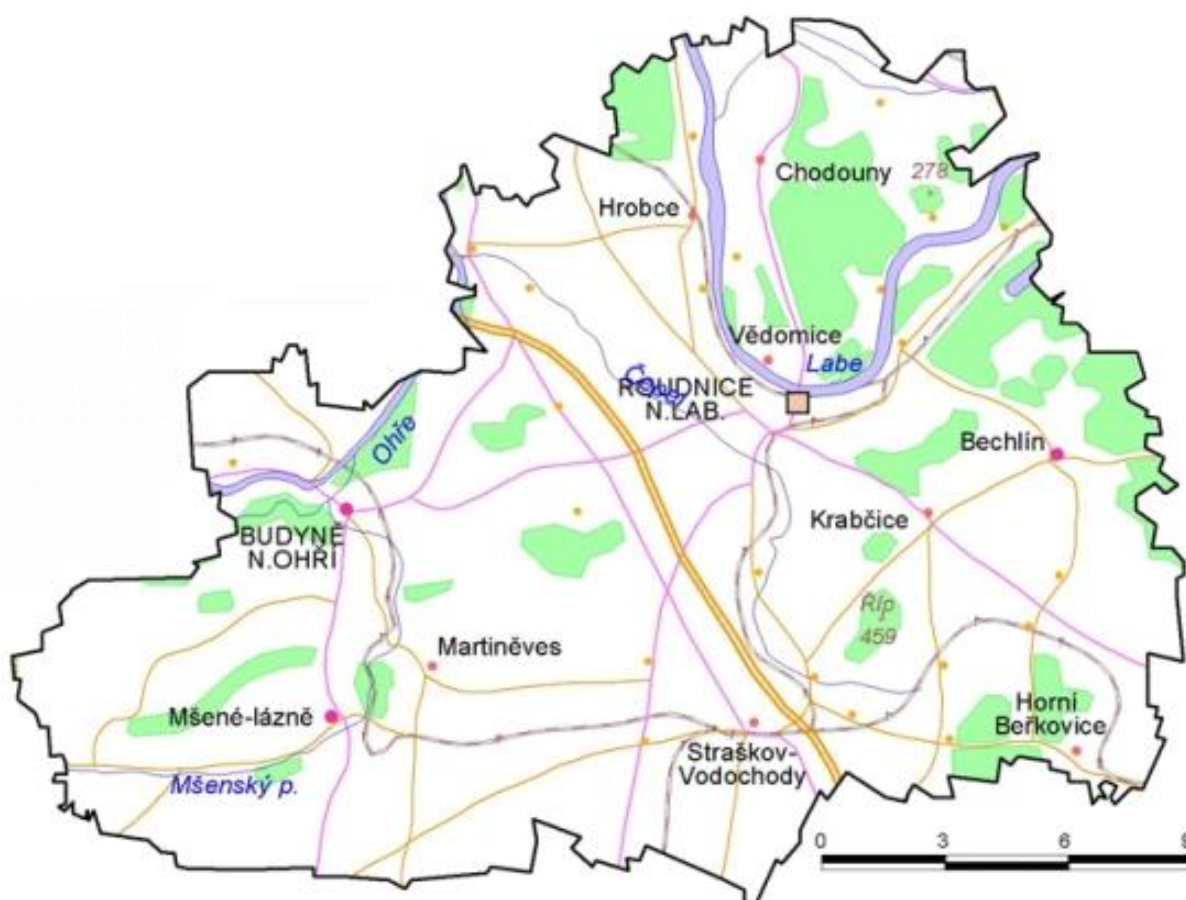


# Zpráva z území o průběhu efektivní meziobecní spolupráce v rámci správního obvodu obce s rozšířenou působností Roudnice nad Labem

## Téma: Bezpečnost v dopravě



Tento výstup byl financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost a státního rozpočtu ČR.

