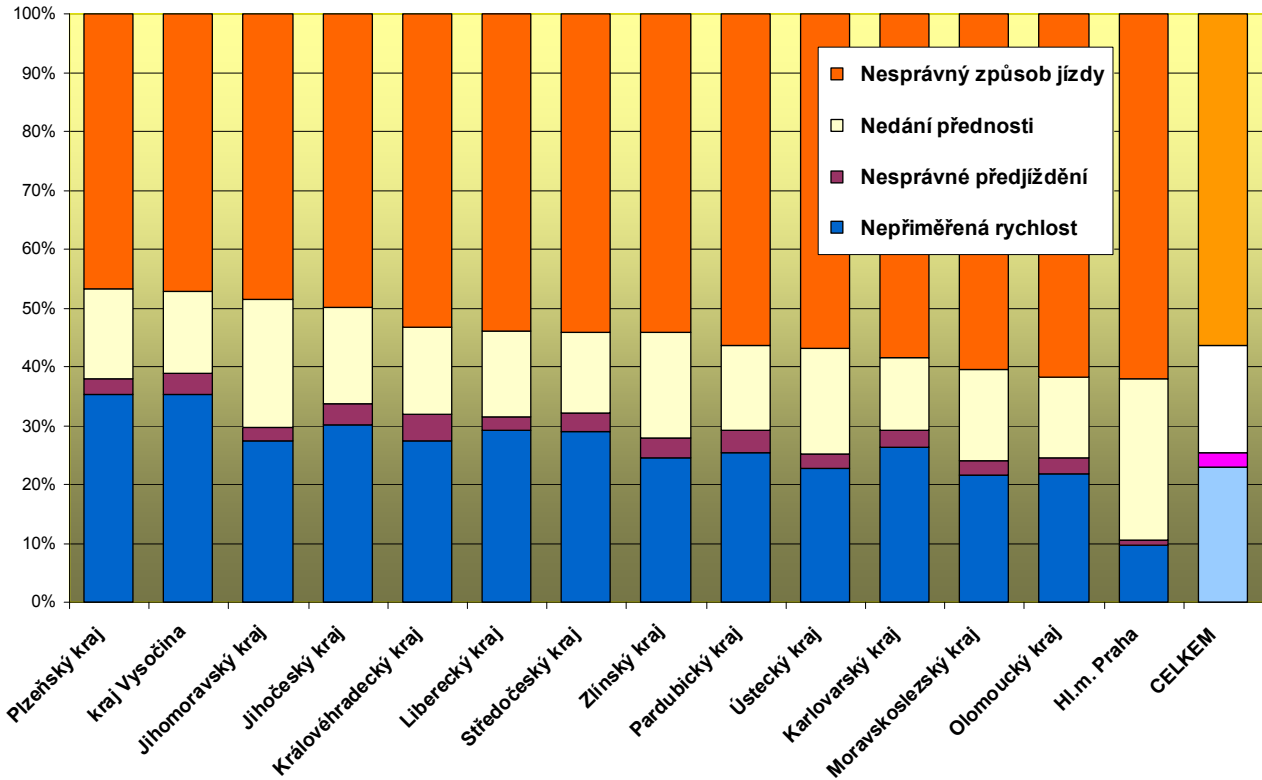
**Graf 14: Změny počtu nehod zaviněných řidiči motor. voz. dle krajů (2009/2008)**



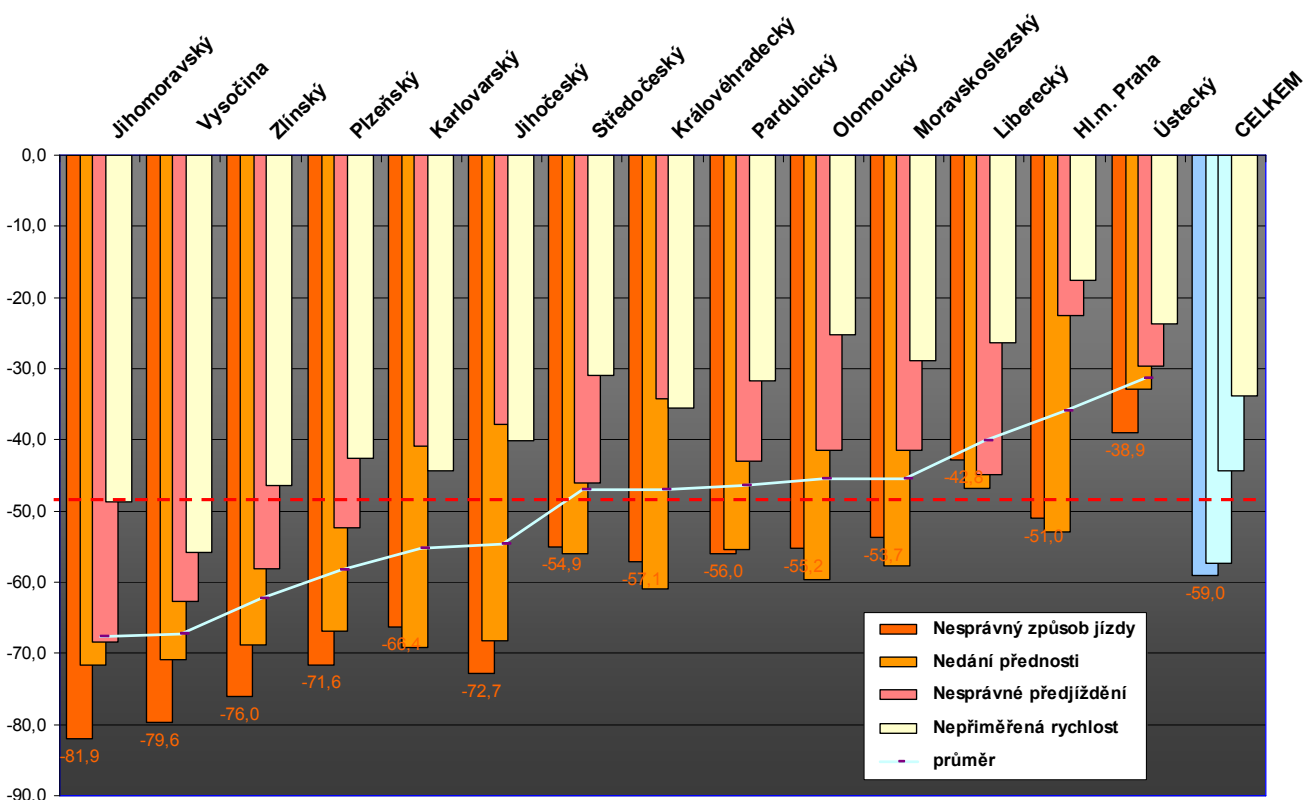
**Graf 15: Změny počtu dopravních nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel a chodci dle krajů (2009/2008)**



**Graf 16: Příčiny dopravních nehod dle podílu – kraje ČR v roce 2009**



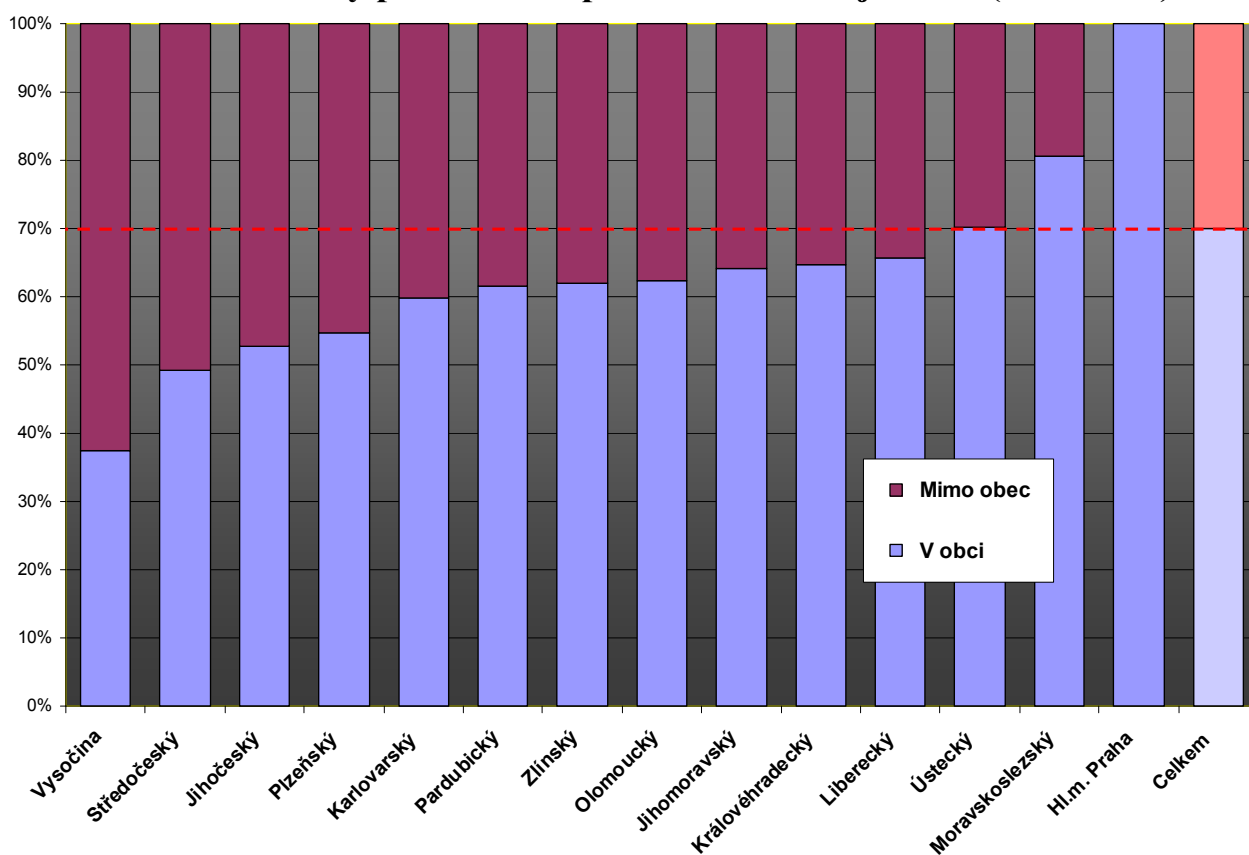
**Graf 17: Změny příčin dopravních nehod dle krajů ČR v roce 2009**



