

# AKČNÍ PLÁN

2

## Zvyšování bezpečnosti dopravy

Zlepšování dopravně bezpečnostní situace  
na komunikacích ve městě Ústí nad Labem



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Listopad 2012





## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Analýza</b>	<b>5</b>
2.1	Strategie rozvoje města Ústí nad Labem a úkoly plynoucí pro bezpečnost dopravy	5
2.2	SWOT analýza	5
2.3	Priority v oblasti bezpečnosti dopravy	6
2.4	Charakter opatření z hlediska adresáta a postupu	6
<b>3</b>	<b>Vytýčení hlavních cílů v oblasti bezpečnosti</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Prevence v oblasti komunikace</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Represe</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Dopravní výchova</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Výkon dozoru v oblasti bezpečnosti silničního provozu, dohled nad bezpečností vozidel</b>	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>Mezinárodní a tuzemská spolupráce</b>	<b>13</b>
<b>9</b>	<b>Financování a personální zajištění</b>	<b>14</b>
<b>10</b>	<b>Časový harmonogram</b>	<b>15</b>



## 1 Úvod

V roce 2004 byla usnesením vlády schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Ta ve shodě se strategií Evropské unie definuje mnoho odvážných cílů – například snížení počtu úmrtí jako následek dopravní nehody mezi lety 2002 a 2010 o polovinu. Tyto cíle se ovšem nedaří dlouhodobě naplňovat a ukazuje se, že pouhá změna a zpřísnění legislativy není postačující. Ani zavedení tvrdých sankcí, reprezentované tzv. bodovým systémem, nepřineslo žádaný efekt.

Vláda České republiky přijala usnesení vlády ze dne 10. srpna 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020. V tomto usnesení ukládá představitelům krajských úřadů a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii a **doporučuje** hejtmanům, primátorovi hlavního města Prahy, **primátorům statutárních měst** a starostům obcí s rozšířenou působností **zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii**.

Plné znění Akčního programu je přílohou tohoto akčního plánu.

Je proto nutno v úsilí o zvýšení bezpečnosti dopravy nepolevit a zaměřit se více na prevenci, dopravní výchovu a bezpečnost komunikací a nepřijímat opatření až na základě tlaku veřejnosti jako výsledku tragické dopravní nehody. Preventivně by mělo dojít k zlepšení infrastruktury a odstranění míst představujících dopravně bezpečnostní hrozbu. Systém restrikcí je vhodné zachovat, ale vedle něj je potřeba podporovat dopravní výchovu nejen budoucích řidičů, ale i těch, kteří již řidičský průkaz vlastní, cyklistů i chodců.

Daného cíle a zvýšení bezpečnosti na komunikacích lze dosáhnout pouze tehdy, budou-li se o problematiku a na následném řešení podílet všichni, tedy nejen ministerstva České republiky, ale i jednotlivé kraje a obce, velká míra zodpovědnosti za splnění cílů leží i na jednotlivých občanech.

Systém zvyšování bezpečnosti dopravy stojí na třech spolupůsobících pilířích:

- Vozidlo;
- Uživatel komunikace, účastník silničního provozu;
- Infrastruktura (komunikace);

kdy nelze ani jeden z těchto pilířů opomíjet a zanedbávat. Čtvrtým, doplňujícím pilířem je zdravotní záchranná služba spolu s rychlým převozem zraněných a prací traumacentru, kterým se společně daří snižovat fatální následky nehod. Tím však nelze obhajovat nedostatek péče o bezpečnost komunikací a provozu na nich.

Tento akční plán se netýká oblasti bezpečnosti osob z hlediska kriminality, krádeží, loupeží, přepadení a pocitů bezpečí v prostředcích hromadné dopravy, na zastávkách a komunikacích!