*Projekt Systémová podpora rozvoje meziobecní spolupráce v ČR v rámci území  
správních obvodů obcí s rozšířenou působností (číslo projektu:  
CZ.1.04/4.1.00/B8.00001)*

## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>BEZPEČNOST V DOPRAVĚ.....</b>	<b>3</b>
1.1	DEFINOVÁNÍ ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY.....	3
<b>2</b>	<b>PRŮBĚH JEDNÁNÍ.....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>ZPŮSOB NASTAVENÍ ROZHODOVACÍCH A ŘÍDÍCÍCH STRUKTUR.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>NASTAVENÍ JEDNACÍCH A ROZHODOVACÍCH PRAVIDEL.....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>FINANCOVÁNÍ.....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>VYHODNOCENÍ EFEKTIVITY.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>PŘÍLOHY.....</b>	<b>13</b>

# 1 Bezpečnost v dopravě

Již v rámci zpracování dokumentu „Strategie území správního obvodu ORP Roudnice nad Labem“ bylo diskutováno téma bezpečnosti v dopravě a nezbytné prevence v této oblasti. Během průběžných jednání s představiteli obcí SO ORP Roudnice nad Labem bylo tedy jako další volitelné téma zvoleno téma bezpečnosti v dopravě.

Prioritním cílem zvoleného tématu je vytvořit návrh řešení na zlepšení prevence zaměřené na bezpečnost v oblasti dopravy a silničního provozu a návrh řešení na zlepšení nedostatečného systému bezpečného silničního provozu v obcích SO ORP Roudnice nad Labem.

## 1.1 Definování řešené problematiky

Na základě sběru informací a průzkumů v obcích správního obvodu v rámci projektu meziobecní spolupráce vyvstala potřeba řešení prevence v oblasti bezpečnosti v dopravě a zvýšení kvality stávajících bezpečnostních opatření v obcích SO ORP Roudnice nad Labem.

Bezpečnost v obcích a zkvalitnění stávajících bezpečnostních opatření je ovšem velmi široce pojaté téma. Z hlediska obce se zpravidla jedná o bezpečnost v rámci prevence kriminality, squaterství, mravnostní kriminality, majetkových a násilných trestných činů, ale zajisté také bezpečnost z hlediska dopravní infrastruktury.

Oblast bezpečnosti v dopravě a jejího zajištění se projevuje jako nedostatečná a proto je v zájmu všech obcí SO ORP Roudnice nad Labem zabývat se tímto tématem a nastínit různé variantní řešení daného problému. Na nedostatečném zajištění bezpečnosti v dopravě se v nemalé míře podílí také absence městské nebo obecní policie. Na území SO ORP Roudnice nad Labem funguje obecní nebo městská policie pouze v Roudnici nad Labem jako takové a dále v Budyni nad Ohří. Jako příklad jsou v níže uvedených tabulkách zaznamenány statistiky činnosti MP Roudnice nad Labem.

V rámci prevence je tedy nutné zaměřit se na bezpečnost z hlediska dopravy a silničního provozu.

Osvěta v této problematice se projevuje jako nedostatečná nejen z hlediska chování mládeže, ale také z hlediska chování dospělých a seniorů. V dnešní době už není součástí povinné výuky na základních školách bezpečnost silničního provozu, a případy, kdy mládež, vycházející ze zářného příkladu dospělých a seniorů, si myslí, že například do vozovky mohou vstoupit kdykoliv a kdekoliv, kolo a často i moped, ke kterému nemá „řidič“ odpovídající řidičské oprávnění ani věk a mnohdy i „zapůjčený“

osobní automobil, vedou v nemalé míře k vážným nebo dokonce i ke smrtelným úrazům.