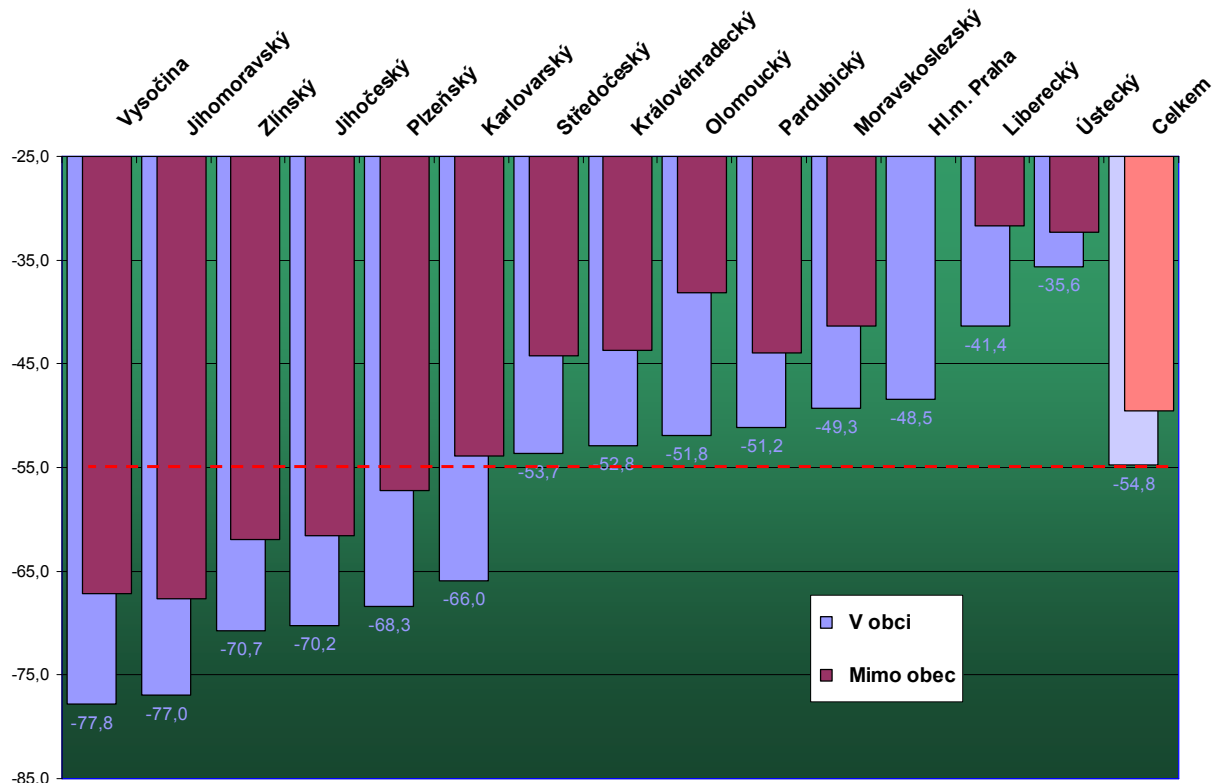
## Nehody dle místa

Z hlediska lokalizace dopravních nehod dle extra- či intravilánu vykazuje opět největší meziroční zlepšení kraj Vysočina a také Jihomoravský kraj (viz. graf 19). Naopak kraj Liberecký a především pak Ústecký zaznamenávají i v tomto ukazateli nejmenší poklesy.

**Graf 18: Podíly počtu nehod podle místa – kraje v ČR (2009/2008)**

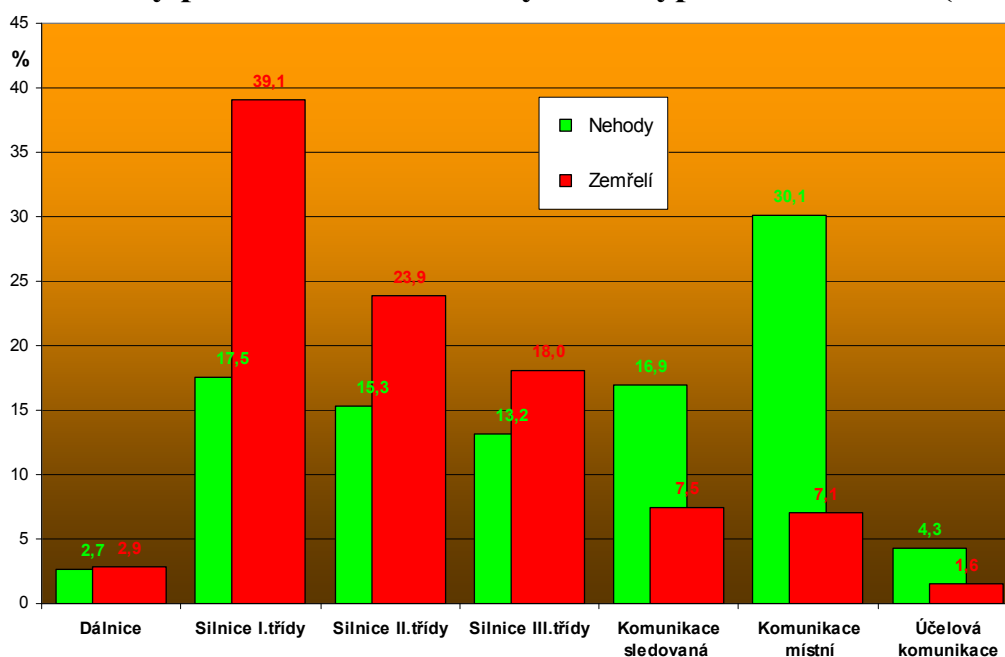


**Graf 19: Změny počtu nehod podle místa – kraje v ČR (2009/2008)**



**Nehody dle typu komunikace**

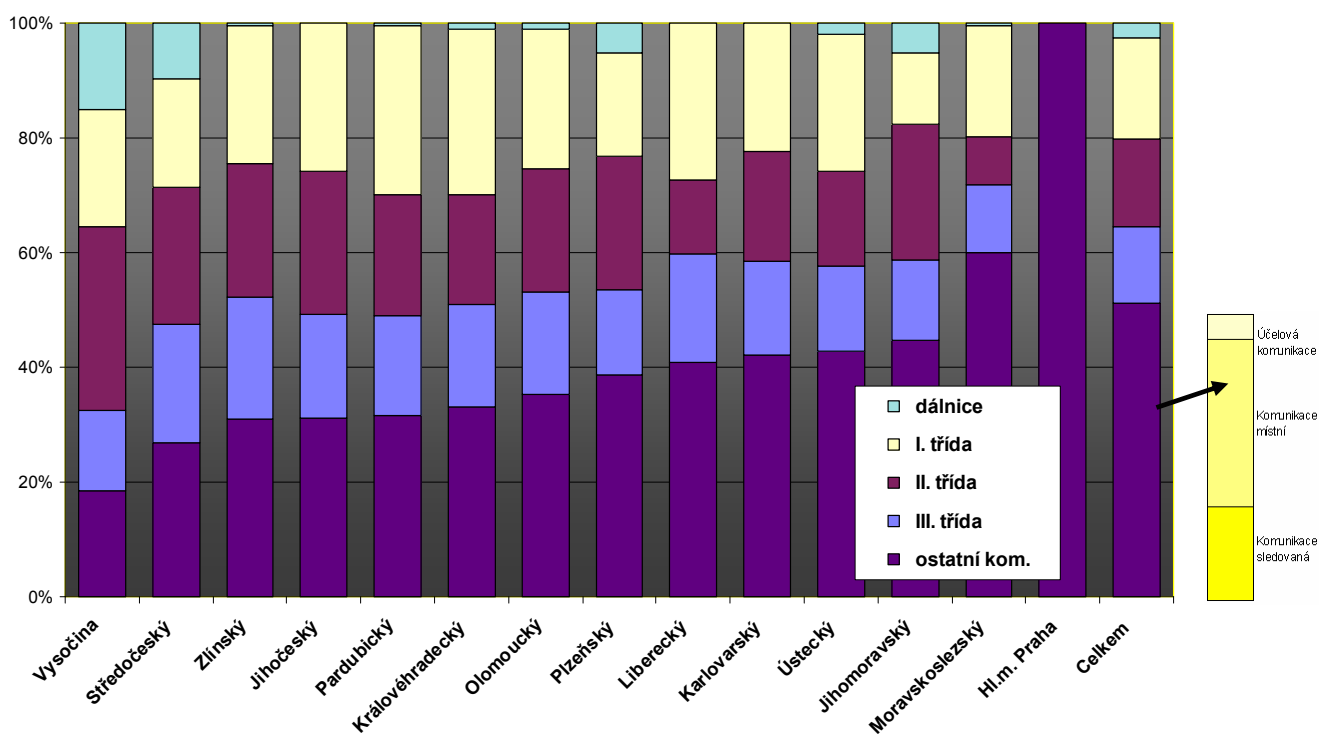
**Graf 20: Podíly počtu nehod a zemřelých dle typu komunikace (ČR 2009)**



Podle grafu 20 je nejvíce hlášených dopravních nehod na místních komunikacích, ovšem nejnebezpečnějšími jsou silnice I. třídy, kde v roce 2009 zemřelo téměř 40 % ze všech usmrcených lidí. Naopak účelové komunikace a především pak dálnice jsou silnicemi nejbezpečnějšími. Pro přesnější hodnocení by bylo vhodné relativizovat tato čísla k intenzitám dopravy na těchto komunikacích.

