



# Jihočeský kraj

## STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021–2030



Zpracoval odbor dopravy a silničního hospodářství  
Krajského úřadu Jihočeského kraje  
12/2020

## Obsah

1. Úvod .....	3
2. Bezpečnostní a bezpečnostně preventivní opatření .....	5
2.1. Monitoring, statistická analýza, bezpečnostní audit .....	5
2.2. Dopravní inženýrství .....	8
2.2.1 Stavebně technická opatření .....	9
2.2.2 Dopravně technická opatření .....	16
2.3. Dopravní výchova .....	20
2.3.1. Věková skupina do 6 let .....	22
2.3.2. Věková skupina 6 – 15 let .....	23
2.3.3. Věková skupina 15 – 19 let .....	24
2.3.4. Dospělí. Společné projekty pro rodiče a děti. ....	24
2.4. Grantová politika .....	25
3. Výkon dozoru v oblasti BESIP .....	26
4. Mezinárodní spolupráce .....	27
5. SWOT analýza .....	29
Silné stránky .....	29
Slabé stránky .....	29
Příležitosti .....	29
Hrozby .....	29

## 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 roce 2000 přešla agenda BESIP v souvislosti s přijetím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, pod současné Ministerstvo dopravy ČR.

„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ byl samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčoval cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem bylo snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob. Na základě podrobné a věcné analýzy

příčin byla komplexně revidována dosavadní Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a vypracován návrh potřebných opatření a postupů, který je předmětem nového aktualizovaného materiálu: REVIZE A AKTUALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011– 2020 s platností od roku 2017. Vláda České republiky tuto aktualizovanou verzi schválila usnesením č. 160 dne 27. 2. 2017. Tento materiál nahradil dosavadní Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Národní Strategie BESIP 2021-2030 navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, resp. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority obsažené v materiálu jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytkly za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu. V období let 2011-2019 bylo na pozemních komunikacích v ČR usmrčeno 5 419 osob (pozn. do 24 hod. od nehody, do 30 dní od nehody usmrčeno 6 058 osob) a těžce zraněno 23 656 osob. Ve srovnání s obdobím 2001-2009, kdy bylo usmrčeno 10 097, resp. těžce zraněno 40 807 osob, byl v oblasti usmrčených osob evidován 46% pokles, v oblasti těžce zraněných pak 42% pokles.

Jihočeský kraj svoji první strategii bezpečnosti silničního provozu schválil pro roky 2010 – 2013 a dále pak pro období 2014 – 2020. Vytýčení cílů strategie Jihočeského kraje představoval a představuje úkol v oblasti prevence na silnicích a v oblasti výchovného působení na všechny účastníky silničního provozu, jehož plnění je přímo závislé na objemu finančních prostředků, které jsou k jeho plnění uvolněny z rozpočtu územně samosprávného celku. Atraktivita připraveného programu pak významně ovlivňuje výsledky, kterých má být dosaženo. Kromě provozování dětských dopravních hřišť, tematicky zaměřených přednášek ve spolupráci s Policií ČR, propagačních a populárně naučných pomůcek a materiálů, jsou vhodnou formou také soutěže pro všechny věkové kategorie s atraktivními cenami souvisejícími se silničním provozem a pořádání kursů bezpečné jízdy pro dospělé řidiče.





### STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

Prevence v oblasti BESIP dále zahrnuje monitoring dopravně nebezpečných míst na silnicích v majetku Jihočeského kraje 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.

Akční plán národní STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2021 – 2030 pro období 2021 -2022 v rámci jednotlivých opatření analytické části v každé oblasti identifikuje cíle s odpovědností krajů, jejichž rozsah Jihočeský kraj svojí strategií a systematickou prací v této oblasti zcela naplňuje.

V rámci Evropské strategie 2011 – 2020 se dařilo České republice dle hodnoceného období 2011 – 2019 naplňovat cíle strategie pouze průměrně s ohledem na počet usmrcených osob v silničním provozu v České republice a ostatních zemích Evropské unie, nejméně uspokojivá je v tomto ohledu situace ohledně ochrany chodců a cyklistů. Každoročně zemře na silnicích celého světa více než jeden milión lidí, z tohoto počtu v roce 2019 bylo oběťmi dopravních nehod v Evropě 22 659 osob. V České republice zemřelo ve stejném období na silnicích 617 osob.