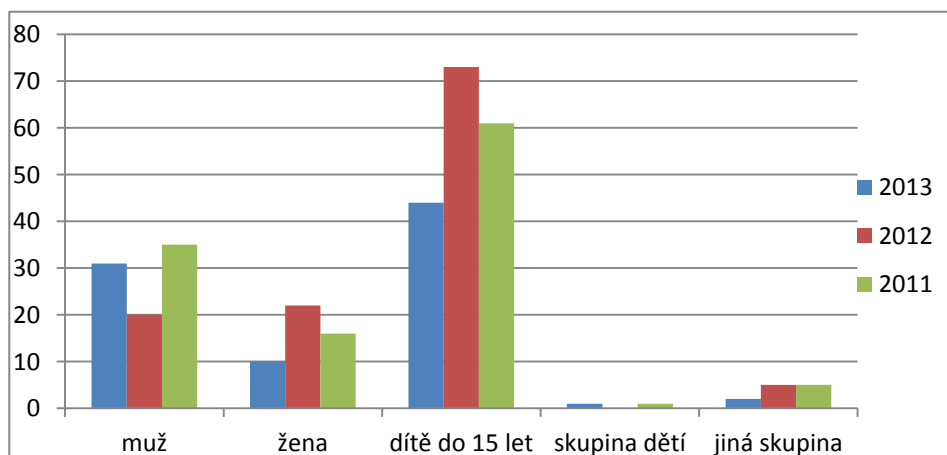
Příkladem je uvedena statistika dopravních nehod zaviněných chodci pro Ústecký kraj za roky 2011 - 2013. Tato statistika je převzata z přehledů MV ČR. V rámci meziobecní spolupráce by bylo vhodné organizovat přednášky, besedy a praktické ukázky s účastníky silničního provozu všech kategorií řidičských oprávnění a věku.

Tabulka a následný graf znázorňují přehled dopravních nehod způsobených chodci na území Ústeckého kraje, do něhož spadá i SO ORP Roudnice nad Labem, v rozdělení na muže, ženy, děti do 15 let, skupiny dětí a ostatní

**Tab. 1 – Dopravní nehody způsobené chodci**

	2013	2012	2011	celkem
<b>Muž</b>	31	20	35	86
<b>Žena</b>	10	22	16	48
<b>dítě do 15 let</b>	44	73	61	178
<b>skupina dětí</b>	1	0	1	2
<b>jiná skupina</b>	2	5	5	12

**Graf 1- Dopravní nehody způsobené chodci**



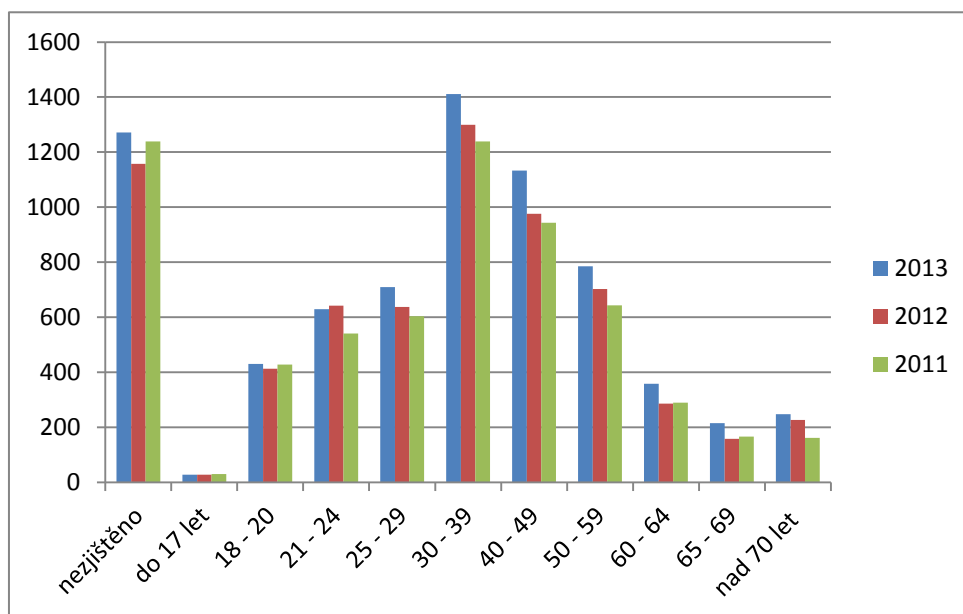
Zdroj: Údaje jsou čerpány ze statistik nehodovosti Ministerstva vnitra ČR

Výše uvedená tabulka a následný graf znázorňují přehled dopravních nehod způsobených chodci na území Ústeckého kraje, do něhož spadá i SO ORP Roudnice nad Labem, v rozdělení na muže, ženy, děti do 15 let, skupiny dětí a ostatní.