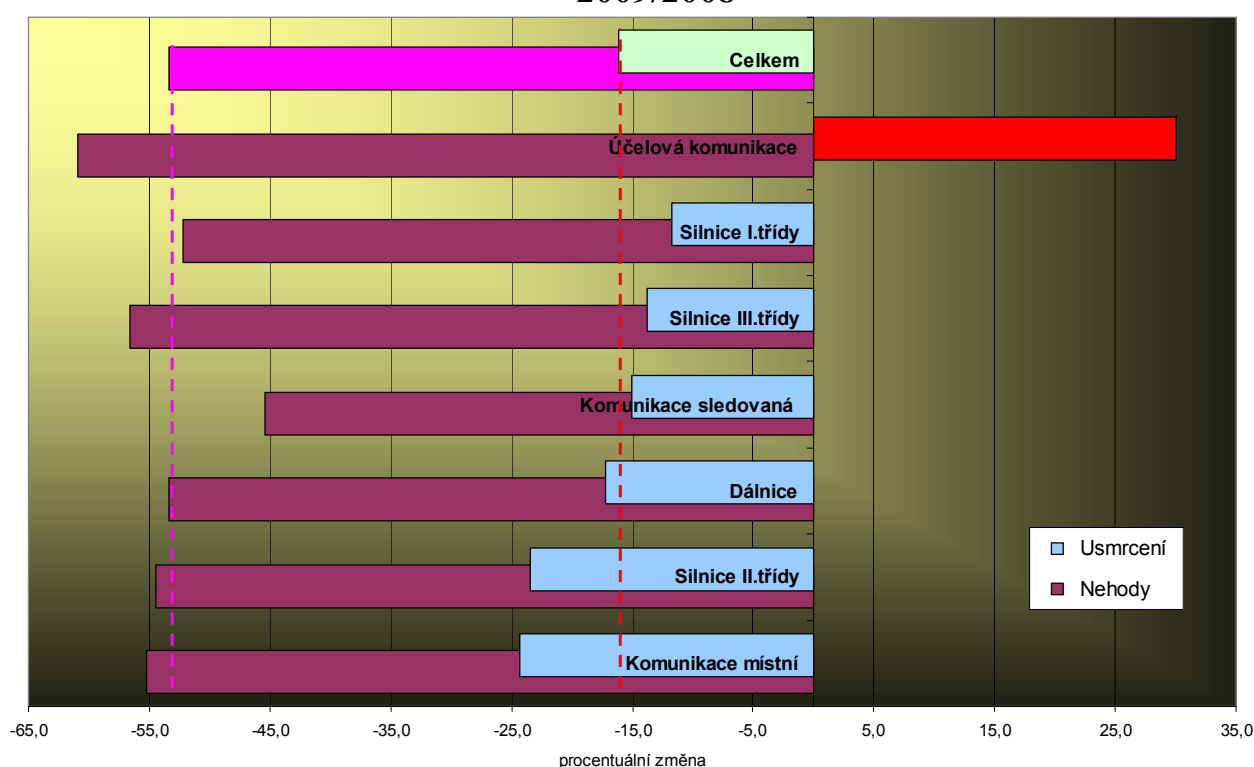
Graf 21, týkající se podílu jednotlivých komunikací na počtu nehod, ukazuje, že největší disproporce mezi kraji jsou v kategorii ostatní komunikace. Částečně z toho lze vysledovat skutečnost, že kraje s nižší mírou zalidnění, resp. nízkou mírou urbanizace vykazují nízký počet nehod na tomto typu komunikací (zatímco roste podíl silnic vyšší třídy) a naopak kraje s nejvyšším zalidněním a také množstvím větších měst vykazují na tomto druhu komunikací daleko vyšší nehodovost.

**Graf 21: Podíly počtu nehod podle typu komunikace v ČR v roce 2009**



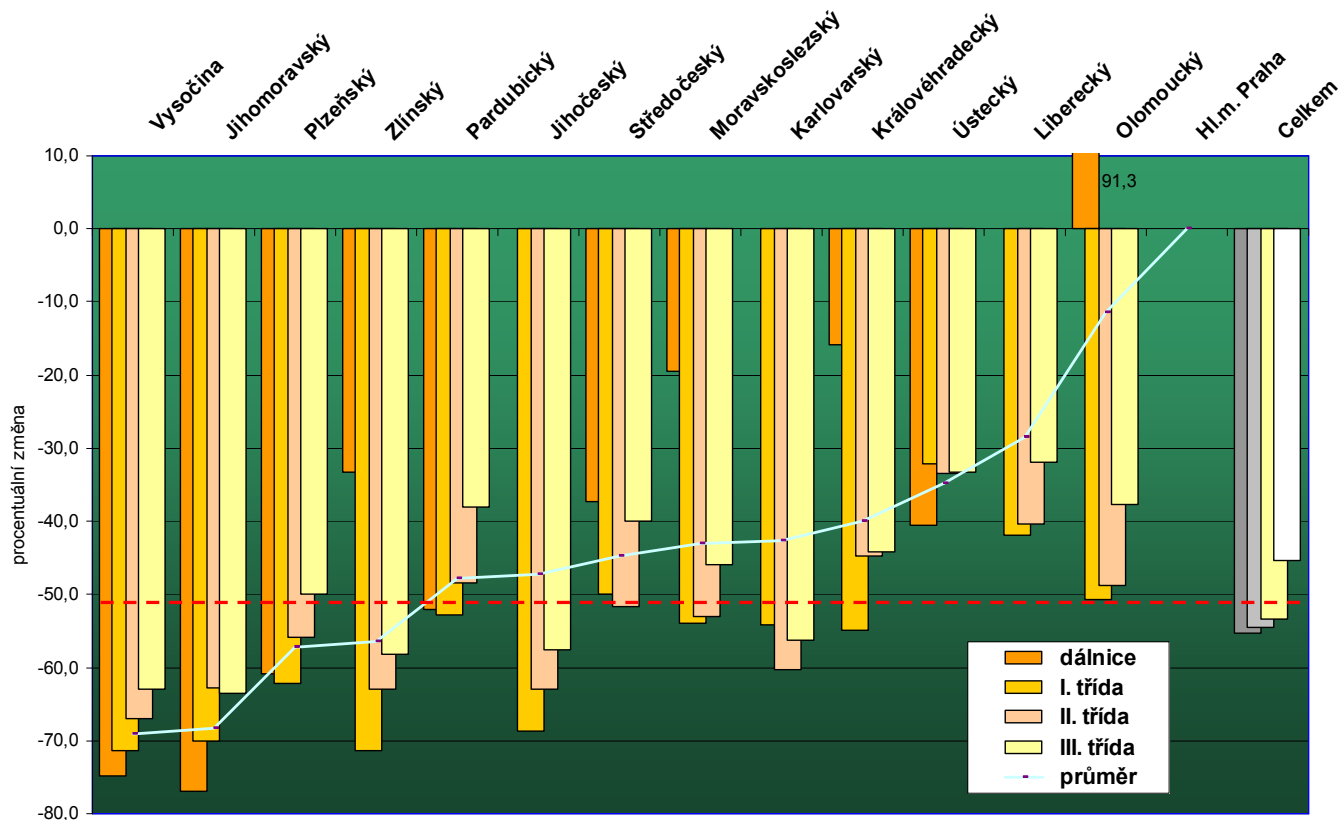
Jak dokládá graf 22, na všech typech komunikací došlo k meziročnímu zlepšení. Pouze na komunikacích označovaných jako účelové, kde bylo usmrceno o 3 osoby více než v roce předchozím (10), došlo k meziročnímu pohoršení. U všech ostatních kategorií je patrné zlepšení, nicméně pod celostátním průměrem zůstává počet usmrcených u silnic I. a III. třídy a tzv. komunikací sledovaných.

**Graf 22: Změny počtu nehod a zemřelých dle typu komunikace v ČR 2009/2008**



Z hlediska mezikrajského porovnání (graf 23) je nejpříznivější situace opět v kraji Vysočina. Ten spolu s Jihomoravským krajem dosahují na všech typech komunikací nadprůměrných hodnot celé ČR. Naopak u Olomouckého kraje je jeho postavení ovlivněno hlavně opačným trendem v počtu nehod na dálnicích. Hl. město Praha nebylo vůbec hodnoceno, neboť některé typy komunikací se na jeho území nevyskytují.

