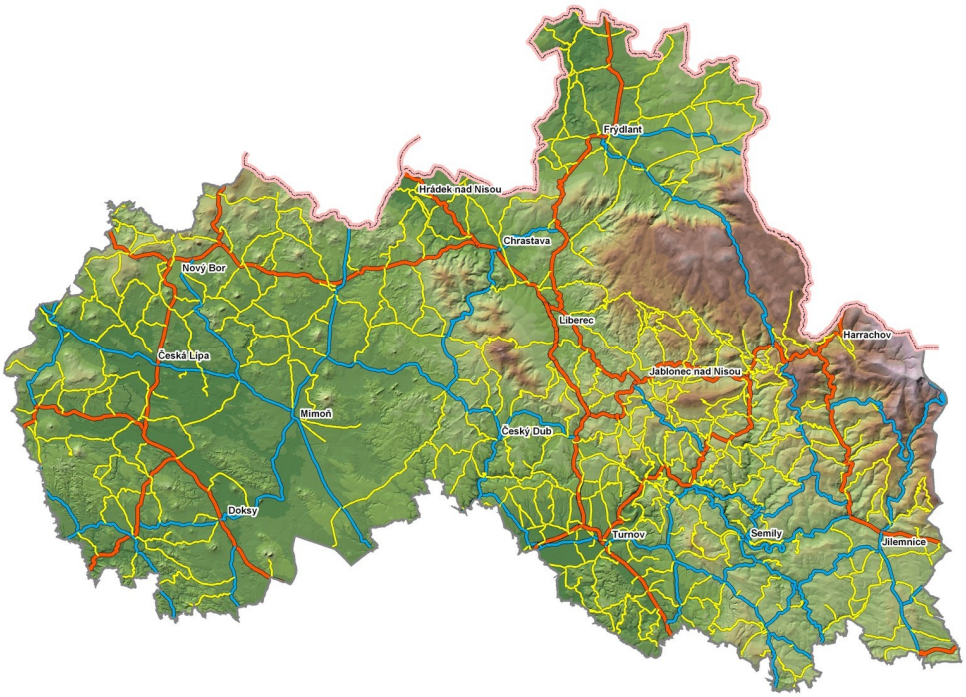
STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU LIBERECKÉHO KRAJE 2012 - 2020



Zpracovatel: **Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje**

PODĚKOVÁNÍ PATŘÍ VŠEM ZASTUPITELŮM LIBERECKÉHO KRAJE, KTEŘÍ PROJEVUJÍ ZÁJEM O PROBLEMATIKU ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A PODPORUJÍ KROKY VEDOUCÍ K REALIZACI VYTÝČENÝCH CÍLŮ A TÍM SE PODÍLEJÍ NA SNIŽOVÁNÍ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ NA ÚZEMÍ LIBERECKÉHO KRAJE.

VEŠKERÉ PODNĚTY A PŘIPOMÍNKY PRO DALŠÍ AKTUALIZOVANÉ VYDÁNÍ BUDOU SHROMAŽĎOVÁNY V PRŮBĚHU ROKU 2012 NA E-MAILOVÉ ADRESE DOPRAVA@KRAJ-LBC.CZ

© LIBERECKÝ KRAJ, LEDEN 2012

OBSAH:

ÚVOD……..3

1. Analytická část ……..6
   1.1. Nehodovost v LK a její specifika ……..6
   1.2. Subjekty činné v oblasti BESIP v LK a koordinace ……..9
   1.3. Oblast – LIDSKÝ ČINITEL ……10
   1.4. Oblast – POZEMNÍ KOMUNIKACE ……..11
   1.5. Oblast – VOZIDLA ……...12
2. Strategický plán ……14
   2.1. Globální cíl ……..14
   2.2. Specifické cíle ……..14
      2.2.1. Oblast obecná ……14
      2.2.2. Oblast lidský činitel ……17
      2.2.3. Oblast pozemní komunikace ……..18
      2.2.4. Oblast vozidla ……21
3. Financování a personální zajištění ……22

Závěr ……22

ÚVOD

Strategie bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje na období 2012 - 2020 je novým, transformovaným, dokumentem, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích Libereckého kraje. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.

Výchozím dokumentem je „Koncepce BESIP v Libereckém kraji“, kterou zastupitelstvo Libereckého kraje schválilo dne 18. 11. 2003 usnesením č. 366/03/ZK. Cílem této koncepce bylo vymezení základních okruhů problémů v oblasti BESIP, které by mohl Liberecký kraj ovlivnit, vytyčit možná opatření a stanovit krátkodobé a dlouhodobé cíle, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích Libereckého kraje. Každoročně probíhalo vyhodnocení naplňování úkolů stanovených koncepcí a aktualizace koncepce. Konkrétní podoba jednotlivých aktivit v oblasti lidského činitele byla pak rozpracována v Ročním plánu BESIP Libereckého kraje, který je schvalován Radou Libereckého kraje.

Dále Strategie bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje na období 2012 – 2020 **reaguje na nové dokumenty, které byly v roce 2011 schváleny národní nebo evropskou úrovní. Tyto dokumenty přijímá a rozpracovává do podmínek Libereckého kraje.**

V roce 2011 byla vládou České republiky schválena „**Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ (dále jen NSBSP)**, která vychází z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013, a zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky. Současně NSBSP reaguje na aktivity a doporučení světových a evropských organizací v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Posledním Evropským dokumentem jsou **„Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020.“** Tento dokument usiluje o stanovení obecného řídícího rámce a náročných cílů, které by mohly být vodítkem pro vnitrostátní nebo místní strategie. Jako prioritní navrhuje Evropská Komise tato opatření:

- Stanovení strukturovaného a koherentního rámce spolupráce postaveného na osvědčených postupech v členských státech, což je nezbytná podmínka k účinnému provádění směrů politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020;
- Vypracování strategie zaměřené na zranění a první pomoc, jejímž prostřednictvím by se řešila urgentní a rostoucí potřeba snížit počet zraněných na silnicích;
- Zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů, v jejichž případě jsou statistiky nehod obzvláště znepokojivé.