## 2 Analýza

### 2.1 Strategie rozvoje města Ústí nad Labem a úkoly plynoucí pro bezpečnost dopravy

Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015, schválená vedením města, obsahuje základní poznatky, vize a cíle města, slabá a silná místa a příležitosti a je základním dokumentem, jehož vize a cíle generel dopravy naplňuje. Proto i jednotlivé akční plány se opírají o společné či velmi specifické poznatky a úkoly a míří k jejich důslednému naplnění.

Z těchto poznatků obecného i konkrétního charakteru vyplývá následující:

#### Stav a charakteristika města

Intenzita dopravy na některých komunikacích v blízkosti centra nabývá hodnot, které paralyzují okolní městský život, a vzhledem ke konfiguraci terénu není zatím reálná ani výstavba páteřního městského okruhu. Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.

Zatížení řady úseků silnic a místních komunikací v zastavěném území je neúměrně vysoké a vyžaduje uplatnění stavebních a organizačních opatření, která povedou k jeho snížení. Platný územní plán města i koncept územního plánu VUC Ústeckého kraje na území města nepočítají s žádnou zásadní přestavbou některé z páteřních tranzitních komunikací. Počítá se naopak s řadou přeložek a novostaveb na silniční síti v okolí města, které by spolu s organizačními opatřeními mohly snížit intenzitu zejména v případě tranzitní dopravy.

#### Vize rozvoje města:

**Varianta 1) Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město** těžící ze své výhodné geografické polohy, atraktivní pro investory a návštěvníky, s konkurenceschopnou ekonomikou vycházející z průmyslové tradice, s rostoucí vzdělaností a kvalifikací obyvatel a s moderně fungující samosprávou;

**Varianta 2) Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město** těžící ze své výhodné strategické obchodní

polohy a průmyslové tradice, opírající svůj dynamický (udržitelný) rozvoj o zvyšující se atraktivitu pro vnější investice spojenou s motivací a efektivním využitím potenciálu vlastních obyvatel, ekonomických subjektů a městské samosprávy.

#### Opatření IO4: Doprava

GC4: Zlepšit podmínky pro udržitelný rozvoj dopravy na území města Ústí nad Labem;

- SC42: Zlepšit stav dopravní infrastruktury města;
- GC priority: „Rozvoj dopravní infrastruktury“;

Priorita 4.2: Rozvoj dopravní infrastruktury

**Strategie:** Kompletní řešení silniční dopravy ve městě by vzhledem k charakteru reliéfu vyžadovalo extrémní finanční prostředky. Je proto třeba zaměřit se na odstranění míst, která zásadním způsobem nevyhovují požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Pro některé situace (např. zhoršení provozních podmínek vlivem počasí, uzavírek či nehod) je účelné zavádět ve městě moderní dopravní technologie a systémy (telematika).

Přehled opatření naplňujících strategii

- Opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy;
- Odstranění kolizních míst v silniční infrastruktuře;
- Rozvoj udržitelné dopravy;

### 2.2 SWOT analýza

Slabé stránky

- S výjimkou Labské stezky chybí městské páteřní stezky pro bezpečnou cyklistiku;
- Bariéry dopravních staveb a členitost území brání většímu rozšíření pěší dopravy;
- Vysoké zatížení centra města automobilovou dopravou;
- Nevhodné řešení řady městských komunikací a jejich křižovatek, přičemž odstranění tohoto stavu je finančně velmi náročné;
- Silnice a průmyslové plochy jako bariéra pro rozvoj pěší dopravy;
- Nedostatečné napojení na síť stezek pro pěší a cyklisty;

Hrozby:

- Nárůst silniční dopravy v centru města po otevření dálnice;
- Nedokončení náročné dostavby silniční sítě v okolí města;

### 2.3 Priority v oblasti bezpečnosti dopravy

- Zlepšení bezpečnosti na komunikacích ve městě
- Zvýšení povědomí o zásadách a problémech bezpečnosti všech účastníků provozu
- Zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu
- Zlepšení podmínek pro pěší
- Zvýšení bezpečnosti pro zranitelné účastníky, zejména děti, seniory a uživatele s omezením mobility

### 2.4 Charakter opatření z hlediska adresáta a postupu

Při účinném boji s dopravní nehodovostí je třeba postupovat systematicky, a to v účinné spolupráci správce komunikací, provozovatele hromadné dopravy, městské policie,

policie ČR a správních orgánů. Opatření se zaměřují na vozidlo (V), uživatele (U) a komunikaci/infrastrukturu (K). Opatření jsou Preventivní (P), reaktivní (R), výchovně-vzdělávací (VV), dohledová (DH) a represivní (RP).