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. 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 Evropské komise v oblasti bezpečnosti je do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu oproti roku 2009 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 správního trestání a trestně právního restrikce nepostačuje. 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 nejtěššího 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 usmrcených a zraněných osob, hmotné škody a těžko měřitelné negativní aspekty právního a společenského vědomí v této oblasti i přes dílčí zlepšení v minulých letech nás reálně vzdalují od vývoje ve vyspělých evropských zemích. V porovnání s vyspělými evropskými státy je nehodovost a její následky u nás téměř dvojnásobná. 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 vyhlášky MD a S č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o



### STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

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.

Z pohledu mezikrajského srovnání v rámci České republiky patřil Jihočeský kraj v roce 2019 ke krajům s nadprůměrným počtem usmrcených osob v silničním provozu (58 osob) a největším počtem těžce zraněných osob na 1 milion obyvatel (372 osob na 1 milion obyvatel). 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 – testíků a Autoškolky skřítky Bertika pro skupinu předškolních dětí a nejmladších žáků, v oblasti grantové politiky, kterou podpořil 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.

Jako podklad pro aktualizaci Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeský kraj v roce 2017 zadal vypracování projektu spočívajícího v identifikaci vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje podle metodiky, která byla certifikována Ministerstvem dopravy v Praze dne 19. 12. 2012 pod č. j. 136/2012 – 520 – TPV/1 na základě multifaktorové analýzy dopravní nehodovosti, certifikované Ministerstvem dopravy v Praze dne 5. 12. 2014 pod č. j. 138/2013 – 520 – TPV/1, jejímž výstupem je interaktivní mapa sloužící k identifikaci dopravně nebezpečných míst s návrhy na jejich řešení. Analýze byla podrobena krajská silniční síť v extravilánech měst a obcí, která je zařazena do tzv. páteřní a základní sítě Jihočeského kraje. Následně byly výsledky analytické části přetransponovány do Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu.

## **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 potencionální 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 byla 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.



### STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

V roce 2017 zadal Jihočeský kraj vypracování projektu spočívajícího v identifikaci vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje podle metodiky <http://ideko.cdv.cz/methodics>, která byla certifikována Ministerstvem dopravy v Praze dne 19. 12. 2012 pod č. j. 136/2012 – 520 – TPV/1 na základě multifaktorové analýzy dopravní nehodovosti, certifikované Ministerstvem dopravy v Praze dne 5. 12. 2014 pod č. j. 138/2013 – 520 – TPV/1, jejímž výstupem je interaktivní mapa, sloužící k identifikaci dopravně nebezpečných míst s návrhy na jejich řešení.

Analýze byla podrobena krajská silniční síť v extravilánech měst a obcí, která je zařazena do tzv. páteřní a základní sítě Jihočeského kraje. V rámci projektu byla aplikována metoda identifikace kritických míst na silniční síti založená průnikem bezpečnostních modelů nehodovosti spočívajících ve využití tzv. očekávaného počtu nehod k predikci nehodovosti a tradičních metod identifikace nehodových lokalit. Takto zjištěná nejkritičtější místa byla následně podrobena bezpečnostní inspekci dle prováděcí vyhlášky k zákonu o pozemních komunikacích č. 104/1997 Sb. a směrnice 2008/96/ES a detailní analýze dopravních nehod za účelem identifikace faktorů spolupůsobících při jejich vzniku z hlediska utváření pozemní komunikace. Následně byla navržena opatření na jejich odstranění nebo snížení účinků těchto vlivů, a to pro každé místo (úsek) jak měkká opatření nízkonákladová, tak i opatření investiční s kvalifikovaným odhadem nákladů na jejich realizaci.

Výstupem projektu je dále interaktivní mapa, v níž jsou zobrazena dopravně nebezpečná místa a úseky jako kritická místa a úseky z pohledu identifikace dopravně nebezpečných míst a úseků s dopadem do vysoké nehodovosti na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje. Tato dopravně nebezpečná místa a úseky jsou barevně odlišena podle míry své nebezpečnosti a takto rozdělena do třech kategorií s odstupňovaným potenciálem nebezpečnosti.

#### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zajistit průběžnou kontrolu celé 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**

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

**Termín: průběžně**

- C. 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**

- D. 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**



## 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 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 usmrcených a počtu nehod se zraněním podle kategorie pozemní komunikace pořízeného v roce 2019 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 usmrcených a více než dvojnásobný počet nehod s těžkým zraněním. Z dříve uvedeného je tedy patrné, že je nezbytně nutné 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 schválen 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 oblasti řešení nehodových křižovatek, řešení nehodových úseků a řešení rizikových železničních přejezdů. V souvislosti s výstupy projektu Identifikace vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje byly v aktualizaci v roce 2020 zařazeny do Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu nové křižovatky a nové úseky silnic, které byly projektem identifikovány jako místa krajské silniční sítě s vysokým rizikem pro vznik dopravní nehody (nově celkově devět úseků a sedm křižovatek).

