



Jihočeský kraj

STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2014 – 2020



Zpracoval odbor dopravy a silničního hospodářství
Krajského úřadu Jihočeského kraje
16. 12. 2010

Obsah

1. Úvod.....	3
2. Bezpečnostní a bezpečnostně preventivní opatření.....	4
2.1. <u>Monitoring, statistická analýza, bezpečnostní audit</u>	4
2.2. <u>Dopravní inženýrství</u>	6
2.2.1. Stavebně technická opatření.....	6
2.2.1.1. Bezpečnost železničních přejezdů.....	6
2.2.1.2. Okružní křižovatky.....	7
2.2.1.3. Bezpečnost chodců.....	8
2.2.1.4. Odstraňování bodových dopravních závad.....	9
2.2.1.5. Zklidňování dopravy.....	10
2.2.2. Dopravně technická opatření.....	11
2.2.2.1. Dopravní značení a bezpečnostní prvky na vozovce.....	11
2.2.2.2. Přejechy pro chodce.....	12
2.2.2.3. Problematika pasivní bezpečnosti.....	13
2.2.3. Analýza užitku a nákladů.....	14
2.3. <u>Dopravní výchova</u>	15
2.3.1. Věková skupina do 6 let.....	16
2.3.2. Věková skupina 6 – 15 let.....	17
2.3.3. Věková skupina 15 – 19 let.....	18
2.3.4. Dospělí. Společné projekty pro rodiče a děti.....	18
2.4. <u>Grantová politika</u>	19
3. Výkon dozoru v oblasti BESIP.....	20
4. Mezinárodní spolupráce.....	20
5. SWOT analýza.....	21

1. Úvod

BESIP – poprvé se tato zkratka pro bezpečnost silničního provozu objevila v názvu sekretariátu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, který vznikl z Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu, ustaveného roku 1967. V 70. letech nesly tuto zkratku a ustálené logo BESIP mnohé osvětové aktivity v oblasti dopravní výchovy. V roce 1999 byl dosavadní sekretariát přeměněn v oddělení Ministerstva vnitra ČR a v roce 2000 přešla agenda BESIP v souvislosti s přijetím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích pod současné Ministerstvo dopravy ČR.

V ust. § 124 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění je vymezena působnost výkonu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích a shodně je Ministerstvu dopravy, krajským úřadům a obcím s rozšířenou působností svěřeno provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Ačkoliv je toto ustanovení vázáno k ustanovení upravujícímu výkon státní správy, jedná se o preventivně výchovný úkol, jehož plnění je přímo závislé na objemu finančních prostředků, které budou k jeho plnění uvolněny z rozpočtu územně samosprávného celku, pokud má být vytvořen ucelený a provázaný systém výchovy a vzdělávání v oblasti BESIP od dětí předškolního věku po dospělé účastníky silničního provozu. Atraktivita připraveného programu pak významně ovlivňuje výsledky, kterých má být dosaženo. Kromě provozování dětských dopravních hřišť, tematicky zaměřených přednášek ve spolupráci s Policií ČR, vhodných propagačních a populárně naučných pomůcek a materiálů, jsou vhodnou formou také soutěže pro všechny věkové kategorie s atraktivními cenami souvisejícími se silničním provozem, pořádání kursů bezpečné jízdy apod. pro dospělé řidiče. Prevence v oblasti BESIP dále zahrnuje monitoring dopravně nebezpečných míst a jejich následné řešení stavebními investicemi nebo dopravně inženýrskými opatřeními a údržbu a obnovování zařízení a dopravního značení sloužícího k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ačkoliv tedy zákon svěřuje působnost v oblasti BESIP k výkonu státní správy, je zřejmé, že je její kvalita finančními toky přímo svázána s výkonem samostatné působnosti.



Usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011 byla schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 jako samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40% počet těžce zraněných osob. Relativní ukazatele sledující počet usmrcených či těžce zraněných na počet obyvatel, počet motorových vozidel nebo dopravní výkon jsou stále horší ve srovnání s ostatními vyspělými evropskými zeměmi. Každoročně zemře na silnicích celého světa 1, 25 miliónu lidí, z tohoto počtu v roce 2012 bylo obětmi dopravních nehod v Evropě 27 700 osob a 313 000 jich bylo zraněno. V České republice zemřelo na českých silnicích 742 osob a dalších 2 968 lidí utrpělo těžké zranění, to s sebou nese také celospolečenskou zátěž v podobě nákladů na dopravní nehody ve výši 52 miliard korun.

Pro snížení obrovských zbytečných ztrát způsobených dopravní nehodovostí jsou hledána řešení na světové i evropské úrovni. Organizace spojených národů (OSN) se na svém zasedání v říjnu 2009 v Moskvě usnesla a na zasedání v březnu 2010 v New Yorku potvrdila své vyhlášení dekády 2011 - 2020 jakožto Dekády akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve světě. Dekáda akcí by měla pomoci zlepšit řízení bezpečnosti silničního provozu, zvýšit bezpečnost vozidel i infrastruktury a působit na chování účastníků silničního provozu. Obdobně zareagovaly i orgány Evropské unie vydáním Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 - 2020, publikovaném v červenci 2010 a přijetím Závěrů Rady k tomuto Sdělení na prosincovém jednání Rady ministrů pro dopravu. 28. března 2011 Evropská komise zveřejnila Bílou knihu: Plán jednotného evropského dopravního prostoru na vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. K řešení nehodových lokalit byla přijata v rámci Evropské unie Směrnice evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a Evropskou komisí byla schválena v říjnu 2008. Cílem EK v oblasti bezpečnosti je do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu a do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Tyto cíle se však v českém prostředí nedaří naplnit a ukazuje se, že pouhá zákonná regulace silničního provozu s dopady



do správného trestání a trestně právního restrikce nepostačuje z hlediska snižování nehodovosti a zvyšování právního vědomí v oblasti jednání v provozu na pozemních komunikacích. Ani zavedení poměrně tvrdých sankčních ustanovení za přestupky spáchané při provozu na pozemních komunikacích od 1. 7. 2006 nepřineslo očekávané zásadní výsledky z pohledu snížení četnosti nehodovosti a spáchaných protiprávních činů. Základním cílem preventivního působení v oblasti dopravní výchovy je tedy vytvoření uceleného a vzájemně provázaného systému vzdělávání a společenského působení na účastníky silničního provozu od nejútlejšího věku po dospělost, tak aby jejich předpokládané chování jako účastníků silničního provozu bylo fixováno vštěpenými návyky. Jedině posilování právního vědomí a fixace správných návyků v oblasti bezpečnosti silničního provozu spolu se zákonnou restriktivní regulací a zvýšením bezpečnosti v oblasti stavebně technického a dopravně technického stavu pozemních komunikací může přinést dobré výsledky v současném negativním trendu.

Česká republika zaznamenává trvale negativní celospolečenské následky dopravních nehod. Počty usmrčených a zraněných osob, hmotné škody a těžko měřitelné negativní aspekty právního a společenského vědomí v této oblasti i přes dílčí zlepšení v roce 2009 nás reálně vzdalují od vývoje ve vyspělých evropských zemích. V porovnání s vyspělými evropskými státy je nehodovost a její následky u nás téměř o třetinu vyšší. Směrnice evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury byla v roce 2011 transponována do českého právního řádu novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a vyhláškou MD a S č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích a zavedla mimo jiné povinnost auditování projektů („audit bezpečnosti“) ve všech stupních projektové přípravy pro nové stavby pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě, stanovila podmínky pro získání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti pozemních komunikací, jakož i zavedla povinnost provádění bezpečnostních inspekcí na síti TEN-T.

Při vědomí důležitosti programu BESIP si Jihočeský kraj klade za cíl vytvořit a realizovat v praxi ucelený systém dopravní výchovy a bezpečnostně preventivních opatření, který bude sjednocovat a doplňovat dosavadní dílčí kroky tak, aby byly motivovány k účasti na BESIP všechny dotčené složky v rámci Jihočeského kraje od předškolních a školních zařízení přes jednotlivé složky Policie ČR, obecních policií, Českého červeného kříže, nemocničních zařízení až k jednotlivým obcím s rozšířenou působností.

V roce 2012 došlo v Jihočeském kraji meziročně k nárůstu nehodovosti o 6,4 % s počtem nehod 3207 a počtem usmrčených osob 71, což je o 4 osoby více než v roce předcházejícím. Nejnižší počet nehod od roku 2009, kdy došlo k legislativním změnám majícím významný dopad do statistik nehodovosti, byla nejnižší míra nehod v roce 2010, od tohoto roku jejich počet meziročně stoupá. Také to potvrzuje správnost rozhodnutí Jihočeského kraje věnovat se koncepčně této oblasti každodenního života, když naplnění úkolů předchozí strategie přineslo dobrý základ pro naplnění a rozvoj všech sledovaných cílů a plánů. Zásadní úspěchy Jihočeský kraj zaznamenal v oblasti auditování projektů a provádění bezpečnostních inspekcí na krajské silniční síti, čímž předběhl dobu a jeho přístup je v celorepublikovém měřítku ojedinělý, dále v oblasti dopravní výchovy vytvořením e – testiků a Autoškolky skřítky Bertika pro skupinu předškolních dětí a nejmladších žáků, v oblasti grantové politiky, kterou podporuje jednak výuku na dětských dopravních hřištích a také jejich výstavbu a jednak také realizaci bezpečnostních opatření na pozemních komunikacích v obcích a také v oblasti vytváření „bezpečné a odpouštějící“ silnice schválením Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu jako účinného nástroje managementu bezpečnosti silniční sítě.