**Tab. 2 - Ukazatele dopravních nehod v Ústeckém kraji (podle věku řidiče)**

	2013	2012	2011
<b>Nezjištěno</b>	1271	1158	1239
<b>do 17 let</b>	28	28	30
<b>18 – 20</b>	431	413	428
<b>21 – 24</b>	630	642	541
<b>25 – 29</b>	710	637	604
<b>30 – 39</b>	1411	1299	1239
<b>40 – 49</b>	1133	976	944
<b>50 – 59</b>	785	703	643
<b>60 – 64</b>	358	286	290
<b>65 – 69</b>	215	158	167
<b>nad 70 let</b>	248	227	162

**Graf 2 - Ukazatele dopravních nehod v Ústeckém kraji (podle věku řidiče)**



Zdroj: Údaje jsou čerpány ze statistik nehodovosti Ministerstva vnitra ČR

Výše uvedená tabulka a následný graf znázorňují přehled dopravních nehod sledovaných z hlediska věku řidiče, území Ústeckého kraje, do něhož spadá i SO ORP Roudnice nad Labem.

## **1. Nedostatečná osvěta v problematice bezpečnosti dopravy**

Vzhledem k uvedeným statistikám dopravních nehod způsobených mladistvými a dětmi a to v roli jak účastníka (řidiče) nebo jako chodce je žádoucí začít se na území SO ORP Roudnice nad Labem zabývat zvýšenou prevencí v oblasti pravidel bezpečnosti provozu. Toto vzdělávání by mohlo probíhat ve dvou rovinách - buď ve spolupráci se základními školami nebo jako volnočasová aktivita školy či dané obce. Není vůbec zbytečné zmínit, že tato osvěta by mohla být zaměřena také na seniory, jejichž počiny v dopravním provozu se často bohužel vyrovnávají chybám, které způsobují děti a mládež. Pokud tento proces vzdělávání dětí, mládeže a seniorů bude probíhat efektivně a tak aby své účastníky dostatečně zaujal, věříme, že i statistiky se budou ubírat směrem k poklesu účastníků dopravních nehod způsobených naší vybranou skupinou.

Dnešní pokroková doba dovoluje dětem a mládeži potírat veškerá pravidla bezpečnosti silničního provozu. Autoškolu je možné absolvovat v mnoha případech během jednoho týdne (autoškoly uplatňují kvantitu oproti kvalitě), a to je dle všeobecného názoru i názoru představitelů obcí hlavním rizikem chování budoucích řidičů v provozu. V dnešní době je možné již od 15 let věku řídit motocykl i vozidlo zvláštní skupiny, ale těmto řidičům chybí dostatečné zkušenosti, aby byli schopni pružně reagovat v situacích, kdy je to nutné. V nemalé míře se též setkáváme s případy, kdy si dítě „zapůjčí“ od rodičů osobní automobil nebo motocykl a způsobí dopravní nehodu s často fatálními následky.

V minulých letech byla součástí povinného školního vzdělávání dopravní výchova, která měla jednak část teoretickou a jednak část praktickou – testování znalostí na dopravním hřišti. Tato praxe již bohužel nefunguje a z uvedených tabulek a grafů je názorně vidět výsledky absence této výuky. Děti a mládež často ztrácejí zábrany a řídí vozidlo nebo motocykl bez patřičného řidičského oprávnění, často neznají základní pravidla chování při jízdě na bicyklu v silničním provozu a nejinak je tomu pokud se tato skupina obyvatel dostane do role chodců.

