



# Jihočeský kraj

## STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2010 – 2013



Zpracoval odbor dopravy a silničního hospodářství  
Krajského úřadu Jihočeského kraje  
1. 8. 2010

## Obsah

1. Úvod.....	4
2. Bezpečnostně preventivní opatření.....	5
2.1. <u>Monitoring, statistická analýza, bezpečnostní audit</u> .....	5
2.2. <u>Dopravní inženýrství</u> .....	6
2.2.1. Stavebně technická opatření.....	7
2.2.1.1. Bezpečnost železničních přejezdů.....	7
2.2.1.2. Okružní křižovatky.....	8
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.....	16
2.3. <u>Dopravní výchova</u> .....	16
2.3.1. Věková skupina do 6 let.....	18
2.3.2. Věková skupina 6 – 15 let.....	18
Věková skupina 15 – 18 let.....	20
2.3.3. Dospělí. Společné projekty pro rodiče a děti.....	20
2.4. <u>Grantová politika</u> .....	21
3. Výkon dozoru v oblasti BESIP.....	22
4. Mezinárodní spolupráce.....	22
5. Financování a personální zajištění.....	24
6. Časový harmonogram.....	25
7. SWOT analýza.....	25
Příloha č. 1 – Seznam dětských dopravních hřišť.....	27

## Úvodní slovo

Jedním ze základních lidských práv garantovaných ústavním zákonem České republiky je právo na ochranu zdraví. Taková ochrana má pak mnoho společenských podob. Jihočeský kraj si je vědom současného stavu silniční infrastruktury i způsobu jednání účastníků silničního provozu, které vedle materiálních škod mají často závažné dopady i do oblasti lidského zdraví a života. Krajský úřad Jihočeského kraje se proto rozhodl pokusit se působit přímo na účastníky silničního provozu a zvýšit tak jeho bezpečnost. Vedle systematické prevence přijme Jihočeský kraj i řadu technických opatření na komunikacích, které jsou v jeho vlastnictví. K naplnění takového cíle přijalo Zastupitelstvo Jihočeského kraje v květnu roku 2010 Strategii BESIP Jihočeského kraje pro období 2010 – 2013 jako první strategický dokument tohoto zaměření.



Národní a mezinárodní strategické dokumenty přijaté v oblasti bezpečnosti silničního provozu si kladou vysoké cíle, mezi které patří především snížení počtu úmrtí na pozemních komunikacích na poloviční úroveň oproti roku 2002. Krajská strategie si nestanovuje statistické cíle tohoto typu, nicméně její náplní je cílevědomá a systematická činnost, která sama o sobě jistě povede k dobrým výsledkům a záchrana každého lidského života je vždy úspěchem. V tomto směru je krajská strategie BESIP postavena na dvou základních pilířích, které takový očekávaný výsledek přinášejí. Prvním je snaha o vylepšení stavu technické infrastruktury odstranění dopravně nebezpečných míst a situací a zklidnění dopravy ve městech a obcích. Druhým je pak působení na člověka jako aktivního účastníka silničního provozu. V souvislosti s tím, že právě vstřícná empatie, ohleduplnost, předvídatost a uvědomění si rizik spojených s motorismem prvotně ovlivňují události v silničním provozu, pokouší se krajská strategie BESIP položit základy dopravní výchovy postihující všechny věkové skupiny počínaje dětmi v mateřských školách. Máme za to, že takto dlouhodobě vštěpované a opakovaně připomínané správné návyky jsou nejdůležitějším předpokladem pro správné chování a rozhodování v dospělém věku. Vytvořit ucelený a provázaný systém dopravní výchovy však není možné bez aktivní účasti dalších složek v oblasti veřejné správy - obcí a školských zařízení. Toho si je Jihočeský kraj vědom a věří, že se mu podaří tyto instituce oslovit a aktivně zapojit do systému, jehož základní metou je ochrana lidského zdraví a majetku.

České Budějovice, dne 1. 7. 2010

  
**MUDr. Martin Kuba**  
první náměstek hejtmána

## 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 ustanovení § 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, tématicky 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.