2. Bezpečnostní a bezpečnostně preventivní opatření

2.1. Monitoring, statistická analýza, bezpečnostní audit

Oblast statistických analýz se zabývá sběrem, zpracováním a analýzou získaných dat. Monitoring dopravně závadných a nehodových míst a úseků patří k jednomu ze základních východisek pro následné rozhodování o konkrétním postupu řešení zjištěného bezpečnostně dopravního problému, který může nastat v důsledku různých faktorů nebo jejich kombinací – z důvodu stavebně technického uspořádání komunikace, z důvodu matoucí nebo nejednoznačně vyznačené dopravní situace, vlivem vybavení pozemní komunikace a negativního působení okolí v bezprostřední blízkosti pozemní komunikace. Monitoring probíhá jednak v úrovni policejních statistik, kterými jsou sledována nehodová místa a dále také na úrovni Policie ČR činností dopravních inženýrů, kteří mapují a vyhodnocují dopravně nebezpečná místa. Tyto své výstupy pak dále postupují jednak příslušným orgánům státní správy, silničním správním úřadům, vlastníkům pozemních komunikací s návrhem na jejich eliminaci a dále je zveřejňují dálkovým přístupem (Jednotná vektorová dopravní



mapa) jako zdroj informací pro projektanty a bezpečnostní inspektory jako podklad pro řešení návrhu na odstranění nehodového místa. Dalším zdrojem informací je provádění běžných a hlavních prohlídek pozemních komunikací jejich vlastníky resp. správci v rámci pasportizace pozemních komunikací. Pro konkrétnější určení příčiny dopravně závadného místa slouží jeho analýza případně, pokud je nutné postihnout širší souvislosti bezpečnostní audit a bezpečnostní inspekce vypracované osobami s osvědčením bezpečnostního inspektora jako odborné specializace. Bezpečnostní audit lze také zvolit jako vhodnou formu pro bezpečnostně preventivní opatření v oblasti plánování dopravních staveb se silným dopravním zatížením v komplikovaném střetu různých skupin účastníků silničního provozu především ve městech nebo turisticky exponovaných místech s různými druhy provozu. Jako preventivní nástroj umožňuje identifikovat potenciální bezpečnostní problémy před vlastní realizací stavby a je součástí vlastní projektové přípravy. Dodržení technických norem při projektování pozemní komunikace nezajišťuje automaticky splnění bezpečnostních nároků, neboť nemůže v plné míře zohlednit místně specifické podmínky. Následná řešení jsou ve většině případů mnohem komplikovanější a nákladnější než jejich zohlednění v přípravné fázi stavby a realizace při výstavbě komunikace. K řešení nehodových lokalit byla přijata v rámci Evropské unie Směrnice evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a Evropskou komisí schválena v říjnu 2008. Cílem této směrnice je modernizace standardů v oblasti řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a stanovení hlavních směrů a osvědčených postupů pro všechny fáze projektování silničních staveb. V oblasti bezpečnostních auditů si směrnice klade za cíl zaručit nezávislou kontrolu a doporučení pro zvýšení bezpečnosti nových silnic a rekonstrukci těch stávajících, a to z pohledu jejich budoucích uživatelů. Bezpečnostní inspekce se pak mají stát součástí pravidelné údržby silnic a mají umožnit identifikaci a sanaci rizikových lokalit. V oblasti této kapitoly pak směrnice sleduje ještě jeden směr, kterým je management bezpečnosti silniční sítě – jako přijímání opatření v nehodových lokalitách s cílem snižování počtu dopravních nehod v průběhu času.

Systematické využívání lokálních výzkumů nehodovosti představuje efektivní nástroj dopravně bezpečnostní politiky, který je s pozitivními výsledky zaveden již v polovině zemí Evropské unie a ve zbylých státech se jeho zavedení připravuje. Je statisticky prokázáno, že auditovaná lokalita vede ke snížení nehodovosti místa. V gesci Ministerstva dopravy ČR pak vznikla Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod (CDV, 2001) a v roce 2005 aktualizována metodika provádění bezpečnostního auditu, která splňuje evropské bezpečnostní standardy.

Dle dosavadních zkušeností krajského úřadu se zavedením bezpečnostního auditu v rámci projektových prací bylo potvrzeno, že se jedná o velmi efektivní metodu plánování bezpečných pozemních komunikací, neboť bezpečnostní audit bez výjimky upozornily na vady projektu, které nesly znaky různé míry bezpečnostního rizika a v konečném důsledku by znamenaly ohrožení lidského zdraví a života. Náklady vložené ve stadiu přípravy stavby tak nevyčísitelně převyšují možné celospolečenské následky z pohledu hrozících škod z dopravních nehod, o lidském faktoru ani nemluvě.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Pokračovat v monitoringu dopravních nehod s vážnými následky s vyšší vypovídací hodnotou zpracováním podkladů poskytovaných Policií ČR a následným zveřejňováním zpracovaných informací na webových stránkách BESIP Jihočeského kraje pro potřeby odborné i laické veřejnosti.
Termín: průběžně
- B. Zajistit průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje s ohledem na aktivní vyhledávání dopravně nebezpečných míst prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství. Zpracovat systém sumarizace zjištěných údajů a zajištění jejich nápravy.
Termín: průběžně
- C. Zajistit možnost sledování vozidel zimní údržby Správy a údržby silnic Jihočeského kraje prostřednictvím internetové sítě.
Termín: průběžně
- D. V případě prokazatelně dopravně závadových míst v krajské silniční síti s ohledem na četnost a následky dopravních nehod zajistit zpracování bezpečnostní inspekce odborně způsobilou osobou s cílem zajistit vytvoření návrhu opatření k odstranění dopravně nebezpečného místa.

Termín: průběžně

E. Při plánování a projektování nových dopravních staveb a při rekonstrukcích stávajících úseků zajistit bezpečnostní audit již ve fázi projektové přípravy jako její součást, klást důraz také na bezpečnost a komfort pohybu chodců a cyklistů ve spolupráci s dotčenými obcemi a městy.

Termín: průběžně

F. V souvislosti s dokončením stavby „Přeložka silnice II/156, II/157, České Budějovice“, na které budou vybudovány tři turbookružní křižovatky vytvořit leták pro motoristy osvětlující základní principy jízdy tímto typem okružní křižovatky a zajistit jeho bezplatnou distribuci. PDF verzi umístit na internetové stránky BESIP Jihočeského kraje.

Termín: během roku 2014 před uvedením stavby do provozu

2.2. Dopravní inženýrství

Tato oblast se zabývá problematikou bezpečnosti dopravy v širokém rozsahu, zahrnuje všechny aspekty související s bezpečností provozu na pozemních komunikacích mimo volní jednání účastníka silničního provozu, tzn. zejména vhodnost dopravně technického a stavebního řešení pozemních komunikací, jejich dopravní propustnost, vybavení pozemních komunikací svíslým a vodorovným dopravním značením a prostředky zajišťujícími bezpečnost provozu. V rámci dopravně inženýrských opatření jsou prováděny bezpečnostní audity projektových dokumentací s cílem eliminace vytvoření rizikových míst na silniční síti, bezpečnostní inspekce za účelem analýzy dopravně nebezpečných míst s výstupy řešení a návrhy ke zklidnění dopravně exponovaných míst provozu. Dle statistického zjišťování počtu usmrčených a počtu nehod se zraněním podle kategorie pozemní komunikace pořízeného v roce 2012 zaznamenaly silnice II. a III. třídy v Jihočeském kraji jako pozemní komunikace s nižším dopravním výkonem a nízkou dopravní intenzitou oproti silnicím I. třídy vyšší počet usmrčených a více než dvojnásobný počet nehod s těžkým zraněním a mnohonásobně vyšší počet usmrčených a zraněných při dopravních nehodách oproti dálnicím (71 % nehod na silnicích II. a III. třídy oproti 27 % nehod na silnicích I. třídy). Z dříve uvedeného je tedy patrné, že je nezbytné nutně věnovat krajské silniční pozornost v souvislosti se systematickým odstraňováním bezpečnostních závad.



V této souvislosti zavedl Jihočeský kraj od roku 2012 velmi účinný nástroj plánování managementu bezpečnosti silniční sítě, když Zastupitelstvem Jihočeského kraje schválil strategický a koncepční materiál, jehož naplňování vede k systematickému odstraňování dopravně nebezpečných míst - **Program opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu.** Tento koncepční plánovací dokument je každoročně aktualizován podle vývoje stavu přípravy a realizace jednotlivých opatření a staveb a je rozdělen do oblastí řešení nehodových křižovatek, řešení nehodových úseků a řešení rizikových železničních přejezdů.

2.2.1 Stavebně technická opatření

2.2.1.1. Bezpečnost železničních přejezdů

Železniční přejezd je místo, kde se úrovnově kříží pozemní komunikace se železnicí, popř. jinou dráhou ležící na samostatném tělese, označené příslušnou dopravní značkou. Ačkoliv zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění stanoví pravidla, která by měla eliminovat střet vozidla nebo jiného účastníka silničního provozu s vlakem, zůstává skutečností, že účastníci silničního provozu se neodůvodněně spoléhají, že ke střetu nedojde a riskují. Druhou příčinou fatálních nehod na železničních přejezdech je kromě jejich nebezpečného překonávání také technické zabezpečení a špatné rozhledové poměry v místě železničního přejezdu.