Přednost by samozřejmě měla mít opatření preventivní a výchovně vzdělávací před reaktivními a represivními, bohužel bez reaktivních a represivních úspěšnou dopravně-bezpečnostní politiku dělat nelze.

### 3 Vytýčení hlavních cílů v oblasti bezpečnosti

- Cíl 1. Docílit komplexními opatřeními snížení počtu obětí dopravních nehod, těžkých a smrtelných zranění
- Cíl 2. Schválit střednědobou strategii zvyšování bezpečnosti dopravy ve městě Ústí do roku 2020 s jasně stanovenými úkoly a finanční podporou!
- Cíl 3. Ve střednědobé strategii důsledně sledovat úkoly aktualizované Národní strategie bezpečnosti silniční dopravy!
- Cíl 4. Pravidelně analyzovat dopravní nehodovost na území města, identifikovat hlavní příčiny, průběh, účastníky, následky, identifikovat nehodové lokality!
- Cíl 5. Provádět periodické bezpečnostní inspekce zjištěných nehodových lokalit a formulovat návrhy na eliminaci rizikových faktorů!
- Cíl 6. Každý schvalovaný projekt, který se týká dopravního řešení či závažnějších změn v dopravě, podrobit nezávislému bezpečnostnímu auditu!
- Cíl 7. Pravidelně (periodicky opakovaně) provádět bezpečnostní inspekce komunikací s cílem identifikovat (preventivně) dopravně bezpečnostní závady a nedostatky a navrhnout (přednostně nízkonákladová) opatření k odstranění rizik a nedostatků!
- Cíl 8. Instalovat zkldidňující prvky (fyzické a psychologické) na vytipovaných lokalitách s dopravně bezpečnostními nedostatky
- Cíl 9. Podporovat dopravní výchovu řidičů a dalších skupin obyvatel
- Cíl 10. Zabezpečit zvýšení účinnosti dohledu – hlídková činnost, měření rychlosti, průjezd na červenou
- Cíl 11. Zpřísnit a zefektivnit represí – zejména agresivního chování řidičů, hrubého překračování rychlosti, jízdy pod vlivem alkoholu a návykových látek
- Cíl 12. Soustavně organizovat dopravně - výchovné kampaně
- Cíl 13. Zvyšovat počet světelně signalizovaných přechodů na výzvu!
- Cíl 14. Zvyšovat počet světelně signalizovaných křižovatek!
- Cíl 15. Zřizovat okružní křižovatky, kde je to prostorově možné a účelné!
- Cíl 16. Odstraňovat úrovnňové železniční přejezdy, zkvalitnit jejich vybavení zabezpečovacím zařízením se závorami, kontrolovat rozhledové poměry, kontrolovat viditelnost označků;
- Cíl 17. Soustavně vytvářet a zlepšovat podmínky pro pohyb pěších mimo a přes vozovku (chodníky, pěší stezky, podchody, signalizované přechody, ochranné ostrůvky, Z přechody)!
- Cíl 18. Soustavně vytvářet a zlepšovat podmínky pro pohyb cyklistů pokud možno mimo jízdní pruhy automobilové dopravy, po samostatných stezkách a vyhrazených pruzích!
- Cíl 19. Soustavně vytvářet bezpečný dopravní prostor podél komunikací s ohledem na dovolenou rychlost – odstraňovat a nepovolovat pevné překážky podél komunikací, nebo zajistit jejich přiměřenou ochranu!
- Cíl 20. Udržovat a rozvíjet péči o bezpečnost dětí a školní mládeže, a to jak dopravní výchovou – školní hřiště a znalostní soutěže, tak zajištěním bezpečného příchodu do školy, bezpečného příjezdu na kole do škol, bezpečného přístupu na hřiště a místa shromažďování mládeže!
- Cíl 21. Prověřovat a zlepšovat orientaci řidičů při průjezdu křižovatkami a směrovými oblouky – i za ztížených podmínek (noc, mlha, stav vodorovného a svislého dopravního značení)
- Cíl 22. Kontrolovat pravidelně stav svislého a vodorovného dopravního značení z hlediska kompletnosti, viditelnosti atd.
- Cíl 23. Využívat dostupné nástroje inteligentních dopravních systémů pro zvýšení bezpečnosti uživatelů komunikací formou výstrahy, informace, řízení a dohledu.
- Cíl 24. Zlepšovat přístupnost zastávek hromadné dopravy osob zajištěním bezpečného přístupu k zastávkám i pobytu v prostoru zastávky.
- Cíl 25. Provádět dohled nad technickým stavem vozidel a upevněním nákladu, aby podíl vozidla na vzniku a následcích nehod byl co nejmenší.
- Cíl 26. Podporovat takovou přestavbu komunikační sítě města, aby bylo možno segregovat v maximální míře silné dopravní proudy individuální dopravy od proudů pěších a cyklistů a přístupů k zastávkám hromadné dopravy, školským a kulturním zařízením.
- Cíl 27. Prioritizovat investice do dopravně bezpečnostních opatření na základě zhodnocení potenciálu zlepšení, přínosů a nákladů na opatření.