## 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 nedostatečné technické zabezpečení a špatné rozhledové poměry v místě železničního přejezdu.



Na území Jihočeského kraje se nachází 920 km železničních tratí, na nichž je 902 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.

Podrobné údaje o zabezpečení přejezdů jsou uvedeny v navazující tabulce (stav k 1. 6. 2020)

Způsob zabezpečení	počet
Přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem	454
Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické	19
Přejezdy s uzamykatelnou závorou (trvale uzavřené)	23
Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné (PZS) bez závor	312
Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné (PZS) se závorami	94
Celkem	902

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 hlavní faktory těchto dopravních nehod.



**STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU  
JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030**

Podrobné údaje o počtu nehod na železničních přejezdech v Jihočeském kraji jsou uvedeny v navazující tabulce (stav k 1. 6. 2020)

Nehody	počet
2020	4
2019	9
2018	17
2017	8
2016	8
2015	13
<b>Celkem</b>	<b>59</b>

V letech 2018 - 2020 byla průběžně zvyšována bezpečnost na přejezdech na silnicích I. třídy prostřednictvím doplňování závor na stávající PZS bez závor. S výjimkou dvou přejezdů jsou tak aktuálně všechny přejezdy na silnicích I. třídy v Jihočeském kraji zabezpečeny PZS se závorami. Výjimku tvoří pouze přejezd na silnici I/19 v Mirovicích (doplnění závor je v současné době připravováno, předpoklad zahájení stavby v roce 2021) a přejezd na silnici I/20 u Maloviček na trati Dívčice – Netolice (bez pravidelné osobní dopravy), v případě tohoto přejezdu by mělo být křížení tratě se silnicí I/20 vyřešeno v rámci investice ŘSD (stavba mimoúrovňového křížení).

#### **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 úrovňového 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 přepravy 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 úrovnovému 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, 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



### STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

pozemních komunikací a počet jízdních pruhů a chybějící stavební prvky pro usnadnění přecházení. Přitom světovým trendem v urbanismu 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 součastem 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 ochránění chodců jako významných účastníků silničního provozu ve 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 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**

#### 2.2.1.4. Odstraňování bodových a úsekových 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 daném místě.

Jak již bylo uvedeno výše v roce 2017 zadal Jihočeský kraj vypracování projektu spočívajícího v identifikaci vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského, jejímž výstupem je interaktivní mapa, sloužící k identifikaci dopravně nebezpečných míst s návrhy na jejich řešení.

Analýze byla podrobena krajská silniční síť v extravilánech měst a obcí, která je zařazena do tzv. páteřní a základní sítě Jihočeského kraje. V rámci projektu byla aplikována metoda identifikace kritických míst na silniční síti založená průnikem bezpečnostních modelů nehodovosti spočívajících ve využití tzv. očekávaného počtu nehod k predikci nehodovosti a tradičních metod identifikace nehodových lokalit. Takto zjištěná nejkritičtější místa byla následně podrobena bezpečnostní inspekci dle prováděcí vyhlášky k zákonu o pozemních komunikacích č. 104/1997 Sb. a směrnice 2008/96/ES a detailní analýze dopravních nehod za účelem identifikace faktorů spolupůsobících při jejich vzniku z hlediska utváření pozemní komunikace. Následně byla navržena opatření na jejich odstranění nebo snížení účinků těchto vlivů, a to pro každé místo (úsek) jak měkká opatření nízkonákladová, tak i opatření investiční s kvalifikovaným odhadem nákladů na jejich realizaci.

Výstupem projektu je dále interaktivní mapa, v níž jsou zobrazena dopravně nebezpečná místa a úseky jako kritická místa a úseky z pohledu identifikace dopravně nebezpečných



## STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

míst a úseků s dopadem do vysoké nehodovosti na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje. Tato dopravně nebezpečná místa a úseky jsou barevně odlišena podle míry své nebezpečnosti a takto rozdělena do třech kategorií s odstupňovaným potenciálem nebezpečnosti. V souvislosti s výstupy projektu Identifikace vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje byly v aktualizace v roce 2020 zařazeny do Programu opatření na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje realizovaných v rámci Strategie bezpečnosti silničního provozu nové křižovatky a nové úseky silnic, které byly projektem identifikovány jako místa krajské silniční sítě s vysokým rizikem pro vznik dopravní nehody (nově celkově devět úseků a sedm křižovatek).

### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. V návaznosti na výstupy projektu Identifikace vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského, výsledky monitoringu 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 inspekcí zpracovaných odborně způsobilou osobou jako časové posloupnosti postupu k návrhu opatření k odstranění dopravně nebezpečného místa a tahu, zajistit následnou projektovou přípravu a následnou realizaci stavebně inženýrských opatření a dopravně inženýrských 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 usídlují 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 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**

- B. V návaznosti na monitoring dopravních nehod a průběžnou kontrolu silniční sítě ve vlastnictví kraje se zaměřením na aktivní vyhledávání dopravně nebezpečných a urbanisticky nevhodně řešených míst prostřednictvím Správy a údržby silnic Jihočeského kraje, krajského úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství a místních samospráv v rámci modernizací a rekonstrukcí průtahů obcí zajistit projektovou přípravu a následnou realizaci dopravně a stavebně technických 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, byť neobvyklé dopravní situace stejným dopravním značením a 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 umístěným 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 nehodovým místem. Je prokázáno, že také 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 nejvhodnějším 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.

**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 zřejmá také pro 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.

**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, zachytných bezpečnostních zařízení, provedení zářezových a náspných svahů a provedení krajnic.

Ke společensky nejdiskutovanějším tématům patří otázka stromů jako pevných překážek vysazených kolem pozemních komunikací. Stromová výsadba 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 krajinářských, kvalitního optického vedení pro řidiče, klimatických důvodů jako ochrana proti oslnění a větru a také z důvodů stavebně technických (zpevnění náspů) 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 míru nehodovosti a srážka s nimi má v podstatné 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 spojené 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 silnic apod. S otázkou prevence pasivní bezpečnosti také souvisí problematika zachytných 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 vozidel. Za vhodnou formu ochrany je obecně považováno osazení svodidel na mostní pilíře, podjezdy, portály a ve skalních zářezech. 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 důsledkem střetu se zvěří, vhodná opatření k zabránění průniku živočichů do vozovky (např. zaplacení, pachové ohradníky apod.)

Z interaktivní mapy a návrhu opatření projektu Identifikace vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského kraje se potvrzuje, že v převažující většině případů nevyžaduje nehodové místo nebo úsek realizaci velké investiční akce, v doporučeních k eliminaci zjištěných rizik jednoznačně převažují tzv. měkká opatření, spočívající v doplnění dopravního značení, odstranění stromů či terénu v rozhledech případně návrh na obnovu protiskluzových vlastností vozovky 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**



**STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU  
JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030**

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**

E. V návaznosti na výstupy projektu Identifikace vysoce dopravně nebezpečných míst a úseků na vybrané síti silnic II. a III. tříd na území Jihočeského zajistit odstranění dopravně závadových míst vedoucích ke vzniku dopravních nehod v důsledku zhoršených rozhledů v důsledku pevných překážek v rozhledech a chybných či nevhodně umístěných záchytných systémů.

**Termín: průběžně**

### 2. 3. Dopravní výchova

Děti jsou nejvíce otevřené 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 pomocí hry a praktické aplikace. V provozu na pozemních komunikacích více než kdekoli 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 pohotově se rozhodovat. Není zde tudíž prostor k dlouhé úvaze a přemýšlení, proto si děti musí osvojit schopnost okamžitého a řádného vyhodnocení situace k volbě správného řešení. Cílem dopravní výchovy je tím pádem nejen osvojení si základních pravidel bezpečnosti provozu, ale především schopnosti uplatnit je v praxi tak, aby dítě, byť samo bez doprovodu dospělého jedince dobře 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 proto nutné děti učit také vzájemné ohleduplnosti a toleranci a vstřícné empatii. Popsaný přístup byl opakovaně vyhodnocen jako nejprínosnější 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 znovu klade za cíl vytvořit na základě této nové strategie komplexní program v dopravní výchově, kterou budou sjednoceny a doplněny



### STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

dosavadní 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 policí, Českého červeného kříže, nemocničních zařízení až k jednotlivým obcím s rozšířenou působností. V oblasti BESIP dlouhodobě funguje spolupráce Krajského úřadu Jihočeského kraje s Magistrátem města České Budějovice a městskými úřady Tábor, Jindřichův Hradec, Písek, Týn nad Vltavou, Prachatice, Třeboň a Dačice. V rámci této strategie si Jihočeský kraj stanovuje následující cíle:

- ❑ zapojit do krajského systému BESIP maximální počet předškolních a školních zařízení
- ❑ zapojit do krajského programu BESIP středoškoláky
- ❑ 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
- ❑ sledovat a vyhodnocovat pravidelně výsledky krajského systému dopravní výchovy a motivovat pedagogy v oblasti BESIP
- ❑ zapojit do krajského programu všechny obce s rozšířenou působností v krajské územní působnosti

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

#### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Svolávat 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 zvát je k zapojení se do akcí krajského programu dopravní výchovy BESIP prostřednictvím svého školního koordinátora nebo učitele dopravní výchovy.

**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 soutěžních 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 ještě více zapojit předškolní zařízení do celkového systému vzdělávání v oblasti dopravní výchovy. Kromě základního metodického a výukového materiálu bude snahou zprostředkování vzájemných kontaktů s Policií ČR a obecní policií za účelem uspořádání aktivních besed s dětmi, pro které je policista velkou autoritou. Dalším cílem bude rozšířit zapojení této věkové kategorie do systému dopravních soutěží, jejichž znalostní a praktická úroveň bude přizpůsobena úměrně 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. Krajský úřad bude finančně i personálně podporovat již zavedené dopravní soutěže mateřských škol v ORP Jindřichův Hradec a krajskou dopravní soutěž v Hopsáriu v Českých Budějovicích. Vhodným motivačním způsobem mohou být také znovu vyhlášené 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 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 31. 12. 2021**

B. 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 v předškolních zařízeních.

**Termín: pravidelně jedenkrát ročně**



### 2. 3. 2. Věková skupina 6 – 15 let

Hlavním cílem v této věkové skupině bude i nadále rozvíjet práci s dětmi na prvním stupni základních škol na úroveň žáků 6. – 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. Za účinnosti předchozí strategie BESIP se to podařilo v ORP Tábor a České Budějovice, kde již mají soutěže pro žáky prvního stupně základních škol víceletou tradici. 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 BESIP.



Jihočeský kraj od roku 2015 každoročně oceňuje některého z pedagogů za celoživotní práci v oblasti BESIP. Vyhlášení probíhá v rámci semináře pro pedagogy dopravní výchovy v kruhovém sále ZK a cenu předává radní pro oblast dopravy. Do roku 2020 bylo oceněno následujících šest pedagogů: Mgr. Josef Vachta (Chyšky), Mgr. Hana Tomanová (Písek), Mgr. Bohumír Malík (Horní Planá), Mgr. Miroslav Pileček (Prachatice), Liběna Flachsová (Tábor) a Ing. Jan Štěpka (České Budějovice).

Hlavní cíle pro tuto věkovou kategorii:

- ❑ zajištění vhodného metodického a výukového materiálu
- ❑ zprostředkování vzájemné spolupráce se všemi složkami BESIP
- ❑ organizace vhodných soutěží zaměřených na dopravní tematiku a bezpečnost dětí v silničním provozu
- ❑ organizace jednodenního seminářů v rámci školního roku
- ❑ provozování webových stránek s e-testy přizpůsobenými věkové úrovni dětí.

#### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Poskytovat 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: průběžně**

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

**Termín: pravidelně**

- 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 krajské webové stránky BESIP s e–testy přizpůsobenými věkové úrovni dětí základních škol (online Bertíkovy testy).

**Termín: průběžně**

### 2. 3. 3. Věková skupina 15 – 19 let

V souvislosti s tím, že zapojit tuto věkovou skupinu do systému dopravní výchovy se v předchozím období ukázalo jako poměrně obtížné, ale zároveň nesmírně důležité, i vzhledem k tomu, že právě v tomto věku se rekrutují noví řidiči, kteří jsou nezkušení, ale do značné míry velmi sebejistí, chce Jihočeský kraj zaměřit svou pozornost znovu také tímto směrem. Zřejmou podmínkou atraktivnosti soutěže budou zajímavé ceny a zajištění informovanosti o jejím průběhu prostřednictvím internetu, sociálních sítí, 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. 2022**

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

Velmi důležitým faktorem, který ovlivňuje chování dětí, jsou rodinné stereotypy, tudíž 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 samotné 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,



## STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030

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. Evidentní podmínkou atraktivnosti soutěže budou zajímavé ceny a zajištění informovanosti o jejím průběhu prostřednictvím médií a sociálních sítí.