Na území Jihočeského kraje se nachází 920 km železničních tratí, na nichž je 959 železničních přejezdů, přitom z tohoto počtu je více než polovina železničních přejezdů označena pouze výstražným křížem bez dalšího zabezpečení ať už ve formě přejezdového zařízení světelného či mechanického. Z projektu „Opatření ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v Jihočeském kraji“ z roku 2007 vyplynulo, že z celkového počtu 959 přejezdů je 164 rizikových, tzn., došlo na nich alespoň k jedné mimořádné události, z nich na 44 přejezdech došlo k takové mimořádné události opakovaně. V období let 1995 – 2005 došlo 254 mimořádným událostem na železničních přejezdech v Jihočeském kraji v 50 případech s fatálními následky a v 54 případech s následkem těžkého zranění, přitom bylo zjištěno, že počet dopravních nehod na železničních přejezdech není přímo úměrný intenzitě dopravy jak silniční tak železniční, která je pouze sekundárním faktorem ke zvýšení rizika dopravní nehody vedle rizikových místních okolností, kterými jsou ztížené, omezené rozhledové poměry, nedostatečná vzdálenost přejezdu od hranice křižovatky, hluboký zářez silnic nebo trati a neukázněné chování řidičů jako hlavních faktorů těchto dopravních nehod.



Úkoly a cíle s termíny plnění

A. Připravit projektově a zajistit následnou realizaci dopravně inženýrských a stavebně inženýrských opatření k eliminaci rizikových místních okolností vedoucích k dopravním nehodám v místě úrovněového křížení silnic II. a III. třídy s železniční tratí, v místech opakovaných mimořádných událostí dle **Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu.**

Termín: průběžně

B. Účastnit se komisionálních prohlídek železničních přejezdů.

Termín: průběžně

2.2.1.2. Okružní křižovatky

Okružní křižovatky oproti klasickým stykovým či průsečným křižovatkám zajišťují bezpečnější a za podmínky správně zvolených normových parametrů a vhodného technického řešení s ohledem na zájmové území také plynulejší přepravu v místech styku více pozemních komunikací se silnou expozicí silničního provozu. Z hlediska svého stavebního uspořádání sice kladou vyšší nároky na zábor pozemků v území, to však na druhou stranu vyvažují přínosem především v intravilánech měst, kde umožňují dobrou dopravní obslužitelnost připojeného území s výkyvy nárůstu intenzit dopravy v dopravních špičkách v průběhu 24 hodin s větší plynulostí dopravy oproti průsečné a stykové křižovatce a s menšími provozními náklady oproti světelně řízené křižovatce. Normové předpisy rozlišují mini, malé, střední, velké a spirálové okružní křižovatky. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu jsou okružní křižovatky zklidňujícím dopravním opatřením umožňujícím bezpečné napojení více ramen zejména na vjezdech do obcí. Vzhledem k redukci rychlosti jsou při zachování požadavku rychlostní konzistence následky dopravních nehod na okružních křižovatkách statisticky nižší a jejich počet je menší oproti klasickému průsečnému úrovněovému křížení.



Ze statistického sledování nehodovosti v roce 2012 je zřejmé, že na čtyřramenných a trojramenných křižovatkách došlo na území kraje k 773 nehodám, při nichž 8 osob zemřelo a 58 osob utrpělo těžké zranění, naproti tomu pak stojí s jednoznačnou výpovědní hodnotou statistika okružních křižovatek, na nichž se stalo ve stejném období pouze 39 nehod, žádný člověk nezemřel a pouze jeden utrpěl těžké zranění.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Ve spolupráci s obcemi a městy a v případě napojení silnic I. třídy také ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky vytipovat, projekčně připravit a zajistit následnou realizaci vhodných moderních okružních křižovatek jako efektivního dopravního řešení se zklidňujícím dopadem do území za současného plnění bezpečnostní funkce v daném území, tyto zařadit do **Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu.**

Termín: průběžně

2.2.1.3. Bezpečnost chodců

Bezpečnost chodců na silničních přechodech by měla být prioritním zájmem při navrhování silnic v průtazích obcemi, v této souvislosti však předchází legislativní úprava a přístup k této otázce vytvořil ve městech a obcích stav, který tomuto trendu neodpovídá. V období před legislativním zakotvením přednosti chodců na přechodech pro chodce byl naopak kladen důraz na plynulost dopravy při průjezdu obcemi, která byla evidentně preferována a tomu bylo podřízeno také stavební a dopravně technické řešení pozemních komunikací v průtazích obcí. Základním předpokladem bezpečného fungování zavedeného pravidla přednosti chodců na přechodech je splnění přísných kritérií spočívajících ve stavebních a dopravně technických opatřeních, kterými budou odstraněny předimenzovaná šířka pozemních komunikací a počet jízdních pruhů a chybějící stavební prvky pro usnadnění přecházení. Přitom světovým trendem v urbanizmu měst a obcí je vytváření tzv. kompaktních měst, míst příznivých pro život, v nichž bude naopak upřednostněn pohyb pěších a cyklistů. K vytváření takových živých měst je nutné přenastavit podmínky pohybu jejich obyvatel, tak aby se zde cítili bezpečně a pohodlně. Předpokladem je kromě změny celospolečenského postoje k pojímání „soupeřů“ o uliční prostor řidič – chodec – cyklista v pohledu urbanistů, územních plánovačů, dopravních inženýrů a politiků, také psychologické působení na všechny zmíněné subjekty a jejich vedení k vzájemnému respektu. Z hlediska dopravního plánování je v centrech města a rezidenčních čtvrtích a klidových zónách jednoznačně nutné upřednostnit skupinu chodec – cyklista realizací takového uličního prostoru a omezujících stavebních a dopravních opatření pro řidiče, které tuto preferenci jednoznačně psychologicky a prakticky vyznačují – realizací širokých zpomalovacích dopravních polštářů a barevně odlišených chodeckých pásů přes komunikace zdůrazňující větší preferenci chodců před automobily. Stanovení maximální rychlosti do 50 km/hod a lépe nižší a rozhledové poměry zajišťující vizuální kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost na zastavení. Průsečné a stykové křižovatky sice umožňují přecházení přes všechny větve, jejich přecházení však vychází z normových požadavků, a tak je lze často situovat až v místech, kde nevedou chodecky exponované trasy a také na nich je nutné dbát na bezpečnost chodce bez kompromisů. U okružní křižovatky je možné situovat přechody v poměrně těsné blízkosti těchto křižovatek a v důsledku toho se snižuje docházková vzdálenost pěších. Dalším významným faktorem, který zvyšuje bezpečnost chodců na okružní křižovatce je psychologické a faktické zpomalení provozu okružní křižovatkou. Velkým přínosem okružních křižovatek z hlediska bezpečnosti chodců je, že řidič z pohledu této křižovatky řeší velmi jednoduchou dopravní situaci s ohledem na přednost jízdy ostatním vozidlům a svoji pozornost tedy může více věnovat dalším součástem silničního provozu, a tedy i chodcům. V otázce bezpečnosti chodců v provozu na pozemních komunikacích pak nelze opomenout zajištění dostatečného komfortu chodců vybudováním chodníků na všech chodecky exponovaných místech a přirozených chodeckých trasách s maximálně možným ohledem na bezpečnost chodců, který je významným účastníkem silničního provozu vyžadujícím velkou pasivní ochranu.



Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Při plánování a projektování staveb silnic II. a III. třídy v komplikovaném střetu různých skupin účastníků silničního provozu především v průtazích měst nebo dopravně exponovaných místech s různými druhy dopravy a s různým zastoupením účastníků silničního provozu dopravní stavby projektovat vždy s ohledem na ochranu chodců jako významných účastníků silničního provozu v městech a obcích a s cílem zajistit dobré podmínky pohybu nemotorizovaných účastníků.

Termín: průběžně

- B. Zajistit aktivní monitoring ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu v průjezdnicích úsecích silnic II. a III. tříd v obcích s důrazem na bezpečnost chodců, především školní mládeže a zklidňování rychlostního chování ve městech s následným vybavením obcí cenově výhodnými opatřeními pro bezpečnost silniční dopravy a návrh pro související stavebně technická opatření a jejich následnou realizaci v případě, že souvisejí s krajskou silniční sítí.