- Cíl 28. Harmonizovat rychlost pohybu vozidel ve městě s ohledem na bezpečnostní úroveň komunikace a střet s potřebami chodců, cyklistů a přímé obsluhy území.
- Cíl 29. Udržovat povrchové vlastnosti vozovek na takové kvalitě, aby protismykové vlastnosti, nerovnosti a výtluky nemohly být spolupříčinou dopravních nehod.
- Cíl 30. Zabezpečit zimní údržbu sjízdnosti komunikací na takové úrovni, aby nedošlo k náhlé změně podmínek sjízdnosti nebo nezvládnutelnosti vozidla i při přizpůsobení rychlosti vozidla.
- Cíl 31. Do systému péče o bezpečnost komunikací zavést aplikaci požadavků na komunikaci bezpečnou, odpouštějící a srozumitelnou (samovysvětlující).
- Cíl 32. Sledovat bezpečnost veřejné dopravy osob ve městě a aktivně prověřovat technický stav vozidel a bezpečné chování řidičů včetně jejich školení, zdravotních prohlídek a kontroly alkoholu a jiných látek.

#### Analýza

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	Policie ČR, Městská policie, BESIP, Dopravní podnik



## 4 Prevence v oblasti komunikace

### Přehled cílů v oblasti prevence bezpečných komunikací

Do této skupiny lze zahrnout cíle 1,2,3,4,5,6,7,8,13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 částečně, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30 a 31. Stejně cíle však lze zařadit i do oblasti reaktivních opatření, jednání se v podstatě o léčbu nehodových lokalit.

Dále jsou poznámky k pouze některým z cílů:

#### Cíl 5, 6 a 7: Bezpečnostní inspekce a audity

- o Aplikace opatření K1 NSBSP (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu)
- o Pravidelné sledování dopravně bezpečnostního stavu stávající infrastruktury
- o Preventivní identifikace potenciálně nebezpečných lokalit již ve fázi projektu
- o Nutno rychle napravit zjištěné nedostatky
- o Potřeba pravidelného opakovaného sledování dopravně bezpečnostního stavu