V roce 2004 byla usnesením vlády České republiky č. 304 ze dne 28. 4. 2004 schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a dále pak usnesením vlády České republiky č. 1584 ze dne 16. 12. 2008 Revize a aktualizace Strategie na období 2008 – 2010 (2012). Sjednocujícím cílem této strategie ve shodě se strategií Evropské unie je do roku 2010 snížit počet úmrtí na českých silnicích na 50 % úrovně roku 2002 (deklarováno ve shodě s European transport policy for 2010 (Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010)). Základními evropskými dokumenty v oblasti BESIP je Veronská deklarace, Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu a Evropská charta bezpečnosti silničního provozu do roku 2010. Tyto cíle se však nedaří naplnit a ukazuje se, že pouhá zákonná regulace silničního provozu s dopady do správního 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 nejtěplejšího 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 trend v parametrech bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Počty usmrcených 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. 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.

## 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 problému. 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 a vlastníkům pozemních komunikací s návrhem na jejich eliminaci. 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 vypracovaný odbornými specializovanými firmami. 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 potenciaální 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. Bezpečnostní audit je 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 a byla dokončena v roce 2000 a v roce 2005 aktualizována metodika provádění bezpečnostního auditu, která splňuje evropské bezpečnostní standardy.

#### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zajistit monitoring dopravních nehod s vyšší vypovídací hodnotou prostřednictvím Policie ČR. Nastavit pravidla efektivní spolupráce s Policií ČR v této oblasti. Průběžně zveřejňovat výsledky cíleného monitoringu prostřednictvím internetové sítě pro potřeby odborné i laické veřejnosti.

**Termín: do 30. 9. 2010**

- 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

- C. Zajistit možnost sledování vozidel zimní údržby Správy a údržby silnic Jihočeského kraje prostřednictvím internetové sítě.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 11. 2010**

- D. V případě prokazatelně dopravně závadových míst v krajské silniční síti s ohledem na četnost a následky dopravních nehod zajistit zpracování bezpečnostního auditu odbornou dopravně inženýrskou firmou k návrhu opatření k odstranění dopravně nebezpečného místa.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

- E. Při plánování a projektování staveb se silným dopravním zatížením 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 zajistit bezpečnostní audit již ve fázi projektové přípravy jako její součást, klást důraz také na bezpečnost a komfort separované přepravy chodců a cyklistů budováním cyklistických přejezdů.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

Vztah k opatřením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012) v revidovaném a aktualizovaném znění (dále jen „NSBSP“) – F 2. 3, J 3.3, J 3. 5

## **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 svislým a vodorovným dopravním značením a prostředky zajišťujícími bezpečnost provozu. V rámci dopravně inženýrských opatření jsou prováděny bezpečnostní audity s návrhy příslušných opatření, analýzy dopravně nebezpečných míst s výstupy řešení a návrhy ke zklidnění dopravně exponovaných míst provozu.



Dle statistického zjišťování počtu usmrcených a počtu nehod se zraněním podle druhu pozemní komunikace pořízeného v roce 2005 zaznamenaly silnice II. a III. třídy jako pozemní komunikace s nižším dopravním výkonem a nízkou dopravní intenzitou oproti silnicím I. třídy stejný počet usmrcených a téměř dvojnásobný počet nehod se zraněním a mnohonásobně vyšší počet usmrcených a zraněných při dopravních nehodách oproti dálnicím (čtyřnásobně u usmrcených a osminásobně u nehod se zraněním).

### **2.2.1 Stavebně technická opatření**

#### **2.2.1.1. Bezpečnost železničních přejezdů**

Železniční přejezd je místo, kde se úrovněově 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 rozhledové poměry.



Na území Jihočeského kraje se nachází 920 km železničních tratí, na nichž je 959 železničních přejezdů, přitom z tohoto počtu je 575 železničních přejezdů označeno 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 tratí 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 výstupů projektu „Opatření ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v Jihočeském kraji“ z roku 2007.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

- B. Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu ověřit možnost zavedení komisionálních prohlídek železničních přejezdů.

**Termín: do 30. 9. 2010**

#### **Vztah k opatřením NSBSP: B 2. 2**

### 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 přepravy v místech styku více pozemních komunikací se silnou expozicí silničního provozu. Z hlediska svého stavebního uspořádání sice kladou vyšší nároky na zábor území, to však na druhou stranu vyvažují přínosem především v intravilánech měst, kde umožňují dobrou dopravní obslužnost připojeného území s výkyvy nárůstu intenzit dopravy v dopravních špičkách v průběhu 24 hodin s větší plynulostí dopravy oproti průměrné 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 úroňovému křížení.