Termín: průběžně

2.2.1.4. Odstraňování bodových dopravních závad

Ačkoliv jsou při projektování a realizaci pozemních komunikací aplikovány předepsané normové požadavky nezajišťuje tato skutečnost vždy, že jsou postaveny bez následných dopravních problémů a kolizních míst, které obecně označujeme názvem bodové dopravní závady, tedy místa, která jsou s ohledem na stavební a dopravně technické řešení v kombinaci s lidským faktorem zdrojem častých dopravních nehod. V souvislosti s tím, že ve většině případů dochází k dopravní nehodě v důsledku lidského selhání, je nutné vytvářet na pozemních komunikacích takové stavební a technické předpoklady, které takovému chybovému jednání budou předcházet a v maximální možné míře eliminovat. Je prokázáno, že ovlivňování tohoto stavu má velmi výrazný vliv na dopravní nehodovost. Základním principem utváření pozemních komunikací je snaha vyloučit faktory, které přispívají ke vzniku nehod, případně zhoršují jejich následky. Vzhledem k vývoji dopravního inženýrství s ohledem na upřednostňování bezpečnosti silničního provozu je součástí tohoto trendu také aktivní vyhledávání a odstraňování nehodových lokalit. Správnost tohoto přístupu potvrzuje skutečnost, že více než třetina dopravních nehod se koncentruje na pouhých 3% dopravní komunikační sítě. Vnější okolnosti způsobující vznik dopravně nebezpečného místa lze identifikovat pomocí rozboru, který často odhalí, že zmírnění nehodovosti lze dosáhnout také relativně jednoduchým a přitom účinným řešením dopravně technického charakteru, v některých případech je pak situace řešitelná pouze stavebními úpravami s vyššími finančními nároky. V územích, která se jeví již ve fázi projektové přípravy jako problémová, se nabízí zadat vypracování bezpečnostního auditu již v raných fázích projektu a odmítnout argumenty ve smyslu prodražování projektu či zdržování stavby, neboť následná řešení nemusejí být již stejně efektivní případně vůbec realizovatelná případně s vysokými finančními nároky. Vadou projektu budou z pohledu řidiče nestandardní řešení, která zapříčiní nejednoznačné rozhodování při řešení dopravní situace, což povede k prodloužení reakční doby řidiče a následnému zvýšení nehodovosti v místě.



Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. V návaznosti na výsledky monitoringu dopravních nehod, komisionální prohlídky železničních přejezdů, průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje s ohledem na aktivní vyhledávání dopravně nebezpečných míst prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství a výstupy bezpečnostních inspekcí zpracovaných odborně způsobilou osobou jako časové posloupnosti postupu k návrhu opatření k odstranění dopravně nebezpečného místa a taha, zajistit následnou projektovou přípravu a následnou realizaci stavebně inženýrských opatření k eliminaci rizikových místních okolností vedoucích k dopravním nehodám.

Termín: průběžně

2.2.1.5. Zklidňování dopravy

Zatímco v druhé polovině 20. století převládá všeobecný názor dopravních inženýrů, projektantů a územních plánovačů, že mobilita a zajištění dostatečné dopravní infrastruktury jako předpoklad ekonomického růstu je prioritním cílem a neodvratitelným trendem, na počátku 21. století registrujeme také negativa, která tento všeobecně nastolený trend přinesl. Mezi ně patří především zátěž ve vztahu k obyvatelstvu, které je vlivem nevhodně vedených dopravních proudů v bezprostřední blízkosti obydlí vystavováno silnému stresu z emisí, hluku a snižujícího se komfortu bydlení ve vztahu k nebezpečí, které provoz s sebou přináší. Také stavební a dopravně technické uspořádání pozemních komunikací v průtazích měst zcela opomnělo významného účastníka silničního provozu, chodce a jeho uživatelský komfort. Obecně vytvořený prostor pro rychlou a k chodcům bezohlednou jízdu v průtazích měst na straně jedné a účast chodce, kterému jsou přiznána legislativou v provozu prioritní práva na straně druhé, vyvolávají rozpor, který graduje v nebezpečné a život ohrožující situaci nemluvě o bariérovém efektu silničních tahů. Světoví odborníci na urbanismus se již delší dobu shodují, že další rozvolňování zástavby je neúnosné. Důraz musí být v budoucnu kladen na stanovení pevných hranic měst, upřednostňování pěšího provozu a budování veřejných prostranství v centrech okrajových měst a obcí. Pro jejich obyvatele to bude znamenat menší závislost na automobilu, možnost trávit více času (kultura, sport, nákupy, ale i zaměstnání) uvnitř komunity. V průběhu posledních deseti let došlo v naší společnosti k velmi rychlým a radikálním změnám v oblasti ekonomických a sociokulturních norem a zvyklostí. Rodiny s dětmi se usilují spíše na okrajích města, v klidném prostředí, ovšem často s omezenou návazností na stávající zástavbu. To znamená, že jsou často zcela závislí na svém automobilu, a to jak při cestách do zaměstnání, tak i při nákupech a trávení volného času. Jak tento problém vyřešit? Na tuto otázku pravděpodobně není odpověď. Přesto je v Evropě a tedy i u nás, kde je tisíciletá tradice koncentrace bydlení do kompaktních území a kde se suburbanizace rozvíjí pomaleji, šance určitými vhodnými plánovacími zásadami udržet jistý stupeň kompaktnosti zástavby i nadále. Problém vězí z největší části v dopravě, kde musí být otázka plánování brána s největší odpovědností. Je třeba důsledně trvat na odsunutí kapacitních pozemních komunikací za kompaktní město formou městských okruhů a naopak uvnitř pevných hranic města preferovat pěší, cyklo dopravu a městskou případně příměstskou hromadnou dopravu. Nelze přijmout tezi, že budeme překládat nové kapacitnější silnice do nových tras, aby mohly být později obestavěny rezidenčními čtvrtěmi a klidovými zónami. V této souvislosti se v období posledních desetiletí projevil silná tendence ke zklidňování dopravy ve městech a obcích spojená s maximální snahou na ochraně pěších a cyklistů jako účastníků silničního provozu. Nejvíce se zklidňování dopravy týká sídelních útvarů, a protože nelze tuto otázku vydělit jako čistě dopravně inženýrský problém, musí na jeho vyřešení spolupracovat také územní plánovači, urbanisté, sociologové a ochránci životního prostředí. Vytváření klidových zón bez dopravy případně s umožněným vjezdem pro rezidenty a dopravní obsluhu je citlivou oblastí, kterou lze řešit právě při zohlednění aspektů sociologických, environmentálních, urbanistických, rozvojových a dopravních. Tento program humanizace dopravy může mít různé formy zřizování obytných a pěších zón, přes změnu uličního profilu na úkor dominance motorové dopravy až po celkové zklidňování komunikací ve městech. Možnosti úprav průtahů silnic se dotýkají opatření před vjezdem a na vjezdu do obce a úpravy silničního profilu v obci směrovým vychýlením jízdního pruhu, umístěním stavebního prvku brány, okružní křižovatky nebo dělicího ostrůvku, optickým zúžením komunikace, úpravou povrchu komunikace jako psychologické podpory dalších opatření a posílením vhodného druhu zeleně.



Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Při plánování a projektování dopravních staveb v bezprostřední blízkosti obydlí dbát, aby silniční resp. uliční profil respektoval a reflektoval na bezpečnost nemotorizovaných účastníků silničního provozu, aby komunikace byla kvalitně urbanisticky začleněna do daného prostředí při maximálním důrazu na bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

Termín: průběžně

- B. V návaznosti na monitoring dopravních nehod, průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje s ohledem na aktivní vyhledávání dopravně nebezpečných míst prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství a výstupy bezpečnostních inspekci zpracovaných odborně způsobilou osobou jako časové posloupnosti postupu k návrhu opatření k odstranění dopravně nebezpečného místa, zajistit následnou projektovou přípravu a následnou realizaci dopravně a stavebně inženýrských opatření ke zklidňování dopravy v obcích a městech.

Termín: průběžně

2.2.2 Dopravně technická opatření

2.2.2.1. Dopravní značení a bezpečnostní prvky na vozovce

Jedním ze základních faktorů podmiňujících správné rozhodování a reakci řidiče, je jednoznačnost, zřetelnost a kontrast vyznačování dopravních situací. Maximální snahou by mělo také být, aby takové dopravní značení bylo unifikováno a používáno na pozemních komunikacích za podobných podmínek vždy stejně. Pouze za splnění těchto předpokladů bude řidič navyklý na označení určité byt neobvyklé dopravní situace stejným dopravním značením, bude schopen zareagovat včas a správně, neboť jízda motorovým vozidlem je rychlým sledem událostí, do nichž je velkou měrou zapojen návyk řidiče a jeho podvědomí. Kromě takto formulované zásady je pak vhodné aplikovat v dopravně kolizních místech kromě standardního svislého a vodorovného dopravního značení také další zařízení pro zajištění bezpečnosti silničního provozu, případně vhodné bezpečnostní prvky a doplňky (dělicí ostrůvky různých typů, vysazené chodníkové plochy, dělicí pásy, sloupky k zabránění parkování vozidel v rozhledových trojúhelnících apod.). S ohledem na dosavadní zkušenosti je nutné konstatovat, že se řidič setkává s poměrně místně odlišným přístupem k označování zatáček a dlouhých nepřehledných oblouků a jejich průběhu. Často opakovanou chybou je podporování psychologické přednosti nevhodně umístěním průběžným veřejným osvětlením, svodidlem nebo chodníkem, případně průhledem do rozlehlých ploch. Pokud je tato nepřehledná a matoucí situace navíc označena nevýrazným dopravním značením, stává se s pravidelností rovnající se jistotě nehodovým místem. Je prokázáno, že některé kombinace dopravních značek jsou nebezpečné a na první pohled vyvolávají v řidiči nejistotu řešení dopravní situace (značka „Křižovatka s vedlejší silnicí“ v případě změny směru hlavní silnice doprava). V této souvislosti je nutné zdůraznit, že nevhodnějším dopravně technickým řešením je vzájemná podpora psychologické a skutečné přednosti doplněné vhodným, výrazným a jednoznačným dopravním značením. Taková stabilita uspořádání je jednoznačně nejúčinnější prevencí předcházení dopravních nehodám.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zajistit průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje za účelem sjednocení stávající úpravy dopravního značení na silnicích II. a III. třídy a vyhledávání nebezpečných kombinací dopravních značek a dopravním značením nejednoznačně nebo nesrozumitelně vyznačených dopravních situací prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství. Zpracovat systém sumarizace zjištěných údajů a zajištění jejich nápravy.