K evropskému rozměru se Liberecký kraj připojil dne 22. 1. 2008, kdy Rada Libereckého kraje schválila usnesením č. 69/08/RK připojení Libereckého kraje k Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu (**European Road Safety Charter**). Charta je iniciativou Evropské komise konkrétně Generálního ředitelství pro energii a dopravu (DG TREN), podporující snižování tragických následků dopravních nehod a to způsobem vzájemné spolupráce mezi subjekty působícími v této oblasti v jednotlivých členských zemích, výměnou informací a zkušeností, ale i společnými kampaněmi pod logem iniciativy. Tato výzva je známá pod heslem „25,000 lives to save“ (25 000 životů, lze zachránit).

Oba výše uvedené dokumenty konstatují, že hlavní cíl stanovený v předešlých strategiích není naplňován. Tímto cílem je významné snížení počtu usmrcených osob. Ke snižování počtu usmrcených osob dochází, ale pomaleji než se očekávalo. Dokumenty jsou k dispozici na webových adresách **www.mdcr.cz** a **www.ec.europa.eu**. NSBSP podrobně analyzuje příčiny pomalejšího snižování počtu dopravních nehod a následků dopravních nehod v ČR.
Dokument Strategie bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje na období 2012 – 2020 **vychází ze statistické části analýzy národní strategie, zejména z důvodu „malého statistického vzorku“ území Libereckého kraje.**

Činnosti stanovené ve Strategii bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje na období 2012 - 2020 jsou zaměřeny do zejména dvou hlavních oblastí, a to:

- Pozemní komunikace;
- Lidský činitel.

Situace v silničním provozu v České republice zůstává alarmující. Účastník silničního provozu v ČR podstupuje mnohem větší riziko, že bude zabit, než je tomu v jiných evropských zemích. Konstatování, že vysoký počet usmrcených a těžce zraněných účastníků provozu na pozemních komunikacích je nutným a neodstranitelným důsledkem společenských, politických a ekonomických změn, je nepřijatelné.

Cílem této strategie je vymezení základních okruhů problému, které by mohl Liberecký kraj ovlivnit, vytyčit možná opatření a stanovit cíle do roku 2020, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích Libereckého kraje. Na základě vyhodnocení úkolů stanovených tímto dokumentem bude každoročně provedena aktualizace strategie, která bude, po schválení orgánů kraje, umístěna na internetové stránky Libereckého kraje a bude s ní seznámena odborná i laická veřejnost. Konkrétní podoba aktivit bude každoročně rozpracována v Ročním plánu BESIP Libereckého kraje.

Motto NSBSP je **Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás**. S tímto se i Strategie bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje na období 2012 – 2020 **plně ztotožňuje.**

1. Analytická část

1.1. Nehodovost v LK a její specifika

V roce 2001 Evropská Komise stanovila ambiciózní cíl snížit počet usmrcených osob při dopravních nehodách na polovinu hodnoty roku 2001v roce 2010. S ohledem na současný vývoj je pouze pár zemí, které by mohly tento cíl v rámci EU naplnit. Jsou jimi zejména Francie a Portugalsko. Další úspěšné země jako Belgie, Německo či Švýcarsko, by mohly tohoto cíle dosáhnout v roce 2013. Statistiky smrtelných dopravních nehod v České republice již nyní naznačují, že dosažení tohoto cíle bude velmi opožděno a posun případného naplnění tohoto cíle se odhaduje o více než 10 let.

V roce 2010 zemřelo na silnicích v Libereckém kraji 18 osob, 137 osob bylo zraněno těžce a 1075 lehce, **čímž bylo na území Libereckého kraje dosaženo cíle snížení smrtelných následků na polovinu roku 2001, kdy podle statistik zemřelo na silnicích v našem kraji 37 osob**.

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie vozidla nebo srážka vozidla s jiným vozidlem či pevnou překážkou, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Statistiku dopravní nehodovosti vede Policie ČR. Liberecký kraj dlouhodobě provádí vlastní podrobné vyhodnocování, které je pravidelně zveřejňováno v dokumentu Analýza dopravy LK a na webových stranách LK. Mapová aplikace podrobně dokumentuje každou jednotlivou nehodu a je k dispozici odborné i laické veřejnosti.

V roce 2010 bylo v Libereckém kraji evidováno 3 864 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 1 212 osob a usmrceno celkem 18 lidí. Nejvíce usmrcených osob bylo v okrese Liberec (6), ve zbylých okresech po 4 usmrcených osobách. K nárůstu usmrcených osob při dopravních nehodách oproti roku 2009 došlo pouze v okrese Semily, ve zbylých okresech došlo k poklesu počtu usmrcených osob při dopravních nehodách. Celkově došlo k poklesu o 7 usmrcených osob v Libereckém kraji.

Porovnání počtu dopravních nehod v Libereckém kraji v letech 2001 až 2010

Počet DN	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CL	1 917	2 030	2 045	2 082	2 054	2 012	1 922	1 737	1 276	971
JN	1 765	1 915	1 856	1 837	1 913	1 758	1 593	1 309	753	669
LB	3 277	3 322	3 363	3 408	3 544	3 389	3 329	2 962	1 751	1 632
SM	1 360	1 375	1 373	1 430	1 507	1 405	1 149	1 080	586	592
LK	**8 319**	**8 642**	**8 637**	**8 757**	**9 018**	**8 564**	**7 993**	**7 088**	**4 366**	**3 864**

Významný pokles počtu dopravních nehod lze přičítat zejména změnám legislativy v uvedených letech, ale trend poklesu je patrný i v posledních dvou letech kdy byla legislativa stabilizovaná. Tento trend je uspokojivý.