**Graf 23: Změny počtu nehod dle typu komunikace v krajích ČR 2009/2008**





---

### 3. Kalendář akcí v kraji za rok za rok 2009

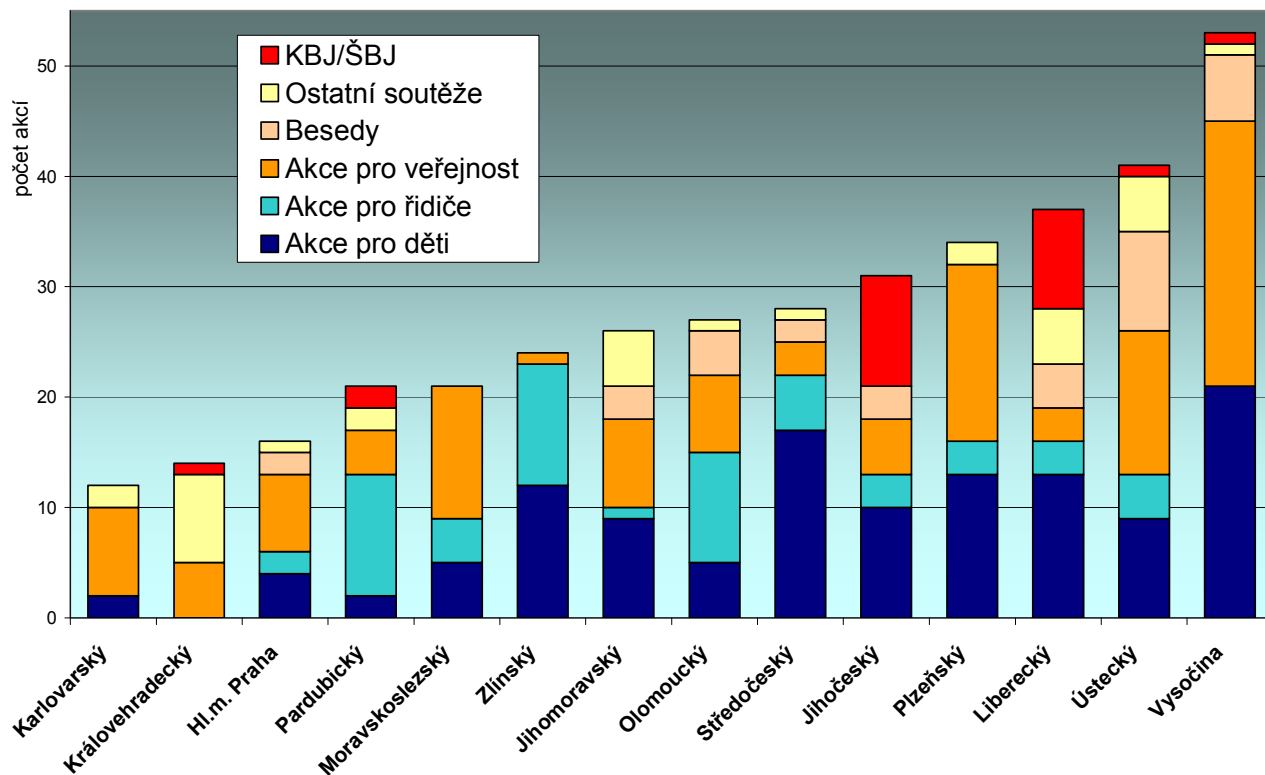
Následující část se věnuje srovnávací analýze počtu akcí v jednotlivých krajích z hlediska prevence bezpečnosti silničního provozu. Hodnoceny jsou pak všechny akce, jichž se krajští koordinátoři BESIP buď aktivně účastnili, či se přímo podíleli na jejich přípravě a organizaci.

V roce 2009 vykazuje nejvyšší počet akcí kraj Vysočina – to nejenom z pohledu absolutních čísel, ale také relativně vzhledem k počtu obyvatel regionu – viz. grafy 24, resp. 25. Zároveň se zde koná vůbec nejvíce akcí zařazených do kategorií – pro děti a pro veřejnost. Na druhou stranu kraj zcela postrádá jakékoliv dopravně bezpečnostní akce zaměřené na řidiče. Příznivá je situace ještě v kraji Libereckém, na níž se do jisté míry může podílet skutečnost, že kraj disponuje dvěma krajskými koordinátory BESIP. Ústecký a Plzeňský kraj již vykazují nižší hodnoty v případě přepočtu na počet obyvatel.

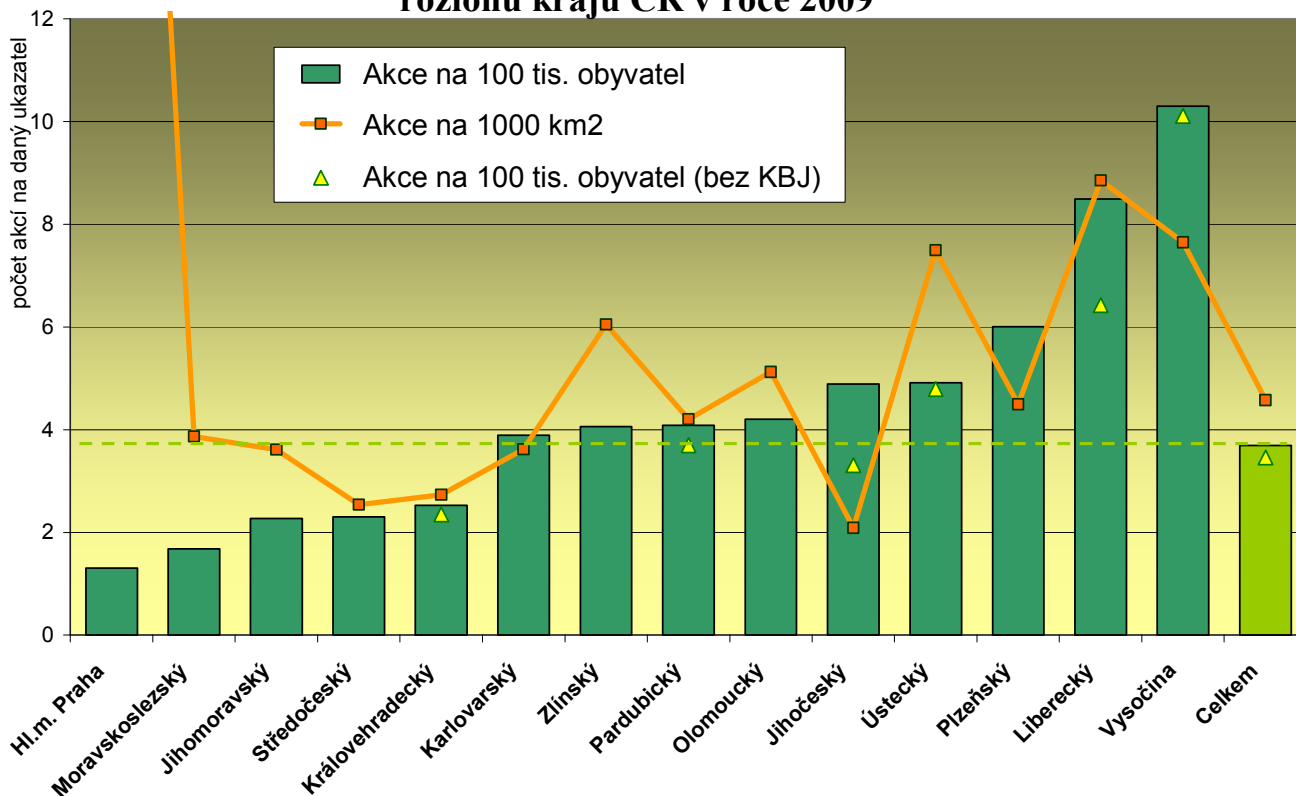
Z hlediska zaměření je patrný například příklon Ústeckého a částečně i Olomouckého kraje k besedám s veřejností. Vedle toho jsou zase kraje, které více využívají potenciálu vhodných (zejména kluzných) ploch pro tzv. KBJ/ŠBJ – Kurzy bezpečné jízdy/školy bezpečné jízdy. Vysoký počet akcí pro děti a veřejnost vykazuje vedle Vysočiny také kraj Plzeňský.

Na opačné straně stojí více krajů. Nejhorší je asi Hl. m. Praha, která je krajem s třetím nejmenším počtem akcí a nejnižším počtem akcí v přepočtu na počet obyvatel. Nepříznivě vynívají také počtem obyvatel největší kraje ČR – Moravskoslezský, Středočeský a Jihomoravský kraj. Málo akcí je také v kraji Královéhradeckém, kde vůbec neregistrujeme žádné akce pro děti a řidiče (pravděpodobně zařazené do kategorie ostatní). Ačkoliv absolutním počtem patří Karlovarský kraj na poslední příčku, díky své velikosti a počtu obyvatel zcela odpovídá celostátnímu průměru. Více se zaměřit na děti by bylo třeba ještě v kraji Pardubickém.