Termín: průběžně

2.2.2.2. Přechody pro chodce

Právě přechody pro chodce představují nejrizikovější bod ve vztahovém systému pěší – motorová doprava. Z hlediska dopravně technického řešení lze v současné době řešit přechody pro chodce na velmi dobré úrovni, neboť je dnes běžně dostupná celá řada zařízení pro zajištění bezpečnosti chodců. Úprava přechodů je relativně levná, v některých případech realizovatelná i formou nízkonákladového opatření. Ne vždy je však této možnosti věnována dostatečná pozornost až do okamžiku, kdy na takovém místě dojde k tragické události. Nelze se spokojit s argumentem, že řidič motorového vozidla není schopen z dopravně technické situace poznat, že v daném místě může být přechod pro chodce a ten zde z takového důvodu nevyznačit. Naopak místa



s častým výskytem chodců nelze vědomě opomíjet a přehlížet, je naopak nutné věnovat tomuto fenoménu dostatečnou pozornost a reagovat pružně na změny. Pokud se chodci objevují v místech, kde nelze jejich přecházení z bezpečnostních důvodů umožnit (např. čtyřpruh na městském okruhu), je třeba zabezpečit místo tak, aby chodec do vozovky vůbec vstoupit nemohl. V místech, kde dochází k přirozenému přecházení chodců a bezpečnostní situace to umožňuje, je nutné využít všechny dostupné prostředky vodorovného a svislého dopravního značení označení přechodu, ke snížení rychlosti v inkriminovaném místě, případně též změnou barvy a adheze povrchu pozemní komunikace, světelným označením přechodu, neboť střet vozidla s chodcem mívá ve většině případů tragické následky. S touto otázkou také bezprostředně souvisí umístování přechodů pro chodce, kteří často v důsledku protismyslného odsunutí přechodu od křižovatek do velkých docházkových vzdáleností, používají pro přecházení místo mimo vyznačený přechod. Pozornost je také nutno věnovat již vyznačeným přechodům v intravilánech měst, které vedou přes souběžné jízdní pruhy, aby byly dostatečně zřejmé a pokud dává jeden řidičův přednost chodcům, aby byla tato skutečnost seznatelná také řidiče v druhém jízdním pruhu, pro kterého je chodec v zákrytu. Chodec by neměl nikdy přecházet více než dva jízdní pruhy, přičemž samotná existence dopravního ochranného ostrůvku má již psychologický efekt na způsob jízdy – zpomalení řidiče. Dosud opomíjeným bezpečnostním prvkem je také oddělení přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, jejichž povinnosti v provozu na pozemních komunikacích jsou při překonávání komunikace různé, když cyklista je povinen dát přednost vozidlům při křížení vozovky. Navedením cyklistické dopravy na přechod pro chodce pak vzniká psychologicky klamný dojem přednosti také v případě cyklistů. Přísná inventura přechodů je základním předpokladem prevence v této oblasti, neboť skutečný stav dnes silně zaostává za dostupnými technickými možnostmi.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zajistit průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje v průtazích měst a obcí za účelem důsledné revize stávajících dopravních přechodů pro chodce a analýzy míst přirozeného přecházení chodců s následnými opatřeními pro zajištění jejich bezpečnosti prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství. Zpracovat systém sumarizace zjištěných údajů a zajištění jejich nápravy.

Termín: průběžně

2.2.2.3. Problematika pasivní bezpečnosti

Právo na ochranu zdraví a života je ústavou garantované právo každého občana České republiky. K takové ochraně zdraví a života jistě patří preventivní opatření k ochraně pasivní bezpečnosti v silničním provozu. Mezi diskutované a možné otázky jejího zajištění patří problematika pevných překážek, záchytných bezpečnostních zařízení, provedení zářezových a násypných svahů a provedení krajnic.

Ke společensky nejdiskutovanějším tématům patří otázka stromů jako pevných překážek vysazených kolem pozemních komunikací. Stromová byla vysazována kolem cest a silnic od 18. století v souvislosti s výstavbou císařských silnic za účelem hospodářským, krajinným a k ochraně cestujících před sluncem. Tradice výsadby byla zachována do současnosti se zachováním důvodů krajinnářských, kvalitního optického vedení pro řidiče, klimatických důvodů jako ochrana proti oslnění a větru a také z důvodů stavebně technických (zpevnění naspů) a ochrany před hlukem a emisemi. Stromová výsadba má také psychologický dopad v oblasti podvědomí řidiče, který reaguje snížením rychlosti a přirozeným bočním odstupem. Nespornou skutečností však na druhé straně zůstává fakt, že stromy mají nezpochybnitelný vliv na hladinu nehodovosti a srážka s nimi má v podstatě většině případů fatální následky. Bylo zjištěno, že pokud je boční odstup alejí menší než 2 m od krajnice, nehodovost narůstá a její závažnost je podstatně větší než u pozemních komunikací bez nich. Mimo skutečnost, že stromy vytvářejí pevné boční překážky, bývají také bariérou v rozhledových trojúhelnících na křižovatkách a ve směrových obloucích silnic nebo v místě přecházení chodců. V evropských zemích je dnes doporučována vzdálenost výsadby stromů od silnic ve vzdálenostech 2 m a větších. V případech vzdálenosti stromů více než 25 m nelze již hovořit o aleji (uzavření korun stromů), vzhledem k tomu, že v takovém případě se střídáním světla a stínu a nebezpečím vzniku náledí snižuje bezpečnost silničního provozu, měl by být nalezen kompromis v podobě smíšené výsadby či jednostranné výsadby. Z environmentálního a bezpečnostního hlediska se jeví jako nejvýhodnější smíšená výsadba (např. 10% stromů a 90% keřů) provedená ve větší vzdálenosti od krajnice s důrazem na volné průhledové prostory na křižovatkách a při vyústění cest, při zakládání jízdních pruhů pro odbočování, při rektifikaci směrových oblouků, v místech pro přecházení a přechodů pro chodce či pro cyklisty a při rozšiřování příčného profilu vozovky.

Podle analýzy nehod, která byla provedena ve Francii je 80% smrtelných nehod způsobeno různými druhy překážek umístěnými do 4 m od krajnice vozovky. Takové zjištění vede ke snaze budovat kolem vozovek tzv. bezpečnostní ochranné zóny s minimální šířkou 7 m. Ochranná bezpečnostní zóna se skládá z dvoumetrového postranního pruhu vozovky k nápravě chyb řidiče v důsledku vadné jízdy, ale také pro cyklisty (živičná vrstva). Další část ochranné zóny je umístěná mimo vozovku v příkopu nebo svahu s pětimetrovou šířkou a sklonem svahů do 25% a hloubkou odvodňovacích zařízení do 50 cm. V bezpečnostních zónách (Safety zone) není možné osazovat keře a stromy, umísťovat směrové tabule dopravních značek, stavět opěrné zdi ani jiné inženýrské objekty a samozřejmě ani umísťovat reklamní zařízení. V rozhledových trojúhelnících se neumísťují žádné pevné překážky, dokonce ani střední a velké dopravní značky. Takový ideální stav s vybudovanými bezpečnostními ochrannými zónami znamená s nutným stavebním zásahem velký nárok na finanční prostředky s pozemkovým zábořem, nicméně je trendem, který by měl být uvažován především v kritických místech a při budování nových pozemních komunikací s velkým dopravním zatížením. S ohledem na současný stav nelze také podcenit průběžný monitoring a odstraňování závadného stavu spočívajícího v průběžném odstraňování výhledových překážek, kterými jsou neupravené svahy, neposekaná tráva, přesahující větve keřů a stromů, nevhodné trasování silnice apod. S otázkou prevence pasivní bezpečnosti také souvisí problematika záchytných a bezpečnostních zařízení (svodidla, tlumiče nárazu), jejichž cílem je snížit následky nehod a ochránit nezúčastněné osoby v provozu. Bylo zjištěno, že bezpečná vzdálenost bariéry svodidla je 0, 5 m až 1 m, lépe 1, 5 m – 2 m od krajnice vozovky. Takto umístěné bariéry přizpůsobí řidič svou jízdu jako psychologicky potencionální hrozbě a svodidlo je v takové vzdálenosti, že nehrozí kolize v důsledku vyhýbání se vozidlem. Za vhodnou formu ochrany je obecně považováno osazení svodidel na



mostní pilíře, podjezdy, portály a ve skalních zářezích. Také dodržением předepsaných technických a technologických předpisů při osazování svodidel lze zlepšit bezpečnost silničního provozu (zeslabení sloupků, zvýšení svodidel, snížení průhybu, svodidla bez ostrých hran). Lepšího stupně ochrany lze dosáhnout stavebními úpravami nebezpečného úseku – odstupem silnice od překážky, odstraněním překážek, užitím plochých svahů a velkorysých zaoblení. Tyto postupy by tak měly mít přednost před jednodušším užitím zádržného systému. V neposlední řadě pak k problematice zajištění pasivní bezpečnosti řidiče patří ochrana před střetem se zvěří, proto se jeví jako vhodné a účelné přijímat na základě informačních zdrojů od ochránců přírody či mysliveckých sdružení nebo z výsledku monitoringu nehod, k nimž došlo právě důsledku střetu se zvěří, vhodná opatření k zabránění průniku živočichů do vozovky (např. zaplacení, pachové ohradníky apod.)