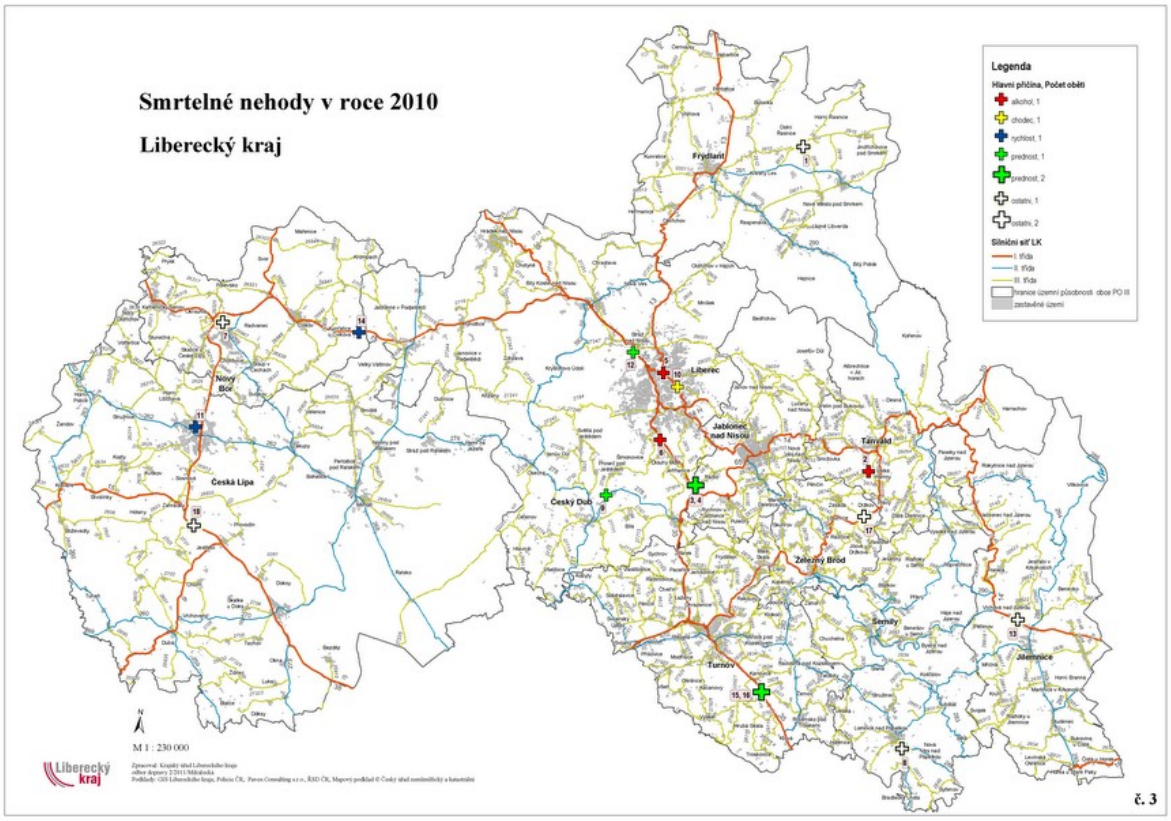
Porovnání počtu zraněných osob při dopravních nehodách v Libereckém kraji v letech 2001 až 2010

Počet zraněných osob při DN	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CL	447	457	497	428	481	435	403	419	386	391
JN	288	314	296	280	289	223	286	266	231	195
LB	374	463	418	381	399	365	353	380	371	393
SM	282	308	280	292	255	225	230	226	285	233
LK	**1 391**	**1 542**	**1 491**	**1 381**	**1 424**	**1 248**	**1 272**	**1 291**	**1 273**	**1 212**

Porovnání počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v Libereckém kraji v letech 2001 až 2010

Počet usmrcených osob při DN	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CL	13	15	25	19	21	15	21	15	9	4
JN	3	12	7	3	4	8	8	5	6	4
LB	11	14	22	11	11	18	9	14	7	6
SM	10	9	9	5	6	4	8	3	3	4
LK	**37**	**50**	**63**	**38**	**42**	**45**	**46**	**37**	**25**	**18**