### **Navrhované řešení:**

Vhodným řešením v rámci meziobecní spolupráce bude aktivní přístup k zajištění efektivní prevence zkvalitněním teoretických a praktických znalostí v oblasti bezpečnosti účastníků silničního provozu. V rámci teoretické výuky budou organizovány od roku 2016 besedy, týkající se bezpečnosti dopravy na území SO ORP Roudnice nad Labem. Realizačním týmem bylo dohodnuto metodické vedení besed prostřednictvím regionálního koordinátora BESIPU pro Ústecký kraj pana Pechouta. Dále byla realizačním týmem dohodnuta účast na akcích v teoretické i

praktické rovině ze strany Policie ČR (Územní odbor Litoměřice) – doplnění zajímavých informací během besed a zajištění celé řady ukázek techniky apod. pro účastníky výuky (radary, bezpečnostní pásy, drogy za volantem, policejní motorky, pojízdná kancelář – policejní dodávka, těžkooděnci apod.). Teoretická část výuky bude probíhat na základě dohody mezi představiteli obcí a základními školami. Praktická část výuky bude na teoretickou část navazovat a bude probíhat na dopravním hřišti při ZŠ Školní. Dostavba tohoto dopravního hřiště proběhne v ½ roku 2016. První akce jsou zde plánovány ihned po dokončení realizace projektu.

V případě, že nebude podporována osvěta v rámci dopravní výchovy, je nutno počítat s dalším nárůstem číselných údajů ve statistikách nehodovosti způsobených dětmi, mladistvými a seniory, jak v roli řidičů dopravních prostředků, tak i v roli chodců nebo jiných účastníků silničního provozu.

## **2. Zvýšení dopravní bezpečnosti v obcích**

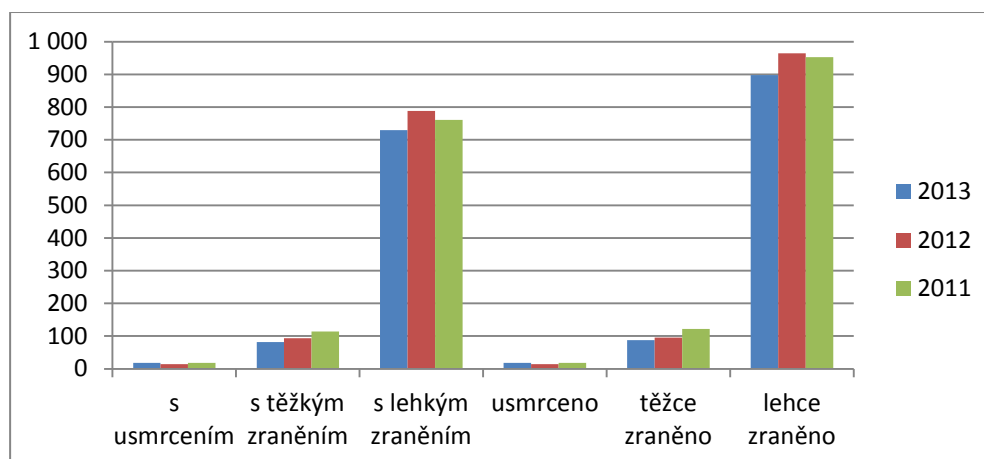
Současný trend zvyšování kvalit a výkonu motorových vozidel všeho druhu vede v mnoha případech ke snížení bezpečnosti silničního provozu v obcích. Řidiči, ve snaze předvést svůj dopravní prostředek, nedodržují v obcích žádná nebo jen minimální pravidla silničního provozu a jejich chováním jsou v nemalé míře ohroženi nejen ostatní účastníci silničního provozu, ale i ostatní uživatelé v podobě chodců nebo jiné právě se v daném místě vyskytující osoby. Jako ukazatel je zde uvedena statistika nehod a jejich následků způsobených v rámci obce. Tato statistika je čerpána ze zdrojů Policie ČR a zahrnuje nehodovost v Ústeckém kraji, jehož součástí je i obec s rozšířenou působností Roudnice nad Labem.

Tabulka a následný graf znázorňují přehled zranění z dopravních nehod způsobených na území obcí za Ústecký kraj.