**Graf 24: Počty dopravně bezpečnostních akcí dle krajů v ČR v roce 2009**



**Graf 25: Počet dopravně bezpečnostních akcí v přepočtu na počet obyvatel a rozlohu krajů ČR v roce 2009**



---

## 4. Dopravní výchova

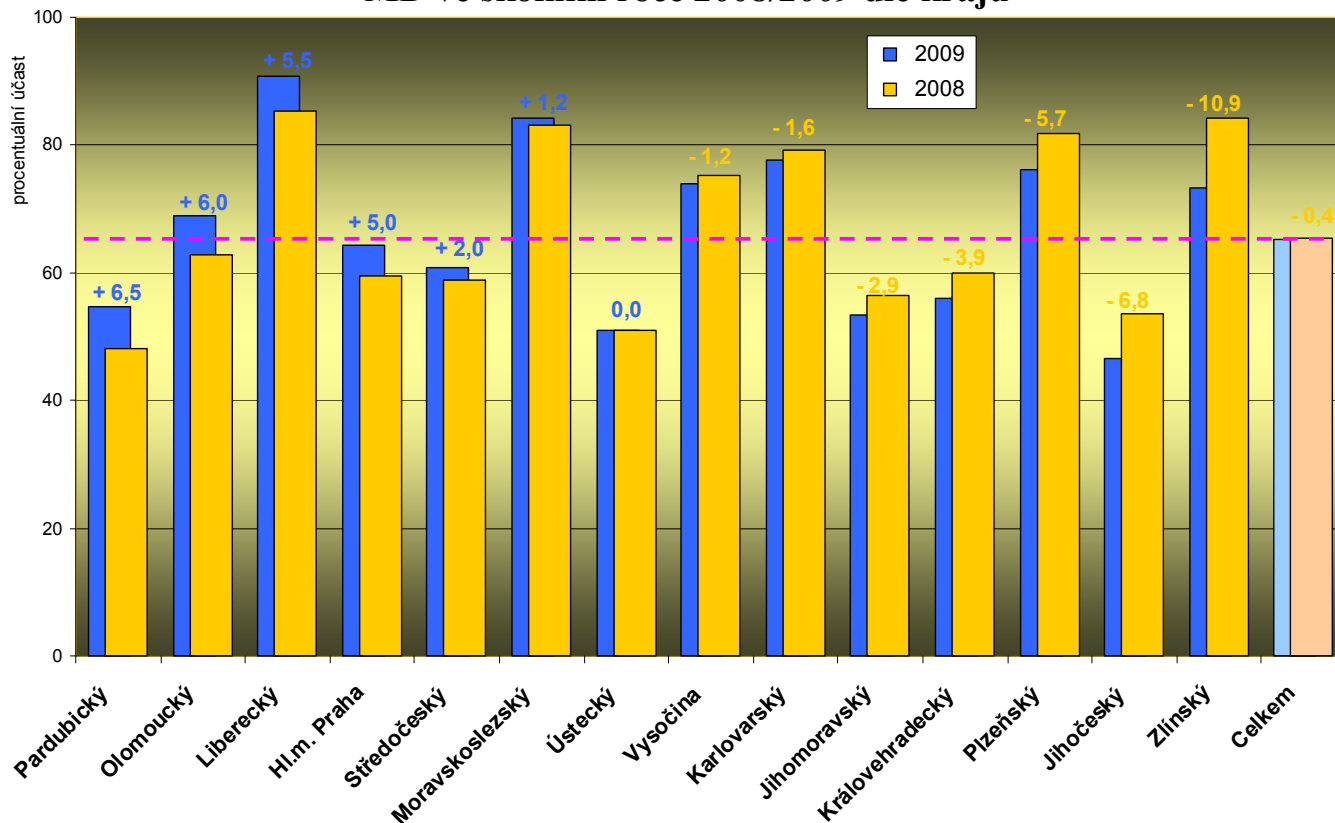
V této kapitole budeme porovnávat kraje vzhledem k účasti škol a dětí na pravidelné dopravní výchově. Žáci čtvrtých tříd základních škol by měli během školního roku absolvovat celkem 10 hodin teoretické a praktické přípravy na dětském dopravním hřišti. To vše na základě tzv. Tematického plánu vydaného Ministerstvem dopravy.

### Účast škol na DV

Procentuální účast základních škol s žáky 4. tříd dokládá graf 26. Jednotlivé kraje jsou přitom seřazeny zleva doprava podle rozdílu procentuální účasti mezi roky 2008 a 2009. Je zřejmé, že tento ukazatel nezohledňuje například slučování či rozdělování jednotlivých základních škol. Přesto, největší zlepšení vykazuje kraj Pardubický, dále Olomoucký a Liberecký. Ten je navíc vůbec nejlepší vzhledem k podílu zařazených škol. Druhým v pořadí je Moravskoslezský kraj.

Nejvýraznější propad je naopak u Zlínského kraje, kde je ale stále nadprůměrná účast škol na výuce. V tomto ohledu je pak nejhorší kraj Jihočeský, kde je i druhý nejvýraznější meziroční pokles. Stabilní, ale velmi nízká je účast škol v kraji Ústeckém, výraznější zapojení je třeba podpořit také v kraji Jihomoravském a Královéhradeckém.

**Graf 26: Procentuální účast škol na dopravní výchově dle tematického plánu MD ve školním roce 2008/2009 dle krajů**



#### Účast žáků 4. tříd na DV

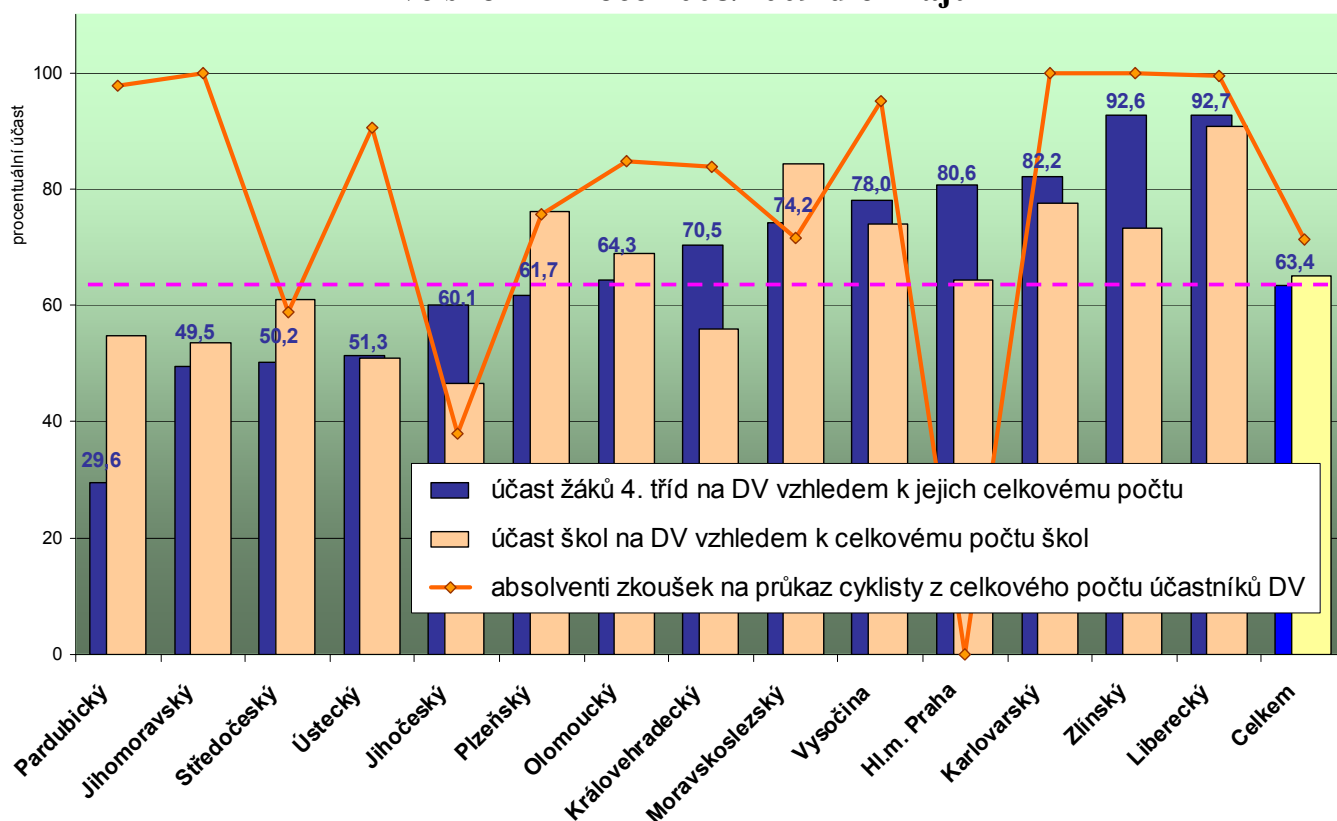
Zdaleka nejnižší účast žáků 4. tříd na pravidelné dopravní výchově vykazuje Pardubický kraj, kde je i výrazně podprůměrná účast škol – viz. graf 27. Podobně koreluje negativní účast škol i žáků u Jihomoravského kraje, Středočeského a také kraje Ústeckého. U Jihomoravského vyznívají údaje o to nepříznivěji, že Krajský úřad pro rok 2010 výrazně omezil finanční prostředky a lze tedy očekávat, že potencionální zlepšení ve školním roce 09/10 může být jen dočasné a další školní rok z těchto důvodů opět zaznamená pokles účasti. Podprůměrná (pod celostátním průměrem) je ještě účast v Jihočeském a Plzeňském kraji.