### **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.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

### **Vztah k opatřením NSBSP: A 2. 2**

### 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 předchozí 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 odstraněna předimenzovaná šířka pozemních komunikací a počet jízdních pruhů a chybějící stavební prvky pro usnadnění přecházení. Předpokladem je také stanovení maximální rychlosti do 50 km/hod a rozhledové poměry zajišťující vizuální kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost na zastavení. Průměrné 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. 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 maximálně možným ohledem na bezpečnost chodců, který je významných 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 ochranění chodců jako významných účastníků silničního provozu v městech a obcích a s cílem zajistit dobré podmínky pohybu nemotorizovaných účastníků.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

- B. Zajistit aktivní monitoring ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu v průjezdních 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

### Vztah k opatřením NSBSP: A 2. 1

#### 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 auditů zpracovaných odbornou dopravně inženýrskou firmou jako časové posloupnosti postupu k návrhu opatření k odstranění dopravně nebezpečného místa, zajistit následnou projektovou přípravu a následnou realizaci stavebně inženýrských opatření k eliminaci rizikových místních okolností vedoucích k dopravním nehodám.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

### Vztah k opatřením NSBSP: B 2. 2, F 3.3, F 4.3



### 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. V této souvislosti se v období posledních desetiletí projevila 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

- 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 auditů zpracovaných odbornou dopravně inženýrskou firmou 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

**Vztah k opatřením NSBSP: A 2. 1, A 2. 2**

## 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 rychlý 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 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 dopravním 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

### Vztah k opatřením NSBSP: B 1.1, B 2.1

#### 2.2.2.2. Přechody pro chodce

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, ne vždy je však této skutečnosti 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 řidičům 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

#### Vztah k opatřením NSBSP: A 2. 1, A 2. 2, B 1.3

##### 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. Stromové bylo vysazováno 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 krajinných, kvalitního optického vedení pro řidiče, klimatických důvodů jako ochrana proti oslnění a větru a také z důvodů stavebně technických (zpevnění násypů) 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. 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 umístěna 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 měřové 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 záborem, nicméně je trendem, který by měl být uvažován především v kritických místech a při budování nových pozemních komunikací. 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 pevné překážky resp. bariéry svodidla je 0, 5 m až 1m, 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 vozidel. Za vhodnou formu ochrany je obecně považováno osazení svodidel na mostní pilíře, podjezdy, portály a ve skalních zářezích. Také dodržením 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 je 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 důsledkem střetu se zvěří, vhodná opatření k zabránění průniku živočichů do vozovky (např. zaplacení, pachové tyče 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

- B. Zaměřit se důsledně na otázku bezpečnosti silničního provozu v souvislosti s vydáváním souhlasu k umístění reklamních zařízení na silniční pozemky a v ochranných pásmech pozemních komunikací na pozemcích ve vlastnictví Jihočeského kraje.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

- C. 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 s počátkem od 1. 6. 2010**

- 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 ve čtyřmetrovém ochranném pásmu od krajnice komunikace se smíšenou výsadbou za touto hranicí.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

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

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 1. 2011**

### Vztah k opatřením NSBSP: B 1. 2, B 2. 2, F 1. 3, F 5. 2

#### 2. 2. 3. Analýza užítka 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 užítka a nákladů jako součást rozhodovacího procesu do všech zadávaných bezpečnostních auditů.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 6. 2010**

### Vztah k opatřením NSBSP: F 1. 3

#### 2. 3. Dopravní výchova

Děti jsou nejlépe přístupné přirozenému učení od nejučtějšího 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 praxí tak, aby dítě byť samo bez doprovodu dospělého 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 přiměřeně 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. Vytvořit spolu s krajským koordinátorem BESIP krajskou pracovní skupinu BESIP pro dopravní výchovu.  
**Termín: do 30. 6. 2010**
- B. Oslovit ve spolupráci s odborem školství, mládeže a tělovýchovy krajského úřadu školská zařízení a vyzvat je k zapojení do krajského programu dopravní výchovy BESIP prostřednictvím svého školního koordinátora.  
**Termín do 15. 9. 2010**
- C. Vytvořit motivační program pro pedagogické pracovníky v oblasti BESIP.  
**Termín: do 31. 8. 2010**
- D. 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: do 30. 6. 2010**

Vztah k opatřením NSBSP: J 1.1, J 1.2

### 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
- ❑ zprostředkování vzájemné spolupráce s policejními složkami
- ❑ zajištění finanční podpory při dopravě dětí na dětská dopravní hřiště
- ❑ organizace vhodných soutěží zaměřených na dopravní tematiku a bezpečnost dětí v silničním provozu.