Smrtelné nehody na území Libereckého kraje v roce 2010



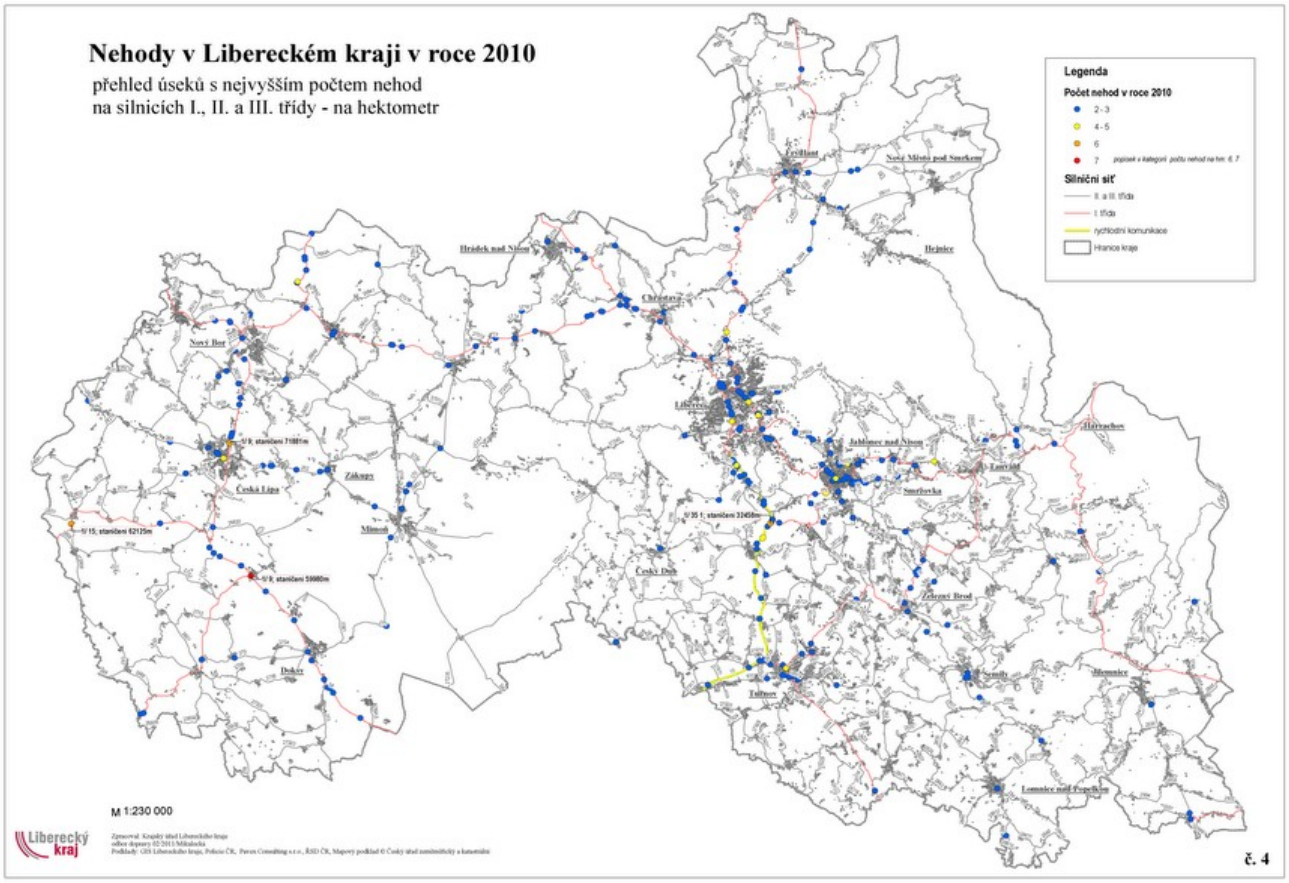
Místa častých dopravních nehod na silnicích v Libereckém kraji

Nejvíce dopravních nehod na 100 m úseku silnice v Libereckém kraji bylo v roce 2010 zaznamenáno na křižovatce silnice I/9 a I/38 u Jestřebí, kde bylo šetřeno celkem 7 dopravních nehod. Následuje silnice I/9 v České Lípě se 6 ti dopravními nehodami. Přehled úseků s nejvyšším počtem nehod v Libereckém kraji v roce 2010 je přehledně vyjádřen v mapě.

Jedním z důvodů přesné evidence dopravních nehod by mělo být pravidelné zjišťování, zda příčinou nehodovosti není stavební či dopravně technický stav pozemní komunikace. Pokud ano, jsou navrhovány odpovídající úpravy součástí anebo příslušenství pozemních komunikací.

Ze statistik je zřejmé, že místa s nejvíce dopravními nehodami se přesunula z průjezdních úseků obcí a měst na místa mimo obce a města. Příčinu tohoto přesunu je zřejmě nutno spatřovat v tom, že v důsledku právní úpravy pro povinnost hlášení dopravní nehody Policii ČR došlo ke značnému poklesu hlášených dopravních nehod Policii ČR a v tomto úbytku (až 50 %) je nutno spatřovat přesun míst nejčastějších dopravních nehod, neboť v obci dochází k dopravním nehodám při nižších rychlostech jízdy vozidel a tedy v převážné míře pouze k menší hmotné škodě, oproti nehodám mimo obec, ke kterým dochází převážně ve vyšších rychlostech s vyššími škodami a také újmou na zdraví lidí.

Zlepšování stavebního a dopravně technického stavu silnic je předpokladem pro zvýšení bezpečnosti při provozu na pozemních komunikacích.



1.2. Subjekty činné v oblasti BESIP v LK a koordinace

Provádět prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ukládá zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu velice obecně řadě subjektů:

- Ministerstvu dopravy ČR;
- Krajům;
- Obcím prostřednictvím obecních úřadů obcí s rozšířenou působností;
- Policii ČR.

Forma vzájemné spolupráce a forma prevence není stanovena vůbec. Tato situace odráží stávající chaotický stav, malou provázanost jednotlivých subjektů a jejich aktivit.
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro léta 2010-2020 tento problém řeší a doporučuje rozdělení kompetencí a povinností mezi jednotlivé vyjmenované subjekty. Vláda bude pravidelně informována o naplňování strategie.

Liberecký kraj, dokumentem Koncepce BESIP LK, v roce 2003 zřídil pracovní skupinu - Řídící výbor BESIP. Pro každou problémovou oblast byl stanoven koordinátor, který shromažďoval poznatky, navrhoval opatření a informoval ostatní členy výboru o situaci ve své oblasti. Jednání koordinátorů se konalo 2x ročně a výsledkem jednání byl sborník informací a cílů. Skupina sloužila jako poradní orgán členu RK, pověřenému vedením resortu dopravy. Členství bylo doprovodné, počet členů nebyl omezen. Zastoupeni byli představitelé Policie ČR, Krajské správy silnic LK, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Krajské hygienické

stanice, odboru školství, tělovýchovy a mládeže, tisková mluvčí LK, zástupci středních škol, autoškol, zástupce MD. Tento systém se ukázal jako funkční a strategický dokument naváže na zkušenosti Koncepce.