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zajistit průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje v intravilánech a extravilánech měst a obcí za účelem monitoringu pevných překážek včetně středních a velkých dopravních značek, billboardů a stromů ve vzdálenosti do 2 m od krajnice vozovky a stromů, dřevin a jiných překážek včetně středních a velkých dopravních značek zhoršujících či znemožňujících rozhledové poměry účastníků silničního provozu a vizuální kontakt řidiče a ostatních nemotorizovaných účastníků silničního provozu na přechodech pro chodce, pro cyklisty apod. s následnými opatřeními pro zajištění jejich bezpečnosti prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství. Zpracovat systém sumarizace zjištěných údajů a zajištění jejich nápravy.

Termín: průběžně

- B. Zajistit průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje v intravilánech a extravilánech měst a obcí za účelem monitoringu správnosti umístění resp. absence záchytných bezpečnostních zařízení s následnými opatřeními pro odstranění závadného stavu prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a prostřednictvím krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství. Zpracovat systém sumarizace zjištěných údajů a zajištění jejich nápravy.

Termín: průběžně

- C. Při plánování a projektování dopravních staveb krajské silniční sítě dbát ověřených bezpečnostních standardů z pohledu zajištění maximální pasivní bezpečnosti účastníků silničního provozu s důrazem na reálně možnou eliminaci pevných překážek v bezpečnostní zóně silnice se smíšenou výsadbou za touto hranicí.

Termín: průběžně

- D. Ve spolupráci s ochránci přírody a myslivci a na základě monitoringu dopravních nehod zajistit vhodnými technickými prostředky opatření k eliminaci srážky motorových vozidel s volně žijícími živočichy.

Termín: průběžně

2. 2. 3. Analýza užítku a nákladů

Analýza užítků a nákladů je metoda stanovující poměr nákladů a užítků u realizovaného bezpečnostního auditu, která se zabývá všemi vlivy opatření na společnost jako celek (ekonomické vlivy, životní prostředí, bezpečnost, kongesce, mobilita, nehodovost). Pro posuzování efektivnosti dopravně bezpečnostních opatření existuje vypracovaná metodika, která stanoví mezi variantním řešením to s největší mírou finanční návratnosti. Zahraniční zkušenosti jednoznačně deklarují převahu přínosů u dvou skupin auditovaných a neauditovaných projektů, a to už od úrovně malých projektů. Provedené studie prokázaly, že poměr přínosů a nákladů se neprojevuje negativně směrem k malým projektům, neboť u větších probíhá větší společenská a odborná diskuse, čímž rostou náklady bezpečnostního auditu. Systémová provádění bezpečnostních auditů v rámci přípravy nových staveb tedy jednoznačně přinášejí zisk vyjádřený v cost benefit analýze, který se projevuje v následujících přínosech:

- eliminace dopravních nehod s dopadem na ochranu zdraví a majetku
- dlouhodobá redukce společenských nákladů
- růst kvality pozemních komunikací
- růst kvality životního prostředí
- kvalitní mobilita.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zahrnout analýzu užítku a nákladů jako součást rozhodovacího procesu v případě pochybností o nevhodnějším způsobu řešení v případě možných variant.

Termín: průběžně

2. 3. Dopravní výchova

Děti jsou nejlépe přístupné přirozenému učení od nejtělejšího dětství, návyky zafixované v období přirozeného rozvoje a průběžně posilované až do dospělého věku jsou nejlepším nástrojem k zajištění a upevnění správného chování a rozhodování v silničním provozu. Přitom nejvhodnější formou učení je přirozené a nenásilné působení, učení se prostřednictvím hry a praktické aplikace. V provozu na pozemních komunikacích více než kde jinde platí, že ke správnému jednání nepostačuje pouze znalost naučená z knih a testů, nutné je, aby byla vždy v převažující míře doplněna praktickým uplatněním takto získaných vědomostí. V dopravním provozu dochází k rychlému sledu událostí, k časté a také nenadálé změně situace, kterou musí každý její účastník vnímat podvědomě a v kontextu všech souvisejících faktorů a rychle se rozhodovat. Není zde tedy prostor k dlouhé úvaze a přemýšlení, proto si děti musí osvojit schopnost rychlého a správného vyhodnocení situace k volbě správného řešení. Cílem dopravní výchovy je tedy nejen osvojení si základních pravidel bezpečnosti provozu, ale především schopnosti uplatnit je praxi tak, aby dítě bylo samo bez doprovodu dospělých jedince správně vyhodnotilo, jak se v určitém okamžiku správně zachovat. Takovou znalost lze získat pouze aktivní účastí v provozu a schopností identifikovat možná nebezpečí, která zde hrozí. Pěstováním správných návyků přiměřené věku od nejtělejšího dětství bude nejlépe zajištěna bezpečnost dětí, neboť právě takto vychovaní jedinci přenášejí návyky z dětství do svého jednání v dospělosti. Kromě aktivního vyhledávání je tedy nutné děti učit také vzájemné ohleduplnosti a toleranci a vstřícné empatii. Popsaný přístup byl opakovaně vyhodnocen jako nejpřínosnější preventivní opatření v rámci bezpečnosti silničního provozu, když lze uzavřít, že v zemích, kde je s mládeží intenzivně pracováno je obecně nižší míra nehodovosti. Základním cílem je dosažení maximální účinnosti programu v dopravní výchově dětí, která je přímo úměrná atraktivitě naplánovaných činností.



S vědomím těchto skutečností si Jihočeský kraj klade za cíl vytvořit na základě této strategie komplexní program také v dopravní výchově, kterou budou sjednoceny a doplněny dosavadní dílčí kroky tak, aby byly motivovány k účasti na BESIP všechny dotčené složky v rámci Jihočeského kraje prostřednictvím krajského úřadu a krajského koordinátora BESIP od předškolních a školních zařízení přes jednotlivé složky Policie ČR, obecních policií, Českého červeného kříže, nemocničních zařízení až k jednotlivým obcím s rozšířenou působností. V rámci této strategie si stanovuje tyto cíle:

- zapojit do krajského systému BESIP maximální počet předškolních a školních zařízení
- zapojit do krajského programu BESIP středoškolské studenty a učně
- zapojit do krajského programu BESIP dospělé a děti v rámci rodinných programů
- koordinovat vzájemnou spolupráci složek zapojených a zainteresovaných do BESIP, zajistit jejich vzájemnou informovanost a provázanost, vytvořit krajskou pracovní skupinu BESIP
- monitorovat a vyhodnocovat pravidelně výsledky krajského systému dopravní výchovy a motivovat pedagogy v oblasti BESIP
- zapojit do krajského programu také všechny obce s rozšířenou působností v krajské územní působnosti
- vytvořit atraktivní a účinné grantové programy.

Pro všechny pedagogické pracovníky podílející se na výchově v systému BESIP pak budou organizovány jedenkrát ročně semináře, jejichž cílem bude jednak příprava na následující školní rok na všech úrovních práce a jednak vyhodnocení uplynulého školního roku včetně ocenění dosažených výsledků.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Svolat nejméně jedenkrát ročně prostřednictvím krajského koordinátora BESIP krajskou pracovní skupinu BESIP pro dopravní výchovu.

Termín: průběžně

- B. Oslovovat ve spolupráci s odborem školství, mládeže a tělovýchovy krajského úřadu školská zařízení a zvat je k zapojení do akcí krajského programu dopravní výchovy BESIP prostřednictvím svého školního koordinátora.

Termín: průběžně

- C. Vyzvat obce s rozšířenou působností k zapojení se do krajského systému dopravní výchovy BESIP vytvořením dílčích programů v rámci územní působnosti těchto obcí zejména formou organizací dopravních soutěží pro předškolní a školní děti na nižších úrovních kol. Zástupci zapojených ORP budou zároveň členy krajské pracovní skupiny BESIP.