**Tab. 3 - Statistika dopravních nehod způsobených v obci s jejich následky**

	2013	2012	2011
s usmrcením	18	14	18
s těžkým zraněním	82	93	114
s lehkým zraněním	729	788	761
usmrceno	18	14	18
těžce zraněno	88	95	122
lehce zraněno	898	964	953

**Graf 3 - Statistika dopravních nehod způsobených v obci s jejich následky**



Zdroj: statistiky nehodovosti MVČR

### **Navrhované řešení:**

Dle zjištěných informací bude ze strany představitelů obcí v budoucnu zájem zejména o instalaci různých druhů zvýrazňujících a zpomalovacích prvků. Jedná se zejména o instalaci LED diod u vodorovného dopravního značení (cena cca 100.000,- Kč) a světelná signalizační zařízení řídící provoz samostatného přechodu pro chodce (cena cca 500.000,- Kč). Od instalace pevných zpomalovacích retardérů se v dnešní době spíše ustupuje z důvodu narušování statiky okolních budov. Nákup a instalaci výše jmenovaných zařízení lze realizovat za finanční spoluúčasti evropských fondů (Státní fond dopravní infrastruktury - dotace až 85 % způsobilých výdajů). Pravidla pro nadcházející výzvu jsou nyní v připomínkovém řízení, nejbližší termín příjmu žádostí o dotaci je stanoven na leden 2016.

V případě neřešení bezpečnosti silničního provozu na území obce se musíme smířit s faktem, že tyto statistiky budou narůstat. V rámci meziobecní spolupráce by mohly obce spolupracovat při návrhovém řešení instalace a provedení bezpečnostních prvků a také při nákupu těchto prvků. Pokud by obce sdruženě nakupovaly službu architekta a dodavatele, došlo by jistě i k úsporám v obecních rozpočtech.



## 2 Průběh jednání

V průběhu uskutečněných jednání s představiteli obcí probíhala diskuse nad možnostmi řešení problémů týkajících se prevence v oblasti bezpečnosti dopravy a budoucích možností instalace různých prvků na území obcí, které by zvyšovaly bezpečnost účastníků silničního provozu a obyvatel obcí.

Předmětem jednání bylo hledání konkrétních možností uskutečnění teoretické a praktické výuky cílových skupin. V rámci teoretické výuky byla dojednána podoba průběhu besed s regionálním koordinátorem Besipu panem Pechoutem (tel. 602367141, email: [besip-uk@cspds.cz](mailto:besip-uk@cspds.cz)) a s nadpor. Jaromírem Galiou na Územním odboru Policie ČR Litoměřice (tel. 974 436 250, email: [krpulk.uo.lt.di@pcr.cz](mailto:krpulk.uo.lt.di@pcr.cz)). Jelikož není v možnostech pana Pechouta pokrýt svoji osobní účastí veškeré plánované teoretické besedy, přislíbil metodické vedení těch, kterých se osobně nezúčastní. Pan npor. Mgr. Bc. Jaromír Galia zajistí především praktickou část výuky. Dle jeho informací bude záležet na konkrétní předešlé dohodě, co všechno bude předmětem akcí na dopravním hřišti. Bude možné zajistit předváděcí program zahrnující policejní radary, testy na alkohol a drogy, problematiku bezpečnostních pásů, policejní motorku, nehodovou dodávku, těžkooděnce atd.

Na teoretickou část bude navazovat část praktická, která bude probíhat na dopravním hřišti při ZŠ Školní (ZŠ Školní 1803). Bude se jednat o první dopravní hřiště na území SO ORP Roudnice nad Labem (schváleno zastupitelstvem města na jaře doku 2015). Kompletní projektová dokumentace je vypracována (vypracoval Václav Veverka), rozpočet projektu je cca 3 mil. Kč bez DPH. V současnosti však probíhá jednání s ČEZ Distribuce, a.s. ohledně nezbytné přeložky podzemní sítě NN (nízké napětí) a VN (vysoké napětí) z pozemku budoucího hřiště (podepsána smlouva o smlouvě budoucí o realizaci přeložky distribučního zařízení z pozemku 3204/59 k.ú.). Předběžný termín dostavby je stanoven na ½ roku 2016.