V předchozích letech byla úspěšně realizována spolupráce Libereckého kraje s následujícími subjekty:

Veřejný sektor a nestátní neziskový sektor:

- Hasičský záchranný sbor LK;
- Policie ČR;
- Ministerstvo dopravy – BESIP;
- Záchranný tým Českého červeného kříže;
- Městská Policie v Jablonci nad Nisou, Liberci, České Lípě;
- Nadační fond Pepina;
- Venkovský prostor o.p.s.;
- Bezpečně na silnicích o.p.s.;
- Stop nehodám o.s..

Soukromý sektor:

- Výzkumný tým dopravní bezpečnosti ŠKODA auto;
- AZOS s.r.o. - specialisté na dopravní bezpečnost
- ContiTrade Services s.r.o.;
- HBH Projekt s.r.o.;
- CityPlan, spol. s r.o..

Zahraniční partneři

- Mission Zero Projekt GmbH;
- WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Jeleniej Górze;
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR).

Faktická koordinace projektů a spolupráce probíhá prostřednictvím krajského koordinátora bezpečnosti silničního provozu, Libereckého kraje a koordinátora BESIP Ministerstva dopravy pro Liberecký kraj.

1.3. Oblast – LIDSKÝ ČINITEL

Od roku 2004 do roku 2011 bylo v důsledku zavinění lidmi (řidiči motorových vozidel, řidiči nemotorových vozidel a chodci) způsobeno v Libereckém kraji celkem 53270 dopravních nehod, při kterých bylo lehce zraněno 9129 osob, těžce zraněno 1301 osob, usmrceno 277 osob.

Lidský činitel se podílel velkou měrou při dopravních nehodách s následkem usmrcení některého z účastníků, a převážnou částí zranění těžkých i lehkých. Oblast lidského činitele je významnou a rozsáhlou oblastí pro uplatňování preventivních a dopravně bezpečnostních opatření. V jejím rámci lze působit na jednotlivce, vybrané skupiny i na veřejnost jako celek. Lidský faktor je možno ovlivňovat dvojím způsobem, na jedné straně prevencí, to je vzděláváním v oblasti znalostí právní úpravy a chování v dopravním prostředí, poskytováním

aktuálních informací o dopravním prostředí, a na straně druhé represí, to je dohledem policie a následnými opatřeními příslušných orgánů.

Od roku 2003 se Liberecký kraj věnoval postupně skupinám příčin, které se opakovaně objevují ve statistikách dopravních nehod na čelních místech, zejména nepřiměřená rychlost, mladí řidiči, řízení pod vlivem alkoholu a drog, používání zádržných systémů ve vozidle, způsob jízdy, prvky bezpečnosti ve vozidle, motocyklisté, výuka dopravní výchovy dětí, cyklisté, profesionální řidiči a dopravci, senioři v silničním prostředí. Zkušenosti malé oblasti Libereckého kraje ukazují snížení počtu dopravních nehod jejich následků u oblasti, na kterou je prevence zaměřena. Vždy se jednalo o propojení aktivit preventivních a represe.

1.4. Oblast – POZEMNÍ KOMUNIKACE

Statistiky dopravních nehod v Libereckém kraji, stejně jako v České republice vykazují významně malé počty (v Libereckém kraji desítky) dopravních nehod, u kterých je jako příčina uvedena pozemní komunikace. Tyto statistické údaje sleduje Policie České republiky. Ve skutečnosti se špatný stavebně technický stav pozemních komunikací spolupodílí na vzniku dopravních nehod mnohem častěji. V policejních statistikách jsou jako příčiny takových dopravních nehod obvykle uváděny nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy řidiče vozidla. Vzhledem ke skutečnosti, že Liberecký kraj je vlastníkem silnic II. a III. třídy a krajský úřad silničním správním úřadem pro silnice I. třídy je oblast pozemních komunikací pro tento dokument oblastí klíčovou. Kraj může z pozice svých kompetencí a povinností navrhovat, zpracovávat dokumentace i financovat projekty, které zvyšují bezpečnost provozu v místech s častějším výskytem dopravních nehod.

Toto se děje již od roku 2003 s dobrými výsledky ve všech oblastech. Jedním ze základních okruhů činností, kterými lze ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je sledování míst s častým výskytem dopravních nehod, provádění rozborů příčin jejich vzniku, vyhodnocení vlivu stavebního či dopravně technického stavu pozemní komunikace, případně i přilehlých úseků drah v okolí železničních přejezdů, navržení odpovídajícího technického anebo organizačního opatření, jeho realizace a vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření. Komplexní proces, skládající se z analýzy dopravní nehodovosti, z návrhu opatření a vyhodnocení jejich účinnosti, který provádí dopravní specialista, se nazývá „bezpečnostní audit“. V současnosti má Liberecký kraj zaměstnance, který je proškolen v provádění bezpečnostního auditu, a ten se systematicky zabývá sledováním statistik dopravních nehod, provádí rozbory a pravidelně projednává dopravní nehodovost se zástupci odpovědných orgánů a společností. Výsledkem jsou návrhy opatření na konkrétních místech. Cíl zaměření spolupráce s dopravními inženýry jednotlivých okresních a krajského ředitelství Policie ČR, odbory dopravy obcí s rozšířenou působností a správci silnic všech tříd na jejich posouzení a realizaci se podařil naplnit.