#### **Úkoly a cíle s termíny plnění**

- A. Uspořádat zprostředkovatelkou informační schůzku mezi přihlášenými koordinátory předškolních zařízení a ostatními složkami pracovní skupiny BESIP pro nastavení úrovně následující spolupráce.

**Termín: do 30. 9. 2010 a dále pravidelně jedenkrát ročně**

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

**Termín do 15. 9. 2011**

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

**Termín: do 30. 9. 2010 a dále pravidelně každoročně**

- D. 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: do 30. 9. 2011 a dále pravidelně jedenkrát ročně**

#### **Vztah k opatřením NSBSP: E 2. 2, H 1. 2, H 2.4**

### 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 3. a 7. tříd ve formátu zpracovaném v projektu Centra dopravního výzkumu pod záštitou Ministerstva dopravy ČR, výtvarná soutěž pro žáky prvního a druhého stupně a motivační program pro školy pro zřizování míst pro parkování kol, neboť 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, vyhlásí Jihočeský kraj také motivační program také z hlediska hodnocení přístupu osob 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
- ❑ spuštění webových stránek s e- testy přizpůsobenými věkové úrovni dětí
- ❑ motivační program „Kolostavy do škol“.

#### Úkoly a cíle s termíny plnění

A. Uspořádat zprostředkovatelkou informační schůzku mezi přihlášenými koordinátory školních zařízení a ostatními složkami pracovní skupiny BESIP pro nastavení úrovně následující spolupráce.

**Termín: do 30. 9. 2010 a dále pravidelně jedenkrát ročně**

B. 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 do 30. 9. 2010 a dále pravidelně každoročně**

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

**Termín: do 30. 9. 2010 a dále pravidelně každoročně**

D. 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 jako jednodenní seminář na počátku následujícího školního roku. Ocenit práci pedagogů.

**Termín: do 30. 9. 2011 a dále pravidelně jedenkrát ročně**

E. Spustit webové stránky krajské strategie BESIP s e – testy přizpůsobenými věkové úrovni dětí základních škol.

**Termín: do 31. 8. 2011**

**Vztah k opatřením NSBSP: E 2. 1, E 2. 2, H 2. 2, H 2.4**

#### 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 změřit svou pozornost také tímto směrem. Přitom lze vycházet z toho, že jedním z typických znaků uvedené skupiny je soutěživost. Cílem je vytvoření soutěže týmů na internetové bázi, po první teoretické internetové části bude kvalifikován omezený počet družstev k praktické části soutěže, která kromě testu bude obsahovat také část s jízdou v atraktivních disciplínách kromě kola např. také skateboardu a in – linových bruslích. 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. Vytvořit pravidla prostřednictvím organizace zaměřené na oblast bezpečnosti silničního provozu 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 30. 9. 2011**

- B. Spustit webové stránky krajské strategie BESIP a zajistit mediální propagaci soutěže.

**Termín: do 30. 9. 2011**

#### Vztah k opatřením NSBSP: H 3.1, H 3.2

##### 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 s možností bezplatného vyzkoušení měření rychlosti vozidel, simulátoru nárazu apod.

#### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Vytvořit pravidla a zorganizovat soutěž zaměřenou na dopravní tematiku a bezpečnost účastníků v silničním provozu pro dvojici rodič a dítě spojenou s tematickým dnem v oblasti BESIP s možností bezplatného vyzkoušení měření rychlosti vozidel, simulátoru nárazu apod. a zajistit mediální propagaci akce.