#### Cíl 8, 26, 28: Regulace dopravy

- o Aplikace opatření K3, K4, K9 NSBSP;
- o Stanovení sítě nadřazených komunikací pro tranzitní dopravu
- o Vedení tranzitní dopravy na komunikace mimo hustě zastavené území města
- o Omezování konfliktu mezi individuální a veřejnou hromadnou dopravou, vyjždění ze zastávek PRIORITYA

#### Cíl 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21: Organizace dopravy

- o Aplikace opatření K5, K7, K9, K10 NSBSP
- o Lokální přizpůsobení silniční infrastruktury místním podmínkám a provozu

#### Cíl 13, 14, 15, 16, 17, 23: Řízení dopravy

- o Aplikace opatření K7, K8 NSBSP
- o Aplikace řídicích prvků pro efektivnější využití infrastruktury
- o Rozvoj a modernizace SSZ
- o Zavádění prvků ITS – dynamické řízení dopravy, okamžitá reakce na provozní mimořádnosti

#### Cíl 4, 5, 6, 7, 8: Odstraňování potenciálně nehodových lokalit

- o Aplikace opatření K1, K2, K5, K6, K10 NSBSP
- o Instalace zkliďujících prvků (fyzické a psychologické) na vytipovaných lokalitách s dopravně bezpečnostními nedostatky
- o Analyzovat reálné příčiny zvýšené nehodovosti a přijmout adekvátní opatření
- o Sledovat účinnost provedených opatření v delším časovém intervalu

### Prevence

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Policie ČR, BESIP

## 5 Represe

Do oblasti represe patří cíle 10, 11, 25. Jedná se o aplikaci opatření Ú7, Ú8, Ú10 NSBSP.

- o Tresty za porušování pravidel silničního provozu
  - o Represe bezohledného a agresivního chování
  - o Snaha řešit některé méně závažné přestupky domluvou (výchovní efekt)
  - o Koordinace dohledu na dopravní provoz prováděného Policií ČR a Městskou policií statutárního města Ústí nad Labem
- o Zaměřit se na:
    - o dodržování dovolené rychlosti především v místech vysokého výskytu chodců, před školními zařízeními a v noci na dlouhých přímých úsecích
    - o ohleduplnost řidičů motorových vozidel vůči ohroženějším skupinám – chodcům a cyklistům
    - o kontrolu způsoby jízdy cyklistů a jejich častou agresivitu vůči chodcům a na chodnicích.

### Represe

Odpovědnost:	Policie ČR, Městská policie
Spolupráce s:	

## 6 Dopravní výchova

Do oblasti dopravní výchovy patří cíle 9, 12, 20. Jedná se o opatření Ú1, Ú2, Ú3, Ú4 a Ú5 NSBSP

### Cíl 5.1 - Dopravní výchova dětí a mládeže

- o Podporovat materiálně i personálně dopravní výchovu předškoláků, školáků a dospívající mládeže;
- o Udržovat a vybavovat dětská dopravní hřiště;
- o Podporovat přednášky a dopravní soutěže poutavým způsobem, organizovat cyklistické závody pro děti.

### Cíl 5.2 - Dopravní výchova řidičů

- o Působit a přesvědčit autoškoly o potřebě a nutnosti kvalitního výcviku budoucích řidičů
- o Informovat veřejnost o novinkách v oblasti dopravy i o stávajících skutečnostech
- o Provést preventivní bezpečnostní kampaně vysvětlujícím i zastrašujícím způsobem (např. prezentovat následky dopravních nehod apod.)
- o Zdůraznit vliv alkoholu, návykových látek a nepřiměřené rychlosti na vznik a následky dopravních nehod;
- o Provádět kontrolu a zpětnou vazbu kvality výuky v autoškolách;

### Cíl 5.3 - Zásady bezpečnosti chodců

- o Provést vzdělávací kampaň zaměřenou na správné chování chodců
- o Kampaní vysvětlit jak je možné předcházet konfliktním situacím
- o Zaměřit se na rizikové a ohrožené skupiny obyvatel – starší osoby, osoby se zhoršeným vnímáním, vozíčkáře, obyvatelé domovů důchodců.
- o Zdůraznit zásady pravidel na přechodech a místech pro přecházení, zásady komunikace s řidičem, vidět a být viděn atd.