Nehodové úseky silnic Libereckého kraje podle sledování z let 2001 až 2010 obsahuje Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje ve formě tabulek a map a současně jsou k dispozici na webových stránkách kraje www.kraj-lbc.cz . Ze zjištěných údajů vyplývá, že se

nejvíce dopravních nehod stalo na průjezdních úsecích v obcích a městech, kde příčinou je zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a nedání přednosti v jízdě. Jinak je tomu na rychlostních úsecích silnic R 10 a R 35, kde hlavní příčinou je nepřiměřená rychlost nebo nesprávný způsob jízdy při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého. Z hlediska četnosti málo významnými, ale z hlediska následků velmi tragickými, jsou srážky vozidel s pevnými překážkami, zejména stromy rostoucími na nezpevněných krajnicích silnic, čely propustků či sloupy s různým typem vedení, která nejsou chráněna svodidly. V souladu s technickými normami se řeší funkce doprovodné zeleně jako významného krajinného prvku postupně s odumíráním silniční vegetace. Nová doprovodná zeleň se již vysazuje mimo silniční pozemky (za příkopem). I tak, pokud jsou stromy vysazovány blíže než 4,5 m od hrany vozovky a níže než 1,5 m nad její hranou, mají být řidiči vozidel chráněni před srážkou s tzv. pevnou překážkou bezpečnostním záchytným zařízením (svodidlem a podobně).

Při nedostatku finančních prostředků není zvyšování bezpečnosti provozu prioritou správců silnic. Tento stav je nezbytné s ohledem na celospolečenské požadavky změnit, a to i na úkor péče o stavební stav vozovek. Možnost dosahování vyšších rychlostí vozidel řidiči se sníženým právním vědomím bez budování odpovídajících bezpečnostních prvků jednoznačně vede ke zvyšování dopravní nehodovosti.

Specifické oblasti, kterým je věnována zvýšená pozornost jsou předmětem návrhové části dokumentu. Jedná se o problematiku přetěžování pozemních komunikací, křížení pozemních komunikací s dráhou (železniční přejezdy), ochrana zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích fyzickým oddělením jednotlivých uživatelů, větší využívání telematických zařízení, kontrolní činnost.

1.5. Oblast – VOZIDLA

Za celý rok 2010 bylo v důsledku různých technických závad na vozidlech způsobeno v Libereckém kraji celkem 98 dopravních nehod. Ze statistiky vyplývá, že špatný technický stav vozidla tvoří minimální procento příčin dopravních nehod. Tento trend bude stále příznivější, neboť dochází k obměně vozového parku a stará vozidla jsou vyřazována a nahrazována novými, s lepšími technickými parametry.

Významná změna legislativy nastala v roce 2000. V tomto případě jednoznačně stanovila systém, za kterého je možno vozidla provozovat, organizační změny přechodu působnosti od policie na okresní úřady a dále na úřady pověřených obcí s přenesenou působností. V současné době je systém stabilní a procento nárůstu nových vozidel je nižší než se přepokládalo.

Počet vozidel v Libereckém kraji v roce 2010

Ukazatel	LK	Z toho obce s rozšířenou působností									
		CL	FR	JN	JI	LB	NB	SM	TA	TU	ZB
Obyvatelé	**435 933**	**79 067**	**24 731**	**53 383**	**22 608**	**136 376**	**26 516**	**26 542**	**21 641**	**32 524**	**12 545**
Osobní vozidla	188 478	31 558	10 319	21 776	9 924	58 221	10 884	14 375	8 484	17 670	5 267
Nákladní vozidla	21 529	3 144	1 069	2 669	1 074	7 700	1 146	1 025	742	2 348	612
Speciální vozidla	1 935	394	92	83	133	482	18	519	147	25	42
Autobusy	976	83	34	38	12	314	18	422	18	26	11
Motocykly	33 348	6 128	1 354	3 823	3 125	6 570	1 718	2 083	2 170	4 142	2 235
Traktory	5 642	957	554	198	737	1 064	164	994	186	612	176
Přívěsy NA	12 406	2 002	958	1 204	864	4 068	565	1 011	430	1 051	253
Přívěsy T	3 304	650	383	82	335	693	83	442	141	401	94
Přívěsy OA	19 982	3 311	1 052	2 068	1 302	5 497	1 213	1 862	845	2 040	792
Celkem	**287 600**	**48 227**	**15 815**	**31 941**	**17 506**	**84 609**	**15 809**	**22 733**	**13 163**	**28 315**	**9 482**
Motorizace [1)]	**1,52**	**1,64**	**1,56**	**1,67**	**1,29**	**1,61**	**1,68**	**1,17**	**1,64**	**1,15**	**1,32**
Automobilizace [2)]	**2,31**	**2,51**	**2,40**	**2,45**	**2,28**	**2,34**	**2,44**	**1,85**	**2,55**	**1,84**	**2,38**

Stanice technické kontroly (dále jen „STK“) je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek silničních vozidel. STK může provozovat právnická nebo fyzická osoba, která má k jejímu provozování oprávnění udělené krajským úřadem. V Libereckém kraji bylo k 31. 12. 2010 celkem 14 stanic technických kontrol.

Kontrolní činnost je prováděna krajskými úřady a obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Vzhledem k tomu, že v administrativních náležitostech STK a provádění technických kontrol v době jejich kontroly nejsou zjišťovány podstatné závady, rozhodli se pracovníci odboru dopravy KÚLK zaměřit své kontroly na tzv. opakovanou technickou prohlídku. Tedy v souladu se zákonem číslo 56/2001 Sb., mohou bezprostředně po provedení technické prohlídky vyzvat provozovatele silničního motorového vozidla, aby na dobu nezbytně nutnou přistavil na svůj náklad zkontrolované vozidlo k opakované částečné nebo celkové technické prohlídce a kontrolní technik provede bezplatně opakovanou technickou prohlídku pod dozorem osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru. Ekonomická prosperita stanice je závislá na výsledcích prováděných technických kontrol. Proto je snaha získat co nejvíce zákazníků a to v některých případech i za cenu nízké kvality provedené technické prohlídky.

Opatření pro tuto specifickou oblast jsou pro Liberecký kraj nejhůře realizovatelná.