Co se týká možností instalace různých zařízení zajišťujících zvyšování dopravní bezpečnosti na území obcí SO ORP, byly především získány podrobné informace související s podporou z evropských fondů (SFDI – kontaktní osoba pan Syrový, tel. 266 097 516). Tyto informace byly představitelům obcí prezentovány na závěrečném setkání obcí SO ORP Roudnice nad Labem. Jak již bylo uvedeno, termín příjmů žádostí o dotaci je stanoven na měsíc leden 2016.

### **3 Způsob nastavení rozhodovacích a řídicích struktur**

Během jednání, která doposud uskutečňoval realizační tým, vyvstaly některé otázky, na které nyní nemáme ucelenou odpověď. Jedná se např. o otázku, kdo konkrétně bude zajišťovat jednotlivé aktivity vedoucí k efektivnímu naplňování stanovených cílů. Stávající DSO Podřipsko nemá dosud zcela vyřešenou otázku financování potřebných aktivit a související personální zátěže. V rámci těchto aktivit je možné, že ze strany představitelů obcí bude oslovena externí společnost, která se zabývá zpracováním projektů. Dalším řešením, kterým se nyní zabýváme, je spolupráce s organizacemi, které se zabývají regionálním rozvojem. Nositelem projektů by pravděpodobně byl DSO nebo uskupení několika obcí. Veškeré tyto možnosti budou ještě předmětem dalších jednání na neformálních setkáních starostů SO ORP a jednání DSO Podřipsko.

Jednou z dalších variant pro řešení bezpečnosti v dopravě se zdá i tzv. neformální uskupení (pracovní skupina, výbor). Otázkou však zůstává, zdali jednotlivé chystané projektové výzvy, budou tuto formu uskupení podporovat.

Veškeré aktivity, které budou realizovány ať již formou DSO, neformálního uskupení, či jiným způsobem, budou vždy vycházet z cílů souhrnného dokumentu, který byl vypracován přesně dle potřeb a názorů jednotlivých představitelů obcí v SO ORP Roudnice nad Labem. Předkládané návrhy jsou řešením problémů, které vyplynuly z jednotlivých analýz zájmového regionu.

Očekáváme, že koordinace jednotlivých aktivit bude fungovat na smluvní bázi a na bázi komunikace představitelů obcí prostřednictvím DSO. Jednak proto, že zainteresovaných aktérů bude více a jednak proto, že zde bude nutné dodržovat určité legislativní postupy pro realizaci jednotlivých aktivit.

### **4 Nastavení jednacích a rozhodovacích pravidel**

Jak vyplynulo z informací uvedených v předchozí části zprávy, není zatím zcela jasná struktura nositelů jednotlivých aktivit. Úlohy při přijímání zásadních opatření strategické povahy není prozatím přiřazena konkrétním subjektům.

Pokud se hypoteticky zhostí jednotlivých úkolů/aktivit např. DSO, bude nutné definovat, jakým způsobem bude dosahováno společného stanoviska. V tomto případě by teoreticky mohlo také dojít k úpravě stanov v souladu s aktuální legislativou. Je možné, že by se mohlo jednat o mechanismus, kdy při realizaci jednotlivých aktivit by měla každá obec jeden hlas. Předejde se tím znevýhodňování

obcí s větším počtem obyvatel (v případě, že by počet hlasů byl závislý od počtu obyvatel v obci).

Dalším teoretickým krokem je zřízení pracovních skupin, které by mohly realizovat vždy jeden konkrétní cíl/aktivitu. Tyto skupiny by mohly být schvalovány nadpoloviční většinou ze všech obcí a jejich stěžejní aktivity v rámci řešení problémů taktéž. Bude jasně definován cíl, způsob jakým ho lze dosáhnout a jednotlivé aktivity na cestě k cíli. Zároveň by měli být ustanoveni hlavní zástupci, kteří budou dohlížet nad zdárnou realizací aktivit. Následně by vedoucí jednotlivých pracovních skupin společně s hlavními zástupci DSO mohli řešit případné odchylky a problémy během realizace.