Naopak nejvyšší účast vykazuje kraj Liberecký, kde je i zároveň vysoká účast jednotlivých škol. Specifická je situace ve Zlínském kraji, kde je relativně vysoká účast žáků na dopravní výchově, nicméně u zapojení škol došlo k vůbec nejhoršímu propadu mezi kraji.

Z celkového počtu těch, kteří přišli na dopravní výuku, jich následně nejvíce i skládalo zkoušku na průkaz cyklisty právě u úspěšných krajů – Libereckého, Zlínského a Karlovarského kraje (u Karlovarského se zdá, že je došlo k chybě při výpočtu a číslo bude nakonec nižší) a z neúspěšných kraj Jihomoravský a Pardubický. Naopak, velmi nízkou účast na zkouškách vykazují z neznámých důvodů kraje Jihočeský a Středočeský. Bohužel u některých krajů nejsou hodnoty „očištěny“ o dvakrát započítané účastníky, kteří např. z důvodů nemoci apod. kompletní desetihodinovou výuku neabsolvovali.

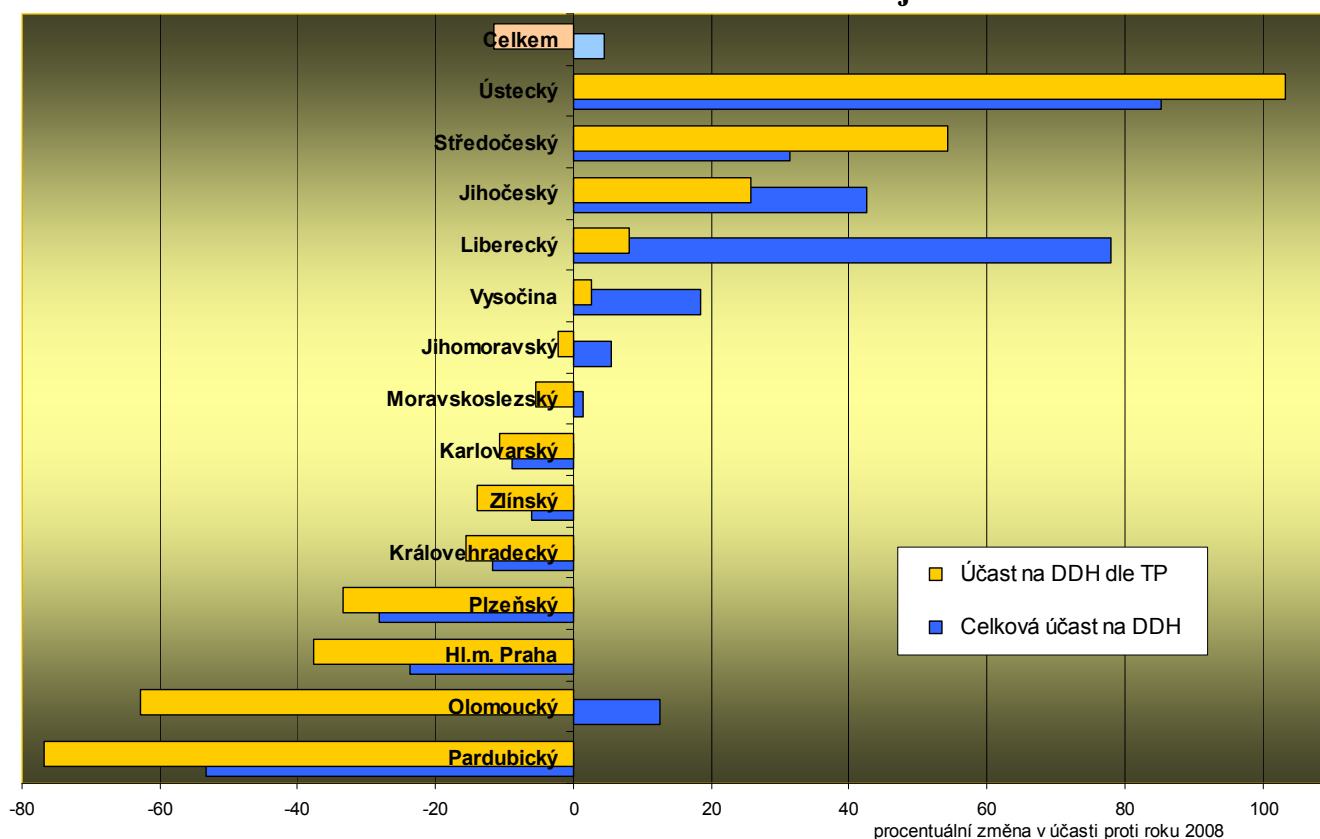
Kritická je situace v Praze, kde se zkoušek zúčastnilo pouze 294 žáků –se 100% úspěšností při získávání průkazů cyklisty. V Praze zatím tradice skládání zkoušek není založena a zůstává to cílem do dalších let. Z tohoto důvodu Praha nebyla tímto ukazatelem vůbec hodnocena.

**Graf 27: Procentuální účast žáků 4. tříd na DV v porovnání s účastí škol a podílem absolventů zkoušky na průkaz cyklisty ve školním roce 2008/2009 dle krajů**



Pro úplnost byla ještě sledována účast žáků z hlediska kalendářního roku – graf 28. Toto sledování je nutné brát pouze jako orientační, neboť pracuje s rozdílnými školními roky. Slouží spíše jen pro potřeby účetní a pro reflexi finančních plateb za DV, která se odvíjí právě od kalendářního roku.

**Graf 28: Meziroční změny v procentuální účasti dětí na DDH v kalendářním roce 2009 dle krajů ČR**



### Úspěšnost při zkouškách na průkazy cyklistů

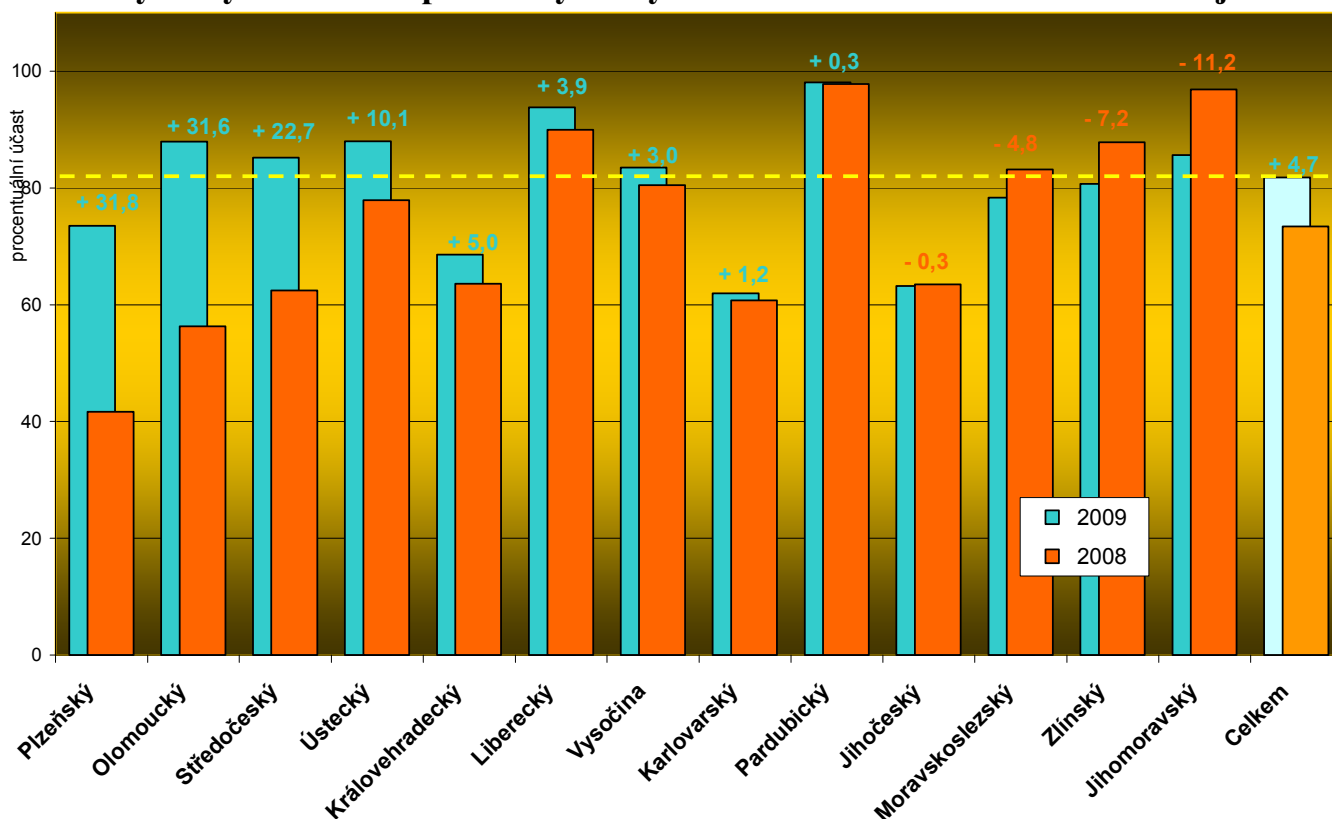
U tohoto ukazatele je pochopitelně mezikrajské srovnání velmi orientační, neboť úspěšnost při skládání zkoušek je dána přístupem jednotlivých kantorů při hodnocení testů a i samotném předávání průkazů. Navíc mohlo mnohde dojít k personálním změnám a tedy odlišnému přístupu.