**Termín: do 31. 3. 2012**

#### Vztah k opatřením NSBSP: E 2. 2, G 1.3

##### 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 přechodů pro chodce.

Ve vztahu k dětským dopravním hřištím Jihočeský kraj vyhlašuje dva typy podpory, neboť si vědomí 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 kázni vedoucí k vyšší bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ke snižování nehodovosti v silničním provozu. Prvním typem opatření je

příspěvek na dopravu dětí na dětská dopravní hřiště. Druhým typem podpory je pak grantový program podpory výstavby a modernizace dětských dopravních hřišť a jejich vybavení. Původně bylo toto opatření určeno pouze k modernizaci dětských dopravních hřišť a jejich vybavení, tento přístup byl následně změněn a bylo umožněno příspěvek čerpat také na výstavbu zcela nových dětských dopravních hřišť. V Jihočeském kraji je v současné době v provozu jedenáct dětských dopravních hřišť a jedno mobilní hřiště. Seznam dopravních hřišť je uveden v příloze č.1.

Novým typem grantového opatření je program k zajištění bezpečnosti přechodů pro chodce v intravilánech obcí, a to formou dopravně inženýrských opatření a jejich vybavením zařízením pro zajištění bezpečnosti chodců a dalších účastníků silničního provozu.

#### 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. Zavést nové grantové opatření k zajištění bezpečnosti přechodů pro chodce v intravilánech obcí, a to formou dopravně inženýrských opatření a jejich vybavením zařízením pro zajištění bezpečnosti chodců a dalších účastníků silničního provozu.

**Termín: průběžně s počátkem od 1. 3. 2010**

**Vztah k opatřením NSBSP: A 2.3, H 2.2, J 1.2**

### 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 deliktivní 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 autoškole 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. Zapojit se do krajské pracovní skupiny BESIP a spoluúčastnit se na přednáškách zaměřených především na bezpečné chování dětí při cestách do a ze školy, ale také při volnočasové aktivitě dětí. 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 nejvyšší povolené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci výkonu státní správy.

**Termín: průběžně**

**Vztah k opatřením NSBSP: A 3. 3, F 5.2, I 2.2, I 2.4**

## 4. Mezinárodní spolupráce

Jihočeský kraj byl osloven ke spolupráci s rakouskými partnery, Zemskou vládou země Horní Rakousko v rámci projektu „ROSEMAN“ (Cross Border Road Safety Management), který zahrnuje přeshraniční management bezpečnosti silniční dopravy v rámci programu ETZ: přeshraniční spolupráce Česká republika – Rakousko 2007 – 2013. Cílem opatření je mimo jiné také sjednocení práce na bezpečnosti silničního provozu



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

silnic nižších tříd a zlepšení vzájemné informovanosti o zákonné úpravě pravidel silničního provozu. Mezinárodní spolupráci v oblasti BESIP lze dále realizovat v rámci programu Fondu malých projektů jako součásti operačního programu Evropská územní spolupráce ČR - Rakousko. V rámci projektů si Jihočeský kraj klade následující cíle vzájemné spolupráce s rakouskými partnery v příhraničním regionu Jihočeského kraje a Země Horní Rakousko:

- výběr konkrétních silničních úseků resp. nehodových míst na silnicích II. a III. třídy k provedení bezpečnostního auditu s návrhem navazujících opatření včetně stanovení priority a odhadovaných nákladů,
- zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu v průjezdních úsecích silnic II. a III. tříd v obcích (dvě obce na území České republiky, jedna obec v Horním Rakousku) 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 (low cost measures),
- vypracování dvojjazyčné brožury na téma bezpečnost silničního provozu a jeho zákonná úprava s upozorněním na národní specifika,
- zapojení rakouských dětí do systému krajské dopravní výchovy jejich účastí v soutěži mladých cyklistů a výtvarných soutěžích případně vyhlášení speciálních soutěží s mezinárodní účastí na jmenovaná témata.

### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zajistit vzájemnou informovanost o strategiích v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v zemi Horní Rakousko a Jihočeském kraji.