Hlavní řídicí struktura (zástupci DSO + vedoucí jednotlivých pracovních skupin) by se setkávala pravidelně minimálně jednou za 14 dní, kdy by mělo docházet k rozboru dílčích výsledků a k případnému řešení problémů. Jednotlivá setkání mohou být i součástí oficiálního setkání DSO, resp. by měla být součástí těchto setkání alespoň jednou za kvartál.

V rámci pracovních skupin by měli mít všichni pracovníci konkrétní roli a postavení včetně dané zodpovědnosti za realizaci konkrétních úkolů. Skupiny by se měly skládat z vedoucího zaměstnance, který bude překládat výsledky skupiny, jednat s úřady, atd., dále z koordinátora aktivit a podaktivit a dále z pracovníků, kteří budou tyto aktivity a podaktivity realizovat.

## 5 Financování

**V rámci realizace stanovených cílů je možné definovat následující zdroje financování:**

- 1) Využití dotačních programů evropských fondů
- 2) Společný fond, do kterého budou přispívat jednotlivé obce

Jak již bylo uvedeno v předchozí části, možnosti budoucího financování aktivit stanovených v rámci naplňování jednotlivých cílů jsou stále předmětem jednání. V případě využití dotačních programů evropských fondů bude možné finanční prostředky získat v rámci administrace jednotlivých projektů, jako součást způsobilých výdajů podávaných projektů (náklady na administraci projektu). Další možnou variantou v teoretické rovině by bylo získání finančních prostředků pro zpracování žádostí o finanční podporu prostřednictvím společného fondu, do kterého by přispívaly jednotlivé obce.

Personální náklady, konkrétní finanční částky, smluvní ošetření, přesné vydefinování potřebných zdrojů a další podrobnosti budou ještě předmětem dalších jednání.

## 6 Vyhodnocení efektivity

V rámci teoretické přípravy rozhodovacích procesů a nastavení koordinace za účelem naplňování stanovených cílů byla navržena hlavní řídicí struktura (zástupci DSO + vedoucí jednotlivých pracovních skupin), která by se měla setkávat pravidelně minimálně jednou za 14 dní, kdy by mělo docházet k reportování dílčích výsledků a k případnému řešení problémů. Jednotlivá setkání mohou být i součástí oficiálního setkání DSO, resp. by měla být součástí těchto setkání alespoň jednou za kvartál.

Během realizace jednotlivých aktivit bude probíhat průběžná evaluace a jednotlivé výsledky se následně budou aplikovat do dalších aktivit projektů.

Evaluace koordinačních a řídicích aktivit je nutná z důvodu zefektivnění těchto aktivit a zároveň z důvodu určení dalšího směru k naplnění cílů.

## 7 Závěr

Výsledkem jednání představitelů obcí SO ORP Roudnice nad Labem vyvstala potřeba zlepšení kvality prevence v oblasti dopravní bezpečnosti a zajištění kvalitnější bezpečnosti v dopravě na území jednotlivých obcí SO ORP Roudnice nad Labem.

Prioritním cílem zvoleného tématu je vytvoření návrhu na řešení následujících bodů:

1. **Nedostatečná osvěta v problematice bezpečnosti dopravy**
2. **Zvýšení dopravní bezpečnosti v obcích**

Navrhované cesty popsané v předcházejících bodech zprávy by měly být reálným podkladem pro naplnění stanovených cílů. S využitím možností čerpání finančních prostředků v budoucích výzvách jednotlivých programů za podpory evropských fondů bude možné realizovat definované cíle.

### Seznam použitých zkratk:

ESF – Evropský sociální fond

SO ORP – Správní obvod obce s rozšířenou působností

DSO – Dobrovolný svazek obcí

MV – Ministerstvo vnitra

MP – Městská policie

## 8 Přílohy

1. Zápis z jednání o EMOS ze dne 23. 6. 2015, Prezenční listina, fotografie.
2. Zápis z jednání o EMOS ze dne 23. 7. 2015, Prezenční listina, fotografie.
3. Zápis z jednání o EMOS ze dne 17. 8. 2015, Prezenční listina, fotografie.
4. Zápis ze závěrečného jednání o EMOS ze dne 15. 9. 2015, Prezenční listina, fotografie.