2. Strategický plán

Na základě provedené analýzy, pojmenování problémových oblastí a shrnutí subjektů, zabývajících se touto problematikou se jediným možným koordinátorem činností jeví Liberecký kraj. Je ovšem nemyslitelné, aby se s problémem potýkal samostatně. Stejně jako v prvním dokumentu (Koncepce BESIP) zůstává na celé plánované období globální cíl. Specifické cíle v jednotlivých oblastech reagují na zkušenosti kraje od roku 2003. V případech kdy byly cíle naplněny nejsou již uváděny, pokud se prokázalo, že se jedná o cíle nereálné strategie s nimi neuvažuje, pokud se jedná o cíle, které jsou částečně naplňovány je jejich definice aktualizována, poslední možností jsou cíle zcela nové. Předpokladem naplňování strategie je pokračování činnosti krajského Koordinátora BESIP, jehož existence se ukázala přínosnou pro Liberecký kraj. Činnosti koordinátora jsou specifikovány v samostatné smlouvě a garantují zajištění cílů návrhové části Strategie.

2.1. Globální cíl

Navázání úzké spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR a jeho prostřednictvím napojení do evropských a celorepublikových programů vedoucích ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Získané zkušenosti aplikovat za pomoci obcí, policie, správců pozemních komunikací a dráhy, resortu školství, médií a dalších resortů do celého území kraje.

Prostřednictvím Evropské charty bezpečnosti silničního provozu a prostřednictvím ERN pokračování v příhraniční a celovropské spolupráci vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu (dále NSBSP)	ANO
Termín:	2012 – 2020
Finanční nároky:	500 tis.Kč/ročně

2.2. Specifické cíle

2.2.1. Oblast obecná

- Řídící výbor BESIP – komise rady Libereckého kraje dle ustanovení § 80 odst. 1 zákona 129/200 Sb., o krajích

Řídící výbor bude transformován do stálé pracovní komise jako poradního orgánu rady Libereckého kraje, ve kterém bude pro každou problémovou oblast stanoven koordinátor, který bude shromažďovat poznatky, navrhovat opatření a informovat orgány kraje o situaci v oblasti BESIP, navrhovat opatření a záměry. Jednání výboru se bude konat minimálně 2x ročně a výsledkem jednání bude sborník informací a cílů. Každý koordinátor si může pro svou oblast vytvořit okruh pomocníků. Počet členů bude stanoven radou kraje, členství je dobrovolné a úzce souvisí s profesí jednotlivých osob.

Základní složení komise „Řídícího výboru BESIP“:

Funkce, pracovní zařazení	**Problémová oblast**
Člen RK pověřený vedením resortu dopravy	Koordinace celé oblasti
Člen RK pověřený vedením resortu zdravotnictví	Koordinace oblasti týkající se následků dopravních nehod, první pomoci
Člen RK pověřený vedením resortu školství, tělovýchovy a mládeže	Koordinace oblasti týkající se dětí, žáků a studentů
Vedoucí odboru dopravy	Tajemník řídícího výboru
Vedoucí odboru zdravotnictví	Vyhodnocování následků dopravních nehod z hlediska zdravotnictví
Vedoucí odboru školství, mládeže a tělovýchovy	Spolupráce komise se školami všech typů
Tisková mluvčí LK	Spolupráce s médii
Ředitel Krajské správy silnic LK p.o.	Pozemní komunikace
Ředitel ŘSD ČR, správa Liberec p.o.	Pozemní komunikace ve vlastnictví státu
Ředitel Policie ČR - Krajské ředitelství policie Libereckého kraje	Statistika dopravních nehod, prevence a represe
Ředitel KHS Libereckého kraje	Zpráva o zdraví LK
Ředitel IZS Libereckého kraje	Spolupráce záchranné služby
Krajský koordinátor BESIP	Naplňování Strategie BESIP LK
Koordinátor BESIP MD pro LK	Naplňování NSBSP pro LK

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	200 tis. Kč/ročně

- Podporování (formou grantů) aktivity vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zvláště pak podporování zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	7 mil Kč/ročně

- Zesílení prosazování pravidel silničního provozu různými formami, ve spolupráci s Policií ČR, Celní správou ČR a mobilní jednotkou; formou mediálních kampaní, ve spolupráci se sousedními zeměmi.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	1mil Kč/ročně

- Zlepšení záchranné služby a služby následné péče o zraněné ve spolupráci s IZS, nemocnicemi v LK a ČČK.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	1mil Kč/ročně

- Využití možností spolufinancování projektů ze strukturálních fondů EU prostřednictvím operačních programů, programů SFDI ČR a dalších možností v rámci ČR i Evropy.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	1 mil Kč/ročně

- Pravidelné, alespoň dvakrát roční, prezentování problematiky BESIP na akcích pro širokou veřejnost.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	2 mil Kč/ročně

- Pravidelné zpracování tiskových a elektronických informací k problematice provozu na pozemních komunikacích v LK pro média, obce, autoškoly, školy a dětská dopravní hřiště.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	1 mil Kč/ročně

2.2.2. Oblast lidský činitel

- Využití informačních zpravodajů (v papírové i elektronické formě) pro školy všech typů k pravidelnému zveřejňování informací o dopravních nehodách, kde jedním z účastníků bylo dítě nebo mladiství a o dalších aktivitách v oblasti BESIP pro děti a mládež.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	100 tis. Kč/ročně

- Zapojení všech základních škol v Libereckém kraji do evropské postupové dopravní soutěže mladých cyklistů, organizování krajského kola této soutěže, podporování kol oblastních.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	200 tis. Kč/ročně

- Pořádání pravidelných soutěží pro děti základních škol s tematikou BESIP (znalostní, výtvarné), které budou uveřejňovány v regionálním tisku a na internetových stránkách Libereckého kraje (Výtvarná soutěž „O pohár hejtmana Libereckého kraje“, znalostní soutěž „O kolo“).