Z hlediska hodnocení kvality a rozsahu dopravní výchovy není úspěšnost při zkouškách rozhodujícím ukazatelem. Přesto nám graf 29 nabízí základní porovnání o „přísnosti“ či „benevolenci“ jednotlivých vyučujících.

Pro porovnání meziroční úspěšnosti byly kraje opět seřazeny zleva doprava podle změn oproti předchozímu školnímu roku. Nejvyšší nárůst vykazuje Plzeňský a také Olomoucký kraj, u něhož toto zlepšení znamená i jednu z nejvyšších úspěšností složených zkoušek. Ta je nejvyšší u Pardubického kraje a je navíc takřka stabilní.

Zarážející je nízká, relativně stabilní, úspěšnost v Karlovarském a Jihočeském kraji, která nejspíše svědčí o „přísnosti“ při přístupu ve vyhodnocení testů. Podobná situace je také u kraje Královehradeckého. U Jihočeského kraje je tedy možné si povšimnout jednak velmi nízké účasti na zkouškách (viz. předchozí graf 27) a přitom i velmi nízké úspěšnosti.

**Graf 29: Procentuální úspěšnost při skládání závěrečných zkoušek na průkaz cyklisty v rámci dopravní výchovy ve školním roce 2008/2009 dle krajů**



## 5. Dopravní soutěž mladých cyklistů

V následující části je vyhodnocena účast škol na každoroční Dopravní soutěži mladých cyklistů. Ta by měla v ideálním případě proběhnout formou základního kola prakticky na všech základních školách. Vybraní žáci by pak absolvovali okrskové, resp. rovnou oblastní kolo, kde se „utkají“ se zástupci škol celého okresu. Vítězové se účastní krajského kola, odkud se postupuje do celostátního finále.

Porovnání účasti opět nemá úplně přesnou vypovídající hodnotu. Účast se počítá od okrskového, resp. oblastního kola v případech, kde okrsková kola neproběhla. Především byly ale načítány účasti jednotlivých škol z každého kola, tzn., že škola, která například postoupila z oblastního do krajského kola, byla pro účely porovnání započítána dvakrát. Toto vykazování by mělo být napříště o tyto hodnoty „očistěno“. Pro co nejobektivnější zhodnocení byla účast ještě relativizována vzhledem k celkovému počtu obyvatel a hlavně k počtu žáků 4. tříd v kraji.

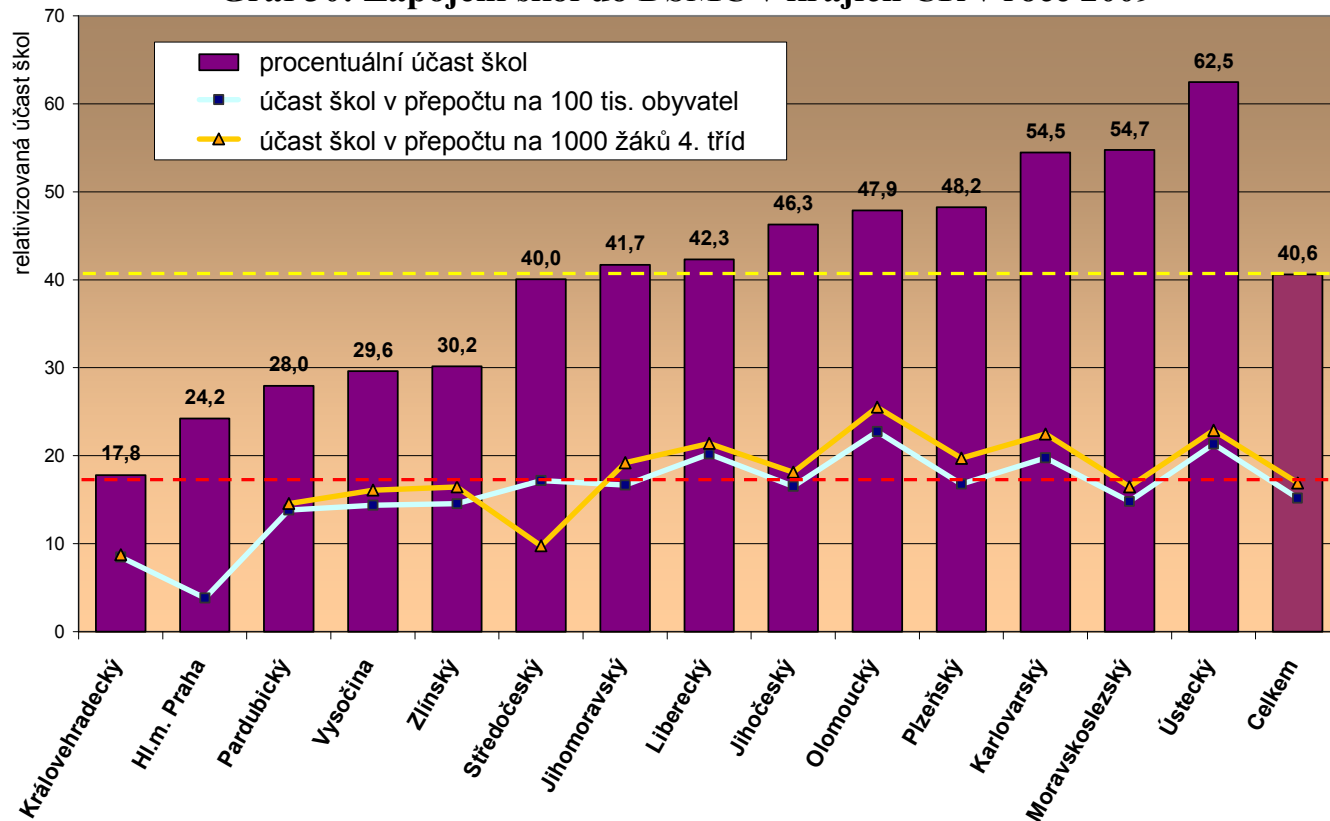
Jak dokládá graf 30, nejnižší procentuální účast zaznamenáváme v Královehradeckém kraji s ani ne 20 % všech škol. Kritická je situace i po přepočtu na oba výše uvedené ukazatele. Výrazně „podprůměrná“ je účast ještě v Praze, na Pardubicku, Vysočině a také ve Zlínském kraji.

Překvapivě vysoká je účast v Ústeckém kraji, nadpoloviční pak ještě v kraji Moravskoslezském a Karlovarském. U Moravskoslezského kraje je přesto patrná rezerva, pakliže přepočteme účast škol na počet obyvatel či jednotlivé žáky 4. tříd.

Při relativizaci účasti k jednotlivým ukazatelům vykazuje nejhorší výsledek Hl. m. Praha, kde je vůbec nejnižší účast škol v přepočtu na 100 tis. obyvatel i 1000 žáků 4. tříd. Podobná je situace i na Královehradecku a v dalších „podprůměrných“ krajích. Naopak nejlépe hodnoceným je kraj Olomoucký, který dominuje v obou sledovaných ukazatelích. Pokles účasti škol vzhledem k přepočtu na žáky 4. tříd ve Středočeském kraji může být dán nepřesným (vysokým) číslem počtu žáků daného ročníku.



**Graf 30: Zapojení škol do DSMC v krajích ČR v roce 2009**



## 6. Semináře a aktivity BESIP

Jednou z důležitých rolí krajského koordinátora BESIP je uchovávání a šíření povědomí o činnosti BESIP. Důležitou platformou pro setkávání s odpovědnými zástupci na regionální i lokální úrovni jsou jakákoliv sdružení či instituce, které se pak ve svých regionech snaží koordinovat aktivity vedoucí k prevenci bezpečnosti silničního provozu. Patří mezi ně Aktivity BESIP nebo Komise dopravy krajů či měst anebo jen úzce specializované tzv. kabinety dopravní výchovy. Je přitom více než zřejmé, že jejich význam, resp. funkčnost a také poslání vzhledem k široce pojímané problematice BESIP je různá a tedy i hodnocení přináší různá úskalí. Např. často se scházející městská komise dopravy vůbec nemusí mít problematiku dopravní výchovy či dopravně bezpečnostních akcí ve svém programu. Nicméně bez přímé účasti krajského koordinátora přesto třeba probírá nové investice do silnic apod., což ovšem v nejširším pojetí BESIP pochopitelně vliv na prevenci bezpečnosti na našich komunikacích má.

Přes výše uvedené jsme se pokusili na základě místní znalosti krajských koordinátorů sestavit počty funkčních uskupení přispívající různou měrou k problematice BESIP. Jak dokládá graf 31 a také graf 32, naprosto nejpříznivěji vyznívá v tomto ohledu situace v Moravskoslezském kraji, kde je vůbec nejvyšší počet funkčních Aktivů BESIP. Absolutním počtem vykazuje vysoká čísla i kraj Olomoucký, Plzeňský a Středočeský, ovšem u posledně jmenovaného je hodnota rázem „podprůměrná“, přepočítáme-li aktivity na počet obyvatel regionu.