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. Přitom vycházet ze zkušeností z dopravních soutěží, které se uskutečnily v předchozím sledovaném období.

### Úkoly a cíle s termíny plnění

- A. Zorganizovat novou 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. 2022**

## 2.4. Grantová politika

Důležitým grantovým opatřením je program Podpory zřízení bezpečnostních prvků na pozemních komunikacích v intravilánech obcí. Hlavním cílem od jeho prvního vyhlášení bylo 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 byly podpořeny stavební investice a opravy.

### Úkoly a cíle s termíny plnění

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

**Termín: průběžně**



### 3. Výkon dozoru v oblasti BESIP

V intencích příslušné legislativy je svěřena krajskému úřadu 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 další spolupráci s Policií ČR, zejména s dopravní policií, a to formou přímé účasti na akcích policie, akcích týmu bezpečnosti Jihočeského kraje, a dále formou účasti na seminářích na téma dokumentace přestupků v dopravě a formou pravidelných konzultací s řídicími pracovníky.
- B. Stejným způsobem nadále 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 autoškol, učitele autoškol, provozovatele školicích středisek řidičů 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. 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 odborného dozoru nad činností STK v kraji udržet četnost a zpřísnění kontrol a učinit taková opatření, aby se v co nejvyšší míře zabránilo provozu nevyhovujících vozidel.
- F. Zabezpečit stejně jako v předchozím období účinný státní odborný dozor nad provozovateli silniční dopravy ve smyslu zákona č. 111/1994 Sb., o silničním provozu, 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 a německými 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.

### 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 a aktualizaci 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 (2021 – 2030).

**Termín: do 31. 3. 2021**



**STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU  
JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2021 – 2030**

C. Zajistit mediální podporu a propagaci Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje (internet, tisk, TV, rozhlas).

**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**



## 5. SWOT analýza

<p><b>Silné stránky</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 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 oddělením informací a styků s veřejností</li><li>▪ zkušenosti – část procesů vymezených v čl. 2. – 4. již úřad zajišťuje</li><li>▪ možnost finanční zajištění procesů vymezených v čl. 2. – 4. z vlastních zdrojů,</li><li>▪ zkušenosti s čerpáním finančních prostředků z evropských a státních zdrojů</li><li>▪ dobře fungující webové stránky včetně sledování zimní údržby na silnicích Jihočeského kraje</li><li>▪ dostatečné zázemí (vozový park, administrativní budova apod.) pro realizaci procesů vymezených v čl. 2. – 4.</li><li>▪ image a goodwill instituce</li><li>▪ spolupráce s krajským koordinátorem BESIP, Ministerstvem dopravy ČR a dalšími složkami činnými v oblasti BESIP (Centrum služeb pro silniční dopravu)</li><li>▪ zapojení těch obcí s rozšířenou působností, které mají svůj dílčí program BESIP</li><li>▪</li></ul>	<p><b>Slabé stránky</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ vysoká finanční náročnost části procesů především vymezených v čl. 2.2.1.</li></ul>
<p><b>Příležitosti</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 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.</li><li>▪ možnost čerpání finančních prostředků ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu z grantového programu SFDI na projektovou přípravu a investiční činnost</li><li>▪ možnost uplatnění některých záměrů vymezených v čl. 2. a 4. formou žádostí v grantové politice státu a EU</li><li>▪ možnost zajištění části finančních prostředků především medializovaných záměrů v oblasti BESIP např. všech typů soutěží formou sponzoringu od třetích osob</li><li>▪ zájem vlády Země Horní Rakousko, Země Dolní Rakousko a Země Dolní Bavorsko na vzájemné spolupráci v oblasti BESIP</li><li>▪ zajištění dílčí podpory projektu prostřednictvím měst a obcí Jihočeského kraje</li><li>▪ využití dostupných informačních a metodických zdrojů a materiálů – podpora od Ministerstva dopravy ČR (letáky, brožury, videoklipy)</li><li>▪ nové technologie</li></ul>	<p><b>Hrozby</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ malé společenské, veřejné a odborné preference při uplatňování plánů a cílů BESIP</li><li>▪ ekonomická stagnace, resp. propad ekonomiky (např. v souvislosti s pandemií COVID 19)</li><li>▪ nedostatečná podpora z pohledu legislativy a technických předpisů a norem</li></ul>



**Jihočeský kraj**