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	200 tis. Kč/ročně

- Několikrát ročně spolupořádat školu bezpečné jízdy pro širokou řidičskou veřejnost, vždy s akcentem na určitou skupinu účastníků silničního provozu.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	1 mil. Kč/ročně

- Prosazování zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu. Organizování semináře pro pracovníky autoškol Libereckého kraje, kde budou seznamováni se statistickými údaji na úseku dopravy, s aktuálními problémy v oblasti autoškolství.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	500 tis. Kč/ročně

- Podporování Dětských dopravních hřišť v LK. Další pokračování v systému výuky dopravní výchovy a využívání DDH se stejnými podmínkami pro všechny děti v kraji. Provozování krajského metodického dopravního hřiště v Liberci. Zpracování samostatné dokumentace, která stanoví priority využití DDH v Liberci.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 – 2020
Finanční nároky:	1 mil. Kč/ročně

2.2.3. Oblast pozemní komunikace

- Monitorování míst a úseků častých dopravních nehod a analyzování příčin častého výskytu dopravních nehod, v případě nutnosti analyzování dopravní situace podrobnou metodou zpracování tzv. kolizních diagramů (monitorování existujících i potencionálních střetů), pravidelné projednávání, po oblastech, s dotčenými orgány a organizacemi. Navrhování odpovídajícího dopravně technického, stavebně technického nebo organizačního opatření včetně spoluúčasti na jeho realizaci a dalším vyhodnocování. Pravidelné medializování vybraných úseků s častým výskytem dopravních nehod.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	3 mil. Kč/ročně

- Vyhodnocování vlivu stavebního či dopravně technického stavu pozemní komunikace, případně i přilehlých úseků drah v okolí železničních přejezdů, navrhování odpovídajícího technického anebo organizačního opatření, spoluúčast na jeho realizaci a vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	5 mil. Kč/ročně

- Trvání na zpracování „Bezpečnostního auditu“ jako spolehlivého nástroje přijímání odpovídajících opatření na všech pozemních komunikacích v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	1 mil. Kč/ročně

- Komplexní zadávání oprav a souvislé údržby krajských silnic, zahrnující i bezpečnostní záchytná a vodící zařízení podle příslušných technických norem a resortních předpisů. Pravidelné vyhodnocování stavu povrchů krajských silnic, stavu svislého a vodorovného dopravního značení.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	5 mil. Kč/ročně

- Trvalé prosazování moderních způsobů výsadby silniční doprovodné zeleně v souladu se schválenými resortními technickými předpisy. Využívání finančních prostředků MŽP ČR na vyhotovení pasportu silniční doprovodné zeleně a na realizaci prvotního ošetření.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	2 mil. Kč/ročně

- Zavádění Inteligentních dopravních systémů (ITS) ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a obcemi i na krajských silnicích II. a III. třídy, potřebných při zimní údržbě

silnic, usměrňujících provoz na pozemních komunikacích v místech velkých intenzit dopravy.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	5 mil. Kč/ročně

2.2.4. Oblast vozidla

- Zvýšení četnosti kontrolní činnosti stanic technické kontroly v Libereckém kraji.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	přenesená působnost

- Snížení následků přetěžování nákladních vozidel, při kterém dochází ke snížení ovladatelnosti vozidla a poškozování vozovek. Preventivním opatřením je provádění nízkorychlostních kontrolních vážení vozidel, které v Libereckém kraji provádí Policie ČR, Celní správa ČR a mobilní jednotka MD. Příprava a realizace kontrolních vysokorychlostních vážení.

Soulad s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu	ANO
Termín	2012 - 2020
Finanční nároky:	5 mil. Kč/ročně

3. Financování a personální zajištění

Plnění výše uvedených cílů je finančně zajišťováno z těchto zdrojů:

- Rozpočet Libereckého kraje,
- Rozpočet MD ČR – část aktivit s celorepublikovou působností,
- Rozpočet SFDI a dalších fondů,
- Finanční prostředky obcí,
- Příspěvky sponzorů.

Financování zvýšených nároků na další zlepšení vývoje v oblasti bezpečnosti silničního provozu a na zabezpečení navrhovaných bezpečnostních opatření závisí v rozhodující míře na uskutečnění politické vůle Libereckého kraje, projevené ve strategickém dokumentu kraje. Optimální finanční vyjádření je uvedeno u každého jednotlivého cíle, souhrnná tabulka uvádí nároky na rozpočet kraje v každém roce plánovaného období. V případě financování z ostatních možných zdrojů by se použitelné finance na realizaci jednotlivých cílů zvyšovaly.

Tabulka finančního vyjádření potřeb pro zajištění Strategie bezpečnosti silničního provozu LK

OPATŘENÍ	ROZPOČET KRAJE (tis.Kč/rok)
Globální cíle	500
Specifické cíle	50 000
Obecná oblast	12 200
Oblast Lidský činitel	12 000
Oblast pozemní komunikace	21 000
Oblast vozidla	5 000
Celkem	**50 500**

Personální zabezpečení realizace tohoto strategického dokumentu je zajištěno prostřednictvím koordinátora BESIP pro LK a zaměstnanci krajského úřadu, zejména odboru dopravy, ale také odborů školství, tělovýchovy a mládeže, zdravotnictví a kanceláře hejtmana.

Závěr

Ministerstvem dopravy ČR je zpracováván dokument „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020“, se kterým se Liberecký kraj ztotožnil a ve vlastních podmínkách ho rozpracoval a bude uplatňovat.

Strategický dokument bude každý rok doplněn Ročním plánem, který bude konkretizovat jednotlivá opatření v čase, formě, četnosti v závislosti na finančních možnostech kraje.