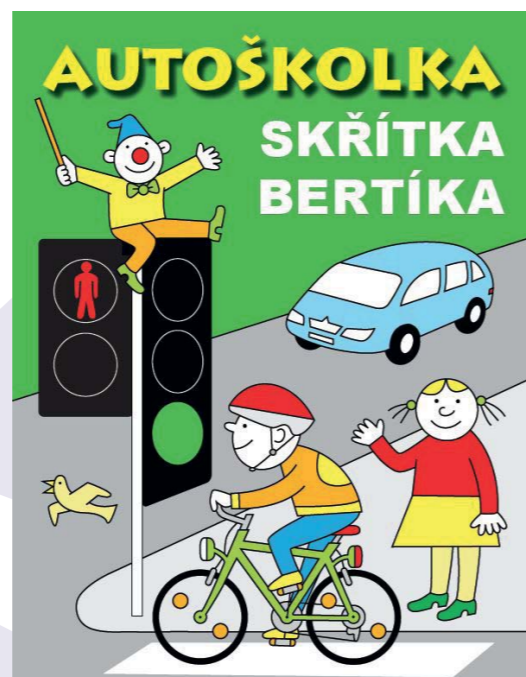
Termín: průběžně

2. 3. 1. Věková skupina do 6 let

Hlavním cílem v této věkové skupině bude zapojit předškolní zařízení do celkového systému vzdělávání v oblasti dopravní výchovy. Kromě základního metodického a výukového materiálu bude zájmem zprostředkovat vzájemný kontakt s Policií ČR a obecní policií za účelem uspořádání aktivních besed s dětmi, pro které je policista velkou autoritou. Dalším cílem bude zapojit také tuto věkovou kategorii do systému dopravních soutěží, jejichž znalostní a praktická úroveň bude přizpůsobena adekvátně věku. Tyto soutěže by se měly konat vzhledem k počtu předškolních zařízení na úrovni školky samotné za podpory obcí s rozšířenou působností a krajského úřadu. Vhodným motivačním způsobem budou také výtvarné soutěže s dopravní tematikou. Tradičně pak Jihočeský kraj podporuje návštěvy dětských dopravních hřišť také dětmi této věkové kategorie.

Hlavní cíle pro tuto věkovou kategorii:

- zajištění vhodného metodického a výukového materiálu
- zajištění finanční podpory při dopravě dětí na dětská dopravní hřiště
- zajištění finanční podpory pro provozování mobilních dětských dopravních hřišť
- organizace vhodných soutěží zaměřených na dopravní tematiku a bezpečnost dětí v silničním provozu.



Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Poskytnout vhodný metodický a výukový materiál a ochranné pomůcky při práci s dětmi. Vytvořit metodiku organizace dopravní soutěže ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP.

Termín do 30. 6. 2015

- B. Vyhlásit krajskou výtvarnou soutěž s tematikou BESIP pro děti této věkové kategorie.

Termín: pravidelně jedenkrát ročně

- C. Připravit odborný seminář a provést vyhodnocení uplynulého školního roku z pohledu práce s dětmi v předškolních zařízeních prostřednictvím schůzky s koordinátory a členy pracovní skupiny BESIP. Ocenit práci pedagogů.

Termín: pravidelně jedenkrát ročně

2. 3. 2. Věková skupina 6 – 15 let

Hlavním cílem v této věkové skupině bude rozvinout práci s dětmi na prvním stupni základních škol na úroveň žáků 5. – 9. tříd, tedy rozšířit dopravní soutěž mladých cyklistů také na tento stupeň a zároveň do soutěže zapojit co největší počet dětí organizováním školních a oblastních kol kromě okresních a krajského. Pro obě skupiny platí stejný zájem jako v předchozí kategorii, tedy kromě poskytnutí základního metodického a výukového materiálu také zprostředkování vzájemného kontaktu s dalšími složkami státní správy zapojenými do BESIPu. Kromě této soutěže bude vyhlášena Jihočeským krajem soutěž na téma bezpečně do školy pro žáky základních škol a výtvarná soutěž pro žáky mateřských škol a žáky prvního a motivační program pro školy pro zřizování míst pro parkování kol. Děti, které začnou běžně k přepravě používat ve školním věku, tento dopravní prostředek budou s velkou mírou pravděpodobnosti používat běžně také v dospělém věku. Tradičně pak Jihočeský kraj podporuje návštěvy dětských dopravních hřišť také dětmi této věkové kategorie. S vědomím toho, že vždy nejdůležitějším článkem kvalitní dopravní výchovy dětí je osoba pedagoga, realizuje Jihočeský kraj současně motivační program také z hlediska hodnocení přístupu škol podílejících se na dopravní výchově dětí.



Hlavní cíle pro tuto věkovou kategorii:

- zajištění vhodného metodického a výukového materiálu
- zprostředkování vzájemné spolupráce se všemi složkami BESIP
- zajištění finanční podpory při dopravě dětí na dětská dopravní hřiště
- organizace vhodných soutěží zaměřených na dopravní tematiku a bezpečnost dětí v silničním provozu
- motivační program pro pedagogické pracovníky
- organizace jednodenního seminářů v rámci školního roku
- provozování webových stránek s e- testy přizpůsobenými věkové úrovni dětí
- motivační program „Kolostavy do škol“.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Poskytnout vhodný metodický a výukový materiál získaný ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP od Ministerstva dopravy a ochranné pomůcky při práci s dětmi obsahově rozlišený pro věkové kategorie 6- 9 let a 10 – 15 let.

Termín: pravidelně každoročně

- B. Vyhlásit krajské soutěže a motivační programy s tematikou BESIP pro děti této věkové kategorie.

Termín: pravidelně každoročně

- C. Připravit odborný seminář a provést vyhodnocení uplynulého školního roku z pohledu práce s dětmi ve školních zařízeních prostřednictvím schůzky s koordinátory a členy pracovní skupiny BESIP jako jednodenní seminář na počátku následujícího školního roku. Ocenit práci pedagogů.

Termín: pravidelně jedenkrát ročně

- D. Provozovat webové stránky krajské strategie BESIP s e – testy přizpůsobenými věkové úrovni dětí základních škol.

Termín: průběžně

2. 3. 3. Věková skupina 15 - 19 let

V souvislosti s tím, že zapojit tuto věkovou skupinu do systému dopravní výchovy je poměrně obtížné, ale zároveň nesmírně důležité, vzhledem k tomu, že právě v tomto období se z jejich řad rekrutují noví řidiči, kteří jsou nezkušení ale do značné míry velmi sebejistí, chce Jihočeský kraj zaměřit svou pozornost také tímto směrem. Zřejmou podmínkou atraktivnosti soutěže budou zajímavé ceny a zajištění informovanosti o jejím průběhu prostřednictvím škol a médií.

Hlavní cíle pro tuto věkovou kategorii:

- organizace vhodné soutěže zaměřené na dopravní tematiku a bezpečnost účastníků v silničním provozu
- spuštění webového portálu pro organizaci soutěže.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zorganizovat soutěž zaměřenou na dopravní tematiku a bezpečnost účastníků v silničním provozu, která bude v prvním kole probíhat prostřednictvím internetového portálu na webových stránkách krajské strategie BESIP.
Termín: do 31. 12. 2015

2. 3. 4. Dospělí. Společné projekty pro rodiče a děti.

Velmi důležitým faktorem, který ovlivňuje chování dětí, jsou rodinné stereotypy, proto také z pohledu dopravní výchovy bude pro děti velmi důležité, jak se chovají jako účastníci silničního provozu jejich rodiče. Z tohoto důvodu je cílem z pohledu BESIP motivovat rodiče k aktivnímu přístupu v této oblasti. Ačkoliv je jednodušší dítě do školy bezpečně přepravit vozidlem, pro ně je důležité být aktivním účastníkem silničního provozu, rodič působí jako osoba dohlížející a osoba rádce v okamžiku, kdy si dítě není jisté správnou volbou řešení, jen tak lze zaručit, že děti budou samy schopny identifikovat určitá nebezpečí v provozu a správně se rozhodovat okamžiku, kdy na přechodu nestojí policista nebo v blízkosti není rodič. V souvislosti s výše uvedeným pak bude cílem organizovat společnou soutěž pro děti a jejich rodiče, která bude obsahovat jak praktickou tak teoretickou část pro oba účastníky. Zřejmou podmínkou atraktivnosti soutěže budou zajímavé ceny a zajištění informovanosti o jejím průběhu prostřednictvím médií.



Hlavní cíle pro tuto cílovou skupinu:

- organizace vhodné soutěže zaměřené na dopravní tematiku a bezpečnost účastníků v silničním provozu pro dvojici rodič a dítě spojenou s tematickým dnem v oblasti BESIP.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zorganizovat soutěž ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP zaměřenou na dopravní tematiku a bezpečnost účastníků v silničním provozu pro dvojici rodič a dítě spojenou s tematickým dnem v oblasti BESIP.
Termín: do 31. 12. 2015

2.4. Grantová politika

Jihočeský kraj v rámci své grantové politiky věnuje programu BESIP značnou pozornost, v tomto trendu chce pokračovat i nadále. Grantová politika je směřována jednak do oblasti dětských dopravních hřišť jednak do oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu v intravilánech obcí.

Ve vztahu k dětským dopravním hřištím Jihočeský kraj vyhláší dva typy podpory, neboť si je vědom důležitosti těchto zařízení ve vztahu k dopravní výchově dětí, která poskytují dětem možnost osvojit si teoretické znalosti v praxi a naučit se rychlému a správnému rozhodování. Navíc se jedná o princip učení, který je dětem blízký a je pro ně zábavný tudíž také efektivní. Cílem je přispívat tímto krokem systematicky k získávání základních teoretických i praktických znalostí a dovedností o dopravních předpisech z praktické jízdy a k bezpečné jízdě a dopravní kázní vedoucí k vyšší bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ke snížení nehodovosti v silničním provozu. Prvním typem opatření je příspěvek na dopravu dětí na dětská dopravní hřiště. Druhým typem podpory je pak grantový program na podporu výstavby a modernizace dětských dopravních hřišť a jejich vybavení. Původně bylo toto opatření určeno pouze k modernizaci dětských dopravních hřišť a jejich vybavení, tento přístup byl následně změněn a bylo umožněno příspěvek čerpat také na výstavbu zcela nových dětských dopravních hřišť. V Jihočeském kraji je v současné době v provozu 19 dětských dopravních hřišť bez lektora, 9 dětských dopravních hřišť s lektorem a 2 mobilní hřiště, v roce 2010 při schvalování předchozí strategie to bylo pouze 12 dětských dopravních hřišť včetně mobilního. Za poslední 4 roky se tedy podařilo vybudovat nebo obnovit 17 dětských dopravních hřišť, což lze považovat za jednoznačný úspěch vyhlášeného grantového programu.