**Termín: průběžně**

- B. Vytvořit jednotlivé pracovní skupiny k podání žádostí a zajištění projektů
- ke zjištění silničních úseků resp. nehodových míst na silnicích II. a III. třídy k provedení bezpečnostního auditu s návrhem navazujících opatření včetně stanovení priority a odhadovaných nákladů,
  - ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu v průjezdních úsecích silnic II. a III. tříd v obcích (dvě obce na území České republiky, jedna obec v Horním Rakousku) 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 (low cost measures),
  - k vypracování dvojjazyčné brožury na téma bezpečnost silničního provozu a jeho zákonná úprava s upozorněním na národní specifika,
  - k zapojení rakouských dětí do systému krajské dopravní výchovy jejich účastí v soutěži mladých cyklistů a výtvarných soutěžích případně vyhlášení speciálních soutěží s mezinárodní účastí na jmenovaná témata. hodů pro chodce v intravilánech obcí, a to formou dopravně inženýrských opatření a jejich vybavením zařízení pro zajištění bezpečnosti chodců a dalších účastníků silničního provozu.

**Termín: od 15. 3. 2010 a dále průběžně**

- C. Provéřit možnost spolupráce v oblasti BESIP s Úřadem vlády Dolní Rakousko a Úřadem vlády Dolní Bavorsko na úrovni společných pracovních skupin.

**Termín: do 30. 6. 2011 a dále průběžně**

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

- A. Spustit webové stránky Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje.

**Termín: do 30. 6. 2011**

- B. Zajistit kvalitní formu zpracování Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje.

**Termín: do 31. 8. 2010**

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: do 30. 9. 2010**

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 před koncem kalendářního období roku 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**

Vztah k opatřením NSBSP: J 1.4

## 5. FINANCOVÁNÍ A PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

OPATŘENÍ	FINANCOVÁNÍ		
	ROPOČET KRAJE	FONDY EU A SFDI	TŘETÍ OSOBY
2.1. Monitoring, analýza, audit			
2.2. Dopravní inženýrství			
2.3. Dopravní výchova			
2.4. Grantová politika			
3. Výkon dozoru BESIP			
4. Mezinárodní spolupráce			

OPATŘENÍ	PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ			
	KRAJSKÝ ÚŘAD,	SÚS JČK	TŘETÍ VEŘ. OSOBY	VEŘ. ZAKÁZKA
2.1. Monitoring, analýza, audit				
2.2. Dopravní inženýrství				
2.3. Dopravní výchova				
2.4. Grantová politika				
3. Výkon dozoru BESIP				
4. Mezinárodní spolupráce				

OPATŘENÍ	ROZPOČET KRAJE	JINÉ ZDROJE
2.1. Monitoring, analýza, audit	400. tis. Kč	až 50 % nákladů rozpočtu
2.2. Dopravní inženýrství	50 mil. Kč pozn.	až 50 % nákladů rozpočtu
2.3. Dopravní výchova	max. 1 mil. Kč	až 70 % nákladů rozpočtu
2.4. Grantová politika	4 mil. Kč	
3. Výkon dozoru BESIP	přenesená působnost	
4. Mezinárodní spolupráce	1 mil. Kč	až 75 % nákladů rozpočtu

pozn. náklady odpovídající zčásti úspoře v dopravních investicích JČK, v nichž byly akce dosud realizovány

## 6. ČASOVÝ HARMONOGRAM

OPATŘENÍ	2010		2011		2012		2013	
	I. pol.	II. pol.	I. pol.	II. pol.	I. pol.	II. pol.	I. pol.	II. pol.
2.1. Monitoring, analýza, audit								
2.2. Dopravní inženýrství								
2.3. Dopř. výchova - obecně								
2.3.1. Věková skupina do 6 let								
2.3.2. Věková skupina 6 - 15 let								
2.3.3. Věková skupina 15 - 19 let								
2.3.4. Dospělí a děti								
2.4. Grantová politika								
3. Výkon dozoru v oblasti BESIP								
4. Mezinárodní spolupráce								

## 7. 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 marketingu a vnějších vztahů, 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 větší části procesů vymezených v čl. 2. – 4. vlastními pracovními silami a zdroji
- 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 a pro věkovou skupinu 15 – 18 let prostřednictvím třetí osoby
- spuštění webových stránek 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 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.

## Příloha č. 1 – Seznam dětských dopravních hřišť

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

V současné době se připravuje rekonstrukce dětských dopravních hřišť ve Volarech a ve Vimperku. Pro děti je velmi atraktivní vybavení dětských dopravních hřišť železničními přejezdy, což se stává zároveň jedním z dalších cílů tohoto grantu.