Naopak mezi kraje, kde registrujeme velmi nízký počet jakýchkoliv funkčních lokálních iniciativ, patří hlavně Ústecký kraj s dvěma aktivy. Vedle toho ale například kraje Královehradecký, Zlínský a Praha nebo kraje Karlovarský a Pardubický žádný aktiv de facto ani nemají a opírají se o existenci komplexnějších komisí.

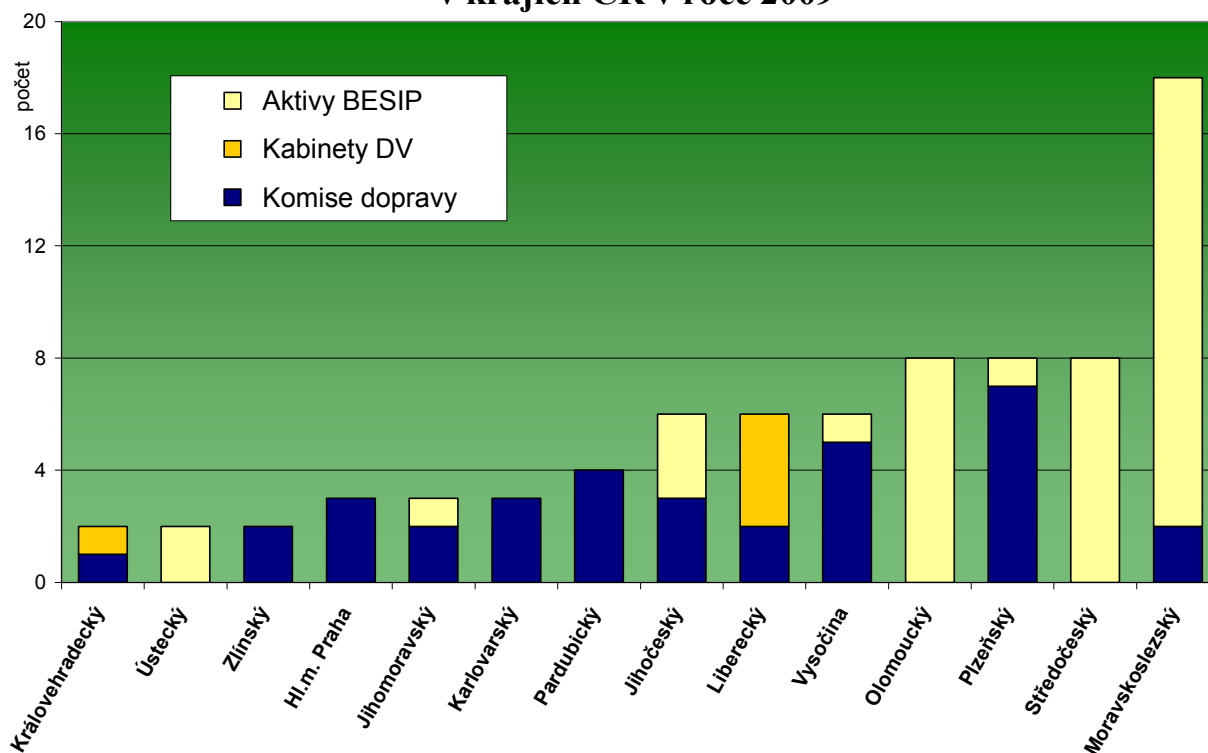
Je patrné, že naší snahou by mělo být udržet minimálně stávající počty existujících institucí a pokud to je vůbec možné, pokusit se aktivizovat již ty zaniklé nebo postupně zanikající. Příkladem může být například úsilí krajského koordinátora BESIP pro Pardubický kraj založit nový aktiv/řídící výbor BESIP pro území celého kraje. První setkání přineslo pozitivní ohlasy.

Vedle monitoringu aktivů a komisí, byla doplňkově vyhodnocena účast krajských koordinátorů na různých seminářích v kraji k tématice BESIP. Ty mimo jiné slouží jako ideální

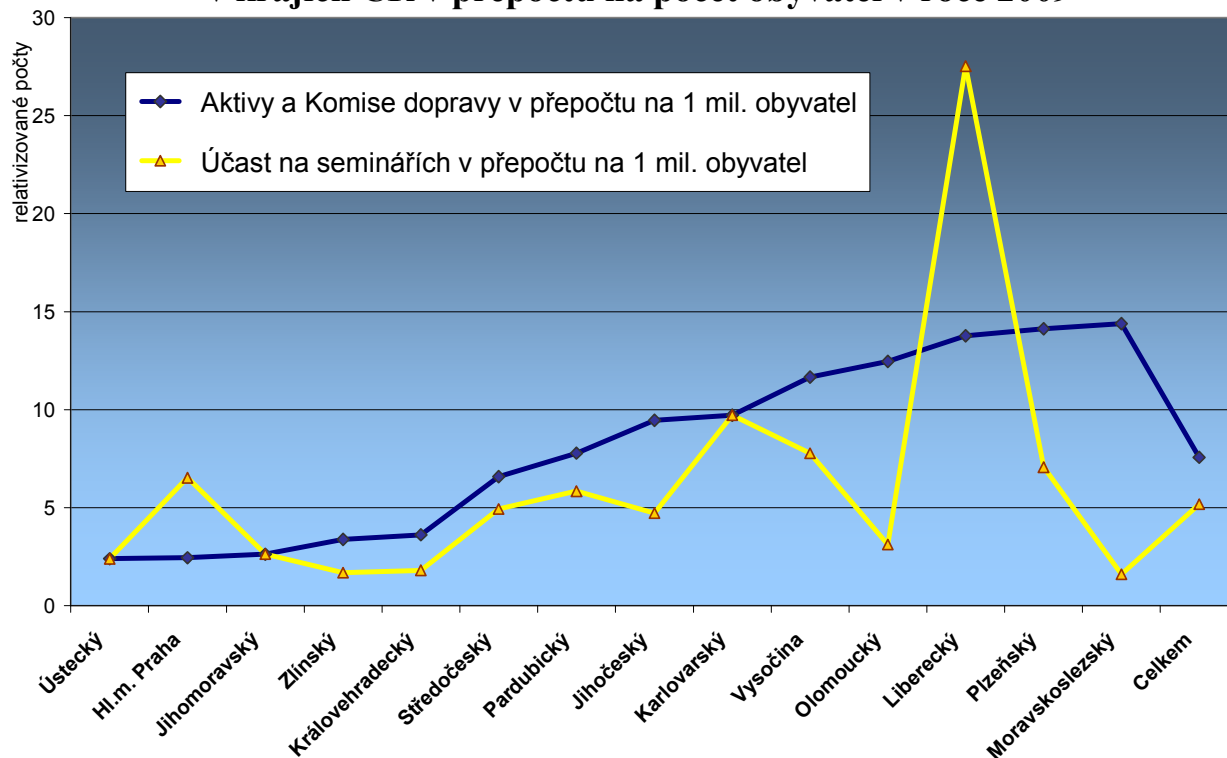
prostředek pro šíření informací a novinek týkající se prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi další zainteresované subjekty v kraji - ať už to jsou provozovatelé dětských dopravních hřišť, učitelé dopravní výchovy, ředitelé a učitelé ZŠ nebo zástupci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.

Extrémní výkyv u Libereckého kraje je dán především počtem školení k dopravní výchově a tematickému plánu, jehož je krajský koordinátor lektorem. Naopak, nízký – podprůměrný - počet evidujeme prakticky u všech moravských krajů a také na Králověhradecku či Ústecku.

**Graf 31: Počty funkčních Aktivů BESIP, kabinetů DV a Komise dopravy v krajích ČR v roce 2009**



**Graf 32: Podíly funkčních Aktivů BESIP, kabinetů DV a Komisí dopravy v krajích ČR v přepočtu na počet obyvatel v roce 2009**



---

## 7. Výkaz kontrolní činnosti dopravní výchovy na DDH

Poslední částí závěrečných zpráv krajských koordinátorů byl výkaz kontrolní činnosti na dětských dopravních hřištích na území „svého“ kraje. Pro účely tohoto srovnání byly vybrány pouze kontroly pravidelné systematické dopravní výchovy – viz. graf 33.

Za negativní je možné pokládat skutečnost, že u Plzeňského kraje neproběhla v roce 2009 žádná kontrola dopravní výchovy. Nepříznivě vyznívá hodnocení ale pro řadu dalších krajů – Olomoucký, Ústecký, Karlovarský, Pardubický a další. Celkem 10 krajů je z hlediska absolutních čísel pod průměrem ČR. Ten do jisté míry zvyšuje naopak úspěšná Praha, která ale má pochopitelně jednotlivá DDH v bezprostředním dosahu.

Součástí kontrol bylo také hodnocení výuky. Prakticky u žádného kraje, resp. žádné kontroly nebyly kupodivu zjištěny jakékoliv nedostatky. Pouze koordinátor pro Jihomoravský kraj zpracoval detailní zápisy z každé kontroly, které odhalily jak přímá pozitiva, tak i nedostatky a navrhly i konkrétní opatření. V tomto ohledu je naprosto nutné zvýšit aktivitu kontrol a především odhalovat případné nedostatky. Pokud je naopak DV hodnocena jako výborná, měla by se stát vzorem a příkladem pro ostatní vyučující v kraji. Jedině tak můžeme do budoucna zajistit rozšiřování dopravní výuky a to především v odpovídající kvalitě.

**Graf 33: Relativizované počty kontrol DV dle TP na DDH v krajích ČR v roce 2009**