Novým typem grantového opatření je program Podpory zřízení bezpečnostních prvků na pozemních komunikacích v intravilánech obcí. Hlavním cílem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a chodců na pozemních komunikacích (místních komunikacích) osazením nových bezpečnostních prvků, jako například zřízení přechodů pro chodce včetně světelné signalizace, vodorovného a svislého značení, osazení zpomalovacích prahů, osazení svodidel nebo zábradlí v nebezpečných místech, případně instalace zařízení pro provozní informace a informačních zařízení. Programem jsou podpořeny stavební investice a opravy.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Pokračovat v grantové politice k podpoře výuky na dětských dopravních hřištích granty na jejich výstavbu, rekonstrukci a vybavení s podmínkou volného přístupu veřejnosti u dětských dopravních hřišť postavených nově z grantových prostředků Jihočeského kraje ve vymezených časových úsecích a dále podporou dopravy dětí na dětská dopravní hřiště s nově vyhlášenými výzvami tohoto opatření vždy na počátku školního roku.

Termín: průběžně

- B. Pokračovat v grantové politice Podpory zřízení bezpečnostních prvků na pozemních komunikacích v intravilánech obcí.

Termín: průběžně

3. Výkon dozoru v oblasti BESIP

Krajskému úřadu je svěřena v oblasti dohledu nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích a výkonu státní správy rozsáhlá působnost. Kromě svého zákonného působení v rámci vydávání příslušných správních rozhodnutí a vedení správních řízení zahajovaných z moci úřední, jejichž předmětem je deliktní činnost účastníků řízení, je vhodné a účelné v rámci výkonu přenesené působnosti v oblasti státní správy zaměřit se taktéž na cíle preventivně výchovného působení, tedy působit na ty subjekty a objekty, u nichž jsou k tomu z pozice státního a správního orgánu dány podmínky.

Úkoly a cíle s termíny plnění:

- A. Rozvíjet spolupráci s PČR, zejména s dopravní policií, a to formou přímé účasti na akcích policie a dále formou účasti na seminářích na téma dokumentace přestupků v dopravě a formou pravidelných konzultací s řídicími pracovníky.
- B. Stejným způsobem rozvíjet spolupráci s Městskou policií se zaměřením na právní hodnocení přestupků a zajištění důkazních materiálů k dokumentaci protiprávního jednání účastníků silničního provozu.
- C. Působit na provozovatele, učitele autoškol a zkušební komisaře formou organizování pravidelných doškolovacích seminářů s důrazem na téma psychologie výuky v autoškolách a humanizace výuky a přístupu k řidičům, aby při výuce a výcviku nových řidičů kladli vyšší důraz na vysvětlování nutnosti dodržovat zejména zásady bezpečné jízdy, chovat se ohleduplně vůči ostatním účastníkům silničního provozu, neriskovat, potlačovat agresivitu.
- D. Zaměřit se důsledně na otázku bezpečnosti silničního provozu v souvislosti s vydáváním povolení k umístění reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací v působnosti krajského úřadu.
- E. V rámci státního dozoru nad STK zpřísnit kontroly a učinit taková opatření, aby se v co nejvyšší míře zabránilo schválení nevyhovujících vozidel do provozu.
- F. Zabezpečit účinný státní odborný dozor nad provozovateli silniční dopravy ve smyslu zákona č. 111/1994 Sb. a kontrolu dodržování povinných bezpečnostních přestávek u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci výkonu státní správy.

Termín: průběžně

4. Mezinárodní spolupráce

V rámci projektů si Jihočeský kraj klade následující cíle vzájemné spolupráce s rakouskými partnery v příhraničním regionu Jihočeského kraje, Země Horní Rakousko, Země Dolní Rakousko a Dolní Bavorsko:

- výběr konkrétních přeshraničních silničních úseků k zajištění kvalitního a bezpečného dopravního spojení v přiměřených odstupech a dle místní dopravní poptávky k zajištění bezpečné dopravní infrastruktury pro rozvoj příhraničního ruchu.



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gemeinsam mehr erreichen. Společně dosáhneme více.

Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. V případě vzájemné shody a projeveného zájmu vytvořit jednotlivé pracovní skupiny k zajištění projektu a následné realizace k vytvoření bezpečné dopravní infrastruktury pro rozvoj příhraničního ruchu v zájmových oblastech.

Termín: průběžně

Obecné úkoly a cíle platné pro všechny oblasti s termíny plnění:

- A. Pokračovat v provozování webových stránek <http://besip.kraj-jihocesky.cz/> na stávající úrovni se zachováním rozsahu poskytovaných služeb a informací.

Termín: průběžně

- B. Zajistit kvalitní tiskovou a grafickou formu zpracování Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje (2014 – 2020).

Termín: do 31. 5. 2014

- C. Zajistit mediální podporu a propagaci Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje.

Termín: průběžně

- D. Zajistit politickou podporu Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje především v rámci jednotlivých obcí s rozšířenou působností.

Termín: průběžně

- E. Oslovit sponzory k zapojení se do sponzorského systému k podpoře jednotlivých projektů v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje.

Termín: průběžně dle aktuální realizace

- F. Pravidelně jedenkrát ročně informovat zastupitelstvo kraje o dílčích plánovaných výsledcích a uskutečněných programech a o záměrech pro období následujícího kalendářního roku v oblasti Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje.

Termín: průběžně dle aktuální realizace

5. SWOT analýza

Interní analýza

Potenciál krajského úřadu a zřizovaných organizací

Silné stránky

- lidské zdroje - personální zajištění většiny procesů vymezených v čl. 2. – 4., kvalifikace zaměstnanců, ztotožnění zaměstnanců se záměrem strategie, možnost vzájemné interaktivní spolupráce mezi odborem dopravy a silničního hospodářství, odborem školství, mládeže a tělovýchovy, odborem informatiky a odborem evropských záležitostí
- zkušenosti – část procesů vymezených v čl. 2. – 4. již úřad zajišťuje
- finanční zajištění procesů vymezených v čl. 2. – 4. z vlastních zdrojů resp. ze zdrojů dostupných v grantové politice a formou sponzorství
- zkušenosti s čerpáním finančních prostředků z evropských a státních zdrojů
- organizační a materiální zajištění většiny procesů vymezených v čl. 2. – 4. vlastními pracovními silami a zdroji
- dobře fungující webové stránky včetně sledování zimní údržby na silnicích Jihočeského kraje
- dostatečné zázemí (vozový park, administrativní budova apod.) pro realizaci procesů vymezených v čl. 2. – 4.
- image a goodwill instituce

Slabé stránky

- finanční náročnost části procesů především vymezených v čl. 2.2.1.
- snaha zajistit financování části procesů vymezených v čl. 2.3. a 4. případně také 2.2. prostředky z jiných zdrojů
- organizační zajištění soutěže pro dospělé a děti prostřednictvím třetí osoby

Příležitosti

- uplatnění některých záměrů vymezených v čl. 2. a 4. formou žádostí v grantové politice státu a EU
- zajištění části finančních prostředků především medializovaných záměrů v oblasti BESIP např. všech typů soutěží formou sponzoringu od třetích osob

Externí analýza

Silné stránky

- možnost využití existujících průzkumů, závěrů a metodik zpracovaných v zahraničí a v České republice v oblasti BESIP především v částech procesů vymezených v čl. 2.2.1. a 2.2.2.
- spolupráce s krajským koordinátorem BESIP Ministerstva dopravy ČR a dalšími složkami činnými v oblasti BESIP
- využití dostupných informačních a metodických zdrojů a materiálů od Ministerstva dopravy ČR
- možnost čerpání finančních prostředků ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu z grantového programu SFDI na projektovou přípravu a investiční činnost
- zapojení těch obcí s rozšířenou působností, které mají svůj dílčí program BESIP
- zájem vlády Země Horní Rakousko, Země Dolní Rakousko a Země Dolní Bavorsko na vzájemné spolupráci v oblasti BESIP
- ochrana základních lidských a společenských hodnot - přímá a preventivní ochrana života, zdraví a majetku osob
- společensky přínosná a potřebná oblast k ochraně a prevenci

Slabé stránky

- malé společenské, veřejné a odborné preference při uplatňování plánů a cílů BESIP

Příležitosti

- zajištění všeobecné společenské podpory projektu jako politicky preferovaného tématu
- zajištění dílčí podpory projektu prostřednictvím měst a obcí Jihočeského kraje
- zajištění dostatečné mediální podpory
- oslovení podnikatelských subjektů k přímé finanční podpoře projektu

Ohrožení

- nutnost zapojení dalších externích subjektů do jednotlivých procesů strategie pro zajištění funkčnosti celého systému
- podnícení zájmu podnikatelské sféry o finanční podporu části procesů
- podnícení veřejného zájmu, zájmu municipality a zájmu vzdělávacích a školských zařízení k účasti na strategii.



Jihočeský kraj