### Cíl 5.4 - Zásady bezpečnosti cyklistů

- o Provést vzdělávací kampaň zaměřenou na správný způsob jízdy cyklistů
- o Kampaní upozornit na platnou legislativu, povinnou výbavu jízdního kola a povinnosti cyklistů
- o Kampaní vysvětlit jakým způsobem lze snížit riziko nehody
- o Propagovat nošení bezpečnostních přileb, reflexních vest a prvků

### Cíl 5.5 - Cyklistická infrastruktura

- o Kampaní vysvětlit rozdíl mezi cyklotrasou, cyklostezkou a vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty a vysvětlit i odlišnosti ve způsobu jízdy
- o Propagovat cyklotrasy, cyklostezky a trasy vhodné pro cyklistickou dopravu

### Cíl 5.6 - Informace, vzdělávání a propagace

- o Volit klasické (papírové letáky, plakáty, inzeráty v tisku a rozhlas apod.) i moderní formy kampaní (webové stránky, sociální sítě apod.) Pokračovat v provozování webové stránky „Bezpečně po Ústí“, zajistit její pravidelné aktualizování o dopravně bezpečnostní informace, statistiky i lokalizaci dopravních nehod a rady v dopravním chování pro všechny cílové skupiny.

#### Dopravní výchova

Odpovědnost:	Městská policie
Spolupráce s:	BESIP

## 7 Výkon dozoru v oblasti bezpečnosti silničního provozu, dohled nad bezpečností vozidel

- o Vykonává Policie ČR, zejména Dopravní policie a Městská policie statutárního města Ústí nad Labem
- o Působit na zpřísnění a důslednou kontrolu STK (Opatření V1 NSBSP)
- o Zajistit koordinaci mezi jednotlivými složkami

### Výkon dozoru v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Odpovědnost:	Policie ČR, Městská policie
Spolupráce s:	

## 8 Mezinárodní a tuzemská spolupráce

- o Rozvíjet spolupráci se zahraničními městy
  - o využít jejich zkušenosti z oblasti bezpečnosti dopravy
  - o poučit se z chyb a úspěšných aktivit a postupů
- o Využít např. program CIVITAS ARCHIMEDES, kterého je město Ústí nad Labem účastníkem
- o Aktivně vyhledávat a snažit se zapojit do jiných evropských projektů zabývajících se bezpečnostní provozu ve městech
- o Hledat podporu a dotační zdroje pro realizaci opatření pro zvýšení bezpečnosti
- o Aktivně se zúčastnit tuzemských projektů, aktivit a soutěží ve prospěch zvýšení bezpečnosti v dopravě.
- o Udržovat úroveň povědomí pracovníků odboru dopravy a vedení města účastí na konferencích a seminářích zaměřených na zvýšení bezpečnosti v dopravě.

### Mezinárodní spolupráce

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	Odbor dopravy

## 9 Financování a personální zajištění

- o Zajistit stálý přísun financí z rozpočtu města, kraje i státu
- o Ucházet se o dotace z Evropské unie a evropských fondů
- o Definovat odpovědnost subjektů za konkrétní činnosti a stanovit kontaktní osoby

### Represe

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

## 10 Časový harmonogram

- o Vytvořit časový harmonogram předpokládaných akcí za účelem splnění krátkodobých a dlouhodobých cílů

Časová harmonogram	
Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	

Příloha č. 1 – Usnesení vlády ČR č. 599 z 10. srpna 2011; o projednání a schválení NSBSP

Příloha č. 2 - Akční program NSBSP 2011 – 2020; ke stažení na [www.besip.cz](http://www.besip.cz)



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION