

# Analýza dopravně bezpečnostního stavu v okolí vybraných ZŠ v Libereckém kraji

Objednavatel: Liberecký kraj  
Zhotovitel: DEKRA CZ a.s.  
Datum zpracování: květen - červenec 2019  
Odpovědná osoba: Martin Bednář, DiS.

## Obsah

Úvod .....	2
Metodika zpracování analýzy .....	3
Souhrnně identifikovaná rizika a jejich řešení.....	4
Nejčastější typy konfliktů (rizik) .....	4
Tabulka nejčastěji navrhovaných opatření.....	5
Tabulky všech navrhovaných opatření.....	5
Analýza dat ze statistiky nehodovosti .....	10
Souhrnné hodnocení dopravní výchovy .....	10
Hodnocení každé ze škol zvlášť – listy škol.....	11
Tým zpracovatelů .....	11
ZŠ Ostašov .....	12
ZŠ Dlouhý Most.....	24
ZŠ Husova .....	32
ZŠ Jablonné v Podještědí .....	41
ZŠ Janov nad Nisou .....	49
ZŠ T.G.M. Lomnice nad Popelkou.....	57
ZŠ Šluknovská .....	65
ZŠ Kravaře v Čechách.....	73
ZŠ Žandov .....	82
ZŠ Pěnčín .....	90
ZŠ Vysoké nad Jizerou.....	95
ZŠ Stráž nad Nisou .....	102
ZŠ náměstí Míru.....	108
ZŠ Vrchlického .....	116
ZŠ Sokolovská .....	125
ZŠ Harcov .....	134
ZŠ Liberecká.....	142
ZŠ Cvikov.....	150
ZŠ Kaplického.....	159
ZŠ Barvířská .....	165
Závěr .....	173
Zpracovali: .....	173
Datum: .....	173

## Úvod

Zadáním této práce bylo zpracování analýzy dopravně bezpečnostního stavu v okolí základních škol v Libereckém kraji, která bude obsahovat

- posouzení dopravního prostředí okolí 20 ZŠ v Libereckém kraji (dopravně inženýrskou studií),
- posouzení docházkových tras do školy, včetně posouzení chování dětí a dospělých na těchto trasách v exponované hodiny před začátkem vyučování a po ukončení vyučování,
- posouzení chování řidičů motorových vozidel v úsecích,
- analýzu dat ze statistiky nehod vedené Policií České republiky, případně dalších zdrojů,
- návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí.

Seznam vybraných škol byl dodán objednavatelem a je v tabulce níže.

	<b>Základní škola</b>	<b>Odkaz Google maps</b>	<b>Okres</b>
1	ZŠ Ostašov	<a href="https://goo.gl/maps/Edeoouz85n72">https://goo.gl/maps/Edeoouz85n72</a>	Liberec
2	ZŠ Dlouhý Most	<a href="https://goo.gl/maps/PwswUAAGvm62">https://goo.gl/maps/PwswUAAGvm62</a>	Liberec
3	ZŠ Husova	<a href="https://goo.gl/maps/aYaLB5Fg5Qt">https://goo.gl/maps/aYaLB5Fg5Qt</a>	Liberec
4	ZŠ Jablonné v Podještědí	<a href="https://goo.gl/maps/KxpHnpupxpJ2">https://goo.gl/maps/KxpHnpupxpJ2</a>	Česká Lípa
5	ZŠ Janov nad Nisou	<a href="https://goo.gl/maps/2SNND8B9RK2">https://goo.gl/maps/2SNND8B9RK2</a>	Jablonec nad Nisou
6	ZŠ T.G.M. Lomnice nad Popelkou	<a href="https://goo.gl/maps/Y22RphQaQDD2">https://goo.gl/maps/Y22RphQaQDD2</a>	Semily
7	ZŠ Šluknovská	<a href="https://goo.gl/maps/ziyiYr4G8jQ2">https://goo.gl/maps/ziyiYr4G8jQ2</a>	Česká Lípa
8	ZŠ Kravaře v Čechách	<a href="https://goo.gl/maps/AFwVTHysWhK2">https://goo.gl/maps/AFwVTHysWhK2</a>	Česká Lípa
9	ZŠ Žandov	<a href="https://goo.gl/maps/bBox9vgvtA52">https://goo.gl/maps/bBox9vgvtA52</a>	Česká Lípa
10	ZŠ Pěnčín	<a href="https://goo.gl/maps/gFg5nT258Uo">https://goo.gl/maps/gFg5nT258Uo</a>	Jablonec nad Nisou
11	ZŠ Vysoké nad Jizerou	<a href="https://goo.gl/maps/HNU8p55FVtS2">https://goo.gl/maps/HNU8p55FVtS2</a>	Semily
12	ZŠ Stráž nad Nisou	<a href="https://goo.gl/maps/un8sKHg49TB2">https://goo.gl/maps/un8sKHg49TB2</a>	Liberec
13	ZŠ náměstí Míru	<a href="https://goo.gl/maps/bcUSqC3AJM92">https://goo.gl/maps/bcUSqC3AJM92</a>	Liberec
14	ZŠ Vrchlického	<a href="https://goo.gl/maps/Aaju5qm6VMC2">https://goo.gl/maps/Aaju5qm6VMC2</a>	Liberec
15	ZŠ Sokolovská	<a href="https://goo.gl/maps/vkJ55zc5LdN2">https://goo.gl/maps/vkJ55zc5LdN2</a>	Liberec
16	ZŠ Harcov	<a href="https://goo.gl/maps/hPUuw7QvYFn">https://goo.gl/maps/hPUuw7QvYFn</a>	Liberec
17	ZŠ Liberecká 26	<a href="https://goo.gl/maps/H9JmNM8qtrw">https://goo.gl/maps/H9JmNM8qtrw</a>	Jablonec nad Nisou
18	ZŠ Cvikov	<a href="https://goo.gl/maps/toogQjYF6cy">https://goo.gl/maps/toogQjYF6cy</a>	Česká Lípa
19	ZŠ Kaplického	<a href="https://goo.gl/maps/TwKQtwwA8Rm">https://goo.gl/maps/TwKQtwwA8Rm</a>	Liberec
20	ZŠ Barvířská	<a href="https://goo.gl/maps/ghWCwRnVECx">https://goo.gl/maps/ghWCwRnVECx</a>	Liberec



Obrázek 1 Liberecký kraj na mapě České republiky

## Metodika zpracování analýzy

Pro tuto analýzu bylo u všech škol provedeno pozorování v běžném režimu školního dne v době před začátkem vyučování, přibližně hodinu (ranní špička), i po skončení vyučování (odpolední špička). Mezitím bylo během vyučování zmapováno dopravní okolí ZŠ a zkoumány potenciální příčiny rizik i ve větší vzdálenosti, než je bezprostřední okolí školy, dopravní vazby a případné souvislosti. Každé pozorování bylo prováděno dopravním inženýrem v oboru bezpečnosti silniční dopravy.

Pozorování byla prováděna v měsících květen a červen roku 2019. To má především tu podstatnou vlastnost, že v těchto měsících je dlouhý den a krátká noc. Hůře byly tím pádem identifikovány závady na osvětlení, které však mohou být v zimních měsících podstatné. Například v prosinci vychází slunce až kolem osmé hodiny. Podobně problematické je hodnocení potenciální sněhové pokrývky (zvláště u škol výše položených) a jiných vlivů, které jsou v létě nepostihnutelné, ale v zimě naopak významné.

Pozorování a hodnocení dopravně bezpečnostního stavu bylo zaměřeno na okolí školy a především pohyb žáků při cestě do školy a následně ze školy. To znamená, že byl upřednostňován zájem a bezpečnost žáků v okolí školy, což může mít za následek návrhy řešení, které ale omezí jiné skupiny nebo druhy dopravy. Dopravní okolí bylo hodnoceno v některých případech také, ale jen v těch, kdy tyto mají vliv na trasu a potenciální bezpečnost žáků příslušné hodnocené školy.

Zvláště pak bylo provedeno posouzení úrovně dopravní výchovy. Na základě zkušeností z obdobných zjišťování byl sestaven elektronický dotazník určený ředitelům posuzovaných škol. Tento dotazník zajišťuje subjektivní zhodnocení úrovně bezpečnosti v okolí škol a úrovně vědomostí žáků dané základní školy. Dále zjišťuje množství proškolených pedagogických pracovníků, ne/účast na dopravních soutěžích mladého cyklisty a výuky dle Tematického plánu pro žáky 4. ročníků základních škol. Tyto informace jsou prověřovány prostřednictvím krajského koordinátora BESIP pro Liberecký kraj, který má k dispozici dokumenty o návštěvnosti dětských dopravních hřišť. Dále je pro účely zjištění stavu dopravní výchovy věnována pozornost prozkoumání školních vzdělávacích programů daných základních škol.



Oslovení škol proběhlo e-mailovou komunikací, případně telefonicky. Ředitelé škol byli požádáni 3. 5. 2019 o vyplnění dotazníku, který byl umístěn na webovém portálu [www.dopravnivychova.cz](http://www.dopravnivychova.cz). Výsledné odpovědi byly zpracovány s ohledem na prověření dalších skutečností. Pro jednotlivé školy byl vypracován tzv. Hodnotící list, který obsahuje výsledky na rovni jednotlivých témat a doporučení pro následující období.

## Souhrnně identifikovaná rizika a jejich řešení

Hodnocení rizika probíhalo na stupnici nízké – střední – vysoké. V naprosté většině případů bylo riziko hodnoceno jako nízké. V několika jednotlivých případech se pak jednalo o riziko střední. Vysoké riziko se u žádné z hodnocených škol nevyskytuje. Obecně tedy lze konstatovat, že dopravní bezpečnost hodnocených škol je na relativně vysoké úrovni a navrhovaná opatření mají ve většině případů za cíl pouze dobrý stav vylepšit.

### Nejčastější typy konfliktů (rizik)

Pokud by měly být označeny nejčastější typy rizik, které se v analýze objevují, lze je najít za následujícími třemi body. Ty mohou být univerzálním vodítkem pro zaměření pozornosti při hodnocení dopravního okolí většiny základních škol.

- a) Problém při zastavování a stání osobních vozidel přivázejících nebo odvázejících žáky

Zjevně nejčastěji pozorovaný problém. Nevyskytuje se u všech škol, ale rozhodně nejčastěji. Velmi často je ale omezen na ranní, nebo naopak odpolední špičku. Je to způsobeno tím, že u některých škol dopravní prostor hůře zvládá nápor většího množství zastavujících aut během krátké doby a na kratší dobu (ranní špička). V některých případech pak naopak toto dopravní prostor zvládá dobře, ale hůře se projevuje stání aut na delší dobu (odpolední špička).

- b) Rozdíl v chování a obezřetnosti chodců i řidičů během ranní a odpolední špičky

Velmi často se objevuje hodnocení, kdy chování chodců (většinou samozřejmě žáků školy) lze během ranní špičky označit za vzorné, ale po skončení vyučování už dochází k porušování pravidel, menší pozornosti, občas i vytváření konfliktů apod. Totožný fenomén lze často pozorovat také v chování řidičů, kdy tito si během ranní špičky riziko velmi dobře uvědomují, ale odpoledne, kdy je vždy v okolí školy menší intenzita, než ráno, už dochází k podobným excesům, jaké byly jmenovány u chodců.

- c) Specifický způsob vypořádávání se dětí s rizikem silničního provozu

Z pozorování vyplynulo specifické vypořádávání se dětí s rizikem na silnicích. Nelze je označit za pravidlo, ale objevovalo se poměrně často. U dětí se projevuje zhoršený odhad rychlostí a vzdáleností vozidel, a zároveň snížená schopnost odhadu časové náročnosti jednotlivých úkonů, typicky přejítí silnice. V dopravně exponovaných oblastech pak často dochází k tomu, že když už se děti rozhodnou vozovku překonat, chtějí tím strávit co nejméně času a nezřídka přes silnici vyběhnou. To je jejich určité specifikum, které je třeba zohledňovat při opatřeních, která se kolem škol provádí. Zároveň je to jeden z důvodů, proč dávat řidičům informaci, že se nachází v prostředí, kde toto může nastat.

### Tabulka nejčastěji navrhovaných opatření

V tabulce níže je přehledně zobrazen seznam opatření, jejichž realizace je ve většině případů jednoduchá a levná. Tabulky všech navrhovaných opatření jsou v příští kapitole. Z nich jsou tato nejčastější vybrána a zobrazena právě zde. Jedná se tedy o opatření, která mají dle této analýzy smysl u té které z hodnocených škol. Protože ne ve všech případech je samozřejmě určité opatření výhodné. Někdy může být zbytečné, někdy může dokonce stav (většinou blízkého okolí) ještě zhoršit.

	ZŠ Ostašov	ZŠ Dlouhý Most	ZŠ Husova	ZŠ Jablonné v Podještědí	ZŠ Janov nad Nisou	ZŠ T.G.M. Lomnice nad Popelkou	ZŠ Šluknovská	ZŠ Kravaře v Čechách	ZŠ Žandov	ZŠ Pěčín	ZŠ Vysoké nad Jizerou	ZŠ Stráž nad Nisou	ZŠ náměstí Míru	ZŠ Vrchlického	ZŠ Sokolovská	ZŠ Harcov	ZŠ Liberecká 26	ZŠ Cvikov	ZŠ Kaplického	ZŠ Barviřská
Úprava / obnovení vodorovného značení	x		x							x	x	x	x		x		x			
Doplnění přechodů LED diodami	x	x	x	x	x			x	x		x			x	x					x
Úprava organizace		x		x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	x	x		x
Zřízení parkoviště K+R			x				x						x	x	x	x			x	
Doplnění svislých značek o světelný zdroj			x														x			
Úprava zeleně		x						x	x					x	x				x	

### Tabulky všech navrhovaných opatření

Na následujících stránkách je pak pro každou z hodnocených škol přehledná tabulka všech navrhovaných opatření. Odůvodnění a podrobnější specifikace navrhovaných opatření je na listu každé ze škol. Ty jsou v kapitole Hodnocení každé ze škol zvlášť – listy škol.

### 1. ZŠ OSTAŠOV

1.	Vybudování chodníku na ulici Ostašovská v úseku mezi ulicemi Karlovarská a Švermova
2.	Vyznačení optické brzdy – vodorovné dopravní značky V 18 v ulici Ostašovská
3.	Úprava parkovací plochy za účelem zabránění častého couvání v okolí hlavní budovy školy
4.	Instalace značky A 12a nebo A 12b do vjezdu ulice Šrámkova
5.	Vyznačení optické brzdy v ulici Šrámkova před příjezdem ke škole ve směru od západu
6.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami

### 2. ZŠ DLOUÝ MOST

1.	Vybudování chodníku podél silnice č. 27814 od odbočky ke kostelu k přechodu pro chodce
2.	Úprava rychlosti v oblasti přechodu pro chodce
3.	Instalace značky A 12b na komunikaci č. 27814
4.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami
5.	Zákaz zastavení a stání v přímé blízkosti přechodu pro chodce u Hospůdky u Hastrmánka
6.	Úprava zeleně zakrývající svislé dopravní značení u dolního přechodu pro chodce

### 3. ZŠ HUSOVA

1.	Zřízení parkoviště K+R v ulici Klášterní, resp. Chelčického
2.	Doplnění svislé značky IP 6 na konci ulice Klášterní o blikající světelný zdroj
3.	Doplnění vodorovného dopravního značení v křižovatce Husova - Klášterní
4.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami

### 4. ZŠ JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ

1.	Přesunutí strážníka od stávajícího přechodu do spodní části ulice U Školy
2.	Vybudování chodníku a přechodu ve spodní části ulice U Školy
3.	Přidání značky A 12b Děti do stávající značky IZ 8a Zóna s dopravním omezením
4.	Ve slepých ramenech ulice U Školy zřídit Pěší (Obytnou) zónu
5.	Přechody v ulici U Školy doplnit LED diodami

### 5. ZŠ JANOV NAD NISOU

1.	Zřízení jednosměrky ve vedlejší ulici před budovou ZŠ
2.	Oprava konfliktu nikde neukončené pěší zóny (doplnění značek IZ 6b)
3.	Zřízení chodníku od zastávky autobusu až k pěší zóně
4.	Zřízení přechodu pro chodce u autobusové zastávky Janov nad Nisou, hotel Praha
5.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami

## 6. ZŠ T.G.M. LOMNICE NAD POPELKOU

1.	Vybudování autobusové zastávky „Lomnice nad Popelkou, škola“ v ulici A. Staška
2.	Úprava chodníku u Husova náměstí

## 7. ZŠ ŠLUKNOVSKÁ

1.	Vybudování autobusové zastávky Šluknovská směr Sídliště Lada
2.	Vytvoření zálivu v ulici Šluknovská, zřídit zde K+R parkoviště
3.	Modernizace zpomalovacích příčných pásů v ulici Šluknovská
4.	Oprava chodníku v okolí ZŠ

## 8. ZŠ KRAVAŘE V ČECHÁCH

1.	Omezení a údržba živého plotu mezi vozovkou a chodníkem v ulici Školní
2.	Určit funkce asfaltové plochy v ulici Školní, zřídit zde K+R parkoviště
3.	Ulici Školní zorganizovat jako jednosměrnou komunikaci
4.	Prostor autobusových zastávek vyhradit pouze autobusům a chodcům – zákaz vjezdu ostatním
5.	Propojit chodníkem parkoviště u motorestu se vchodem do školní budovy
6.	Doplnění přechodů pro chodce na náměstí LED diodami

## 9. ZŠ ŽANDOV

1.	Umístění zrcadla v ulici Lužická tak, aby chodci ve směru od školy lépe viděli přijíždějící vozidla
2.	Doplnění přechodů pro chodce na náměstí o LED diody
3.	Přisvětlení přechodů pro chodce na náměstí
4.	Rozšíření centrálního přechodu na náměstí, odstranění přechodu v jižní části náměstí

## 10. ZŠ PĚNČÍN

1.	Vybudování zpevněného chodníku od přechodu pro chodce k ZŠ
2.	Vjezd a výjezd u ZŠ zorganizovat jako jednosměrnou komunikaci
3.	Posílení osvětlení přechodu pro chodce
4.	Doplnění přechodu pro chodce LED diodami
5.	Instalace značky A 12a pro oblast křižovatky komunikace č. 287 a odbočky k ZŠ

## 11. ZŠ VYSOKÉ NAD JIZEROU

1.	Úprava Náměstí Dr. Karla Kramáře jako Obytné zóny nebo:
A	Snížení rychlosti u komunikace č. 29063
B	Instalace dopravní značky B 29 u komunikace č. 29063 v úseku ZŠ
C	Realizace přechodu pro chodce od chodníku u ZŠ k autobusovému nástupnímu ostrůvku
2.	Konstrukce bezbariérových prvků na chodníky a obrubníky
3.	Realizace (dokončení) osvětlení přechodu v ulici Dr. Karla Farského (komunikace č. 290)
4.	Obnovení vodorovného značení přechodu pro chodce a instalace LED diod

## 12. ZŠ STRÁŽ NAD NISOU

1.	Vybudování chodníku v ulici Majerova
2.	Upravení ulice Majerova jako jednosměrné z ulice Werichova k domu č. p. 31
3.	Vybudování přechodu pro chodce na křižovatce Werichova x Majerova
4.	Zákaz zastavení u vchodu do ZŠ (první stupeň a družina)
5.	Obnovení vodorovného dopravního značení na křižovatce Wernerova x Majerova

## 13. ZŠ NÁMĚSTÍ MÍRU

1.	Realizace vodorovného dopravního značení v ulici náměstí Míru
2.	Zřízení podélného K+R v ulici náměstí Míru před křižovatkou s ulicí Vrchlického
3.	Instalace baliset (Z 11h) v prostoru před přechody, kde v současné době stávají vozidla
4.	Rozšířit zónu 30 a zákaz vjezdu nákladních vozidel na celé náměstí Míru
5.	Zřízení zpomalovacích prahů před přechody nebo stavební úprava výšky přechodu

## 14. ZŠ VRCHLICKÉHO

1.	Přemístění kontejnerů pro svoz odpadu z ulice Bezová (vyústění ulice Plzeňská)
2.	Zřízení parkoviště K+R v celém prostoru zálivu na ulici Vrchlického
3.	Realizace baliset (Z 11h) před a za přechodem pro chodce v ulici Bezová
4.	Zřízení zpevněného chodníku v ulici Bezová podél areálu školy
5.	Úprava zeleně u chodníku v ulici Vrchlického

## 15. ZŠ SOKOLOVSKÁ

1.	Zrušení přechodu pro chodce v ulici Bezová a instalace vodorovné značky V 12c v tomto místě
2.	Zřízení parkoviště K+R v celém prostoru zálivu na ulici Vrchlického
3.	Usměrnění zastavujících vozidel v ulici Vrchlického ve směru jízdy severovýchodním za přechod
4.	Instalace vodorovné značky V 12e na ulici Vrchlického před křižovatkou s ulicí Sokolovská
5.	Zřízení přechodu pro chodce na křižovatce Vrchlického – Sokolovská i na dolním rameni
6.	Úprava zeleně oddělující chodník a silnici na ulici Vrchlického
7.	Zřízení chodníku v ulici Bezová pro vytvoření vhodného místa k zastavování vozidel

## 16. ZŠ HARCOV

1.	Realizace pojízdné okružní křižovatky v křížení ulic Na Výběžku a Kadlická
2.	Vytvoření K+R u vjezdu do areálu školy
3.	Realizace dopravní značky V 12d podél budovy školy ve směru od ul. Sokolovská
4.	Doplnění chybějícího dopravní značení IZ 8a a IZ 8b

### 17. ZŠ LIBERECKÁ

1.	Obnovení a doplnění vodorovného značení ve všech přílehlajících ulicích ke školnímu areálu
2.	Úprava vjezdu do ulice Polní za účelem redukce délky přechodu aktuálně 22 m dlouhého
3.	Zhodnotit v zimních měsících správnost organizace přisvětlování jednotlivých přechodů
4.	Alespoň přechod na Liberecké u křižovatky s Rýnovickou doplnit LED diodami
5.	Úprava pro lepší zorganizování plochy parkoviště u vstupu do školního areálu z ulice Liberecká

### 18. ZŠ CVIKOV

1.	Zřízení obytné zóny v malých uličkách v okolí obou školních budov
2.	Nebo alespoň odstranění rozlišené přednosti v malých uličkách v okolí obou školních budov
3.	Omezit vjezd do prostoru bezprostředně před vchodem do hlavní školní budovy

### 19. ZŠ KAPLICKÉHO

1.	Vybudování přechodu pro chodce k nástupní autobusové zastávce „Doubí sídliště“
2.	Vybudování přechodu pro chodce v ulici Kaplického u č. p. 368.
3.	Snížení rychlosti v ulici Kaplického na 30 km/h
4.	Vybudování K+R parkovacích míst v ulici Kaplického podél zeleně ležící u školy.
5.	Úprava zeleně v ulici Kaplického

### 20. ZŠ BARVÍŘSKÁ

1.	Rozšíření chodníku v ul. Orlí
2.	Řešení příjezdového prostoru u ZŠ jako obytné zóny
3.	Úprava rychlosti v ulici Orlí na 30 km/h
4.	Doplnění přechodu pro chodce LED diodami

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Analýza dat ze statistiky nehodovosti vychází z jednotné vektorové mapy dostupné veřejně na stránce [www.jdvm.cz](http://www.jdvm.cz). V této mapě bylo určeno relevantní okolí každé konkrétní školy vzhledem k docházkovým trasám do školy. V analýze se vyskytují nehody řešené Policií ČR od roku 2007 do poloviny roku 2019. Je kladen důraz především na nehody chodců a záměrem je identifikovaná riziková místa potvrdit, případně identifikovat ještě další.

## Souhrnné hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova na základních školách v Libereckém kraji se dá celkově hodnotit pozitivně. Zejména v oblasti návštěvy dětských dopravních hřišť. Výuku žáků 4. ročníků (získání průkazu cyklisty) absolvují všechny z posuzovaných škol. Dopravní soutěže mladých cyklistů se pravidelně účastní 15 z 20 posuzovaných škol. S výukou dopravně-bezpečnostních témat jako takových v rámci vzdělávacích předmětů je situace horší. Polovina posuzovaných škol se dopravní výchově věnuje pouze na 1. stupni základních škol. Nejčastěji jsou témata zařazena do přírodovědných oborů (Prvouka, Přírodověda, Vlastivěda) a obecných výchov (Tělesná výchova, Rodinná výchova, ad.).

Pedagogové základních škol v Libereckém kraji jsou z více než poloviny posuzovaných škol proškoleni. Respektive ve 13 základních školách se nachází jeden pracovník, který absolvoval seminář dopravní výchovy před méně než 2 lety, a to prostřednictvím akreditovaných seminářů Bezpečně na silnicích o.p.s., v rámci projektu Markétina dopravní výchova. Na 6 posuzovaných školách se však nenachází ani jeden pedagogický pracovník, který by byl proškolen.

V rámci subjektivních hodnocení ředitelů škol ohledně bezpečnostního stavu v okolí základních škol není situace přívětivá. Nadpoloviční většina škol shledává rizika v okolí škol. Mnozí uvádí skutečnost, že se situace na zlepšení již řeší, resp. žádosti či studie jsou na úřadech zřizovatelů podány, pravděpodobně však chybí finanční prostředky, které by změny zajistily. Mezi vítané změny často patří zpomalovací retardéry a zajištění parkovacích míst.

Úroveň žáků je většinou ředitelů hodnocena slovně: průměrně, dobré, dostačující. Vnímají vyšší znalosti u žáků 1. stupně základních škol. Dále také časté znalosti teoretické, které bohužel žáci neaplikují do praktických dovedností.

Mezi obecná doporučení lze zařadit rozšíření výuky témat dopravní výchovy, a to především na 2. stupni základních škol. Dále především zvýšit odbornou kvalifikaci pedagogů a pedagogických pracovníků. Jeden proškolený pedagog na škole není dostačující (pokud se nejedná o malotřídní školu).

## Hodnocení každé ze škol zvlášť – listy škol

Na následujících stránkách jsou hodnoceny jednotlivé školy zvlášť. Tyto listy tvoří většinu náplně této práce a obsahují pro každou ze škol požadované kapitoly:

- Posouzení docházkových tras do školy
- Posouzení chování chodců
- Posouzení chování řidičů
- Posouzení stavebně technického řešení
- Analýza dat ze statistiky nehodovosti
- Hodnocení dopravní výchovy
- Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí
- Fotodokumentace

## Tým zpracovatelů

Na zpracování této analýzy se podílely uvedené osoby:

- Martin Bednář, DiS.
- Ing. Ondřej Rechner
- Ing. Radek Dvořáček
- Mgr. Markéta Novotná



## ZŠ Ostašov



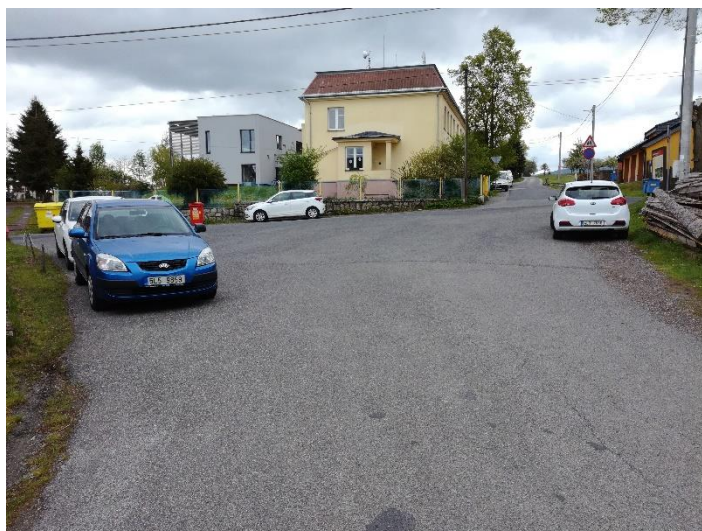


## Umístění školy

Tato škola má celkem tři budovy, z nichž dvě se nachází v části Liberce nazvané Ostašov a třetí v liberecké místní části Machnín, jak je znázorněno na mapách výše. Hlavní budova (A) je v Ostašově na adrese Křižanská 80 u křižovatky s hlavní ulicí Ostašovská a slouží pro 2. stupeň a jako jídelna i pro druhou ostašovskou budovu (B), ve které se nachází 1. stupeň. Tato druhá a zároveň i třetí budova (C), která je v Machníně, a která je malotřídkou pro 1. stupeň, se nachází ve zklidněných částech obce, které mají vesnický ráz. Nicméně v Ostašově se nachází velkoobchodní sklad, ke kterému jezdí nákladní vozidla přes křižovatku před hlavní budovou školy. Nedaleko druhé ostašovské budovy je několik průmyslových areálů, kolem kterých vede jedna z docházkových tras. A kolem budovy v Machníně pak vede silnice k jezdeckému areálu, nicméně provoz je zde oproti ostatním dvěma budovám neporovnatelně menší.



*Obrázek 2 Hlavní školní budova (A) v Ostašově, ulice Křižanská*



*Obrázek 3 Druhá školní budova (B) v Ostašově, ulice Žákovská*



*Obrázek 4 Třetí školní budova (C) nacházející se v Machníně*

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Většina žáků se do školy dopravuje pěšky. Týká se to všech tří budov a prakticky všech směrů. Pěšky chodí děti často nemalé vzdálenosti, dochází prakticky z celého Ostašova. Relativně dost žáků pak přijíždí autobusem. Většina využívá zastávku Ostašov škola, ze které pak jdou pěšky do hlavní budovy, nebo budovy v ulici Žákovská. Někteří žáci docházející do budovy v ulici Žákovská ale využívají zastávku Kovošrot a jdou pěšky ulicí Šrámkova. Zhruba pětina žáků je pak dovážena autem.

### **Posouzení chování chodců**

Chodci se v celém sledovaném širokém okolí školních budov chovají podle pravidel i zásad bezpečného pohybu. Určitě tomu napomáhá i skutečnost, že se v provozu vyskytují denně. Celý první stupeň, který je v budově v ulici Žákovská, totiž dochází do školní jídelny v budově Křížanská a většina i zpět do školní družiny. Chodí v doprovodu pedagogů a i díky tomu jsou jim od začátku vštěpovány návyky správného pohybu v tomto konkrétním dopravním prostoru. Vzdálenost zmiňovaných škol je více než půl kilometru.

Určitě lze více problematických momentů najít během odpolední špičky než ráno. Patří k nim především shromažďování se v okolí hlavní budovy a díky tomu pohyb přes silnici. Protože žáci se shromažďují v okolí hlavní školní budovy na prostranstvích umístěných od školy přes některou ze silnic. Čekající žáci na autobus zase běžně čekají na zastávce přiléhající ke škole a na opačnou přechází, až když vidí příjíždějící autobus ve druhém směru. Zastávka jim přitom neposkytuje dostatek prostoru a je tak dobře, že se zde nachází zábradlí udržující čekající na autobus na chodníku.

Největší problém je ale peší trasa ulicí Ostašovská, kde se v celém úseku mezi školou a ulicí Karlovarská nachází jedna z docházkových tras do školy, ale není zde žádný chodník. Děti tudíž chodí po krajnici nebo po trávě kolem silnice a tento úsek má bezmála půl kilometru.

### **Posouzení chování řidičů**

Jak bylo zmíněno výše, v okolí dvou ze tří budov školy se nachází velkoobchodní sklad, resp. průmyslové areály a tudíž se kolem školy vyskytuje nejen provoz osobních vozidel a autobusů, ale i nákladních vozidel, včetně kamionů. Řidiči se ovšem v okolí školních budov chovají zodpovědně. Pomáhá k tomu i zatáčka, resp. křižovatka na hlavní silnici u budovy Křížanská a dobrá úprava této průjezdné komunikace. Při ranní špičce bylo pozorováno několik nevhodných až nebezpečných zastavení vozidel přivázejících děti – týká se pouze hlavní budovy na Křížanské. V menších ulicích i ulici Ostašovská pak ojediněle docházelo k nepřizpůsobení rychlosti. Při odpolední špičce se pak chvílemi kumuloval větší počet čekajících vozidel a docházelo i k nebezpečnému otáčení a couvání – týká se opět pouze hlavní budovy Křížanská.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Z pohledu stavebně technického řešení je především vhodně upravena křižovatka u hlavní školní budovy Křížanská, včetně zde se nacházejících zastávek autobusu zátkového typu a přechodů pro chodce s dělicími ostrůvky a přídatným osvětlením. Další dvě budovy se nachází v klidné části obce. Z pohledu budovy Žákovská je chvályhodné zamezení průjezdu nejbližší spojnicí ulic Šrámkova –



Křížanská, aby tato byla využívána pouze chodci. Jedná se o spojnici mezi dvěma budovami, která je denně hojně využívána, nejen kvůli docházení na obědy do hlavní budovy.

Mezi vlakovou stanicí a budovou mateřské školky je nově vybudován chodník, což je velmi pozitivní. Naopak ale chodník chybí v pokračování této silnice, jak už bylo zmiňováno výše. Toto je s jistotou největší nedostatek a riziko z pohledu stavebně technického řešení. Dlouhý úsek s pravidelným pohybem žáků i vozidel včetně autobusů a těžkých nákladních vozidel je rizikový nejen při sníženém osvětlení. Tato závada je jednou z těch, které byly klasifikovány jako střední riziko.

Zbývající dvě budovy jsou zasazeny mezi úzké, zklidněné, venkovské silničky. Před budovou Žákovská je relativně velká asfaltová plocha, která poskytuje dostatek místa pro zastavování vozidel, parkování učitelů i čekání rodičů ve vozidlech. Riziko je zde možné spatřovat v ulici Šrámkova. Ze západního směru není příliš dobrá viditelnost na asfaltovou plochu před školou, kde se mohou nacházet děti. Z východního směru pak vede touto ulicí jedna z docházkových tras a zároveň pohyb vozidel do průmyslových areálů. Z obou těchto směrů pak není žádné upozornění.

Budova v Machníně se nachází v ulici se zanedbatelným provozem, navíc je z obou směrů označena výstražnou dopravní značkou A 12b Děti a dovolenou rychlostí sníženou na 30 km/h, což lze na tomto místě považovat za dostatečné opatření.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

V okolí budovy v Machníně došlo za posledních dvanáct let ke dvěma nehodám. V obou případech se jednalo o náraz jediného vozidla, jedna z nich se navíc stala o půlnoci. Z tohoto pohledu není relevantní zabývat se nehodami u této budovy více. U budovy Žákovská je situace podobná. Přímo u této budovy došlo rovněž ke dvěma nehodám totožného druhu – srážka s pevnou překážkou. V ulici Šrámkova pak došlo k dalším dvěma nehodám zmiňovaného druhu a jednomu střetu s lesní zvěří. Naopak v ulici Žákovská došlo ke střetu s chodcem minulý rok v lednu, při kterém došlo k lehkým zraněním. Příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, který byl označen jako náledí.

V určeném okolí hlavní budovy školy se ve zmíněném období stalo celkem 21 nehod, z nichž se ve většině případů jednalo o srážku dvou vozidel. Střet s chodcem nastal ve dvou případech. V ulici U Potoka, kde ale k nehodě došlo v únoru roku 2013 ve čtvrt na šest ráno a došlo k lehkému zranění. V ulici Švermova u železniční stanice pak došlo v květnu 2010 kolem půlnoci k nehodě s těžkým zraněním chodce.

Z uvedeného vyplývá, že ke střetům s chodcem zde došlo pouze za tmy (a v časy, které nemohou mít souvislost s docházkou dětí do školy) nebo při náledí, na kterém řidič nepřizpůsobil rychlost, čemuž není možné v tomto prostředí účinně zabránit jakýmkoliv technickým opatřením. Kompletní statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Ostašov je v Příloze č. 1.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna pouze do výuky na 1. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouka a Výchova k občanství. Využívají především dopravní hřiště a materiály dostupné na internetu. Současně jsou ročníky, které mají předmět Dopravní výchova.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se neúčastní DSMC, a to především z časových důvodů. Dále ve šk. roce 2018/2019 nepřišla pozvánka a propozice na tuto soutěž.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola nedisponuje ani jedním pedagogem, který by někdy absolvoval odborný kurz nebo seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola by uvítala v blízkosti školy a v obci jako takové především chodníky, přechody pro chodce. Dle slov školy není v okolí školy žádným způsobem upraven provoz, proto by uvítali také prostředky omezující rychlost vozidel.

- Úroveň znalostí:

Úroveň znalostí hodnotí škola jako chvalitebnou.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále více než doporučujeme rozšířit výuku dopravně-bezpečnostních témat i do výuky na druhém stupni. Dále doporučujeme účastnit se od šk. roku 2019/2020 Dopravní soutěže mladých cyklistů, a to již od oblastních kol na dětském dopravním hřišti v Liberci.

## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Jak je zmiňováno výše, bylo zde identifikováno střední riziko kvůli absenci chodníku na hlavní silnici, po které vede jedna z docházkových tras do školy. Rizikovost tohoto úseku se zvyšuje především při snížené viditelnosti. Řešení této absence je tedy jednoznačnou prioritou, ostatní návrhy mohou jinak uspokojivý současný stav dále vylepšit.

1. Na prvním místě je tedy návrh vybudování chodníku v ulici Ostašovská v úseku mezi ulicemi Karlovarská a Švermova. Tento záměr už by v tuto chvíli měl existovat. Lze ho tedy jednoznačně doporučit a bude-li možné i podpořit.
2. Dále je navrhováno ve zmíněné ulici ve směru ke škole nakreslení optické brzdy – vodorovné dopravní značky V 18.
3. Třetím návrhem u hlavní budovy školy je zvýšení kapacity parkoviště nebo změna organizace současné plochy proti kostelu u hřiště. Je vhodné zabránit různému manévrování a couvání vozidel, ke kterému dochází v odpolední špičce, kdy ale zároveň v tomto prostoru dochází k výskytu a pohybu dětí v různých směrech a za různým účelem. Plochu je možné řešit jako příčné parkování ideálně s možností průjezdu, nebo alespoň jako točnu pro vozidla, která pak budou čekat v ulici Křižanská.
4. Ve Šrámkově ulici se navrhuje instalovat při vjezdu z ulice Švermova upozornění na výskyt dětí, resp. chodců. Doporučit lze značky A 12a nebo A 12b. Případně doplnit dodatkovou tabulkou s odpovídajícím textem.
5. Ve Šrámkově ulici z druhé strany před příjezdem ke škole je vhodné upozornit na možnost přicházejících dětí zleva, kam z tohoto směru není přes vzrostlé stromy vidět. Navrhována je opět optická brzda – vodorovná dopravní značka V 18.
6. Přechody v okolí hlavní budovy, které jsou intenzivně využívány, je možné doplnit LED diodami.

### ZŠ OSTAŠOV

1.	Vybudování chodníku na ulici Ostašovská v úseku mezi ulicemi Karlovarská a Švermova
2.	Vyznačení optické brzdy – vodorovné dopravní značky V 18 v ulici Ostašovská
3.	Úprava parkovací plochy za účelem zabránění častého couvání v okolí hlavní budovy školy
4.	Instalace značky A 12a nebo A 12b do vjezdu ulice Šrámkova
5.	Vyznačení optické brzdy v ulici Šrámkova před příjezdem ke škole ve směru od západu
6.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami

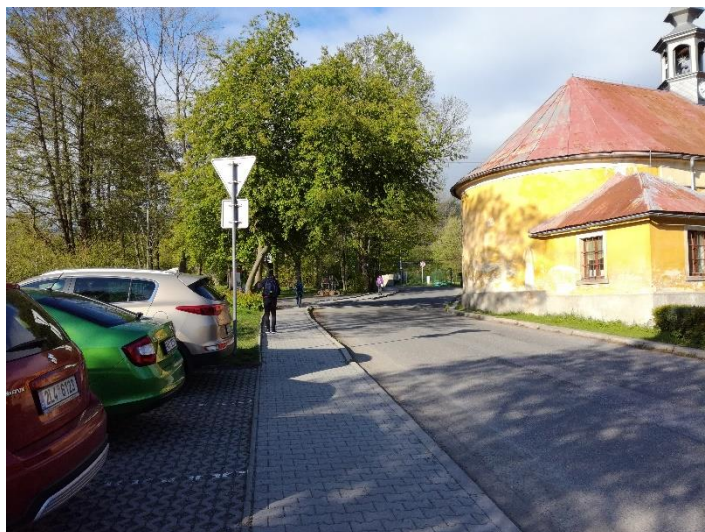
## Fotodokumentace



Obrázek 5 Funkce zátkové zastávky autobusu před hlavní školní budovou (A)



Obrázek 6 Jedno z nevhodných zastavení před hlavní školní budovou (A) během ranní špičky



Obrázek 7 Od hlavní školní budovy vede jedna z tras k budově (B) v ulici Žákovská





*Obrázek 8 U budovy (B) Žákovská se nachází kapacitní plocha pro zastavování a parkování*



*Obrázek 9 Místo ulice Šrámkovy u budovy (B) Žákovská, kde je navrhována optická brzda*



*Obrázek 10 Ulice Ostašovská u hlavní budovy (A), kde je doporučováno zřízení chodníku*



Obrázek 11 Ulice Ostašovská u hlavní budovy (A), kde je navrhována instalace optické brzdy na vozovku



Obrázek 12 Zamezení průjezdu vozidel na trase mezi dvěma budovami (A) a (B) školy v Ostašově



Obrázek 13 Začátek ulice Šrámkovy před budovou (B), kde je navrhováno doplnění vislých výstražných značek





Obrázek 14 Příjezd k budově (C) školy v Machníně, kde je z obou směrů značka Děti a omezená rychlost na 30 km/h



Obrázek 15 Zachycený kamion, který projíždí kolem křižovatky u hlavní školní budovy (A)



Obrázek 16 Čekající vozidla při odpolední špičce v ulici Křížanská nedaleko budovy (A)



*Obrázek 17 Žáci po vyučování na zastávce autobusu přiléhající k hlavní školní budově (A)*

## ZŠ Dlouhý Most



### Umístění školy

Základní škola v Dlouhém Mostě je umístěna mimo hlavní průjezdnou komunikaci č. 27814. Ve svém přímém okolí má pouze Mateřskou školu a Kostel sv. Vavřince s přilehlým hřbitovem. Do této oblasti je zakázán vjezd mimo dopravní obsluhu. Hlavní komunikace je také dostupná po pěšině od školy s velmi příkrým sklonem. Z pohledu hromadné dopravy je škola umístěna mezi dvěma zastávkami „Dlouhý Most, U tří lip“ a „Dlouhý Most, dol . ves“.





Obrázek 18 ZŠ Dlouhý Most

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Hlavní docházkové cesty do školy jsou pěšky a osobním automobilem z jižní části obce. Chodci využívají přechod pro chodce u domu seniorů (Dlouhý Most č. p. 31) a následně klidovou mimoúrovňovou zónou přichází ke škole. Rodiče, kteří přiváží děti směrem od Jeřmanic, využívají k zastavení široký pás krajnice komunikace č. 27814. Pokud rodiče s dětmi přijíždějí se severního směru od Liberce, využívají k zastavení parkoviště u Hospůdky u Hastrmánka. Při této variantě musí následně děti přejít přes přechod pro chodce přes komunikaci č. 27814 a následně pěšinou v klidové zóně dochází ke škole.

### **Posouzení chování chodců**

Chodci se v dané oblasti chovají velmi klidně a bezpečně. Vzhledem k vysoké intenzitě provozu na komunikaci č. 27814 se opatrnost vyžaduje. Na obou přechodech pro chodce chodci zastaví a rozhlédnou se. Během odpolední špičky chodci dbali zvýšené opatrnosti při průchodu mezi auty zaparkovanými u krajnice hlavní komunikace, aby se dostali do svého vozu. Během vyučování se děti s pedagogem hromadně přesouvali na jiné místo (pravděpodobně tělesnou výuku), celá skupina se pohybovala vzorně ve dvojstupu a na přechod pro chodce u domu seniorů vešli až na pokyn pedagoga.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči v dané lokalitě využívají během ranní špičky zejména směru do Liberce a i přes upozornění dopravních značek A 12b neupravují svoji rychlost a stále pokračují ustálenou rychlostí okolo 50 km/h. Nebylo výjimkou, že několik osobních vozidel nedalo přednost chodci majícímu v úmyslu přejít přes přechod. Rodiče parkující na krajnici u hlavní komunikace nutí chodce, aby při obcházení vozidel vstupovali do komunikace. Velmi často se stalo, že vozidla zastavila v přímé blízkosti přechodu pro chodce u Restaurace u Hastrmánka, což je vzhledem k vysoké rychlosti projíždějících okolních vozidel velmi riziková situace.

Řidiči respektují zákaz vjezdu do areálu školy a děti vysazují před branou hřbitova, kde mají možnost se otočit.

## Posouzení stavebně technického řešení

Základní škola je velmi dobře umístěna do klidové zóny mimo hlavní komunikaci jak polohou, tak výškově. V přímém okolí školy tedy nehrozí nebezpečí srážky chodce a motorového vozidla. Dolní přechod pro chodce u Restaurace u Hastrmánka neobsahuje žádné výstražné či zpomalovací prvky. Tento přechod ústí na parkoviště (vjezd do garáže) a po celou dobu analýzy zde bylo zaparkované dodávkové vozidlo zakrývající chodce mající v úmyslu přejít komunikaci. Naopak přechod v horní části obce má velmi dobré rozhledové poměry. Přístupová pěšina od školy na přechod má vysoký sklon klesání a je zabezpečena zábradlím, které zamezuje podklouznutí do komunikace v dolní části.

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

V dané lokalitě se za sledované období staly 2 dopravní nehody nemající za účastníky chodce. Jedna ze dvou nehod se stala řidičem jízdního kola v noci pod vlivem alkoholu, což vzhledem k záměru této práce není považováno za relevantní údaj. Druhou nehodu způsobil řidič motorového vozidla, který díky nepřizpůsobení rychlosti narazil do zaparkovaného vozidla. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Husova je v Příloze č. 2.

## Hodnocení dopravní výchovy

Škola vyučuje pouze žáky 1. stupně, dopravní výchovu zařazuje průřezové během školního roku. Nejčastěji jsou témata zařazena do předmětů Prvouka, Vlastivěda, Český jazyk, Anglický jazyk a Matematika. Využívány jsou dostupné učebnice, materiály BESIP výukové stojany a modely dopravních značek nebo jízdních kol.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Žáci se účastní DSMC. Ovšem není dohledáno za poslední roky v databázi účastníků oblastního kola DSMC.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před více než 5 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o seminář realizovaný BESIP. Nezaznamenali jiné aktuální semináře v posledních dvou letech.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola vnímá bezprostřední blízkost škol s frekventovanou komunikací, kde není chodník pro chodce. Současně by uvítala prostředky regulující jízdu (např. semafor, zpomalovací retardér, aj.).

- Úroveň znalostí:

Škola hodnotí úroveň znalostí spíše pozitivně, přesto si je vědoma, že je nutné stále připomínat a opakovat.

- Doporučení:

Doporučujeme škole se nadále věnovat dopravní výchově v rozsahu, které se jí věnují, případně její rozsah navýšit. Škola může více trénovat s žáky cyklistickou gramotnost, aby byli úspěšnější při dopravní soutěži mladých cyklistů. Dále sledovat aktuální nabídku seminářů a kurzů, jelikož od roku 2017 se v Libereckém kraji konalo minimálně 7 seminářů pro pedagogy z oblasti dopravní výchovy a proškolení tak své pedagogy.

### **Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí**

Pro tuto lokalitu jsou navrhována tato bezpečnostní opatření.

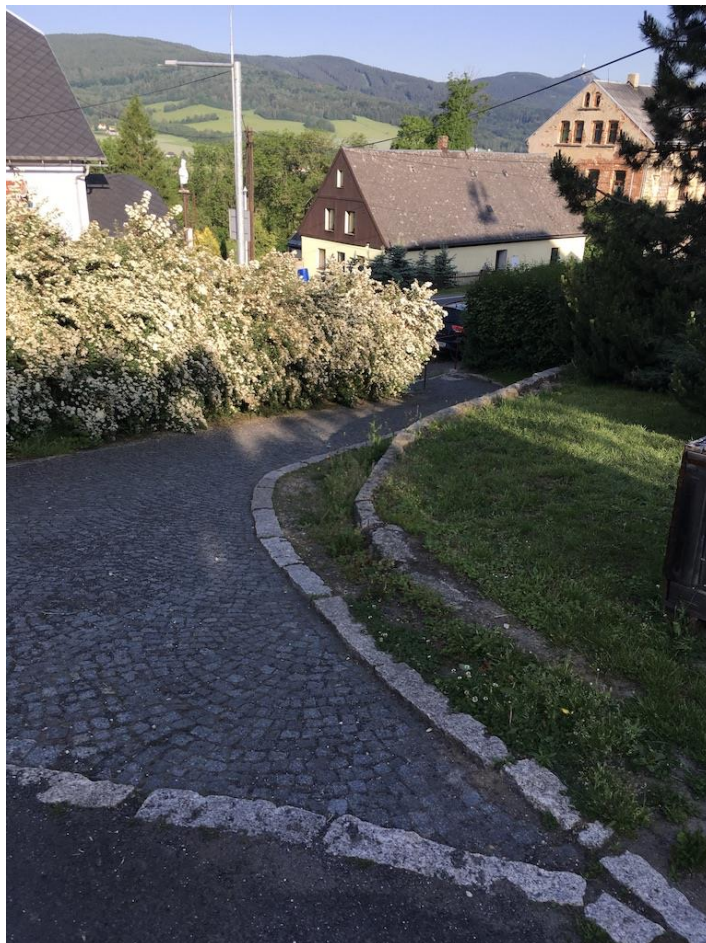
1. Modifikace krajnice podél silnice č. 27814 na chodník pro chodce nebo záliv pro jednotkové množství parkovacích stání K+R. Konstruktivní řešení musí umožňovat chodcům chůzi mezi stojícími vozidly a přilehlou zdí, nikoli je nutit k obcházení vozidel po vozovce.
2. Snížení rychlosti v okolí obou přechodů pro chodce (přechod u domova seniorů a u Restaurace u Hastrmánka) na 30 km/h (upravena platnost dodatkovou tabulkou na ranní a odpolední špičku).
3. Instalace dopravního značení A 12b na komunikaci č. 27814 v obou směrech.
4. Doplnění přechodů pro chodce LED diodami.
5. Realizace vodorovného dopravního značení „Zákaz zastavení“ v blízkosti přechodu u Restaurace u Hastrmánka na obou stranách komunikace.
6. Úprava zeleně u zakrývací svislé dopravní značení přechodu u Restaurace u Hastrmánka ze směru do Liberce.

### **ZŠ DLOUÝ MOST**

1.	Vybudování chodníku podél silnice č. 27814 od odbočky ke kostelu k přechodu pro chodce
2.	Úprava rychlosti v oblasti přechodu pro chodce
3.	Instalace značky A 12b na komunikaci č. 27814
4.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami
5.	Zákaz zastavení a stání v přímé blízkosti přechodu pro chodce u Hospůdky u Hastrmánka
6.	Úprava zeleně zakrývací svislé dopravní značení u dolního přechodu pro chodce



Fotodokumentace



*Obrázek 19 Pěšina od školy na přechod pro chodce*



*Obrázek 20 Přechod pro chodce u Restaurace u Hastrmánka*



*Obrázek 21 Vozidla zakrývající přechod a chodce na obou stranách komunikace u Restaurace u Hastrmánka; svislé dopravní značení přechodu pro chodce částečně zakryto zelení*



*Obrázek 22 Klidová zóna od kostela k ZŠ*





*Obrázek 23 Stání u zdi - nutnost chodců vstoupit do vozovky*

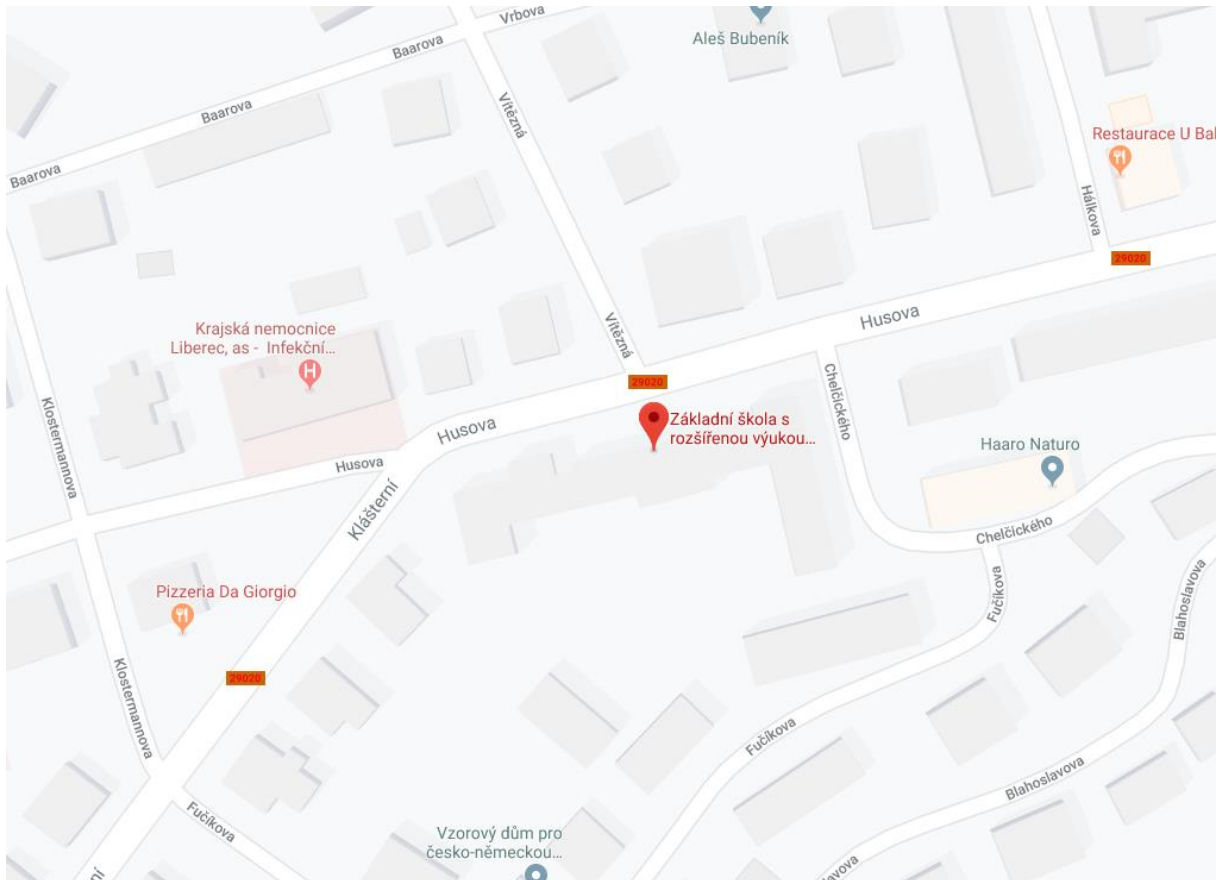


*Obrázek 24 Nedodržení bezpečné vzdálenosti pro stání před přechodem*



*Obrázek 25 Zakrytí chodců na přechodu pro chodce pro vozidla přijíždějící od Liberce*

## ZŠ Husova



### Umístění školy

Budova školy se nachází v Liberci na adrese Husova 142/44, což je křižovatka jmenované ulice s ulicí Vítězná. Jedná se o frekventovanou oblast s intenzivním provozem jak po ulici hlavní, tak vedlejších. V bezprostředním okolí školy se nachází šest přechodů pro chodce, jsou prakticky ve všech směrech. Dva přechody přímo před vchodem do budovy jsou navíc doplněny dělicími ostrůvky.



Obrázek 26 ZŠ Husova

### Posouzení docházkových tras do školy

Žáci se do školy dopravují pěšky, autobusem městské hromadné dopravy a auty s rodiči. Velmi zhruba lze říci, že jsou tyto způsoby dopravy vyrovnané.

Vzhledem k poloze školy je logické, že do ní žáci přichází a přijíždí ze všech směrů. Nejintenzivnější proudy chodců byly zaznamenány na ulici Husova z východního směru, naopak téměř žádný příchod po ulici Vítězná. Ale ostatní ulice – Husova ze západního směru, Klášterní i Chelčického – využívány byly. Stejně tak přijíždí žáci z obou směrů autobusy a tedy k budově přicházejí z obou protilehlých autobusových zastávek. To v obou případech znamená přejít jeden přechod, buď na ulici Husova, nebo Chelčického.

### Posouzení chování chodců

Chodci využívají přechody a pohybují se podle pravidel. Paradoxní je fakt, že při přítomnosti policistů na přechodech před budovou školy dochází neporovnatelně častěji k nedostatečnému rozhlédnutí ze strany dětí. Policisté se při pozorování nacházeli u přechodů necelých dvacet minut před začátkem vyučování. Není výjimkou, že když dítě vidí na přechodu policistu, nerozhlédne se vůbec. Toto je jeden z paradoxů, projevující se při bezpečnostních opatřeních v dopravě. Jinak je ale možné konstatovat velkou dávku pozornosti během ranní špičky a, byť o něco menší, i během odpolední cesty ze školy. U ní byl ale identifikován opakující se problém. Při dobíhání autobusu přes ulici Chelčického nedojde k patřičnému ohlédnutí se zpět pro zjištění, zda do této ulice nebude odbočovat vozidlo.

### Posouzení chování řidičů

Řidiči a jejich chování vytváří v dopravním prostoru největší potenciální nebezpečí. Je ale na místě konstatovat, že během ranní špičky, kdy je intenzita provozu ještě zvýšena, se řidiči chovali velmi obezřetně. Co však lze považovat za riziko je rychlá jízda, zvláště ulicí Klášterní, kde je malý rozhledový poměr. Dále je problémem nepoužívání směrových světel v křižovatce ulic Klášterní a Husova, čímž občas dochází ke zbytečnému nepředání informace o dalším směru jízdy. Ale především je třeba zmínit



zastavování a stání na místech, kde to je zakázáno. Dochází k němu při pravém okraji a na chodníku ulice Klášterní v různé vzdálenosti před křižovatkou. Zde si ale většina řidičů uvědomuje nebezpečí, které vytváří tím víc, čím blíže jsou křižovatce. A díky tomu staví většinou sice proti předpisům, ale nikoliv nebezpečně. Dále dochází k zastavování a stání v ulici Husova před autobusovou zastávkou, kde staví autobus jedoucí z východního směru. Největší problém ale vzniká v ulici Chelčického. V této ulici je směrem k ulici Husova zákaz zastavení. Ten je ale hojně nerespektován a tím dochází v lepších případech k omezení výhledu, v horších případech k zablokování této ulice. Obecně je problém se zastavováním viditelně horší při ranní špičce, kdy je v menší časový úsek na jednom místě více vozidel než je tomu odpoledne, kdy se zase projevuje delší doba stání.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Řešení dopravního prostředí v okolí této školy je zdařilé a prostor jako takový eliminuje většinu rizik, které by zde jinak mohly vznikat. Prostor je vstřícný především k chodcům, ale ani řidiče neomezuje více, než by bylo třeba. Před vchodem do budovy školy je navíc masivní zábradlí zaujímaví vzdálenost mezi oběma přechody a brání žákům ve vstupu na vozovku jinde, než právě na přechodech pro chodce. Slabosti je naopak možné nalézt v křižovatce ulic Klášterní a Husova a v ulici Chelčického.

V prvním zmíněném případě jde především z pohledu přijíždějících vozidel o horší viditelnost prvního z přechodů před školou, resp. chodníku u tohoto přechodu. Analogicky jde zároveň o horší rozhled na přijíždějící vozidla pro chodce rozhodující se na chodníku před školou tento přechod použít. Při dodržení rychlostních limitů je rozhled dostatečný, ale jak bylo pozorováno, někteří řidiči zde jezdí minimálně na hraně těchto limitů. Dalším úskalím této křižovatky je tangenciální napojení vedlejší silnice na hlavní, která naopak uhýbá z ulice Husova do ulice Klášterní. Stavebně zde byla snaha tzv. psychologickou přednost odstranit, ale ve východo-západním směru dochází díky přímé jízdě k odbočování na vedlejší ve vysoké rychlosti. Při výše zmiňovaném nepoužívání směrových světel a blízkosti přechodu pro chodce zde může vzniknout nebezpečí. V západo-východním směru pak není psychologická přednost rozbita tak, jak by mohla a měla.

Druhý zmíněný případ je ulice Chelčického, která má při svém pravém okraji velmi výhodnou vlastnost pro vysazování dětí z auta a to, že následně děti nemusí překonávat žádnou silnici při cestě do školy. Navíc níže v křižovatce s ulicí Fučíkova je vytvořen prostor, kde se lze s osobním vozidlem velmi pohodlně otočit bez nepříjemného manévrování a couvání. Problém je, že taková parkovací místa jsou zpravidla obsazena a rodiče tak často staví ve druhé řadě, nebo v opačném směru, kde je však zákaz zastavení, nebo dokonce v protisměru.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Podle údajů Policie ČR se v posledních dvanácti letech stalo ve vymezeném okolí školy celkem 57 dopravních nehod. Při 11 z nich došlo k lehkému zranění osob. Srážek s chodcem bylo z uvedeného počtu 6, což ukazuje na velmi reálné riziko pro chodce. Většina nehod však byla srážka dvou vozidel. Z hlediska příčiny byla nejčastěji určena jízda proti příkazu dopravní značky Dej přednost v jízdě. To jsou zpravidla nehody ve zmiňované křižovatce Husova – Klášterní. Stejně tak je z mapy v příloze vidět, že právě tato křižovatka je místem, kde se největší počet nehod v určitém místě koncentruje. Za pravdu výše napsanému dává i fakt, že z celkového počtu 57 nehod bylo 55 způsobeno řidičem motorového vozidla, takže skutečně riziko je i podle těchto čísel z 96 % v rukou řidičů. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Husova je v Příloze č. 3.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Pokud je implementována do výuky, tak do předmětů Český jazyk, Prvouka, Tělesná výchova, Cizí jazyk, Pracovní činnosti, Osobnostně sociální výchova, Občanská výchova, Zeměpis. Využívají různé materiály dle jednotlivých vyučujících.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se neúčastní DSMC z důvodu organizace na území školy.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola nedisponuje ani jedním pedagogem, který by někdy absolvoval odborný kurz nebo seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola hodnotí bezpečnost v okolí škol jako nedostačující a uvádí, že návrhy řešení byly několikrát v jednání.

- Úroveň znalostí:

Ředitel školy hodnotí úroveň znalostí žáků průměrně.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále doporučujeme účastnit se od šk. roku 2019/2020 Dopravní soutěže mladých cyklistů, a to již od oblastních kol na dětském dopravním hřišti v Liberci.



## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Jak je zmiňováno výše, dopravní prostor je zde poměrně dobře vyřešen. Většina návrhů se snaží tento stav ještě vylepšit. Co by však bylo z pohledu funkce školy v tomto dopravním prostředí opravdu třeba vyřešit, jsou plochy umožňující rodičům zastavit a vysadit dítě v blízkosti budovy. Plochy umožňující legální zastavení se totiž v okolí školy téměř nevyskytují.

1. V tomto smyslu je vhodné zřízení parkoviště K+R, které bude umožňovat bezpečné zastavení rodičům přivázejícím děti do školy nebo odvázejícím děti ze školy. Jedním vhodným místem je ulice Klášterní v patřičné vzdálenosti před křižovatkou, kde může být například povoleno parkování ve všední dny při ranní a odpolední špičce. Druhým vhodným místem je ulice Chelčického. Zde je možné naopak stávající parkovací místa vyhradit ve zmíněné inkriminované časy právě pro krátkodobé stání aut rodičů žáků školy. Dole pak rodiče mohou využívat „obratistiště“ k bezpečnému otočení. Zároveň by bylo třeba zajistit dodržování zákazu zastavení v této ulici v opačném směru, protože šířka silnice zde bez tohoto dodržování neumožňuje provoz v obou směrech a dochází i k ucpání této ulice. Obě tato navržená místa mají tu vlastnost, že děti pak nemusí překonávat žádnou komunikaci a mohou se bezpečně shromažďovat na chodníku, který k budově školy přímo přiléhá.
2. Dalším návrhem je zvýšit upozornění pro řidiče přijíždějící do blízkosti školy po ulici Klášterní například doplněním svislé značky IP 6 o nějaký světelný zdroj. Ideální z hlediska bezpečnosti pro žáky je pak blikající značka v době ranní a odpolední špičky ve všední dny.
3. Velký efekt by mohlo mít doplnění vodorovného dopravního značení v křižovatce Husova – Klášterní. Toto značení by mělo pomoci jednoznačně zřetelně rozpoznat hlavní, resp. vedlejší silnici.
4. Pokud by zde byl přechod osazován blikajícími LED diodami, je nutné takto upravit všechny tři přechody v blízkosti školy přes ulici Husova i blízký přechod přes ulici Klášterní. Takováto opatření totiž vedou ke koncentraci pozornosti, která v takovýchto případech může mít za následek naopak snížení koncentrace pro oblast přiléhající, v tomto případě tedy ostatní přechody eventuálně nevybavené podobným upozorněním. Totéž se týká případného doplnění přechodů o lampy zajišťující přisvětlení chodců pozitivním kontrastem.

### ZŠ HUSOVA

1.	Zřízení parkoviště K+R v ulici Klášterní, resp. Chelčického
2.	Doplnění svislé značky IP 6 na konci ulice Klášterní o blikající světelný zdroj
3.	Doplnění vodorovného dopravního značení v křižovatce Husova - Klášterní
4.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami

## Fotodokumentace



*Obrázek 27 Zastavování v ulici Klášterní během ranní špičky*



*Obrázek 28 Dopravní situace před školou během ranní špičky*



*Obrázek 29 Zastavování v ulici Chelčického během ranní špičky*



Obrázek 30 Zastavování v ulici Husova naproti škole během ranní špičky



Obrázek 31 Omezená viditelnost při příjezdu ulicí Klášterní k přechodu před školou



Obrázek 32 Pohled do křižovatky Husova - Klášterní z vedlejší silnice





Obrázek 33 Pohled do křižovatky Husova - Klášterní, kde navrhováno vodorovné vymezení hlavní silnice



Obrázek 34 „Obratiště“ v ulici Chelčického



Obrázek 35 Zaplněná ulice Chelčického při odpolední špičce



*Obrázek 36 Běžící děti na autobus přes přechod v ulici Chelčického*



## ZŠ Jablonné v Podještědí



### Umístění školy

Škola v Jablonném v Podještědí se v rámci obce nachází v její spíše okrajovější části. Vstup do školy je přístupný výhradně z vedlejší ulice U Školy, ve které je kromě vozidel dopravujících děti do školy a přilehlé školky minimální provoz vozidel. Přes ulici U Školy jsou bytové domy. Přímo u vstupu do areálu je v ulici U Školy zřízena nová zastávka autobusu a tři parkovací stání K+R. Ulice U Školy ve svém spodním ohybu pak tvoří ideální místo pro bezproblémové otočení vozidla.



Obrázek 37 Ulice U Školy s viditelnou budovou školky a školy (vlevo)

### Posouzení docházkových tras do školy

Několik málo dětí přijíždí na autobusovou zastávku přímo u vchodu do areálu školy. Relativně dost dětí je přivázeno autem, ale do těchto počtů z nemalé části vstupují i děti z přilehlé školky. Nejvíce dětí pak přichází pěšky z ulice Liberecká do ulice U Školy, kterou přecházejí. Nemalý počet ale přichází i z opačné strany, spodní části ulice U Školy. Majoritní docházková trasa je velmi povedená, na ulici Liberecká dokonce ještě dokončují její rekonstrukci, v ulici U Školy rekonstrukce před nedávnem proběhla a tuto trasu velmi dobře refletovala. Podobně se rekonstrukce snažila reflektovat potřeby dětí přijíždějících autem, i když to bylo očividně obtížnější. Nicméně je třeba poukázat na docházkovou trasu pěších ze spodní části ulice U Školy, kam už rekonstrukce příliš nezasáhla, a tudíž zde není chodník, zábradlí, přechod, přisvětlení, ani strážník tak, jako u přechodu v horní části této ulice.

### Posouzení chování chodců

V celkovém pohledu je zásadní rozdíl mezi chováním během ranní špičky a odpolední špičky. Ráno je zde opravdu velký provoz jak vozidel, tak chodců. Ti vnímají riziko a chovají se způsobně. Odpoledne už mnozí z nich takové riziko nevnímají a přechází mimo přechod. V okolí silnice i přes ni běhají a zábradlí využívají jako cvičební nářadí. Nicméně i ráno je možné pozorovat dva problematické momenty.

Proud žáků jdoucích z ulice Liberecká zatočí do ulice U Školy, kde je od silnice odděluje zábradlí, pak přejdou přes přechod, u kterého je strážník a který je i přisvětlen. Na protilehlém chodníku je opět zábradlí a pak už mají pocit, že nebezpečí mají za sebou a při přecházení slepého ramene ulice, které je výškově v úrovni chodníku už se ani neohlédnou. Bylo pozorováno několik situací, kdy do této ulice vjíždělo auto, ale přecházející žáci o něm vůbec nevěděli.

Druhý problém je ve spodní části ulice, kde se vyskytne mnoho žáků, kteří potřebují ulici přejít. Někteří přichází pěšky z dolního směru, jiní z bytových domů přes ulici, některé zde vysadí rodiče z auta. Problém je v tom, že především během špičkové čtvrt hodiny je zde opravdu silný provoz. Ve spodní části ulice není přechod a žáci se velmi často chovají tak, že pozorují, jestli nejede vozidlo a ve chvíli, kdy mají pocit, že žádné není dostatečně blízko, ulici přebíhají, aby měli tento rizikový úsek co nejdříve za sebou. Problém je v tom, že ještě nemají příliš dobrý odhad (což je při pozorování evidentní) a svým rychlým pohybem můžou překvapit řidiče přijíždějícího vozidla.

## Posouzení chování řidičů

Je ale spravedlivé zároveň zmínit, že právě toto napětí ze strany chodců ve spodní části ulice přispívá v ranní špičce k velmi obezřetnému jednání ze strany řidičů. Ti si jsou vědomi rizika v podobě neočekávaného chování dětí a tomu i provoz odpovídá. Horší je to ovšem s jejich volbou vhodného místa k zastavení, otáčení, občas i couvání. Málo z nich využívá k bezpečnému otočení spodní smyčku v ulici U Školy, zastavují, kde se dá (zastávka autobusu, vjezd ke školní bráně, v protisměru) a tím výrazně zhoršují dopravní situaci. Výrazně méně obezřetnosti je pak možné pozorovat dopoledne i odpoledne, kdy je zde zásadně menší provoz i znatelně méně dětí v jeden okamžik. Rychlostní limit zóny 30 je však porušován jen výjimečně. Ještě je třeba zmínit, že si evidentně málo z nich uvědomuje význam parkoviště K+R, které označuje parkoviště, kde lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob. Předpokládá se, že řidič z vozidla vůbec nevystoupí, případně tak učiní jen na minimální dobu, kdy pomůže přepravované osobě vystoupit/nastoupit nebo vyložit/naložit zavazadlo. Tři tato místa jsou však v dlouhých intervalech (třeba i během celé špičkové čtvrt hodiny) obsazena třemi vozidly, jejichž řidiči někoho někam doprovází, nebo si jdou dokonce nakoupit. Odpoledne jsou pak tato stání vozidel na místech K+R časově ještě delší. Je to i zkušenost pro další podobné úpravy, kdy realita neodpovídá původní myšlence. Zde se jedná o velmi čerstvou úpravu, protože teprve pár let je možné tento druh parkovacího stání u škol zřizovat.

## Posouzení stavebně technického řešení

Bylo to komentováno opakovaně v předchozích odstavcích. Horní polovina ulice U Školy je po nedávné rekonstrukci velmi povedená a eliminuje mnoho rizik. Je ale nutné si uvědomit, že vylepšení v horní polovině této ulice zhorší stávající stav ve spodní části, protože zde vzniká obrovský kontrast na velmi malém území. Pro zopakování, rozdíl je v tom, že v horní části ulice je chodník, zábradlí, přechod, přísvětlení, strážník během ranní špičky a usměrněný dobře viditelný proud chodců. Ve spodní části ulice není ani jedno z výše jmenovaného. Navíc zde zastavuje mnohem více vozidel, mezi kterými se děti propílejí a přechází (přebíhají) na různých místech. Je tedy vhodné, aby alespoň strážník, který je u bezpečného přechodu v horní části ulice, byl naopak ve spodní části ulice. Tam by usměrňoval vozidla, ale hlavně pomohl dětem v bezpečném překonání silnice za hustého ranního provozu. Toto opatření by stálo akorát pár kroků strážníka navíc.

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Je třeba si uvědomit, že dopravní prostředí ulice U Školy vypadalo ještě do nedávné minulosti jinak. Nicméně, jak ukazuje statistika dopravní nehodovosti, v ulici U Školy došlo ve sledovaném období pouze ke dvěma nehodám, obě se odehrály naproti škole a byly střetem se zaparkovaným vozidlem na parkovišti u bytového domu. Ke dvěma nehodám pak došlo na horní křižovatce ulic U Školy a Liberecká, obě byly naopak srážkou s pevnou překážkou. V širším okolí sice došlo dokonce ke smrtelnému zranění chodce v ulici Potoční, ale zde se jednalo o manévrování nákladního vozidla, spíše možno pravděpodobně klasifikovat jako pracovní úraz. Pro hodnocení relevantní okolí vstupu do školního areálu ale statistika nehodovosti neukazuje na nic dalšího, čemu by měla být věnována pozornost. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ náměstí Míru je v Příloze č. 4.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna pouze do výuky na 1. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouka a Přírodověda. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova, testové otázky dostupné na [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz), případně jiné dostupné portály (např. [www.bezpecnecesty.cz](http://www.bezpecnecesty.cz)).

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se této soutěže neúčastní. Příčinou je nedostatečná připravenost a zručnost jízdy na kole. Tuto příčinu nemá téměř možnost škola řešit. Fakt cyklistické negramotnosti vychází z vlastních zkušeností dítěte, které by se pohybu mělo učit především v rodině.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z celkového množství 26 pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Z pohledu školy není zapotřebí měnit okolí s ohledem na dopravní bezpečnost. Město v poslední době investovalo na bezpečnost v okolí školy. Škola vnímá riziko, kterým je lidský faktor a konkrétně neukázněnost řidičů pohybujících se v okolí školy.

- Úroveň znalostí:

Subjektivní hodnocení úrovně znalostí žáků kopíruje trend mnoha škol. Žáci prvního stupně se s pravidly seznamují a stále je opakují, druhý stupeň tak již nečiní, a proto je úroveň slabší.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit více pedagogů základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále doporučujeme účastnit se od šk. roku 2019/2020 Dopravní soutěže mladých cyklistů, a to již od oblastních kol na dětském dopravním hřišti v České Lípě nebo Liberci. Cyklistickou negramotnost nemusí řešit škola, ale právě účastí na této soutěži mohou prohloubit zájem o cyklistiku jako takovou. Dále více než doporučujeme rozšířit výuku dopravně-bezpečnostních témat i do výuky na druhém stupni.

## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Největší riziko dopravního prostoru bylo už výše z několika stran hodnoceno a komentováno. Níže je tedy seřazen návrh opatření, která ale reagují nejen na nejvíce komentovaný problém.

1. Jak již bylo v textu zmíněno, nejjednodušší a nejlevnější opatření je přesunutí strážníka při ranní špičce z místa stávajícího přechodu pro chodce v horní části ulice U Školy do její spodní části, která je mnohem rizikovější.
2. Stavebním řešením lze kontrast této ulice vyřešit, konkrétně je navrhováno zřízení chodníku i ve spodní části ulice (ideálně po obou stranách) a zřízení přechodu pro chodce tamtéž.
3. Z obou směrů příjezdu ke vstupu do školního areálu je v ulici U Školy instalovaná velká svislá značka Zóna 30. Za ní je pak menší svislá dopravní značka Děti. Je navrhováno sloučit tyto značky do jedné zónové – 30 km/h + Děti – a případně ještě doplnit zákaz stání mimo označená parkoviště, pokud by tato samozřejmě byla na vhodných místech označena. Netříví se pak pozornost do více objektů a je objasněn důvod tohoto omezení.
4. Dvě slepá ramena ulice, která vedou ke škole, jsou v tuto chvíli fyzicky oddělena od silnice. Je zde navrhováno zřídit Pěší (Obytnou) zónu s vhodným umožněním vjezdu. Takové opatření by reflektovalo stavební řešení a zároveň reálný pohyb chodců v celé šíři těchto komunikací ve velkém počtu a omezilo případný možný konflikt vozidla s chodcem na minimum.
5. Přechody v ulici U Školy je možné doplnit LED diodami.

### ZŠ JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ

1.	Přesunutí strážníka od stávajícího přechodu do spodní části ulice U Školy
2.	Vybudování chodníku a přechodu ve spodní části ulice U Školy
3.	Přidání značky A 12b Děti do stávající značky IZ 8a Zóna s dopravním omezením
4.	Ve slepých ramenech ulice U Školy zřídit Pěší (Obytnou) zónu
5.	Přechody v ulici U Školy doplnit LED diodami

## Fotodokumentace



Obrázek 38 Zastavování vozidel a přícházení žáků do školy a do školky





Obrázek 39 Intenzivní provoz ve spodní části ulice U Školy



Obrázek 40 Autobusová zastávka je vzhledem k docházkové trase do školy perfektní



Obrázek 41 Zachycení rizikového okamžiku - projíždějící vozidlo, couvající vozidlo, vystupující žáci ze zastaveného vozidla



Obrázek 42 Značka A12b Děti schovaná za větvemi, navrhováno její vnoření do značky IZ8a Zóna s dopravním omezením



Obrázek 43 Jedno ze slepých ramen ulice vedoucí ke školnímu areálu, kde je navrhována Pěší zóna



Obrázek 44 Realita obsazení tří míst K+R zaparkovanými vozidly bez přítomnosti řidičů



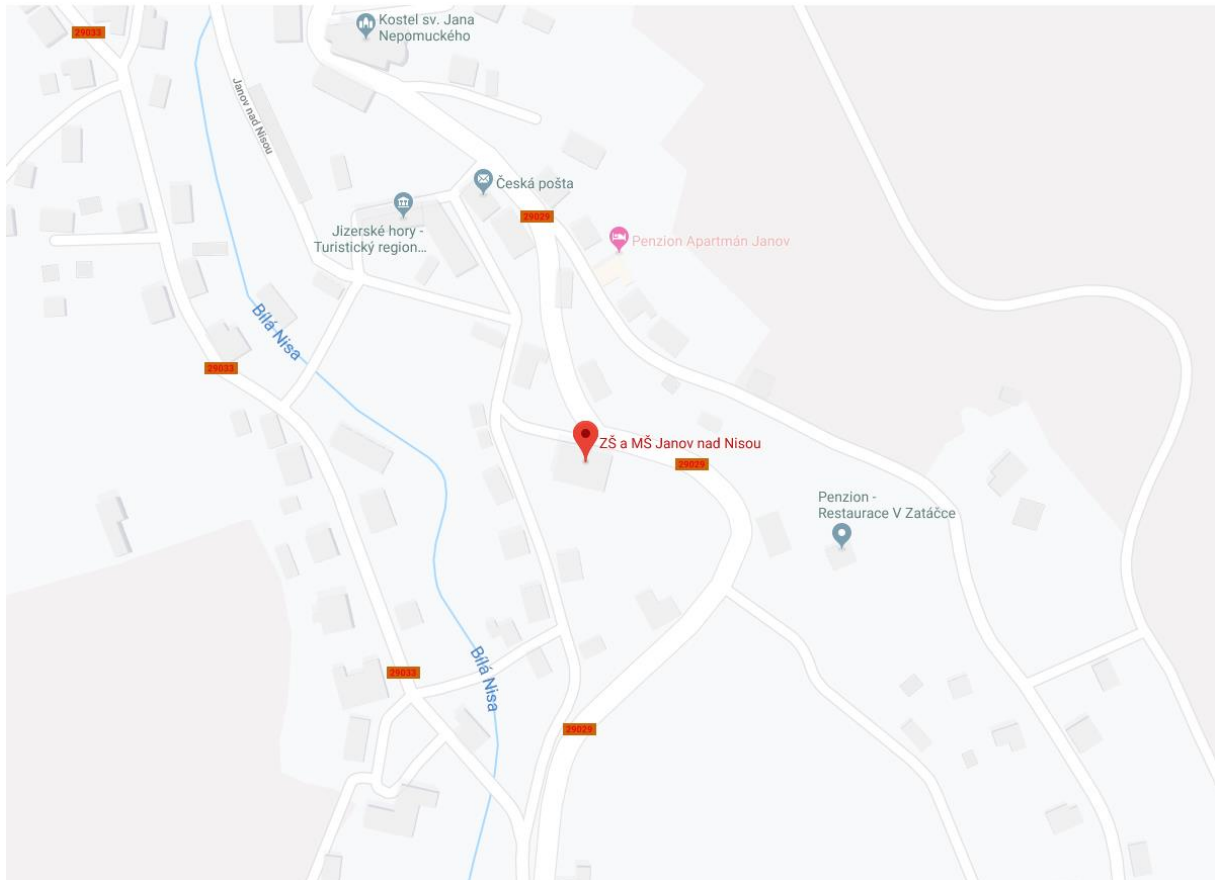


*Obrázek 45 Při cestě ze školy jsou některé z dětí výrazně náchylnější k nedodržování pravidel*



*Obrázek 46 Kritizovaná spodní část ulice U Školy během odpolední špičky*

## ZŠ Janov nad Nisou



### Umístění školy

Budova školy se nachází v blízkosti silnice č. 29029. Na západní straně od této silnice je v okolí školy zřízena v menších uličkách pěší zóna. Z hlavní budovy dochází žáci na oběd do budovy mateřské školy, která se pak nachází v dolní části obce, za potokem Bílá Nisa.



Obrázek 47 ZŠ Janov nad Nisou

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Většina žáků dochází do školy pěšky z okolí. Některými žáky je využíván autobus, jehož zastávka se nachází severně od školy v blízkosti České pošty. Některé žáky pak přiváží rodiče autem.

Pro odklonění docházkové trasy do školy od hlavní silnice napomáhá vchod sloužící žákům, který je umístěn v jihozápadní části budovy. Tento navíc poskytuje žákům prostor ke shromažďování za bránou - mimo veřejnou komunikaci. I trasa od autobusové zastávky vede právě pěší zónou. V těchto uličkách je provoz vozidel jen sporadický a během ranní špičky omezen na vozidla rodičů nebo zaměstnanců školy. Pohyb žáků po hlavní ulici nebyl při pozorování zaznamenán.

### **Posouzení chování chodců**

Velmi pozitivní je tedy fakt, že je žáky téměř výhradně využívána pěší zóna a naopak nevyužívána hlavní ulice, na které je chodník spíše symbolický. Pěší zóna umožňuje chodcům využívání celé šíře komunikace, což zde funguje a je v pořádku. Ať už při cestě do školy, cestě na oběd nebo cestě ze školy nebylo v chování chodců pozorováno a identifikováno nic nestandardního, co by vyžadovalo komentář. Někteří žáci k cestě do školy ovšem využívají jízdní kolo nebo koloběžku a jsou tím pádem řidiči.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči motorových vozidel se v oblasti, kde se žáci pohybují, chovají velmi obezřetně, a to jak při ranní, tak při odpolední špičce, ale i v jiné časy. Řidiči na hlavní silnici přizpůsobují rychlost parametrům komunikace a nevytváří vyšší riziko. Pomáhá jim k tomu i členitost silnice v této oblasti (množství zatáček) a relativně malé rozhledové poměry. Naopak částečné riziko s sebou přináší jízda některých cyklistů směrem ke škole z kopce, zvláště v zatáčce před vchodovou bránou do objektu školy. Tato komunikace je sice pěší zónou, ale stále je obousměrná a do zatáčky není vidět. Tomu ale mnozí na kolech nebo koloběžkách rychlost nepřizpůsobují, stejně tak ani výskytu chodců v prostoru za zatáčkou, který je podstatně pravděpodobnější.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Vzhledem k možnostem, které tato horská oblast dává a zároveň vzhledem k funkcím, které musí poskytovat, je dopravní prostředí okolí školy vhodně vyřešeno. Velkou devízou je oddělení projíždějících vozidel po hlavní silnici od pohybujících se chodců, kteří využívají menší uličky, v bezprostředním okolí školy dokonce označené jako pěší zóna. Hlavní silnice, ač třetí třídy, je průjezdná lokálního významu, spojuje Jablonec nad Nisou a Bedřichov. Jak je zmiňováno výše, je proto velmi pozitivní, že je pěší doprava usměrňována do menších uliček. Tyto uličky v okolí školy jsou značkami označeny jako pěší zóna s povolením vjezdu pro dopravní obsluhu. Podstatnou závadou ovšem je, že zde není ani jedna značka tuto zónu ukončující. V praxi to znamená, že řidiči mohou do této zóny vjet, ale pravidla, která v pěší zóně platí, nejsou již nikdy ukončena a platí tedy pro řidiče „navždy“.



## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Podle údajů Policie ČR se v posledních dvanácti letech stalo ve vymezeném okolí školy celkem 14 dopravních nehod. Pouze jedna z nich byla srážkou s chodcem, navíc tuto nehodu chodec sám zavinil při přecházení vozovky mimo přechod. Že jsou nehody nerelevantní vzhledem k hodnocení pohybu žáků základní školy, podtrhuje i fakt, že velká většina z nich se stala o víkendu a nemůže tudíž s docházkou dětí do školy nijak souviset. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Janov nad Nisou je v Příloze č. 5.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouky, Českého jazyka, Matematiky, Přírodovědy Výtvarné výchovy a Tělesné výchovy, dále do Anglického jazyka, Přírodopisu, Chemie a Fyziky. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova, případně využívají spolupráce s DDH Jablonec nad Nisou a Policií ČR.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Jablonci nad Nisou.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je vnímání praktického nácviku v simulovaném dopravním prostředí. Dále procvičení si a osvojení si pravidel silničního provozu. Po mnoha letech se škole podařilo ve šk. roce 2018/2019 postoupit do krajského kola DSMC.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola nevnímá okolí bezpečně. Několikrát se snažili jednat s Policií ČR i se starostou obce, bohužel neúspěšně.

- Úroveň znalostí:

Škola vnímá úroveň znalostní žáků dobře.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit více pedagogů základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále doporučujeme se věnovat dopravní výchově v rozsahu minimálně takovém, jako do doby tohoto hodnocení.

## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Díky značnému fyzickému oddělení pěší a automobilové dopravy je za největší riziko považován směrový oblouk nacházející se těsně pod vchodem žáků do areálu školy. Toto místo je sice pěší zónou, ale stále se jedná o obousměrnou komunikaci, kde je riziko střetu nezanedbatelné.



Obrázek 48 Směrový oblouk, ve kterém je velmi omezená viditelnost

1. Prvním návrhem je tedy zřízení jednosměrky minimálně od tohoto místa až ke křižovatce s hlavní silnicí před školou. Je sice pravda, že takto již ulička využívána je, ale pravidla umožňují i jízdu v opačném směru. Dalším pozitivem tohoto opatření by bylo vytvoření efektu zátkové zastávky při zastavování osobních vozidel, kterými rodiče přiváží děti do školy a v tomto prostoru zastavují.
2. Souvisejícím návrhem je náprava problému s pěší zónou, která není na žádné větvi komunikace ukončena dopravní značkou IZ 6b. Rozhodně je zřízení pěší zóny v tomto místě chvályhodné, ale zároveň se tím zabraňuje parkování mimo místa označená jako parkoviště. Takové místo je jediné – přímo podél budovy školy. Je tedy otázkou, zda je to záměr, nebo druhá chyba při zřizování pěší zóny.
3. Další návrh souvisí s docházkovou trasou do školy od zastávky autobusu u pošty. To je také místo, kde škola doporučuje rodičům vysazovat děti, které dováží jejich rodiče do školy autem. Je zde výškově oddělený chodník pro chodce, ten ale v místě vjezdu do plochy před obecní úřad končí. Bylo by dobré, kdyby tato trasa chránila chodce až ke vstupu do pěší zóny, proto je dalším návrhem zřízení – prodloužení chodníku od autobusové zastávky až k pěší zóně.
4. Čtvrtým návrhem je zřízení přechodu pro chodce u autobusové zastávky Janov nad Nisou, hotel Praha. Tato zastávka je využívána žáky, kteří se po obědě už nevracejí zpět do budovy školy, ale rovnou z budovy školní jídelny jdou na tuto zastávku, které je jídelna nejbližší.
5. Posledním návrhem je pak doplnění stávajícího přechodu u autobusové zastávky Janov nad Nisou, pošta i potenciálního přechodu u autobusové zastávky Janov nad Nisou, hotel Praha svítícími, resp. blikajícími LED diodami. A to jako doplnění vodorovného nebo svislého značení. Tyto diody by měly význam obzvláště v zimních měsících nebo obecně při snížené viditelnosti a podle svého druhu by upozorňovaly řidiče na možné přecházení dětí přes hlavní silnici.

### ZŠ JANOV NAD NISOU

1.	Zřízení jednosměrky ve vedlejší ulici před budovou ZŠ
2.	Oprava konfliktu nikde neukončené pěší zóny (doplnění značek IZ 6b)
3.	Zřízení chodníku od zastávky autobusu až k pěší zóně
4.	Zřízení přechodu pro chodce u autobusové zastávky Janov nad Nisou, hotel Praha
5.	Doplnění přechodů pro chodce LED diodami

#### Fotodokumentace



Obrázek 49 Brána, kterou přicházejí do školy žáci, označené parkoviště před budovou školy



Obrázek 50 Zastavování vozidel při vystupování dětí tvořící zátkový efekt





*Obrázek 51 Děti v pěší zóně při cestě do školy během ranní špičky*



*Obrázek 52 Děti, které přijely autobusem, míří do pěší zóny, ale musejí kvůli tomu napřed opustit chodník*



*Obrázek 53 Vstup do pěší zóny, před kterou je navrhováno zřízení / prodloužení chodníku*





Obrázek 54 Vjezd do pěší zóny ze směru, který je navrhován znemožnit



Obrázek 55 Místo, pro které je navrhováno zřízení jednosměrného provozu



Obrázek 56 Autobusové zastávky a přechod pro chodce u budovy pošty



*Obrázek 57 Autobusová zastávka se žáky čekajícími na autobus, viditelné označení přechodu pro chodce*



*Obrázek 58 Autobusové zastávky Janov nad Nisou, hotel Praha, kde je navrhováno zřízení přechodu*

## ZŠ T.G.M. Lomnice nad Popelkou



### Umístění školy

Budova školy je umístěna na Školním náměstí blízko centra města Lomnice nad Popelkou. Ve spodní části náměstí vede průjezdná komunikace ulice Palackého. Samotná budova školy se nachází v horní části náměstí v klidné části města mezi zástavbou rodinných domů. Celé okolí školy je vybudováno z kamenné dlažby, čímž se liší od živичného povrchu v okolních částech města. Ve spodní části náměstí se rovněž nachází parkoviště o kapacitě cca 20 míst.





Obrázek 59 Budova ZŠ T.G.M. Lomnice nad Popelkou

### Posouzení docházkových tras do školy

Podíl chodců a žáků přivezených osobními vozidly je přibližně 50:50. Velmi častá docházková trasa vede od zastávky autobusu „Lomnice nad Popelkou, škola“ ulicí Za Školou. Tato trasa je vybavena bezpečnostními prvky a je v klidné části města. Tuto trasu využívají chodci mířící z Husova náměstí a od autobusu. Další významné docházkové trasy vedou z obou směrů ulice Palackého, kde se připojují chodci z autobusové zastávky „Lomnice nad Popelkou, rozc. k žel.st.“. V případě chodců ze severní strany ulice Palackého mohou chodci pokračovat podél Školního náměstí, u této trasy ovšem díky povrchu chodníku a náměstí není jasně dána přednost pro přijíždějící vozidla na náměstí.

Z ulice Palackého také přijíždí 80 % rodičů, kteří vysazují děti na Školním náměstí. Přibližně 10 % řidičů přijíždí ulicí Komenského a ve většině případů vysazují žáky v zálivu v těsné blízkosti školy. Ostatní řidiči přijíždějí z jihozápadního směru ulice A. Staška a vysazují žáky před křižovatkou s ulicí Za Školou.

### Posouzení chování chodců

Žáci se po příchodu ke škole hromadí v parku před školou a nemají tendence vstupovat na veřejnou komunikaci. Při příchodu z Husova náměstí musí chodci přejít přechod pro chodce v ulici A. Staška. Jedná se o rizikové místo vzhledem k těsné blízkosti zastavujícího autobusu. I proto je tento přechod během ranní špičky řízen PČR. Chodci se v tomto místě velmi důkladně rozhlíží, než vstoupí na přechod. Při příchodu na Školní náměstí ze severního směru ulice Palackého narazí chodci na změnu povrchu, která označuje vjezd na Školní náměstí. Ne všichni tuto změnu reflektují a neberou v potaz změnu přednosti.

V ojedinělých případech dospělí chodci přebíhají komunikaci Palackého mimo přechod pro chodce.

Popsané chování bylo ve všech případech totožné i během odpolední špičky.



### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči jezdí v dané lokalitě i díky vhodnému stavebnímu řešení klidně a za optimálních rychlostí dodržují pravidla silničního provozu. Během ranní i odpolední špičky rodiče využívali k zastavení, potažmo stání, dostupné parkovací plochy, jejichž kapacita je dostatečná. Při výjezdu z parkoviště na ulice Komenského a Palackého řidiči dávají přednost v jízdě. Během otáčení a couvání na parkovišti nedochází k rizikovým situacím.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Celé okolí školy disponuje kvalitními chodníky a bezpečnostními prvky. Skvěle řešený park před školou umožňuje shromáždění a hry dětí mimo úroveň pozemní komunikace. Jídelna školy je umístěna ihned v sousední budově a žáci tedy nemusí při přesunu vstoupit na pozemní komunikaci. Rizikové je místo autobusové zastávky Lomnice nad Popelkou, škola, která je řešena bez zálivu v blízkosti přechodu pro chodce. V ulici Palackého na severní straně Školního náměstí je přechod pro chodce umístěn ve stísněném prostoru směrového oblouku mezi okolními budovami. Rozhledové podmínky ale zůstaly dobré. Kapacita parkovacích ploch na Školním náměstí je dostatečná včetně míst pro invalidy.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Statistická data obsahují 22 zdokumentovaných nehod, z čehož celkem 6 bylo s účastí chodce a lehkého zranění. Ke třem zraněním došlo v okolí křižovatky Palackého a Komenského. U dvou se jedná o srážku motorového vozidla s chodcem na přechodu, kdy byl viníkem řidič motorového vozidla. U třetího případu se jedná o srážku motorového osobního vozidla s chodcem, který přecházel komunikaci Palackého mimo přechod pro chodce. Viníkem této nehody byl chodec.

Dalším místem kde došlo ke zranění chodce je zúžené místo ulice Palackého u č. p. 22. V těchto místech nedodržel řidič motorového vozidla dostatečný boční odstup a došlo ke kontaktu s chodcem.

Srážka motorového vozidla s chodcem se také odehrála v místech ulice Palackého č. p. 657, kde chodec přecházel ulici mimo přechod.

Nejčastější příčinou dopravní nehody v daném úseku je jiný druh nesprávného způsobu jízdy. Celá zpráva ze statistiky nehodovosti je v Příloze č. 6.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Člověk a jeho svět, Rodinná nebo Občanská výchova. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova, případně jiné dostupné portály (např. [www.skolakov.cz](http://www.skolakov.cz), [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz), [www.veskole.cz](http://www.veskole.cz), [www.dumy.cz](http://www.dumy.cz)).

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Družstva školy tradičně postupují za Liberecký kraj do celorepublikového finále Dopravní soutěže mladých cyklistů.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Budova školy se nachází v rušných místech, lemují ji frekventované silnice a náměstí. Přes instalaci dopravě-bezpečnostních prostředků (retardéry) musí žáci dbát zvýšené opatrnosti. Byla zpracována mapa dopravně rizikových míst v okolí školy, která byla prezentována.

- Úroveň znalostí:

Škola hodnotí na dobré úrovni především teoretické znalosti žáků. Na druhou stranu je si velmi dobře vědoma, že žáci neuplatňují teoretické znalosti do praxe a proto nerespektují pravidla silničního provozu a to především v roli cyklisty.

- Doporučení:

Doporučujeme škole se nadále věnovat dopravní výchově v rozsahu, které se jí věnují, případně její rozsah navýšit. Vzhledem k velikosti školy, by mělo být proškoleny více pedagogů.

### **Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí**

V zadané lokalitě jsou kvalitně řešeny bezpečnostní i zklidňující prvky. Návrh obsahuje realizaci dvou opatření na dvou mírně rizikových místech.

1. Vybudování zářezu u zastávky „Lomnice nad Popelkou, škola“ v ulici A. Staška. Navrhované řešení omezí objíždění autobusu v místech zastávky a sníží riziko srážky s protijedoucími vozidly ale i vozidel vyjíždějících z parkoviště u drogerie Teta.
2. Zvýraznění přednosti vozidel u vjezdu na Školní náměstí z ulice Palackého.

### **ZŠ T.G.M. LOMNICE NAD POPELKOU**

1.	Vybudování autobusové zastávky „Lomnice nad Popelkou, škola“ v ulici A. Staška
2.	Úprava chodníku u Školního náměstí

### **Fotodokumentace**



*Obrázek 60 Vyhrazené parkovací stání na školním náměstí*



*Obrázek 61 Prostor parkoviště u ZŠ*



*Obrázek 62 Změna přednosti pro chodce u Školního náměstí*



*Obrázek 63 Bezpečnostní pásy v ulici Za školou*





Obrázek 64 Zastávka autobusu v ulici A. Staška, Lomnice nad Popelkou, škola



Obrázek 65 Snížení rychlosti před Školním náměstím směrem z centra

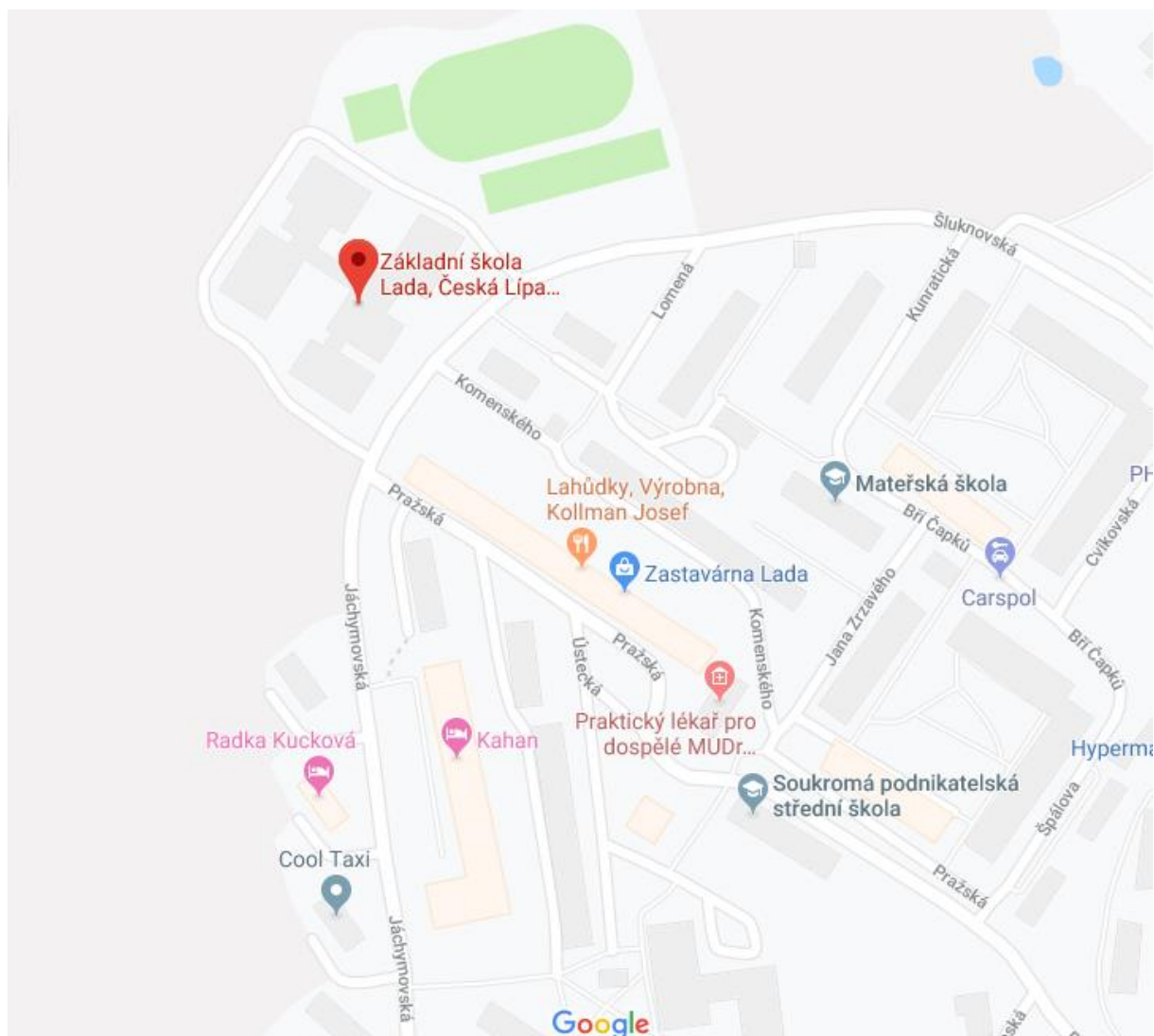


*Obrázek 66 Mizející vodorovné dopravní značení zastávky "Lomnice nad Popelkou, rozc. k žel.st."*



*Obrázek 67 Záliv v ulici Komenského*

## ZŠ Šluknovská



### Umístění školy

Škola se nachází v okrajové části města Česká Lípa v blízkosti sídliště Lada. Škola je od sídliště oddělena komunikací Šluknovská, která je jedinou průjezdnou komunikací v okolí. Vchod školy je od komunikace oddělen zelení.





Obrázek 68 ZŠ Šluknovská

### Posouzení docházkových tras do školy

Většina dětí chodí do školy pěšky z přilehlého sídliště. Děti jdoucí ze všech směrů musí překonat komunikaci Šluknovská a využívají pro to světelně řízený přechod pro chodce. Světelné signalizační zařízení je vybaveno tlačítkem (výzvou) pro chodce. Tento přechod využívají také chodci, kteří přijíždí na autobusovou zastávku Šluknovská ve směru z centra. Po obou stranách ulice Šluknovská jsou vybudovány chodníky se zeleným dělicím pásem. Rodiče, kteří vozí děti do školy autem tvoří přibližně 20 % z celkového množství. Zpravidla k zastavení a vysazení dětí využívají malého vjezdu do areálu školy před závorou.

### Posouzení chování chodců

Během ranní špičky využívají všichni chodci světelně řízený přechod pro chodce, kde vyčkají na signál „Volno“. Děti se po příchodu ke škole zdržují v areálu vchodu školy a nevbíhají na komunikaci. Cestující, kteří přijedou autobusem z centra, nemají zřízenou zastávku. Po vystoupení z autobusu se tedy co nejdříve musí přesunout na přilehlý chodník.

Po vyučování během odpolední špičky děti nevyužívaly světelně řízený přechod ve 100 % případů. Přibližně 10 % chodců (děti i dospělí) přebíhalo komunikaci Šluknovského zhruba 10 metrů pod přechodem, aby si zkrátily cestu ze školy.

### Posouzení chování řidičů

Řidiči jsou v dané lokalitě upozorněni dopravním značením na přítomnost dětí a uzpůsobují styl jízdy této situaci. Řidiči se navzájem respektují a pouštějí, např. při vycouvání z vjezdu školy na pozemní komunikaci. Vzhledem k nulové kapacitě parkovacích míst (vyjma vjezdu školy) jsou řidiči vozoucí děti do školy nuceni vysadit děti v protilehlé křižovatce s ulicí Komenského, či přímo na komunikaci Šluknovská, což představuje velké riziko. Řidiči jedoucí za autobusem stavicím v zastávce Šluknovská, směr z centra, autobus objíždí. Během odpolední špičky docházelo k porušení zákazu stání u vjezdu do školy, kde rodiče s autem čekali na své děti i desítky minut.



## Posouzení stavebně technického řešení

Areál základní školy je vhodně umístěn mimo zástavbu města Česká Lípa. Jediný bezpečný způsob překonání komunikace Šluknovská je po světelně řízeném přechodu pro chodce, jehož kapacita je dostatečná. Ze stavebně technického hlediska je nevyhovující řešení zastávky autobusu Šluknovská směr z centra, kdy je zastávka řešena pouze svislým značením. Cestující při vystupování/nastupování do autobusu musí procházet mezi zaparkovanými vozidly. Z provedené analýzy vyplývá, že v nejbližším okolí školy chybí parkovací plochy vyhrazené rodičům vozící děti do školy. Chodník ležící u areálu školy nad přechodem pro chodce je v havarijním stavu a představuje riziko např. pro osoby se sníženou schopností pohybu. Zpomalovací prvky nejsou označeny svislou dopravní značkou.

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Z datových podkladů PČR vyplývá, že v zadané lokalitě je zaznamenáno 25 nehod. Důkladně se budeme věnovat pouze dvěma nehodám, při kterých byl účastníkem chodec. V obou případech se jedná o dopravní nehodu s lehkým zraněním a bez přítomnosti alkoholu ve dne.

V prvním případě se nehoda odehrála přímo na přechodu pro chodce, kdy chodec přecházel na signál „Volno“. Nepozorný řidič i přes červený světelný signál „Stůj!“ pokračoval v jízdě a došlo ke kolizi s chodcem. Viníkem je zde bezesporu řidič motorového vozidla, který hrubě porušil pravidla silničního provozu.

Druhý případ se odehrál na křižovatce ulic Pražská a Jáchymovská jižně od ZŠ opět ve dne a za dobrých světelných podmínek. V tomto případě zavinil nehodu chodec, který náhlou změnou směru chůze vstoupil před projíždějící motorové vozidlo. Tato nehoda se stala mimo přechod pro chodce a došlo u ní k již zmíněnému lehkému zranění chodce.

Podrobný popis zmíněných dopravních nehod včetně záznamu všech ostatních je vyobrazen v Příloze č. 7.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Pokud je implementována do výuky, tak do předmětů Vlastivěda, Prvouka, Zeměpis, Občanská výchova, Rodinná výchova, Fyzika, ad. Využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova. Častěji se snaží spolupracovat s externisty, využívají besed s městkou nebo dopravní policií.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v České Lípě.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je vnímání potřebnosti zařazení témat dopravní výchovy do výuky, a to různými způsoby. Škola nepostupuje do krajského kola DSMC v posledních letech.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola disponuje jedním pedagogem, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola vnímá okolí školy z pohledu dopravní bezpečnosti za rizikové. Umístění sídlištní školy v těsné blízkosti s frekventovanou silnicí, kterou musí žáci dvakrát denně přecházet je z pohledu ředitele nebezpečné, přestože v posledních letech již došlo k drobným úpravám. Příčinou je chování řidičů (průjezd semaforu na červenou, rychlá jízda). Škola by uvítala osvětlení přechodů a instalaci výraznějších zpomalovacích retardérů.

- Úroveň znalostí:

Ředitel školy není schopen objektivně sám posoudit.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit více pedagogů základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu.

### **Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí**

V zadané lokalitě nebyly vyzorovány žádné závažné nedostatky přímo ohrožující okolní provoz. Návrhy na zmírnění méně závažných nedostatků jsou v seznamu níže.

1. Vybudování bezpečného zálivu pro zastávku Šluknovská směr z centra.
2. Vytvoření K+R parkovacích míst v blízkosti školy.
3. Modernizace a označení zpomalovacích příčných prahů na komunikaci Šluknovská. Aktuální stav je nebezpečný např. pro cyklisty nebo jezdce na koloběžce.
4. Rekonstrukce chodníku u areálu základní školy.

### **ZŠ ŠLUKNOVSKÁ**

1.	Vybudování autobusové zastávky Šluknovská směr Sídliště Lada
2.	Vytvoření zálivu v ulici Šluknovská, zřídit zde K+R parkoviště
3.	Modernizace zpomalovacích příčných pásů v ulici Šluknovská
4.	Oprava chodníku v okolí ZŠ

Fotodokumentace



Obrázek 69 Zastávka autobusu Šluknovská



Obrázek 70 Děti vystupující z autobusu na zastávce Šluknovská



*Obrázek 71 Vysazování dětí v prostoru vjezdu a následné couvání do komunikace*



*Obrázek 72 Zásobovací vjezd do areálu ZŠ, v současné době využíván hlavně pro zastavení a vystoupení či nastoupení dětí*





*Obrázek 73 Vysazování dětí na křižovatce Šluknovská a Komenského*



*Obrázek 74 Stav chodníku u ZŠ*



*Obrázek 75 Neoznačené zklidňující prvky v ulici Šluknovská*

## ZŠ Kravaře v Čechách



### Umístění školy

V obci Kravaře je základní škola umístěna na velmi zajímavém místě. Nachází se v blízkosti náměstí a průjezdné komunikace I/15, ale zároveň je od této komunikace oddělena blokem budov, které však současně umožňují průchod přímo z náměstí. Ke škole vede vedlejší ulice Školní, která umožňuje zklidněný režim provozu před školou. Přímo před budovou školy je pak dostatečný prostor pro shromažďování žáků, kteří se na silnici mohou dostat jen přerušným plotem vedle chodníku, který je bezprostředně před školním vchodem.





Obrázek 76 Budova ZŠ Kravaře ve zklidněné ulici Školní

### Posouzení docházkových tras do školy

Do školy přichází děti pěšky z obou směrů ulice Školní i z náměstí, ze kterého je ke škole přímý průchod. Z náměstí také přichází děti, které přijíždí autobusem, ten na náměstí v blízkosti přechodu přes hlavní silnici staví. Relativně dost dětí přijíždí auty s rodiči, některé děti pak využívají svoz mikrobusem, tzv. Kravařským Školáčkem, který děti přiváží do stejného prostoru jako rodiče auty. Děti zde vystupují z aut v ulici Školní a na přiléhající zpevněné ploše.

### Posouzení chování chodců

Chování chodců je během ranní špičky naprosto bezproblémové. Pomáhají k tomu i dobře umožněné docházkové trasy (průchod navazující na přechod na náměstí, chodníky v okolí ulice Školní). U přechodu přes průjezdnou komunikaci na náměstí se chodci chovají obezřetně a předvídatelně, přes silnici přímo před školou přechází s patřičnou pozorností. To už nelze univerzálně říci při cestě ze školy, kdy je pozornost, zvláště při vcházení na silnici před školou, výrazně menší. Naopak pozitivní je, že ke shromažďování jsou využívány prostory mezi školním vchodem a chodníkem, resp. silnicí a dále prostor autobusové zastávky na náměstí, kde je i při nepozornosti dětí riziko velmi nízké.

### Posouzení chování řidičů

Komentování chování řidičů je třeba rozdělit na řidiče, kteří projíždí obcí po silnici I/15 a ty, kteří vjíždí přímo ke škole do ulice Školní. Řidiči přijíždějící přímo před školu tam ve většině případů vjíždí v souvislosti s provozem školy (zaměstnanci, přivážení, odvážení dětí). Lze tedy očekávat, že budou patřičně obezřetní, což pozorování potvrdilo. Rychlost byla ve všech případech přizpůsobena, což je možné přičíst i instalovaným příčným prahům na vozovce. Řidiči projíždějící po hlavní silnici byli ve většině případů obezřetní také. Opět jim k tomu dopomohlo technické řešení silnice, která před inkriminovaným náměstím tvoří zatáčky, ale kolem přechodu pak zároveň poskytuje dostatečnou viditelnost. V jednotlivých případech zde bylo pozorováno nepřizpůsobení rychlosti. Důležitým aspektem je v současné době provoz kamionů na hlavní silnici, který ale podle předpokladu brzy ustane.



## Posouzení stavebně technického řešení

Jak bylo zmíněno i výše, technické řešení dopravního okolí a dopravní obslužnosti školy je velmi sympatické. Největší devízou v tomto smyslu je umístění školy v centrální části malé obce, ale zároveň fyzické oddělení od průjezdné komunikace spojující Litoměřice a Českou Lípu, resp. Doksy. Slabiny je možné nalézt na docházkových trasách dále od školy, kde na některých z nich není chodník, trasa chodců ústí přímo na silnici se špatnou viditelností apod. Druhou identifikovanou slabinou je zastávka autobusu, která je sice dobře umístěna (centrální část náměstí, přímo u přechodu, na který navazuje průchod rovnou ke škole, fyzické oddělení prostoru, kde autobusy zastavují od zbytku náměstí), ale prostor, ve kterém autobusy zastavují, umožňuje pohyb i jiných vozidel. Může se zdát, že zde existuje nepsané pravidlo, že tento prostor je určen výhradně autobusům a čekajícím cestujícím, ale podle pozorování to úplně neplatí. Vzhledem k tomu, že zde dochází k odstavování autobusů a zároveň shromažďování dětí po vyučování, bylo by vhodné zmíněné pravidlo zavést.

Je možné také zopakovat, že průtah silnice I/15 má z hlediska bezpečnosti dětí docházejících do školy dobré parametry především díky zatáčkám, což pomáhá předcházet vysoké rychlosti vozidel projíždějících náměstím, ale zároveň jsou na náměstí velmi dobré rozhledové podmínky před přechodem a dlouhý oddělující ostrůvek. Vzhledem k plánovanému obchvatu, který většinu provozu z této silnice odvede, však není příliš perspektivní se tím více zabývat.

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Ve vymezeném okolí budovy školy došlo v posledních dvanácti letech k celkem 20 nehodám, z nichž dvě byly s účastí chodce. Téměř polovina nehod z celkového počtu se stala na náměstí nebo v jeho bezprostředním okolí. Na náměstí došlo i k nehodě s účastí chodce, který byl Policií ČR dle záznamů označen za viníka nehody, ač je uvedeno, že v místě nehody se nachází přechod pro chodce. Tato nehoda se stala v polovině září roku 2016 kolem jedné hodiny odpoledne. Vzhledem k docházkové trase mnoha žáků, která tímto místem vede, je tato nehoda relevantní. Druhý střet s chodce nastal v jednom ze slepých ramen ulice Školní o víkendu při nesprávném otáčení nebo couvání. Tato nehoda vzhledem k hodnocení docházkových tras do školy relevantní není. Obě nehody byly s lehkým zraněním. Kromě nich došlo k lehkému zranění ještě u jedné nehody. Téměř polovina nehod nebyla střetem vozidel, nýbrž srážkou s pevnou překážkou. Kompletní statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Kravaře je v Příloze č. 8.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Člověk a jeho svět, Český jazyk, Matematika, Fyzika, Anglický jazyk. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova, případně jiné dostupné portály (např. [www.proskoly.cz](http://www.proskoly.cz)).

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v České Lípě.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se této soutěže neúčastní. Nevědí o realizaci této soutěže.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z celkového množství 12 pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Postoj školy k dopravně bezpečnostnímu stavu školy je velmi pozitivní. Nemají potřebu v okolí měnit a budovat prvky zvyšující bezpečnost. Škola se dle slov ředitele nachází v klidové zóně mimo hlavní tah. Na příjezdové pozemní komunikaci jsou si vědomi bezpečnostního prvku (zpomalovacího retardéru), kterému zapřičiňují vysokou bezpečnost v okolí školy.

- Úroveň znalostí:

Subjektivní hodnocení ředitele školy na úroveň znalostí žáků je příznivá. Hodnotí žáky velmi dobře. Zapřičiňuje tuto úroveň soustavné práci s metodickými materiály projektu Markétina dopravní výchova a využíváním dalších portálů a serverů (např. [www.proskoly.cz](http://www.proskoly.cz)).

- Doporučení:

Doporučujeme proškolení více pedagogů základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále doporučujeme účastnit se od šk. roku 2019/2020 Dopravní soutěže mladých cyklistů, a to již od oblastních kol na dětském dopravním hřišti v České Lípě.

### **Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí**

Je třeba předeslat, že v okolí této školy se příliš konfliktních prostředí nenachází. Identifikována byla jen nízká rizika a návrhy se snaží vyřešit drobnější nedostatky.



*Obrázek 77 Živý plot zakrývající chodník před školou v ulici Školní*

1. První návrh má za cíl řešit problém, který může dále růst, a to doslova. Je jím živý plot kryjící zídku mezi chodníkem a silnicí v ulici Školní. Je potřeba si uvědomit, že zde v hojném počtu odchází děti, jejichž výška může být velmi snadno nižší než tento vzrostlý plot. Zrádná je navíc i úroveň chodníku, který je položen o několik desítek centimetrů níže, než vozovka. Návrhem je tedy výrazné omezení tohoto porostu a samozřejmě pravidelná údržba.
2. Prostor silnice před školou by bylo dobré lépe zorganizovat. Není v tuto chvíli jasné, čemu má jako celek sloužit. Bylo by dobré vymezit parkovací místa, zřídit zde K+R parkoviště nebo naopak určit prostor, který ke stání vozidel sloužit nemá.
3. Navazuje na to návrh zjednosměrnit ulici Školní tak, aby bylo jasné, ze kterého směru mohou přijíždět auta, a zároveň nedocházelo k ucpávání vozidla, která se navíc během špičky ne vždy úplně bezpečně otáčejí. A to se děje v prostoru, který je hlavní docházkovou trasou do školy. Šířkové parametry silnice zjevně obousměrné komunikaci neodpovídají.
4. Prostor autobusových zastávek je vhodné vymezit pouze autobusům a chodcům. Lze toho docílit jednoduše instalováním zákazových značek vjezdu mimo bus, případně ještě doplnit vodorovným značením.
5. Severovýchodně od školní budovy se nachází motorest, před kterým je velmi kapacitní plocha pro parkování. Bylo by možné propojit tuto plochu chodníkem se školním vchodem a tím docílit bezpečnějšího a kapacitního stání vozidel, kterými jsou děti do školy dováženy. Snížilo by se exponování prostoru, který slouží jako hlavní trasa pro pěší směrem na náměstí.
6. Přechody v okolí hlavní budovy, které jsou intenzivně využívány, je možné doplnit LED diodami.

### ZŠ KRAVAŘE V ČECHÁCH

1.	Omezení a údržba živého plotu mezi vozovkou a chodníkem v ulici Školní
2.	Určit funkce asfaltové plochy v ulici Školní, zřídit zde K+R parkoviště
3.	Ulici Školní zorganizovat jako jednosměrnou komunikaci
4.	Prostor autobusových zastávek vyhradit pouze autobusům a chodcům – zákaz vjezdu ostatním
5.	Propojit chodníkem parkoviště u motorestu se vchodem do školní budovy
6.	Doplnění přechodů pro chodce na náměstí LED diodami

### Fotodokumentace



Obrázek 78 Trasa z náměstí (od autobusových zastávek) přes silnici I/15





Obrázek 79 Na přechod navazuje v přímém směru průchod domy, který vede do prostoru přímo před školou



Obrázek 80 Místo, ve kterém ústí průchod pro chodce je zároveň místem, kde dochází k pohybu, zastavování a stání vozidel



Obrázek 81 Prostor před školou v době ranní špičky s Kravařským Školáčkem





*Obrázek 82 Prostor před školou v době ranní špičky a fronta vozidel*



*Obrázek 83 Prostor autobusových zastávek, kde je navrhováno zamezit vjezd ostatním vozidlům*



*Obrázek 84 Jedna z docházkových tras ve větší vzdálenosti od školy navazuje přímo na silnici s minimálním rozhledem*



*Obrázek 85 Prostor před školou využitý jako parkoviště*



*Obrázek 86 Parkoviště u motorestu, které je navrženo propojit chodníkem se vstupem do školy*



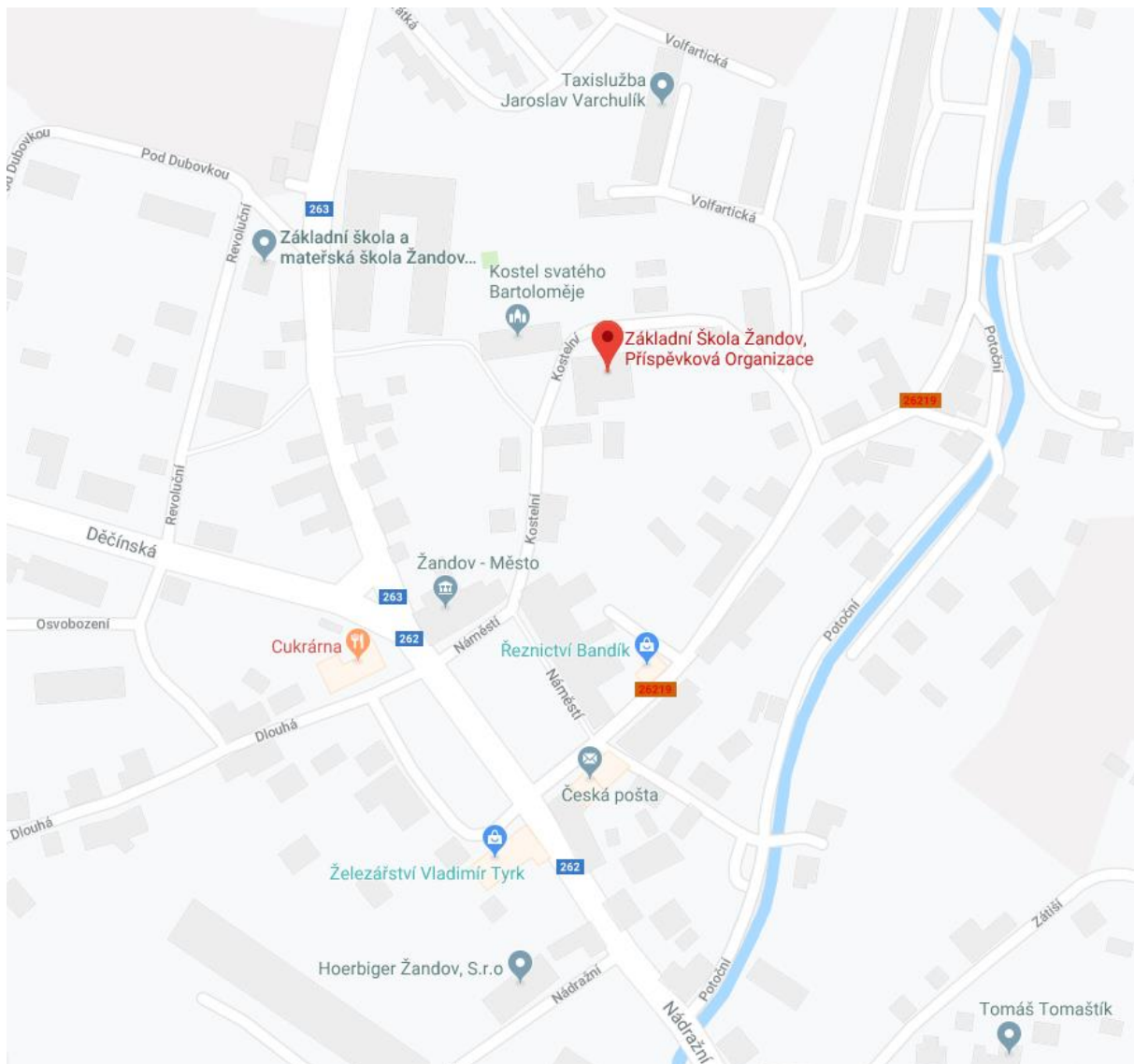
*Obrázek 87 Při cestě ze školy ústí průchod domy přímo k přechodu přes silnici I/15*





*Obrázek 88 Prostor zastávek autobusu s odstaveným autobusem a dětmi shromážděnými zde po vyučování*

## ZŠ Žandov



### Umístění školy

Posuzovaná škola v obci Žandov se nachází v ulici Kostelní, přímo přes tuto ulici od kostela. Jedná se o zklidněnou oblast s úzkými uličkami, kde je pouze minimální provoz automobilové dopravy. Budova se však nachází zhruba 100 m od rozlehlého náměstí, přes které vede frekventovaná průjezdná komunikace a v jehož opačném rohu je zřízena zastávka autobusu. Jedná se o malou školu (pouze I. stupeň) v malé obci (1 900 obyvatel).





Obrázek 89 Vstupní branka do areálu budovy školy v pohledu od kostela

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Drtivá většina žáků dochází do školy pěšky, z čehož velká část přes náměstí. Přes náměstí prochází i ti, kteří přijedou do obce autobusem. Někteří pak přichází ze západního směru přes ulici Lužická u budovy školky nebo ze severního směru. Několik žáků bylo také přivezeno autem přímo k budově školy.

### **Posouzení chování chodců**

Při ranní špičce se chodci chovají velmi zodpovědně, na náměstí je možné pozorovat důsledné využívání přechodu pro chodce (ač si tím prodlouží trasu), kde je zároveň pozitivní fakt, že chodci si zde na přechodech přednost zásadně nevynucují, ale čekají na zachování projíždějícího řidiče. V malých uličkách jsou pak dostatečně pozorní. Běžně pozorovaný úbytek obezřetnosti při odpolední cestě ze školy se však projevuje i zde. Především pak tím způsobem, že už zdaleka není nepoužívání přechodu pro chodce takovým tabu. Nutno ale dodat, že přecházení hlavní silnice protínající náměstí (ať už na přechodu nebo mimo něj) bylo podle pozorování vždy s patřičnou pozorností.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči v bezprostředním okolí školy jezdí velmi pomalu a rozhodně nemají problém s dodržováním zónově omezené maximální rychlosti na 30 km/h. Napomáhají k tomu obecně špatné rozhledové parametry dané historickou zástavbou obce a také zkušenost s častým výskytem chodců v těchto uličkách. Řidiči, kteří obcí projíždí a křižují tak, většinou na náměstí, docházkové trasy žáků základní školy se podle pozorování chovají správně. K jejich bezpečnému pohybu pak zase napomáhá dobrá viditelnost prostoru náměstí a předcházející parametry komunikace, kde v jednom směru jsou zatáčky, v ostatních pak příjezdové semaforey standardně nastavené na červenou barvu a nutící tak přijíždějící řidiče ke snížení rychlosti.

## Posouzení stavebně technického řešení

Stavebně technické řešení dopravního okolí ZŠ vykazuje mnoho sympatických prvků, které přispívají k jednoduchosti a srozumitelnosti prostředí, zároveň i k bezpečnosti. Jedná se především o změny povrchu vozovky při vjezdu do zklidněných částí, zřízení Zóny s dopravním omezením v prostoru kolem školy, umístění autobusové zastávky v klidné rohové části náměstí, dobrá viditelnost po většině plochy náměstí nebo například určené parkovací plochy. V kritickém místě, kde jedna z pěších tras křížuje průjezdnou komunikaci č. 263, byla poměrně úspěšná snaha toto místo rozumně vyřešit a i v jiných místech je velkou devízou jednoduchost a předvídatelnost řešení. Co nebylo možné přímo posoudit, ale z pohledu na stávající osvětlení bylo možné usuzovat, je nedostatečné osvětlení především centrálního přechodu na náměstí při snížené viditelnosti. Je třeba zmínit, že průjezdná komunikace přes náměstí je spojnici České Lípy s Děčínem a zároveň Kravař s Českou Kamenicí, díky čemuž je zde značná intenzita provozu s vysokým podílem těžkých nákladních vozidel. Přímou u školy je pak rizikem možnost vybíhání dítěte ze školní branky za současného přijíždění vozidla, jehož řidič by dítě viděl až na poslední chvíli bez možnosti zareagovat. Na druhé straně je podstatným pozitivem dostatečná kapacita parkovacích ploch v bezprostředním okolí školy.

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Jako relevantní prostor vzhledem k docházkovým trasám bylo vymezeno území zahrnující uličky v okolí školy, ale také celý prostor náměstí včetně jeho bezprostředního okolí. V ulici Kostelní, kde se budova školy nachází, došlo ve sledovaném období pouze k jedné dopravní nehodě a to v březnu 2015 v deset hodin večer k nárazu do zdi vlivem nevěnování se řízení řidičem vozidla. Ke střetu s chodcem došlo ve dvou případech, při obou z nich byl chodec lehce zraněn. K jedné nehodě došlo ve spodní (jižní) části náměstí v červenci 2012 dopoledne. I když ke střetu došlo na přechodu pro chodce, za viníka byl označen chodec. Ke druhé nehodě pak došlo na opačné straně náměstí, v ulici Děčínská u styku s ulicí Lužická v prosinci roku 2011 ve všední odpoledne. Zde byl jako viník označen řidič motorového vozidla, který se podle dostupných dat plně nevěnoval řízení vozidla. U této nehody je ale uvedeno, že se stala na místě s přechodem pro chodce, což ale umístění této nehody v mapě neodpovídá. Buď bylo chybně označeno místo, nebo chybně specifikováno, zda se jedná o místo s přechodem pro chodce nebo nikoliv. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Žandov je v Příloze č. 9.

## Hodnocení dopravní výchovy

Škola vyučuje pouze žáky 1. stupně, dopravní výchovu zařazuje průřezové během školního roku. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova. Témata se objevují v předmětech Přírodověda, Vlastivěda, Tělesná výchova, Pracovní činnosti, Výtvarná výchova, Český jazyk a Matematiky.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Žáci se účastní soutěže v rámci výuky.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola se dle ředitelky nachází v klidné části, přesto vnímají riziko vysoké rychlosti projíždějících vozidel. Uvítali by zpomalovací retardér.

- Úroveň znalostí:

Škola úroveň znalostí hodnotí chvalitebně.

- Doporučení:

Doporučujeme škole se nadále věnovat dopravní výchově v rozsahu, ve kterém se jí věnují, případně její rozsah navýšit. Doporučujeme proškolení více pedagogů.

### **Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí**

Jak bylo již několikrát zmíněno, dopravní prostředí je v Žandově v relevantním okolí školy velmi dobré a zásadně ho měnit s sebou nese riziko zkomplikování čitelnosti situace pro účastníky provozu. Je tedy nutné v případě úprav postupovat citlivě. Nicméně první dvě navrhovaná opatření vedou ke zlepšení bezpečnosti bez vnášení vedlejšího rizika. Další dvě je případně nutné řešit v okolním kontextu.

1. Jedna z pěších tras křížuje ulici Lužická v místě, kde není možné provedení přechodu, ale kde je při přecházení ve směru od školy z pohledu chodců velmi omezená viditelnost vzhledem k oblouku, ve kterém se místo nachází. Je navrhováno doplnění zrcadla, které by chodcům umožnilo spatřit, jestli se ve směru od náměstí neblíží vozidlo a mohli tak okamžik přecházení zvolit ve vhodnou dobu.
2. Na náměstí jsou dva přechody pro chodce přes silnici č. 262. Jeden v centrální části, druhý na jižní straně náměstí, kde došlo k jedné ze zmiňovaných nehod s účastí chodce. Doplnění těchto přechodů LED diodami by projíždějící řidiče mohlo, obzvláště za snížené viditelnosti, lépe informovat o místech, kde je třeba chodce očekávat.
3. Jednou byla výše zmíněna možnost, že za tmy nebo šera jsou přechody na náměstí nedostatečně osvětleny. Je proto navrhováno jejich přisvětlení. Nicméně přisvětlení pouze jednoho z nich by naopak vedlo ke zhoršení podmínek na tom druhém.
4. Přechod ve střední části náměstí je ideální. Je zde dobrá viditelnost, široké rozhledové poměry jak pro chodce, tak pro řidiče, v centrální části náměstí tvoří přirozený střed probíhajících tras a v neposlední řadě je přímo na trase mezi zastávkou autobusu a školou. Je zde navrhováno jeho rozšíření, aby tak byl výraznější a zároveň vytvořil širší koridor pro chodce, který by mohl i chodce více motivovat k jeho užívání. Je zde však otázkou, zda zároveň s tímto opatřením nezrušit přechod v jižní části náměstí, kde jsou mnohé parametry výrazně horší.

## ZŠ ŽANDOV

- |    |                                                                                                     |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Umístění zrcadla v ulici Lužická tak, aby chodci ve směru od školy lépe viděli přijíždějící vozidla |
| 2. | Doplnění přechodů pro chodce na náměstí o LED diody                                                 |
| 3. | Přisvětlení přechodů pro chodce na náměstí                                                          |
| 4. | Rozšíření centrálního přechodu na náměstí, odstranění přechodu v jižní části náměstí                |

### Fotodokumentace



Obrázek 90 Nejčastější docházková trasa v místě napojení ulice Kostelní na náměstí



Obrázek 91 Při cestě do školy přes náměstí je důsledně využíván přechod v jeho střední části





*Obrázek 92 Parkovací místa vedle budovy školy vystačí pro její zaměstnance*



*Obrázek 93 Před kostelem je kapacitní plocha využívána především rodiči dětí s přílehlou budovou školky*



*Obrázek 94 Zastávka autobusu v rohové části náměstí, kde je minimální provoz*



*Obrázek 95 Přechod pro chodce ve střední části náměstí*



*Obrázek 96 Přechod pro chodce ve spodní části náměstí*



*Obrázek 97 Rizikové místo přecházení přes ulici Lužická v místě projíždějícího kamionu*





*Obrázek 98 Rizikové místo přecházení přes ulici Lužická - malá viditelnost na vozidla přijíždějící od náměstí*



*Obrázek 99 Po vyučování už dochází např. k přecházení vozovky mimo přechod v jeho blízkosti*

## ZŠ Pěňčín



### Umístění školy

Budova školy se nachází na adrese Pěňčín 22 a leží v blízkosti frekventované průjezdné komunikace č. 287. V blízkém okolí se školy se nachází místní fotbalové hřiště, Farma Pěňčín a hasičská zbrojnice. Přechod pro chodce je zřízen směrem od školy k Obecnímu úřadu Pěňčín.





Obrázek 100 - Prostor ZŠ Pěnčín

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Docházkové trasy do školy jsou primárně směrem od Obecního úřadu a následně přes přechod pro chodce a od mateřské školy. Přibližně stejně velký podíl dětí je do školy dopravován rodiči v osobních vozech. Malý podíl dětí využil pro cestu do školy cestu od Farmy Pěnčín a komunikaci č. 287 ze severní strany obce.

### **Posouzení chování chodců**

Při docházení do školy užívají děti Pěší zóny vedoucí od mateřské školy a ulici tak využívají v celé své šířce, aniž by jim hrozilo nebezpečí. V případě příchodu od obecního úřadu je vystavěn chodník pouze na jedné straně komunikace. Tento chodník využila většina dětí, které se následně při přecházení přes přechod pro chodce zároveň zastavily a rozhlédly.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči mají povinnost v časech vyznačených dodatkovou tabulkou (7:00-8:00 a 12:00-15:00) snížit rychlost v okolí přechodu pro chodce na 30 km/h. Tato povinnost byla respektována zejména v ranní špičce, v odpolední nikoliv. Rodiče vysazující děti při ranní špičce využívají obou těsně vedle sebe umístěných vjezdů do prostoru před školou a zde hrozí potenciální nebezpečí kolize. Nikdo z řidičů neporušil pravidla silničního provozu a nevjel do pěší zóny do těsné blízkosti školy, což potvrzuje, že tato dopravní značka plní svou funkci dle předpokladu.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Dopravní řešení je vhodně uzpůsobené pro obyvatele na jižní straně komunikace č. 287. Z této oblasti jsou docházkové cesty do školy pouze pod minimální intenzitou dopravy a velmi bezpečné. Ze severní strany je nutné přejít přes komunikaci č. 287 po přechodu pro chodce a následně po travnatém pásu ke škole. Tento travnatý pás byl v době analýzy udržovaný a posekaný. Jeho vyústění na přechod je ale

z hlediska okolní vysoké zeleně a pouze jedné lampě veřejného osvětlení lehce rizikové, zejména za snížených světelných podmínek. Areál budovy školy je umístěn uvnitř směrového oblouku, což představuje riziko při vjezdu na hlavní pozemní komunikaci od školy. V této oblasti není rychlost snížena žádnou dopravní značkou.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Nejdůležitější informací ze statistických dat je, že při žádné ze zaznamenaných nehod nebyl přítomen chodec. Z dat PČR pořízených za posledních 12 let lze vyčíst informace o celkem 8 nehodách v posuzované lokalitě. Většina dopravních nehod byla způsobena za dobré viditelnosti na dobrém stavu vozovky, kdy viníkem nehody byli řidiči motorových vozidel. Koncentrace nehod je v křižovatce hlavní komunikace s ulicí k ZŠ a Farmě Pěnčín. Statistické vyhodnocení daného úseku je v Příloze č. 10.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Dopravní výchova je začleněna do výuky pouze na 1. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouky a Vlastivěda. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova, případně jiné dostupné portály (např. [www.semaforek.cz](http://www.semaforek.cz)). Realizují také Besedy s Policií ČR.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Jablonci nad Nisou.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se soutěže účastní, jelikož spatřuje především motivaci zvýšit ochranu a vlastní bezpečí dětí v silničním provozu.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Přestože pan ředitel odpovídá, že ne, je na škole 1 z pedagogů, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Postoj školy k dopravně bezpečnostnímu stavu školy je ohodnocen známkou 3, tedy dobrý. Ředitel školy spatřuje za problematickou situaci absenci chodníku.

- Úroveň znalostí:

Subjektivní hodnocení ředitele školy úrovně znalostí žáků je příznivé. Hodnotí žáky známkou 1-2.

- Doporučení:

Doporučujeme škole rozšířit témata dopravní výchovy i na 2. stupeň základní školy. Škola může více trénovat s žáky cyklistickou gramotnost, aby byli úspěšnější při dopravní soutěži mladých cyklistů. Dále proškolit více pedagogů.

**Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí jsou v seznamu níže.**

1. Vybudování chodníku na místě současného travnatého pásu usnadní žákům pohodlnější cestu do školy zejména v deštivém a blátivém období roku. Jednoznačně se také určí docházková trasa a odpadne riziko, že žáci využijí pro příchod do školy krajnici komunikace č. 287.
2. Vjezd a výjezd do oblasti před hasičskou zbrojnicí je navrhováno zjednodušit směrovým rozdělením.
3. Pro posílení osvětlení a zvýraznění přechodu pro chodce je doporučováno vybudování silnějšího veřejného osvětlení.
4. Doplnění přechodu pro chodce LED diodami lze doporučit.
5. Platnost značky upravující rychlost na 30km/h ze směru od Jablonce nad Nisou by bylo vhodné posunout už před křižovatkou u ZŠ a následně s její platností pokračovat dle současného stavu.

### ZŠ PĚNČÍN

1.	Vybudování zpevněného chodníku od přechodu pro chodce k ZŠ
2.	Vjezd a výjezd u ZŠ zorganizovat jako jednosměrnou komunikaci
3.	Posílení osvětlení přechodu pro chodce
4.	Doplnění přechodu pro chodce LED diodami
5.	Instalace značky A 12a pro oblast křižovatky komunikace č. 287 a odbočky k ZŠ

### Fotodokumentace



*Obrázek 101 - Přechod pro chodce a travnatý pás*



*Obrázek 102 Pěší zóna*



*Obrázek 103 Úprava rychlosti před přechodem pro chodce*



## ZŠ Vysoké nad Jizerou



### Umístění školy

Budova i vstup do základní školy ve Vysokém nad Jizerou se nachází v jižní části Náměstí Dr. Karla Kramáře. Podél budovy vede komunikace č. 29063, která náměstí rozděljuje. Z jižní stany vede podél budovy školy průjezdní komunikace č. 290, která je nejvýznamnější komunikací města.



Obrázek 104 Budova ZŠ Vysoké nad Jizerou

### Posouzení docházkových tras do školy

Docházkové trasy do školy se dají rozdělit do tří hlavních skupin, které jsou si svým objemem podobné. První skupinu tvoří žáci přijíždějící na náměstí autobusem. Z autobusové zastávky se poté žáci přemísťují klidnou chůzí přes náměstí k budově školy. Při této cestě musí překonat komunikaci č. 29063. Část žáků po příjezdu a vystoupení z autobusu nepokračuje přímo do školy, ale přejde po přechodu pro chodce komunikaci č. 290 a jde do obchodu s potravinami.

Druhou skupinou jsou řidiči osobních automobilů, kteří vysazují děti u chodníku školy. Kapacita byla v době ranní špičky dostatečná a děti se bezproblémově dostaly do bezpečného prostoru školy.

Poslední skupinou jsou chodci, kteří přicházejí rovnoměrně z celého města Vysoké nad Jizerou. Během analýzy nebylo vyzorováno porušování zásad bezpečného pohybu chodců. V několika případech pouze došlo k přeběhnutí hlavní komunikace v místě křižovatky ulice Staroveská a komunikace č. 290.

### Posouzení chování chodců

Chodci se při přecházení komunikace č. 290 přes přechod pro chodce rozhlíží, neboť intenzita provozu je zde vysoká. Chodci využívají ve velké míře chodníků a prostoru Náměstí Dr. Karla Kramáře, kde ale nemají přednost před projíždějícími vozidly. Zvýšené opatrnosti chodci dbají při přecházení komunikace č. 29063, neboť zde není zřízen přechod pro chodce. Bohužel, během sledování chodců se vyskytly případy, kdy se chodci v tomto úseku vůbec nerozhlédli.

Děti se před školou shlukují do prostoru vchodu, který je opatřen bezpečnostním zábradlím. Při příchodu z okolních směrů dbají chodci na pravidla bezpečného pohybu na komunikacích.

### Posouzení chování řidičů

Řidiči vozící žáky do školy během ranní špičky využívají přilehlé komunikace k zastavení a vysazení dětí na chodník u školy. V ojedinělých případech zde nechávají stát vozidlo delší dobu. Na náměstí se vozidla pohybují pomalu a obezřetně vzhledem k častému výskytu chodců v tomto úseku. Na hlavní průjezdné

komunikaci č. 290 řidiči dodržují dopravní předpisy a umožňují chodcům přecházet na k tomu určených místech.

Během odpolední špičky docházelo k rizikovému stání u chodníku ZŠ na přilehlé komunikaci č. 29063. Docházelo k němu z toho důvodu, že v budově školy se nachází jídelna, kterou mohou využívat i ostatní osoby mimo žáků a pedagogického sboru. Strávníci školní jídelny, zde nechávají vozidla zaparkovaná i desítky minut a tím jsou zhoršeny výhledové poměry pro projíždějící vozidla a zvýšené riziko střetu vozidla s přecházejícími chodci. Z tohoto důvodu je navrženo opatření umístit do tohoto úseku dopravní značku B 29 Zákaz stání.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Náměstí je koncipováno jako veřejná komunikace pro pohyb dopravních prostředků. Velmi často je ale využíváno chodci k volnému pohybu i přes to, že dle pravidel silničního provozu mohou řidiči motorových vozidel v daném úseku jet až padesáti kilometrovou rychlostí. Náměstí není svým povrchem rozlišeno od průjezdné komunikace č. 29063, což je pro mnoho chodců zmatečné. Řešení obrubníků není bezbariérové a tak např. cesta z nástupního ostrůvku autobusové zastávky k budově základní školy není pro osoby na invalidním vozíku bez obtíží možná.

Okolní ulice základní školy mají velmi nízkou intenzitu provozu a jsou vybaveny chodníky. Zde nebyla identifikována žádná další potencionální rizika.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Z údajů PČR lze vyčíst 10 nehod za posledních 12 let. Dvě nehody byly s účastí chodce a lehkým zraněním. U první nehody byl viníkem řidič osobního automobilu, který zavinil srážku s chodcem na parkovišti při nesprávném couvání či otáčení. Druhá nehoda byla zaviněna chodcem, který vstoupil do vozovky ze zákrytu do komunikace před projíždějící osobní vozidlo. Ostatní nehody byly pouze s majetkovou škodou a z uvedené statistiky vyplývá, že jsou nehody rozmístěny náhodně ve zvolené lokalitě a nekumulují se v určitém místě. Kompletní statistika je v Příloze č. 11.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouky a Přírodovědy, Občanské výchovy a Výchovy ke zdraví. Nejvíce využívají pracovní listy projektu Markétina dopravní výchova, případně jiné dostupné portály (např. [www.bezpecnecesty.cz](http://www.bezpecnecesty.cz), [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)). Realizují také projektové dny zaměřené na dopravní výchovu.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se soutěže účastní, jelikož spatřuje především motivaci dětí vyzkoušet si simulované prostředí skutečného silničního provozu.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Postoj školy k dopravně bezpečnostnímu stavu školy je velmi pozitivní. Nemají potřebu v okolí měnit a budovat prvky zvyšující bezpečnost. Škola se dle slov ředitele nachází v klidové zóně mimo hlavní tah. Na příjezdové pozemní komunikaci jsou si vědomi bezpečnostního prvku (zpomalovacího retardéru), kterému zapříčiňují vysokou bezpečnost v okolí školy.

- Úroveň znalostí:

Subjektivní hodnocení ředitele školy na úroveň znalostí žáků je příznivá. Hodnotí žáky jako lepší průměr.

- Doporučení:

Doporučujeme škole se nadále věnovat dopravní výchově v rozsahu, které se jí věnují, případně její rozsah navýšit. Škola může více trénovat s žáky cyklistickou gramotnost, aby byli úspěšnější při dopravní soutěži mladých cyklistů. Dále proškolit více pedagogů.

### Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Během pozorování byla jako největší riziko vyhodnocena průjezdná komunikace č. 29063 mezi budovou základní školy a náměstím. V návrhu zmírnění rizik jsou uvedeny 2 varianty možného řešení, jak k dané problematice přistupovat. Varianta 1 je popsána v bodu 1 a varianta 2 v bodech A-C.

1. Zavedení obytné zóny v oblasti Náměstí Dr. Karla Kramáře v celé ploše náměstí až k hranici školy. Toto řešení automaticky snižuje průjezdnou rychlost v daném úseku a také zamezuje řidičům stání na jiných místech než k tomu určených. Jedná se o velký zásah do komunikace č. 29063.
  - A. Snižování rychlosti u komunikace č. 29063 v délce Náměstí Dr. Karla Kramáře.
  - B. Instalace dopravní značky B 29 u komunikace č. 29063 na přilehlé straně budovy školy v úseku náměstí.
  - C. Realizace přechodu pro chodce mezi chodníkem u budovy ZŠ a nástupním ostrůvkem na Náměstí Dr. Karla Kramáře.
2. Konstrukce bezbariérových prvků na chodníky a obrubníky.
3. Dokončení osvětlení přechodu pro chodce přes komunikaci č. 29063, které bylo v době analýzy v nedokončeném stavu.
4. Obnovení vodorovného značení přechodu pro chodce a instalace LED diod.

### ZŠ VYSOKÉ NAD JIZEROU

1.	Úprava Náměstí Dr. Karla Kramáře jako Obytné zóny nebo:
A	Snižování rychlosti u komunikace č. 29063
B	Instalace dopravní značky B 29 u komunikace č. 29063 v úseku ZŠ
C	Realizace přechodu pro chodce od chodníku u ZŠ k autobusovému nástupnímu ostrůvku
2.	Konstrukce bezbariérových prvků na chodníky a obrubníky
3.	Realizace (dokončení) osvětlení přechodu pro chodce v ulici Dr. Karla Farského (č. 29063)
4.	Obnovení vodorovného značení přechodu pro chodce a instalace LED diod



Fotodokumentace



*Obrázek 105 Přecházení komunikace č. 29063*



*Obrázek 106 Shluk žáků před vyučováním*



*Obrázek 107 Bezpečnostní zábradlí u vchodu školy*



*Obrázek 108 Chybějící osvětlení na přechodu pro chodce přes komunikaci č. 290*

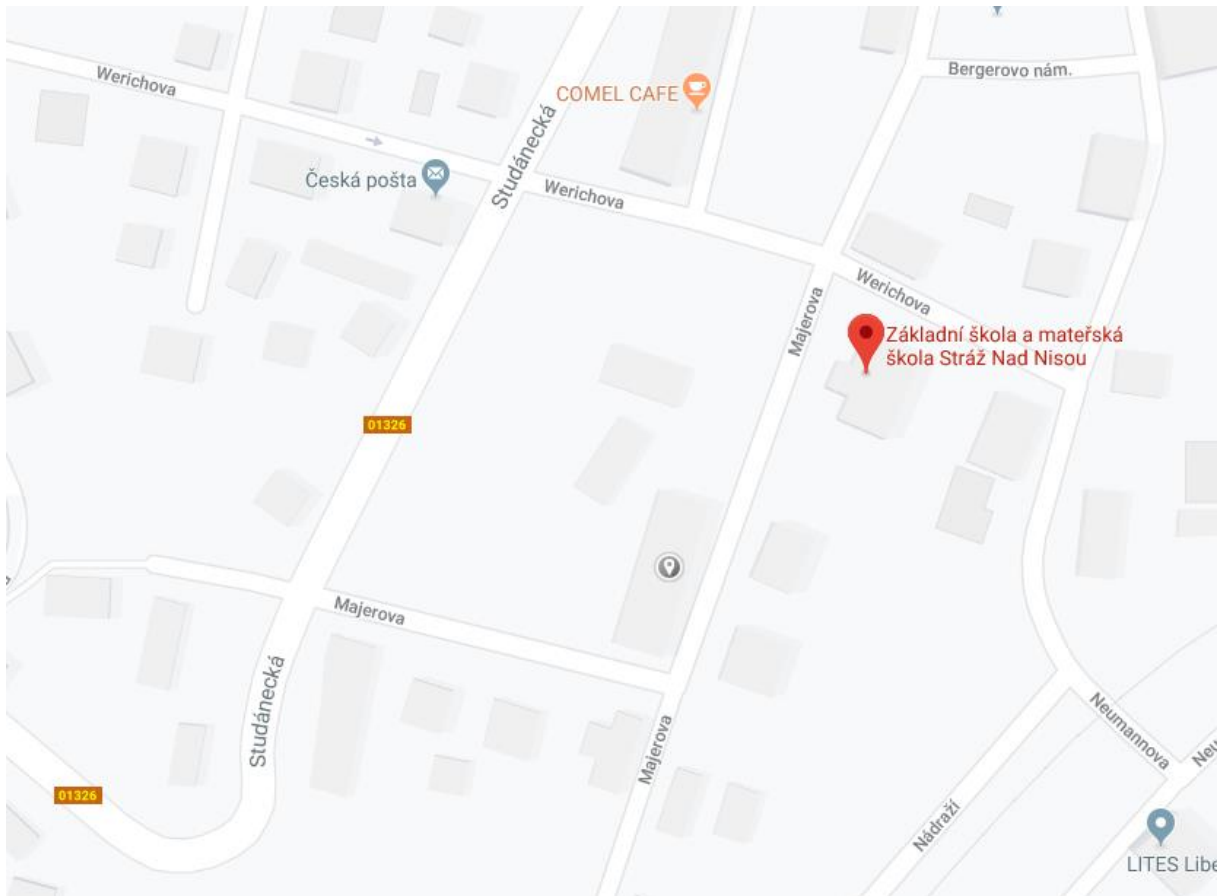


Obrázek 109 Opatřebované vodorovné značení přechodu pro chodce před komunikací č. 290



Obrázek 110 Stání u budovy školy během odpolední špičky

## ZŠ Stráž nad Nisou



### Umístění školy

Základní škola Stráž nad Nisou je tvořena dvěma budovami. Obě mají vchod z ulice Majerova. Druhý stupeň je v severní části ulice a do prostoru školy je možné vejít po chodníku z ulice Werichova. První stupeň školy a družina jsou umístěny v jižní části ulice před křižovatkou typu „T“ Majerova x Majerova. Na severním vyústění ulice Majerova začíná Bergerovo náměstí, kde se nachází autobusová zastávka.





Obrázek 111 Křižovatka ulic Werichova a Majerova

### Posouzení docházkových tras do školy

Velká část dětí je do školy dopravována za doprovodu rodičů ať už pěšky, nebo osobním automobilem. Obě skupiny jsou, co se intenzity týče, vyrovnané. Pro pěší jdoucí do školy z Bergerova náměstí představuje překážku komunikace Werichova, kterou musejí překonat bez přechodu pro chodce. Žáci druhého stupně mohou následně po chodníku dojít bezpečně až do areálu školy. Žáci prvního stupně a mateřské školy musí pokračovat dále obousměrnou ulicí Majerova bez chodníku.

Rodiče vezoucí děti do školy osobním autem vysazují děti v těsné blízkosti vchodu školy přímo na ulici – žádný záliv nebo parkoviště (vyjma soukromého parkoviště pro personál školy) zde není vybudováno. Děti přijíždějící do školy autobusem tvoří menšinu, ale stejně tak je čeká nezbytné překonání komunikace Werichova bez přechodu pro chodce.

### Posouzení chování chodců

Zejména chodci mířící do budovy prvního stupně musí dbát zvýšené opatrnosti. V ulici Majerova se kvůli absenci chodníku dostávají do bezprostřední blízkosti s jedoucimi automobily a není výjimkou, že pro svou chůzi raději využívají zeleň podél komunikace. Ačkoli se jedná o obousměrnou komunikaci, chodci nedodržují pravidlo chůze vlevo. Při přecházení komunikace Werichova, kde hrozí riziko srážky s osobním automobilem, se chodci zastavují a rozhlíží. Pro chodce je velmi problematické a rizikové místo vyústění chodníku z náměstí, které je navádí k úhlopříčnému překonání čtyřproudé křižovatky.



Obrázek 112 Vyústění chodníku do křižovatky Wernerova x Majerova

### Posouzení chování řidičů

Řidiči v ranní i odpolední špičce jsou v ulici Majerova nuceni často stát a vyčkat na vystoupení/nastoupení dětí z vozidel, které přijela dříve. Pravděpodobně se jedná o častý jev, jelikož nikdo z účastníků nebyl tímto vyveden z míry. Rizikovou situací je ale objíždění stojících vozidel, protože vzhledem k šířce komunikace není možné dodržet ideální boční odstup a tedy např. zareagovat na náhlé otevření dveří stojících vozidel. Komplikací v ulici Majerová byly vozy rodičů, kteří doprovází děti do budovy školy. Tato stojící vozidla jsou překážkou pro ostatní řidiče i chodce. Velkým rizikem je absence chodníku u obou budov škol, kde řidiči musí dbát velmi zvýšené pozornosti na případné vběhnutí dětí do komunikace.

### Posouzení stavebně technického řešení

Obě budovy školy se nachází v klidné části obce. Ulice Majerova kromě obsluhy základní a mateřské školy slouží pouze k obsluze několika rodinných domů. Díky tomu je mimo ranní a odpolední špičku obou škol intenzita provozu velmi slabá. Řešení Bergerova náměstí, kterým vedou docházkové trasy do škol je provedeno nezvyklým vyústěním chodníku do středu křižovatky. Příklad ke škole z autobusové zastávky je po chodníku až k ulici Werichova a u křižovatky se jedná o rizikové místo vzhledem k rohovému domu, díky kterému mají vozidla jedoucí Werichovou ulicí z východu vizuální kontakt s chodci až na poslední chvíli. Jako bezpečnostní prvek je zde z tohoto důvodu umístěno zrcadlo.

### Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Z dat PČR vyplývá, že v zadaném úseku vznikly v monitorovaném období 4 nehody. Jedná se o malý počet nehod a i z toho důvodu je procento srážky s chodcem vysoké. Jedna nehoda, jejímž účastníkem byl chodec, tvoří 25 % všech nehod v tomto úseku. Zmíněná nehoda byla zaviněna náhlou změnou směru chůze chodce, což potvrzuje závěry z pozorování. Ostatní nehody byly bez zranění chodců i řidičů. Statistické vyhodnocení daného úseku je v Příloze č. 12.

## Hodnocení dopravní výchovy

Škola vyučuje dopravní výchovu pouze na 1. stupni ZŠ, a to průřezově během školního roku. Nejčastěji se témata objevují v předmětech Prvouka a Vlastivěda či Přírodověda. Škola využívá především značky, křižovatky a další materiály, které jsou dostupné na interaktivní tabule.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je získání praktických dovedností na jízdním kole.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před více lety odborný seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola vnímá riziko především v ranních hodinách, jelikož spousta rodičů vozí děti až přímo ke vstupu do školy osobními automobily. Komunikace je pak přeplněná. Uvítali by zákaz vjezdu, případně úpravu na jednosměrný provoz.

- Úroveň znalostí:

Úroveň znalostí vnímají ve škole "docela dobře".

- Doporučení:

Doporučujeme proškolení pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále zařadit výuku dopravní výchovy i na druhý stupeň ZŠ.

## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Z analýzy dané lokality i záznamů ze statistiky dopravní nehodovosti vyplývá, že špičkové intenzity dopravy převyšují aktuální kapacitu ulice Majerova. Rizikovost tohoto úseku se díky absenci chodníku bude zvyšovat za snížené viditelnosti a při náledí. Navrhovány jsou následující opatření.

1. Vybudování chodníku v ulici Majerova v úseku od Werichovy k budově ZŠ prvního stupně pomůže oddělit chodce od individuální automobilové dopravy.
2. Vzhledem k šířce komunikace Majerova je doporučována v kombinaci s bodem 1 i úprava ulice Majerova na jednosměrný provoz ze směru Werichova ke křižovatce u domu č. p. 31.
3. Vybudování přechodu pro chodce spojující Bergerovo náměstí a ulici Majerova.
4. Riziko vběhnutí dětí do ulice Majerova před projíždějící vozidlo je možné snížit umístěním vodorovné dopravní značky V 12c.
5. Obnovení vodorovného dopravního značení na křižovatce Wernerova x Majerova.

### ZŠ STRÁŽ NAD NISOU

1.	Vybudování chodníku v ulici Majerova
2.	Upravení ulice Majerova jako jednosměrné z ulice Werichova k domu č. p. 31
3.	Vybudování přechodu pro chodce na křižovatce Werichova x Majerova
4.	Zákaz zastavení u vchodu do ZŠ (první stupeň a družina)
5.	Obnovení vodorovného dopravního značení na křižovatce Wernerova x Majerova

Fotodokumentace



*Obrázek 113 Branka a vchod k budově školy*



*Obrázek 114 Přeházení ulice Wernerova*



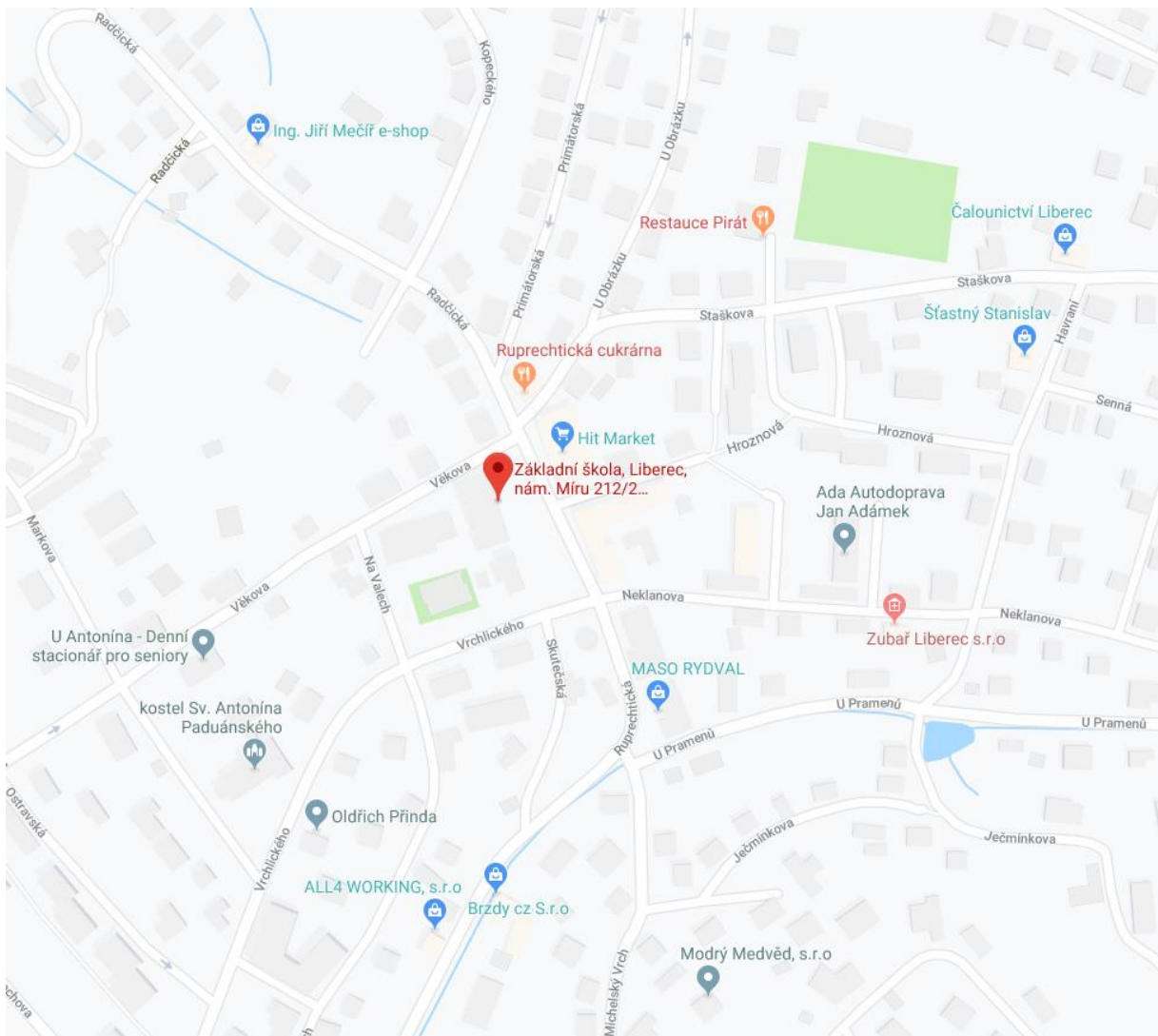


*Obrázek 115 Opatřebované vodorovné značení*



*Obrázek 116 Vchod budovy prvního stupně ZŠ*

## ZŠ náměstí Míru



### Umístění školy

Škola se nachází v krajní části Liberce, celý školní objekt je přirozeně ohraničen ulicemi náměstí Míru, Vrchlického, Na Valech a Věkova. Mezi vchodem do budovy ze západní strany a ulicí náměstí Míru je příjemný prostor, který může sloužit ke shromažďování a bezpečnému pohybu chodců v zeleni, dostatečně oddělenému od blízké dopravy. V současné době však budova školy prochází rekonstrukcí a tudíž nebylo možné zaznamenat stav ranní ani odpolední špičky. Zároveň má tento fakt vliv na docházkové trasy ZŠ Vrchlického a ZŠ Sokolovská, protože do těchto škol jsou žáci ZŠ náměstí Míru umístěni.



Obrázek 117 Budova ZŠ náměstí aktuálně procházející rekonstrukcí

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Docházkové trasy tudíž nemohly být pozorovány, ale lze je zhodnotit jakožto potenciální trasy. Není ale možné odhadnout, jaký je prioritní způsob dopravy, jak se chovají při ranní špičce řidiči přivázející děti do školy, je-li hojně využívána zastávka autobusu apod. Vzhledem ke spádové oblasti je ovšem možné předpokládat, že z oblasti Radčic budou děti přiváženy auty, z jižního, resp. východního směru budou ve většině přicházet pěšky a některé budou využívat autobus.

Zastávka autobusu je vzhledem k docházkové trase do školy perfektně umístěná. Navazuje přímo na prostor před školou a není tak třeba přecházet jakoukoliv silnici. Jako problematické se naopak zdá zastavování vozidel, ať už při ranní nebo odpolední špičce. Rozhodně zde není prostor, který by k tomu byl vhodný, i bez provozu školy je ulice náměstí Míru plná nevhodně až nebezpečně zaparkovaných aut. Z hlediska pěší dopravy by rozhodně bylo na místě upravit stavebně technické řešení, aby tyto trasy (především v místech, kde křižují silnici) byly bezpečnější. Zároveň je třeba upozornit na ulici Radčická, po které bezesporu vede jedna z pěších docházkových tras, a která není vybavena chodníkem, navíc uliční osvětlení se zdá, že patří spíše mezi podprůměrné.

### **Posouzení chování chodců**

Je možné hodnotit chování chodců, kteří se v místě vyskytují nezávisle na provozu školy. V prostoru okolí školní budovy byl pozorován především pohyb chodců přecházejících silnici ve spoustě případů nezávisle na přechodu. Je to zčásti pochopitelné, protože umístění přechodů nereflexuje úplně dobře běžné trasy, ale především neposkytují chodcům takový pocit bezpečí, jaký by od nich mohl být právem vyžadován. Více v kapitole Posouzení stavebně technického řešení.

### **Posouzení chování řidičů**

V okolí školy není příliš intenzivní provoz. Chování řidičů, kteří se zde vyskytují, je přizpůsobeno určité neuspořádanosti prostoru. Nebyly pozorovány žádné krizové situace, ale především zastavování nebo odstavování vozidel zde tvoří velký rizikový potenciál. Jde především o zabraňování rozhledů na místa,



na kterých je to potřeba. Je tedy možné konstatovat, že jedoucí vozidla zde riziko nevytváří, ale zaparkovaná ano. Je zároveň možné očekávat, že při provozu školy se v ranní špičce, a možná obzvláště v odpolední, budou vozidla kumulovat ještě horším způsobem.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

O řešení dopravního okolí lze prohlásit, že je zastaralé. Je zde velký potenciál, především ve štědrém a příjemném prostoru před školou o dostatečné velikosti, ke kterému přiléhá autobusová zastávka. Ale řešení prostoru především ulice náměstí Míru je možné v mnoha ohledech vylepšit a bezpečnost zde zvednout na mnohem přijatelnější úroveň a to už pomocí několika málo jednoduchých opatření.

Přímo před školním vchodem je přechod, který je ale jednak příliš dlouhý, ale který je zároveň zakrýván z obou směrů zaparkovanými vozidly. Ulice Radčická byla již zmíněna výše. Jedná se o ulici vedoucí do prostoru spádové oblasti školy, která ale není vybavena chodníkem a chodci se tudíž musí pohybovat po vozovce. Instalované uliční osvětlení přitom nezaručuje příliš dobrou viditelnost chodců pro projíždějící řidiče při snížené viditelnosti.

Obtížně pochopitelný je potom fakt, že téměř všechny ulice sahající k náměstí Míru jsou označeny značkou Zóna s omezením rychlosti jízdy na 30 km/h a zákazem vjezdu nákladních vozidel mimo zásobování. Přitom právě prostor náměstí Míru je tím exponovaným místem s výskytem chodců, přechody a při provozu školy jistě i hojného výskytu dětí. Je tedy otázkou, proč není jako zmiňovaná zóna označena i ulice náměstí Míru, což by dokonce vedlo i k úspoře v počtu umístěných dopravních značek. Už dnes je jediný legální průjezd pro nákladní auta spojnice ulic Ruprechtická a Vrchlického. Náměstí Míru tvoří pro nákladní vozidla slepou uličku a ani o tom samozřejmě řidiči nejsou předem informováni. Kromě toho je závadou, že na většině ulic není tato zóna ukončena.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Ze statistiky nehodovosti vyplývá, že ve vymezeném okolí školy došlo v uplynulých dvanácti letech celkem k 16 nehodám, z nichž 2 měly následky na zdraví. V jednom případě se jednalo o havárii v křižovatce ulic Ruprechtická a Michelský Vrch, kde řidič nepřizpůsobil rychlost jízdy poměrům vozovky (zatačce) a došlo k těžkému zranění. Ve druhém případě se jednalo o srážku s chodcem u křižovatky ulic Vrchlického a Na Valech v červenci roku 2015 v osm hodin večer, kde došlo k lehkým zraněním. Viníkem nehody byl označen řidič.

Třetina z celkového počtu nehod měla příčinu v nesprávném otáčení nebo couvání a dokonce v polovině všech nehod šlo o srážku s vozidlem zaparkovaným, odstaveným. Většina těchto nehod se odehrála právě v neutěšeném prostoru náměstí Míru, což přidává další důvod, proč tento prostor upravit směrem k lepší organizovanosti, srozumitelnosti a přehlednosti. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ náměstí Míru je v Příloze č. 13.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Dopravní výchova je začleněna do výuky pouze na 1. stupni průřezově během školního roku. Pokud je implementována do výuky, tak do předmětů Vlastivěda, Prvouka, Tělesná výchova a Český jazyk. Využívají učebnice a dostupné materiály na internetu ([www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)).



- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní dopravní soutěže mladých cyklistů a jako motivační prvek spatřuje i porovnání znalostí a dovedností žáků s jinými školami.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů jsou na škole 3, kteří absolvovali před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola se nachází poblíž rušné komunikace, škola spatřuje rizikové především přecházení dětí. Řidiči parkují v těsné blízkosti nebo přímo na přechodu pro chodce. Vítají zvýšený dohled městskými strážníky.

- Úroveň znalostí:

Škola hodnotí úroveň vědomostí žáků velmi dobře.

- Doporučení:

Doporučujeme škole rozšířit výuku témat dopravní výchovy i na druhý stupeň. Škola může více trénovat s žáky cyklistickou gramotnost, aby byli úspěšnější při dopravní soutěži mladých cyklistů.

### **Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí**

Za zásadně konfliktní je považováno prostředí náměstí Míru, které je ale zároveň možno velmi efektivně řešit s pomocí jednoduchých opatření. Zásadní je zajistit viditelnost a zlepšit srozumitelnost pomocí jednoznačné organizace prostoru.

1. Jako zásadní opatření je navrhována realizace vodorovného značení v ulici náměstí Míru. Jde především o vyznačení parkovacích stání, jízdních pruhů, hranic křižovatek, autobusové zastávky, šrafování před přechody, kde nesmí stát vozidla kvůli viditelnosti chodců, oživení stávajících přechodů a zřízení přechodu pro chodce na ústí ulice Vrchlického.
2. Navrhováno je dále zřízení podélného parkoviště K+R v ulici náměstí Míru před křižovatkou s ulicemi Vrchlického a Neklanova na straně přivrácené k budově školy. Vzniknout by zde mohlo pět takových míst.
3. V místech, kde před přechody dnes stávají vozidla a nebezpečně zakrývají výhled na chodce je doporučováno instalovat balisety, aby se fyzicky zabezpečila dostatečná viditelnost na přechodech.
4. Zónu maximální dovolené rychlosti 30 km/h a zákaz vjezdu nákladních vozidel mimo zásobování rozšířit na celé náměstí Míru.
5. Před přechody na náměstí Míru instalovat zpomalovací pásy, chodníky ve směru přechodů vysunout do vozovky, nebo realizovat oba přechody jako zvýšený široký příčný práh.

## ZŠ NÁMĚSTÍ MÍRU

1.	Realizace vodorovného dopravního značení v ulici náměstí Míru
2.	Zřízení podélného K+R v ulici náměstí Míru před křižovatkou s ulicí Vrchlického
3.	Instalace baliset v prostoru před přechody, kde v současné době stávají vozidla
4.	Rozšířit zónu 30 a zákaz vjezdu nákladních vozidel na celé náměstí Míru
5.	Zřízení zpomalovacích prahů před přechody nebo stavební úprava výšky přechodu

### Fotodokumentace



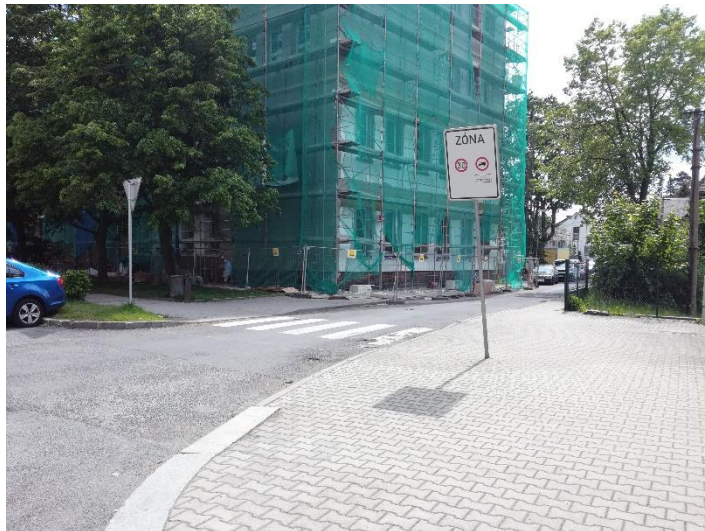
Obrázek 118 Autobusová zastávka přiléhající k prostoru před budovou školy



Obrázek 119 Pohled do ulice náměstí Míru ze severního směru



Obrázek 120 Ulice Radčická, kudy pravděpodobně vede jedna z docházkových tras



Obrázek 121 Jedna z mnoha ulic, která má na vjezdu dopravní značku Zóna, která ale na výjezdu ukončená není



Obrázek 122 Chodci přecházející ulici náměstí Míru mimo přechody; viditelný prostor, kde je navrhováno parkoviště K+R





*Obrázek 123 Pohled na přechod před budovou školy od vstupu do této budovy*



*Obrázek 124 Pohled na přechod před budovou školy z opačné strany*



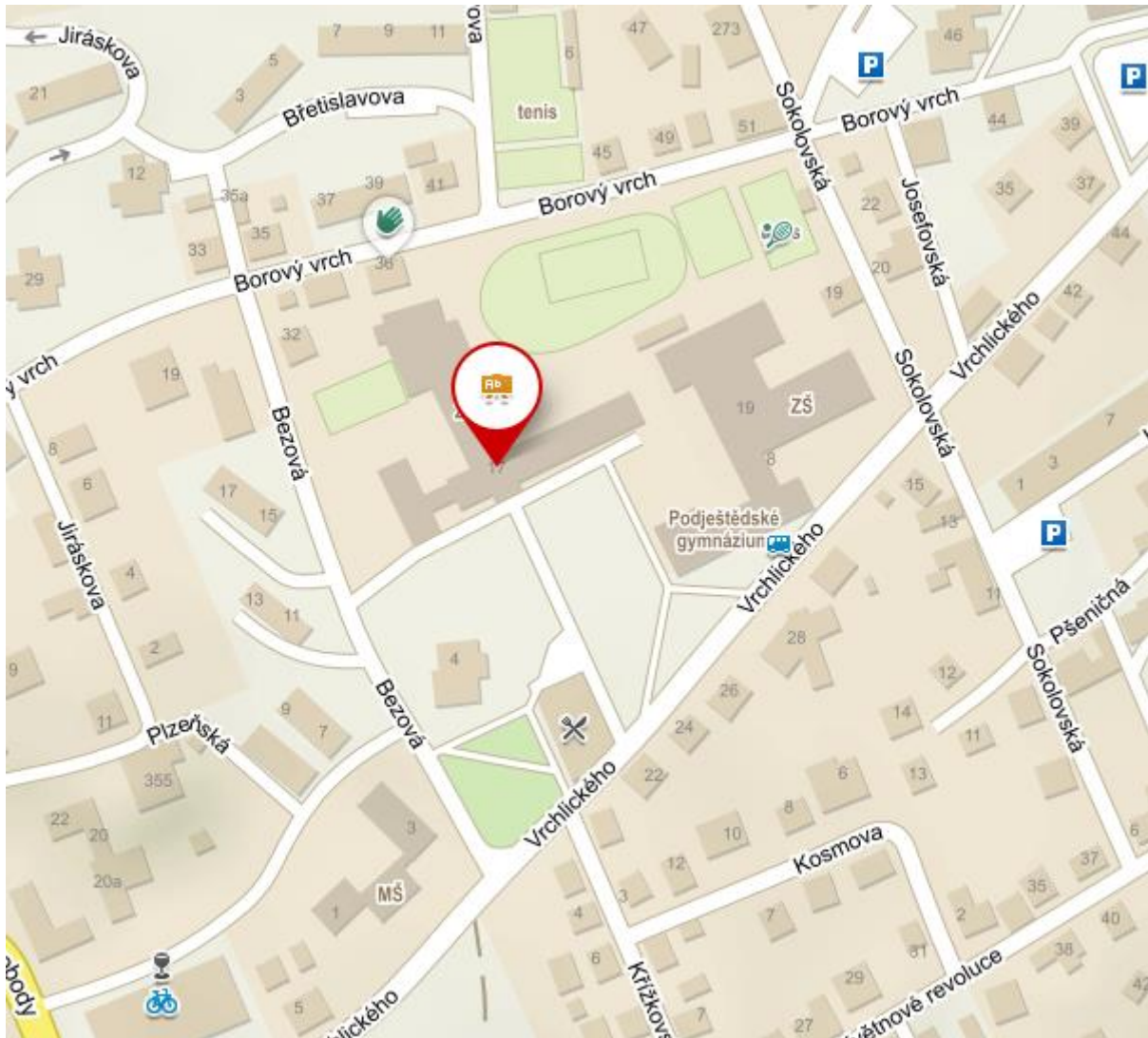
*Obrázek 125 Ulice náměstí Míru ze severní strany*





*Obrázek 126 Ulice náměstí Míru z jižní strany*

## ZŠ Vrchlického



### Umístění školy

Základní škola se nachází na adrese Vrchlického 262/17 v městské části Nové Pavlovice. Je spolu se ZŠ Sokolovská a Podještědským gymnáziem jednou ze tří škol v této lokalitě. Dopravní obslužnost všech tří škol je velmi podobná s drobnými rozdíly. Areál školy je obklopen zástavbou rodinných domů a sídlištěm, ze kterého dochází na vyučování většina dětí. Hlavní obslužnou komunikací této oblasti jsou ulice Vrchlického a Sokolovská. V první jmenované ulici se nachází zastávka autobusu „ZŠ Vrchlického“, která slouží mimo jednoho nočního spoje pouze pro přívoz dětí ráno na vyučování. Vjezd do ZŠ Vrchlického je sdílen s restaurací U Košků. Samostatný vjezd do areálu školy je opatřen závorou.



Obrázek 127 Závora u ZŠ Vrchlického

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Hlavní podíl na dopravě do školy mají pěší. Jeden z hlavních proudů vede z jižní strany ulice Vrchlického přes přechod pro chodce u restaurace U Košků. Tento přechod pro chodce je v ranní špičce dozorován PČR stejně tak jako přechod severněji u ulice Sokolovská.

Další významný proud chodců využívá bočního přístupu ke škole ulicemi Bezovou a Pražskou. Zde není v ulici Bezová podél areálu školy vybudován chodník a děti tak chodí po nezpevněném povrchu.

Děti využívající na cestu do školy autobus jsou vysazeni na zastávce ZŠ Vrchlického, která je ideální díky své poloze, kdy děti vstupují ihned do zklidněné zóny u školy.

Přibližně třetina žáků je do školy dovezena osobním autem a vysazena v prostoru vjezdu u restaurace U Košků před závorou.

### **Posouzení chování chodců**

Chodci se během pozorování okolí chovají dle pravidel bezpečného pohybu. Ačkoli byl přechod pro chodce řízen PČR, chodci se stejně zastaví a rozhlédnou se, než vstoupí na komunikaci. Stejná situace platí u přechodu v ulici Bezová do ulice Pražská. Během sledovaného času nenastala situace, kdy by chodci přecházeli komunikaci mimo přechod pro chodce. Děti se před vstupem do školy i po vyučování zdržují v prostoru areálu školy, kde nemají motorová vozidla povolen vjezd a tudíž se jedná o velmi bezpečnou zónu.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči během ranní i odpolední špičky jezdí v okolí školy ohleduplně a bezpečně. Místo u vjezdu do ZŠ Vrchlického, kde dochází k couvání osobních automobilů, nepředstavovalo během pozorování žádné nebezpečí. Při svážení dětí do školy řidiči využívali záliv v ulici Vrchlického, v některých případech i

naprosto nevyužitou část vyhrazenou pro autobus. V některých případech ale řidiči nezastavili na vyhrazeném místě pro autobus a vysadili děti přímo na komunikaci Vrchlického, což je velmi nebezpečné.

Velké riziko představuje přechod pro chodce v ulici Bezová, kde řidiči parkují v těsné blízkosti přechodu a tím snižují výhledové poměry pro ostatní řidiče i chodce.

Parkovací kapacity u vjezdu Základní školy jsou dostatečné i v odpolední špičce kdy byla kapacita parkovacích míst částečně využita hosty restaurace U Košků.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Základní škola je vhodně umístěna ve větší vzdálenosti od průjezdné komunikace a svým uzavřeným areálem umožňuje volný pohyb chodců odděleně od motorové dopravy. Umístění kontejnerů pro svoz odpadu v ulici Bezová je nevhodný, neboť kontejnery snižují výhledové poměry na přechod pro chodce. Ve stejném místě, kde jsou kontejnery, není propojen chodník podél areálu školy, což zhoršuje dostupnost chodců touto cestou v deštivém období. V prostoru mezi oběma přechody na ulici Vrchlického platí maximální povolená rychlost 50 km/h, což je vyšší rychlost vzhledem k tomu že jsou podél ulice Vrchlického v tomto úseku 3 základní školy a jedna škola mateřská. Záliv v ulici Vrchlického je využíván částečně jako parkovací plocha a částečně jako autobusová zastávka. Vzhledem k faktu, že dle jízdního řádu staví autobus na této zastávce 2x za 24 hodin, bylo by vhodné tento prostor využít efektivněji.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

V posuzované lokalitě je zaznamenáno 24 dopravních nehod. Všech 24 nehod je zaznamenáno bez účasti chodce či zranění zúčastněných osob. Dle statistiky vyplývá, že největší podíl na nehodách mají řidiči osobních automobilů, protože mezi nejčastější nehody patří:

- Nesprávný způsob jízdy
- Nedodržení dopravní značky Dej přednost v jízdě
- Nesprávné otáčení či couvání

Z uvedeného je patrné, že nejslabším prvkem této lokality jsou sami řidiči. Statistické vyhodnocení daného úseku je v Příloze č. 14.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Škola zařazuje výuku 1. stupni v předmětu Dopravní výchova u žáků 4. ročníků, na 2. stupni do různých výchov. Využívají dostupné nové materiály a webové portály.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Přesto, že škola v dotazníku uvádí, že se DSMC neúčastní, ve šk. roce 2018/2019 se účastnili oblastních kol i okresních kol na území Liberce.



- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola disponuje jedním pedagogem, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola vnímá jako negativní vliv hlídaný přechod pro chodce Policií ČR. Současně jako nebezpečnou situaci spatřuje nedostatečný prostor pro auta rodičů, kteří především v ranních hodinách dopravují děti do školy.

- Úroveň znalostí:

Úroveň znalostní je zástupcem ředitele školy hodnocena jako velmi dobrá.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit více pedagogů základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu.

### Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Střední riziko představuje řešení okolí přechodu pro chodce v ulici Bezová. Jde především o umístění kontejnerů pro svoz odpadu v přímé blízkosti přechodu pro chodce v ulici Bezová. Dále o stání před a za přechodem na stejném místě. A v neposlední řadě o přístřešek pro kontejnery. Navrhovány jsou tedy opatření v seznamu níže.

1. Přemístění kontejnerů u vyústění ulice Plzeňská do ulice Bezová. V současné době zde hrozí srážka vozidel s chodci kvůli špatným výhledovým poměrům.
2. Zřízení parkoviště K+R v oblasti zálivu ulice Vrchlického. Toto řešení je možné provést v částečném rozsahu zálivu, nebo v jeho celé délce.
3. Vymezení bezpečné vzdálenosti před a za přechodem pro chodce v ulici Bezová je za současné situace nezbytné. Použití zelených sloupků Z 11h je jedno z možných řešení. Možnou variantou je i úplné zrušení přechodu pro chodce. Ztráta přednosti pro chodce by zvýšila jejich ostražitost v tomto rizikovém úseku.
4. Vybudování chodníku podél areálu školy v ulici Bezová. Toto řešení zvýší bezpečnost v tomto úseku, neboť v blátivém období nebudou chodci využívat vozovku.
5. Úprava zeleně u chodníku v ulici Vrchlického.

### ZŠ VRCHLICKÉHO

1.	Přemístění kontejnerů pro svoz odpadu z ulice Bezová (vyústění ulice Plzeňská)
2.	Zřízení parkoviště K+R v celém prostoru zálivu na ulici Vrchlického
3.	Realizace sloupků Z 11h před a za přechodem pro chodce v ulici Bezová
4.	Zřízení zpevněného chodníku v ulici Bezová podél areálu školy
5.	Úprava zeleně u chodníku v ulici Vrchlického

Fotodokumentace



*Obrázek 128 Rizikový přechod pro chodce v ulici Bezdová*



*Obrázek 129 Rizikový přechod pro chodce v ulici Bezdová*



*Obrázek 130 Kontejnery v ulici Bezdová*



*Obrázek 131 Příjezd ke škole*



*Obrázek 132 Přechod pro chodce ulici Vrchlického*





*Obrázek 133 Záliv v ulici Vrchlického*





*Obrázek 134 Trvalé stání v zálivu*



*Obrázek 135 Couvání ve vjezdu školy*



*Obrázek 136 Chybějící chodník v ulici Bezová*

## ZŠ Sokolovská



### Umístění školy

Budova školy se nachází v Liberci na adrese Sokolovská 328, ale vchod do ní se nachází na opačné straně, než tato ulice, tedy ze západního směru. Prostor před vstupem pak tato škola sdílí se sousední ZŠ Vrchlického. Celý školní areál, kde se nachází ještě Podještětské gymnázium, je ohraničen čtyřmi ulicemi a tento prostor má dostatečnou kapacitu pro shromažďování žáků, kteří v něm jsou ochráněni před riziky silniční dopravy. V okolních ulicích navíc není intenzita provozu nijak vysoká. Ve většině posouzení se ale zmíněná blízkost a provázanost minimálně obou základních škol bude promítat. Navíc aktuálně do ZŠ Sokolovská dochází část žáků ZŠ náměstí Míru, která je v rekonstrukci (je také předmětem analýzy pod číslem 13) a toto ovlivňuje docházkové trasy i jiné sledované parametry.

Je zde možné porovnat i různé přístupy, protože předchází škola, která je v prakticky stejném prostoru, byla hodnocena jiným dopravním inženýrem, než tato.





Obrázek 137 Vstup budovy ZŠ Sokolovská

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Nejvíce dětí dochází do školy (škol) pěšky. Největší intenzity byly pozorovány na ulici Vrchlického ze severovýchodního směru a pak naopak ze západního směru přes ulici Bezová. Významnými místy z tohoto pohledu je tedy především křižovatka Vrchlického – Sokolovská, kde se k nejintenzivnějšímu proudu ještě přidávají děti z jiných směrů, a ulice Bezová, přes kterou se většina příchozích ze západního a jižního směru musí dostat.

Relativně dost žáků pak bylo dovezeno autem a tato zastavovala na obou stranách ulice Vrchlického, v zálivu ulice Plzeňská a v ulici Bezová. Většina takto přivezených dětí vystupovala v místě, ze kterého pro příchod do školy už nebylo třeba přecházet silnici, což je pozitivní. Na druhé straně je zastavování vozidel během ranní špičky poměrně nejednotné, ale rozbor následuje až v kapitole Posouzení chování řidičů. Některé děti pak přijely autobusem, který zde jednou přes den staví v ulici Vrchlického.

### **Posouzení chování chodců**

Chodci se během ranní špičky chovají ukázkově. Využívají chodníky, přechody, jsou obezřetní, shromažďují se ve štědrém prostoru zeleně v okolí vstupů do školy. Přispívá k tomu i velká intenzita provozu v ranních hodinách, dobře uzpůsobené okolí školy a přítomnost policistů během ranní špičky na obou přechodech přes ulici Vrchlického v blízkosti školy. Pokud docházelo ze strany chodců k nějakému porušování pravidel nebo nízké obezřetnosti, tak to bylo až odpoledne, po skončení vyučování, kdy je zároveň provoz výrazně menší.

### **Posouzení chování řidičů**

V ranní špičce, kdy je zároveň jejich intenzita z celého dne nejvyšší, jsou řidiči obezřetní, přizpůsobují rychlost, chodcům umožňují přecházení. I na toto má určitý vliv přítomnost policistů, ale možná především skutečnost, že většina řidičů je zde za účelem dovezení dítěte do školy a proto si rizika z pohledu dětí – chodců umějí lépe představit. Během dopoledne pak dochází ojedinelé k průjezdu rychle jedoucího vozidla, ale obecně je znát, že ulice nemají příliš průjezdný charakter. Problém byl



spatřován při ranní špičce, kdy, na rozdíl od té odpolední, dochází ke kumulaci mnoha vozidel v relativně krátkém čase. Jak bylo zmíněno výše, dochází v popsaných místech k zastavování vozidel, které nemá úplně jednotný řád. Někteří řidiči hledají legální parkovací místo (záliv ulice Vrchlického, ulice Plzeňská, ulice Bezová), někteří zastavují při kraji silnice, někteří při zastavování vjíždí na chodník a navíc prostor, kde všude k těmto zastavováním dochází, je poměrně rozlehlý. V zálivu ulice Plzeňská dochází ke kumulaci vozidel, která se musí otočit za pomoci couvání v prostoru, ve kterém jsou vysazovány další děti. V ulici Vrchlického existuje záliv, který ale kapacitně nestačí. V této ulici pak v obou směrech dochází na různých místech k zastavování a vytváří se tím chvílemi vyloženě slalom pro ostatní vozidla, chvílemi naopak k zúžení silnice stojícími vozidly na obou stranách v jednom místě. Odpoledne je kapacita míst k zastavení díky rozložení počtu vozidel do širšího časového úseku dostatečná. Nedochozí proto téměř k zastavování na ulici Vrchlického, kromě zálivu u autobusové zastávky. Stále ale dochází v zálivu ulice Plzeňská k různému manévrování za současného pohybu chodců.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Dopravní celek je vyřešen velmi štedře vůči žákům zde umístěných škol. Před vchody do škol je spousta prostoru, který je využíván ke shromažďování, čekání dospělých, hrám dětí, apod. V přiléhající ulici Vrchlického je pak chodník, který je od silnice ještě oddělen pásem zeleně. Stavebně technické řešení je nezávadné, předvídatelné, jednoduché. Obsahuje ale několik detailů, ve kterých je možné spatřovat riziko, v jednom detailu dokonce střední.

Záliv v ulici Vrchlického má z pohledu některých řidičů nejednoznačné určení. Jedná se částečně o místo, které lze využít k parkování, částečně slouží jako vjezd a částečně jako zastávka autobusu. Ten zde přes den staví jednou. U zálivu se nachází pouze označnická autobusové zastávky, žádné vodorovné značení, ani jiné jednoznačné určení jeho funkce.

Na čtyřramenné křižovatce ulic Vrchlického a Sokolovská se přechod pro chodce nachází pouze na dvou ramenech. Z určitého pohledu pravděpodobně vychází toto řešení jako správné, ale z pohledu intenzit chodců je zvláštní. Protože přechod přes ulici Vrchlického je téměř ze 100 % využíván chodci, kteří musí před tím přejít ulici Sokolovská, kde už ale přechod není. Jedná se zde pouze o stavební úpravu místa pro přecházení.

A v ulici Bezová se nachází přechod, který je víceméně v ose vstupu do školy. Nicméně k němu přiléhá přístřešek na kontejnery, který byl očividně ještě v nedávné době zrekonstruován. Tento, v případě, že v něm budou umístěny kontejnery, zabraňuje vzájemné viditelnosti příjezdícího vozidla a přicházejícího chodce od školy. Jedná se zde sice o zónu s rychlostí omezenou na 30 km/h, ale v souvislosti s nižší pozorností žáků při cestě ze školy je takto zásadní omezení rozhledu hodnoceno středním rizikem.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Podle policejních údajů se ve vymezeném okolí ZŠ Sokolovská stalo za posledních 12 let celkem 26 nehod, z nichž většina byla srážkou se zaparkovaným vozidlem. Největší počet těchto nehod je pak lokalizováno v ulici Bezová. Druhý největší podíl mají srážky jedoucích vozidel, ke kterým zpravidla docházelo v křižovatkách. Ve vymezeném území došlo k jednomu střetu s chodcem, konkrétně v ulici Borový Vrch v květnu roku 2015. Tato nehoda byla nicméně způsobena chodcem, který při nehodě utrpěl lehká zranění. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Sokolovská je v Příloze č. 15.

## Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouka, Český jazyk, Informatika, Přírodověda, Vlastivěda, Tělesná výchova, Výchova k občanství. Nejvíce využívají dostupné materiály BESIP z dětského dopravního hřiště. Současně disponují PC programem pro 1. stupeň ZŠ.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se této soutěže neúčastní. Příčinou je, že "nemají vhodného kandidáta". Tuto příčinu nemá téměř možnost škola řešit. Fakt cyklistické negramotnosti vychází z vlastních zkušeností dítěte, které by se pohybu mělo učit především v rodině.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola nedisponuje ani jedním pedagogem, který by někdy absolvoval odborný kurz nebo seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola spatřuje zvýšené riziko především v ranních hodinách, kdy do školy přiváží velké množství rodičů své děti automobilem. V okolí školy je nepatrné množství parkovacích míst či míst, kde bezpečně děti nechat z vozidel vystoupit tak, aby nebyli ohroženi jiní účastníci silničního provozu. Návrhem na změnu jsou stavební úpravy, které by zvýšily počet parkovacích míst.

- Úroveň znalostí:

Ředitelka hodnotí úroveň znalostní žáků "kladně", přesto si je vědoma jistých nedostatků. Ví, že mají co a kde se zlepšovat.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále doporučujeme účastnit se od šk. roku 2019/2020 Dopravní soutěže mladých cyklistů, a to již od oblastních kol na dětském dopravním hřišti v Liberci. Není cílem soutěže vybrat kandidáty na úspěch, ale na účast, aby si děti zažily simulované dopravní prostředí.

## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Jak již bylo výše zmíněno, bylo zde identifikováno v jednom případě střední riziko. Jedná se o přístřešek na kontejnery zakrývající rozhled řidičů vozidel na chodce jdoucí od školy a analogicky obráceně. Vzhledem k současné rekonstrukci je jistě nereálné navrhovat odstranění tohoto přístřešku, ale řešit toto místo je třeba. Zároveň je dobré zmínit, že podobnou překážku tvoří i volně stojící kontejnery a nevhodně zastavená vozidla v okolí současného přechodu, stejným způsobem zakrývající rozhled.



Obrázek 138 Čerstvě rekonstruovaný přístřešek na kontejnery zakrývající příchod k přechodu ve směru od školy

1. Návrh na řešení tohoto místa zde zahrnuje zrušení přechodu pro chodce, ale zároveň zamezení parkování vozidel, které omezují oční kontakt v tomto frekventovaném místě v některých případech hůře, než kritizovaný přístřešek. Zrušení přechodu pro chodce má za cíl zabránit situaci, kdy chodec vozidlo spatří a bude se domnívat, že řidič ho také vidí a díky přechodu pro chodce, kde cítí přednost, se vydá přes silnici. Spatření vozidla chodcem je ale logicky jednodušší než spatření chodce řidičem vozidla. Při zrušení přechodu by byli chodci nuceni v případě příjezdějícího vozidla vyčkat, jestli je řidič vyloženě pustí, nebo naopak odjede. Zamezení parkování vozidel je navrhováno pomocí vodorovné dopravní značky V 12c Zákaz zastavení. Když už se zde přístřešek nachází, pomůže ke snížení rizika, pokud alespoň druhá strana bude přehledná a koncentrace řidiče tak bude moci být směřována na inkriminované místo za přístřeškem.
2. V zálivu na ulici Vrchlického je doporučeno zřízení parkoviště K+R, které kapacitu tohoto místa vyhradí pro vozidla přivázející nebo odvázející děti do školy, resp. ze školy. Pokud by bylo nalezeno vhodné řešení, jak tento záliv zkombinovat s autobusovou zastávkou, funkci tohoto místa by to výrazně pomohlo. Autobus zde přes den staví pouze jednou, ve tři čtvrtě na osm, bylo by tedy praktické mít možnost celou plochu zálivu využít pro zmíněné parkoviště K+R.
3. V opačném směru ulice Vrchlického by současně s výše popsaným řešením bylo vhodné usměrnit zastavující vozidla do prostoru za přechodem pro chodce u ulice Plzeňská ve směru jízdy, aby tato nezastavovala před přechodem, navíc v místě křižovatky, k čemuž reálně dochází. Tohoto by bylo možné docílit např. svislou dopravní značkou IP 13e s dodatkovou tabulkou s textem „částečné stání na chodníku povoleno“ umístěnou za přechodem pro chodce.
4. Instalovat vodorovné značení V 12e Bílá klikatá čára na ulici Vrchlického před křižovatkou s ulicí Sokolovská. Tato značka má upozornit na místo, které vyžaduje zvýšenou opatrnost, což zmíněná křižovatka i následný úsek kolem školy bezpochyby je. Tato ulice má v tomto směru jako jedinou dlouhý přímý úsek, který může svádět k podcenění rizika v křižovatce i následujícím úseku.
5. V křižovatce ulic Vrchlického - Sokolovská zřídit přechod pro chodce i na spodním rameni křižovatky tak, aby trasa chodců z jižního směru byla logicky upravena.
6. Navrhována je dále úprava zeleně, která odděluje chodník a silnici na ulici Vrchlického, aby zde nedošlo k omezení viditelnosti chodců ze strany projíždějících řidičů.

7. Zřízení chodníku v ulici Bezová, která při svém pravém okraji tvoří, podobně jako záliv na ulici Vrchlického, ideální místo pro zastavení vozidel za účelem nastoupení a vystoupení žáků, protože tito nemusí přecházet žádnou silnici, aby se k tomuto místu dostali.

### ZŠ SOKOLOVSKÁ

1.	Zrušení přechodu pro chodce v ulici Bezová a instalace vodorovné značky V 12c v tomto místě
2.	Zřízení parkoviště K+R v celém prostoru zálivu na ulici Vrchlického
3.	Usměrnění zastavujících vozidel v ulici Vrchlického ve směru jízdy severovýchodním za přechod
4.	Instalace vodorovné značky V 12e na ulici Vrchlického před křižovatkou s ulicí Sokolovská
5.	Zřízení přechodu pro chodce na křižovatce Vrchlického – Sokolovská i na dolním rameni
6.	Úprava zeleně oddělující chodník a silnici na ulici Vrchlického
7.	Zřízení chodníku v ulici Bezová pro vytvoření vhodného místa k zastavování vozidel

### Fotodokumentace



Obrázek 139 Chodník na ulici Vrchlického oddělený zelení od silnice, na které jsou vidět zastavující vozidla



Obrázek 140 Vozidla v ulici Vrchlického zastavují na různých místech





*Obrázek 141 Ulice Plzeňská, která je využívána pro parkování i zastavování, kde se ale často rizikově manévruje a couvá*



*Obrázek 142 Využití zálivu v ulici Vrchlického zastavujícími auty*



*Obrázek 143 Proud chodců přicházejících po ulici Vrchlického ke křižovatce s ulicí Sokolovská*



Obrázek 144 Žákyně přecházející vozovku v místě, kde je navrhováno zřízení přechodu pro chodce



Obrázek 145 Větev křižovatky ulic Vrchlického - Sokolovská, kde je navrhováno dpolnění přechodu



Obrázek 146 Ulice Vrchlického před křižovatkou s ulicí Sokolovská, kde je navrhována vodorovná dopravní značka V12e





Obrázek 147 Místo, kde přístřešek pro kontejnery brání v pohledu na přicházející chodce od školy



Obrázek 148 Příjezd k místu, kde je navrhováno odstranění přechodu a odstranění stojících vozidel na fotografii vlevo



Obrázek 149 Ulice Bezová, kde je navrhováno zřízení zpevněného chodníku

## ZŠ Harcov



### Umístění školy

Základní škola Harcov je umístěna v klidné části města Liberec. Ulice Na Výběžku slouží k obsluze Nového Harcova a přilehlých průmyslových oblastí. Z toho důvodu je v oblasti školy vyšší intenzita nákladních vozidel. Ačkoli je škola umístěna přímo u průjezdné komunikace Na Výběžku, vchod do budovy je řešen mimoúrovňově. Nejbližší autobusová zastávka je umístěna v ulici Svobody.





Obrázek 150 ZŠ Harcov

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Nejvyužívanější docházkovou trasou k budově školy je ulice Na Výběžku od autobusové zastávky „Harcov, kostel“. Tato docházková trasa je opatřena přechody pro chodce a chodníky. Další využívanou přístupovou trasou je pěší cesta spojující ulice Na Zvonku a Na Výběžku. Nadpoloviční většinu tvoří žáci, kteří jsou do školy přivezeni osobními automobily. Osobní automobily přijíždí z obou směrů ulic Na Výběžku.

### **Posouzení chování chodců**

Chodci přicházející z autobusové zastávky „Harcov, kostel“ využívají přechodu pro chodce s dělicím ostrůvkem. Při přecházení se rozhlíží a nevchází bez rozmyšlení do prostoru vozovky. V celé délce ulice je vybudován chodník. Před budovou školy se nachází vjezd na školní parkoviště. Zde se musí chodci vyhýbat otáčejícím se automobilům.

Vzhledem k absenci parkovacích míst musí děti při vystupování/nastupování do vozidla využít komunikaci a hrozí zde srážka s projíždějícími vozidly. Aktuální stavební řešení rodičům neumožňuje zastavit v blízkosti školy na bezpečném místě.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči během ranní a odpolední špičky respektují sníženou rychlost 30 km/h, což je rychlost pro daný úsek maximální přípustná. Mimo špičku řidiči zejména z blízkých průmyslových areálů rychlost 30 km/h nerespektují. Krizovou situací je otáčení vozidel v křižovatce ulic Na Výběžku x Kadlická. Většina řidičů při tomto manévru nedokončí otočku na první pokus a jsou nuceni v křižovatce couvat. Toto je zejména v ranní špičce, kdy je komunikace přetížena, velmi rizikové.

V odpoledních hodinách, kdy rodiče čekají na konec vyučování svých dětí, parkují auta na chodníku a snižují tak jejich průchodnost. Děti jsou následně nuceny využít v přístupu k autu tuto komunikaci.

## Posouzení stavebně technického řešení

Ze stavebně technického hlediska je na nejvyšší úrovni řešení autobusové zastávky „Harcov, kostel“. Přechod u zastávky je řešen dělicím ostrůvkem s přehledným vodorovným dopravním značením. V ulici Na Výběžku jsou realizovány zpomalovací prvky. V oblasti školy by měla platit „Zóna 30“, která je ale označena pouze při vjezdu do prostoru školy z ulice Svobody. Tato zóna není žádnou dopravní značkou ukončena, a pokud řidiči jedou z opačného směru, nemají na zónu žádné upozornění.

V prostoru školy se nenachází žádné odstavné plochy pro rodiče, kteří čekají zejména v odpolední špičce na děti po celé délce ulice Na Výběžku. Částečně je chodcům zabráněno vstoupit do komunikace realizovaným zábradlím, které ale není po celé délce ZŠ. V severní části je chodník velmi zúžený.

## Analýza dat ze statistiky nehodovosti

Dle statistických dat došlo v posuzované oblasti za posledních 12 let ke čtyřem nehodám. Pozitivem je, že při žádné nehodě nebyl přítomen chodec. Nákladní automobily způsobily 3 dopravní nehody s pevnou překážkou (odřené zábradlí, patník atd.). Během těchto nehod nebyl nikdo zraněn. Čtvrtou nehodu způsobil řidič osobního vozidla. Hlavním bodem výskytu nehod je křižovatka ulic Svobody a Na Výběžku. Statistické vyhodnocení daného úseku je v Příloze č. 16.

## Hodnocení dopravní výchovy

Škola vyučuje dopravní výchovu pouze na 1. stupni ZŠ, a to zavedením předmětu dopravní výchova. Současně se témata objevují také průřezově v Prvouce nebo Tělesné výchově. Využívají především dostupné materiály BESIP a portál [www.bezpecnecesty.cz](http://www.bezpecnecesty.cz).

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je získání průkazu cyklisty a získání praktických zkušeností z bezpečného chování v silničním provozu.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola nedisponuje ani jedním pedagogem, který by někdy absolvoval odborný kurz nebo seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola vnímá pozitivně instalaci zpomalovacích retardérů před budovou školy a označení přechodu pro chodce. K vylepšení situace by uvítala změny ovlivňující krátkodobé parkování vozidel rodičů, kteří přiváží či odváží děti ze školy.

- Úroveň znalostí:

Úroveň znalostí paní ředitelka nedokáže posoudit. Vnímá individualitu žáků školy, která úzce souvisí s intenzitou vnímání silničního provozu a zkušeností s ním, a to především ze zkušeností z rodiny.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále rozšířit výuku dopravní výchovy i na druhý stupeň ZŠ.

### Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Jedním z hlavních konfliktních bodů je křižovatka ulic Na Výběžku a Kadlická, kde couvající řidiči vytváří rizikové situace. Toto i další návrhové opatření jsou popsány níže.

1. Realizace pojízdné okružní křižovatky v křížení ulic Na Výběžku a Kadlická vyřeší otáčení vozidel. Pojízdný povrch budou moci využívat i řidiči nákladních vozidel.
2. Využití širokého chodníku u vjezdu na parkoviště školy k vybudování stání K+R.
3. V ulici Na Výběžku realizace dopravní značky V 12d podél budovy školy ve směru od ulice Sokolská.
4. Doplnění chybějícího značení IZ 8a a IZ 8b upřesňující Zónu 30.

### ZŠ HARCOV

1.	Realizace pojízdné okružní křižovatky v křížení ulic Na Výběžku a Kadlická
2.	Vytvoření K+R u vjezdu do areálu školy
3.	Realizace dopravní značky V 12d podél budovy školy ve směru od ul. Sokolská
4.	Doplnění chybějícího dopravního značení IZ 8a a IZ 8b

### Fotodokumentace



Obrázek 151 Zpomalující prvky a zábradlí u ZŠ Harcov



*Obrázek 152 Značka IZ8a, která není ukončena*



*Obrázek 153 Autobusová zastávka a přechod pro chodce*





*Obrázek 154 Využívání chodníku podél ZŠ*



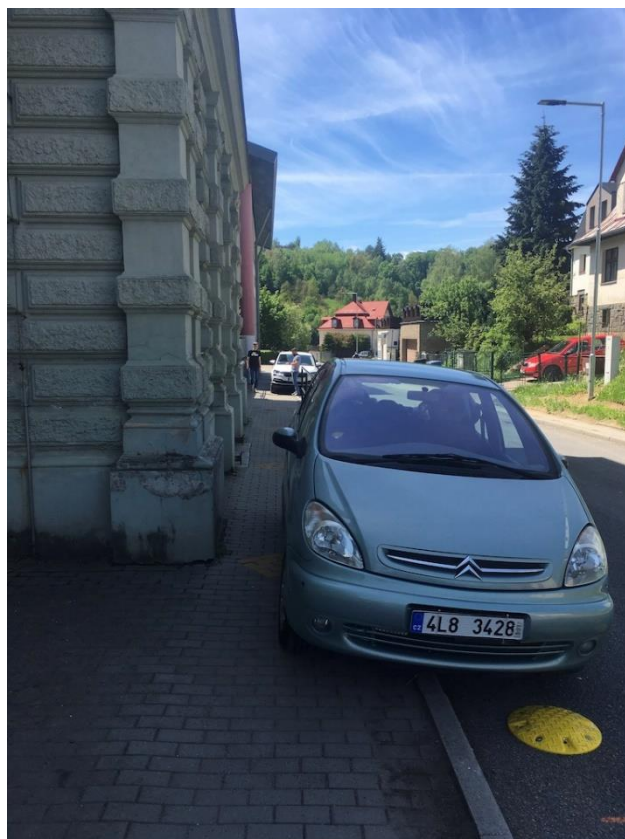
*Obrázek 155 Parkování na chodníku podél ZŠ*



*Obrázek 156 Otáčení na křižovatce Na Výběžku x Kadlická*

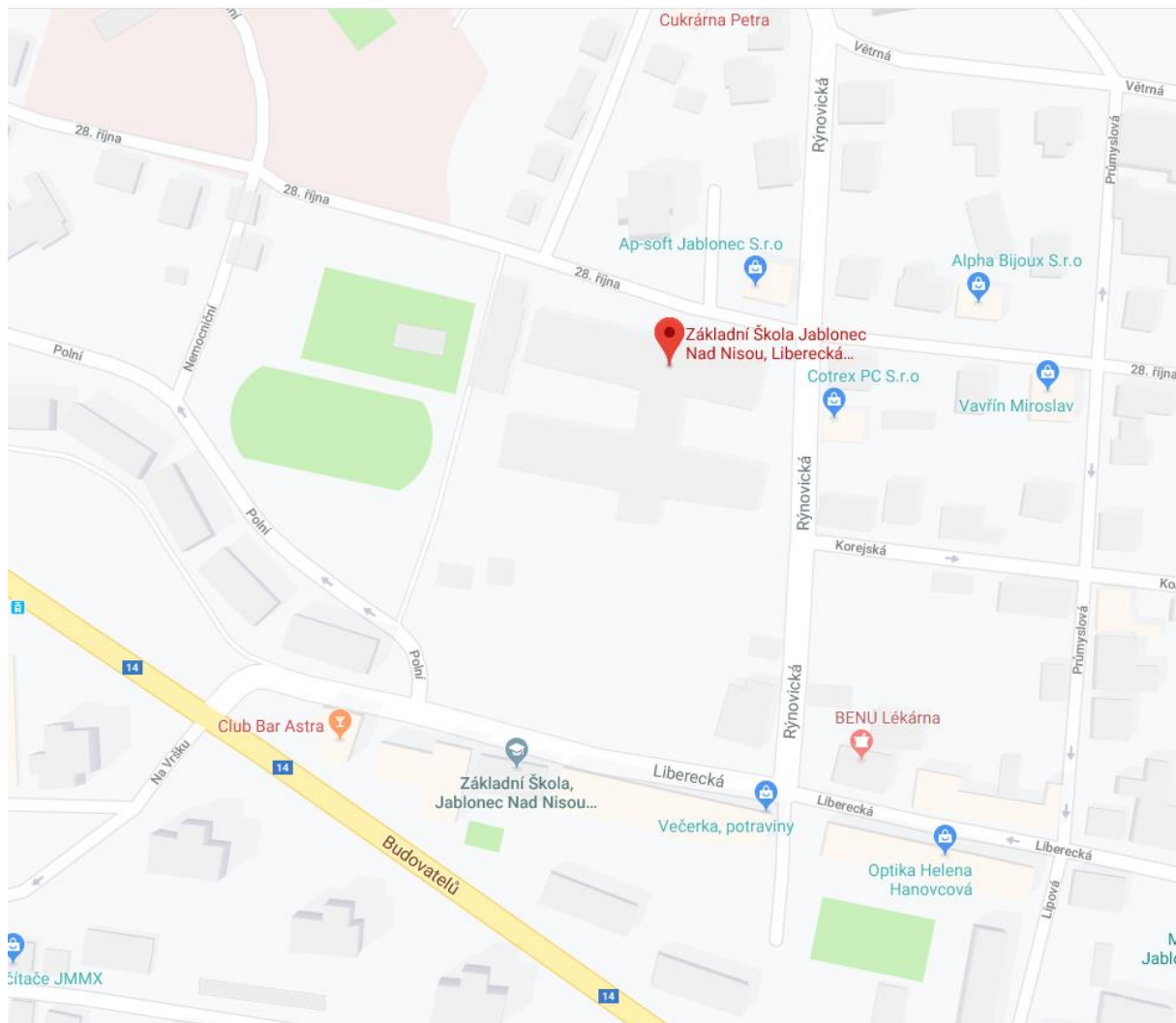


*Obrázek 157 Odpolední špička u ZŠ Harcov*



*Obrázek 158 Ukázka nesprávného stání*

## ZŠ Liberecká



### Umístění školy

Školní areál ZŠ Liberecká 26 se nachází v Jablonci nad Nisou ve svahu a je vymezen především ulicemi Liberecká, Rýnovická a 28. října. Z každé z těchto tří ulic je možné do školy vejít, přičemž vchod z ulice 28. října je vyhrazen pro žáky 1. a 2. třídy. Areál nabízí kapacitní prostor, ve kterém se žáci mohou shromažďovat před vyučováním i po něm, a také toho využívají. Nedaleko od školy se pak nachází silnice I/14 spojující Liberec s Tanvaldem.





Obrázek 159 Vstupní branka do areálu školy z ulice Rýnovická

### Posouzení docházkových tras do školy

Naprostá většina žáků přichází do školy pěšky. Je to dáno tím, že spádová oblast školy je v docházkové vzdálenosti. Některé děti jsou pak přivázeny autem, přičemž jejich největší podíl staví v ulici 28. října, kde je vchod pro 1. a 2. třídu. Pěší trasy jsou doslova ze všech směrů. Při pozorování však byly největší intenzity zaznamenány u vchodu ulice Liberecká a to z obou směrů, resp. přes obě křižovatky. Velké intenzity byly také zaznamenány na ulici 28. října ze západního směru. Vozidla pak zastavují v blízkém okolí všech tří vchodů – v ulici 28. října, v křižovatce ulic Rýnovická a Korejská nebo blízko ní, na parkovišti u vchodu ulice Liberecká a v prostoru křižovatky ulic Liberecká a Polní.

### Posouzení chování chodců

Kromě ulice 28. října se v celém okolí školy jedná o intenzivní městskou dopravu. Chodci si jsou vědomi tohoto provozu a adekvátně tomu přizpůsobují své chování. Problematicky se z nějakého důvodu jeví pouze příchod ze směru od zastávky tramvaje a autobusu Liberecká, kde dochází k přecházení mimo vyznačené přechody, ke konfliktům mezi řidiči a chodci a kde se také nachází problematický přechod přes ulici Polní. Více než u jiných škol zde však byl pozorován fenomén, ke kterému dochází zpravidla ještě více odpoledne než dopoledne, a to je styl přecházení dětí přes silnici. Děti stojí u přechodu a čekají, zda jim přijíždějící vozidlo dá přednost, pokud ano, stejným způsobem čekají na vozidlo z druhého směru a pak ulici přebíhají, aby tento rizikový úsek měly rychle za sebou. Občas dokonce ani moc na protijedoucí vozidlo nečekají. Je ovšem zřejmé, že schopnost dětí odhadovat rychlost a vzdálenost vozidel je značně nepřesná a toto bylo potvrzeno i několika případy při pozorování. Je tak skutečně důležité, aby řidiči v takových úsecích byli informováni o tom, že zde k výskytu dětí dochází právě především vzhledem k jejich svéráznému způsobu řešení některých situací.

### Posouzení chování řidičů

Občas se na některé z křižovatek během ranní špičky vyskytuje policista. V den, kdy bylo prováděno pozorování, tu však žádný nebyl. Přesto bylo při ranní špičce pozorováno vzorné chování řidičů, kteří byli pozorní, předvídaví a ochotně pouštěli děti přes přechody i ve svahu ulice Rýnovická. Tím větší

kontrast je pak odpolední realita, kdy stejní chodci (i když v menším počtu) evidentně čekající u přechodu za účelem jeho přejití, už jsou pouštěni téměř výjimečně. Riziko v chování řidičů pak lze nalézt opět při jejich volbě místa k zastavení, kdy se někteří z nich při ranní špičce nezdráhají zastavit před přechodem, na přechodu nebo přímo v křižovatce (většinou ulic Rýnovická a Korejská). Bez rizika však není ani manévrování v zaplněném prostoru parkoviště u vstupu z ulice Liberecká, i když výrazně menší, než ve frekventované křižovatce v kopci.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Dopravní prostor kolem školy stavebně technické řešení tohoto prostoru do značné míry určuje svými vlastnostmi. Lze říci, že se jedná o standartní městskou zástavbu, kde nevýhodou jsou především úzké chodníky, velký počet přechodů, které jsou ale všechny využívány a horší rozhledové podmínky v křižovatkách. Za pozornost pak stojí především dvě skutečnosti. Jednou z nich je přechod přes ulici Polní. Tento přechod má délku 22 m a to přesto, že se jedná o jednosměrnou komunikaci. Dochází pak běžně k tomu, že se dítě rozhodne tento přechod přejít v okamžiku, kdy v dohledu není žádné auto, které by do této ulice mířilo. Než však dítě stihne dojít do poloviny přechodu, takové auto se objeví těsně u něj. Občas ještě vygradováno snahou nepřekážet při odbočení vlevo protijedoucím na hlavní silnici ulice Liberecká. Druhou skutečností je těžko pochopitelný systém přisvětlení přechodů pro chodce v okolí školy. Jak bylo napsáno, tyto jsou nejen během ranní špičky všechny využívány. Avšak pouze některé z nich jsou přisvětleny. Další nejsou přisvětleny vůbec a některé jsou dokonce přisvětleny pouze z jedné strany, takže dochází k oslnění řidiče a zároveň neosvětlení chodce.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Vzhledem k intenzivnímu městskému provozu vykazuje okolí této školy, ve srovnání s ostatními, vysoké počty nehod. Zkoumané území proto bylo zvoleno tak, aby zahrnovalo právě přiléhající ulice k areálu školy, včetně křižovatek, aby se nehody mohly lépe analyzovat. V takto vymezeném území se za posledních 12 let stalo celkem 65 nehod. Při 19 z nich došlo k následkům na zdraví, z čehož k těžkému zranění došlo v jednom případě. Zdaleka nejčastější příčinou nehod byla jízda proti příkazu dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě, přičemž se jednalo o 14 nehod.

Ke srážce s chodcem došlo ve čtyřech případech. V listopadu 2007 došlo ve všední den ve tři čtvrtě na tři odpoledne k nehodě, při které byli lehce zraněni dva chodci. Jednalo se o přechod v křižovatce ulic Rýnovická a Korejská a viníkem nehody byl řidič motorového vozidla. V říjnu 2008 došlo ve všední den deset minut před osmou ranní ke střetu s chodcem v blízkosti přechodu pro chodce u křižovatky ulic Rýnovická a 28. října. Za viníka nehody byl označen chodec, evidentně přecházející mimo přechod pro chodce, nedošlo zde ale k žádnému zranění, jen hmotné škodě 500,- Kč. V říjnu 2009 pak došlo kolem poledne všedního dne k dalšímu střetu s chodcem na přechodu pro chodce v křižovatce ulic Rýnovická a Korejská. Viníkem nehody byl řidič motorového vozidla a došlo zde k lehkému zranění bez hmotné škody. A v prosinci 2010 došlo ve všední den před půl pátou odpoledne ke střetu s chodcem na přechodu pro chodce u křižovatky ulic Liberecká a Rýnovická. Viníkem byl opět řidič motorového vozidla a došlo k lehkým zraněním. Všechny tyto nehody jsou relevantní pro docházkové trasy do školy, protože všechna tato místa jsou žáky využívána. Na druhou stranu se tyto nehody staly ve čtyřech po sobě jdoucích letech, přičemž od poslední z nich uplynulo téměř devět let. Od té doby v bezprostředním okolí školy k žádné nehodě s účastí chodce nedošlo.

Za zmínku také stojí upozornění na křižovatku ulic Rýnovická a 28. října, kde ve sledovaném období došlo k celkem 22 nehodám. Kumulace počtu nehod na jednom místě je zde s přehledem největší v okolí. Tyto nehody také mohou za výše zmíněnou nejčastější příčinu nehod, kterou je jízda proti příkazu dopravní značky Stůj, dej přednost v jízdě. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Liberecká je v Příloze č. 17.

### Hodnocení dopravní výchovy

Dopravní výchova je začleněna do výuky na 1. a 2. stupni průřezově během školního roku. Pokud je implementována do výuky, tak do předmětů Vlastivěda, Prvouka, Tělesná výchova, Výchova ke zdraví, Výchova k občanství, Výtvarná výchova, ad. Využívají učebnice a dostupné materiály na internetu ([www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)).

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Jablonci nad Nisou.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Přestože škola v dotazníku uvádí, že se soutěže neúčastní, záhy vyvrací, jelikož vybírá čtveřici nejlepších na základě školního kola soutěže.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů je na škole 1, který absolvoval před méně než 2 lety odborný seminář dopravní výchovy. Jednalo se o akreditovaný seminář realizovaný Bezpečně na silnicích o.p.s.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola se nachází na rušné křižovatce poblíž hlavní komunikace, kde je silný a hustý provoz. V ranních hodinách jsou přechody pro chodce hlídány policií, tedy není nutné nic měnit. Horší situace je s množstvím parkujících vozidel, tedy rodičů, kteří odváží či vyzvedávají své děti.

- Úroveň znalostí:

Škola hodnotí úroveň vědomostí žáků - dobrá úroveň na prvním stupni, na druhém stupni se již jedná o horší průměr. Situace se lepší s věkem, kdy více využívají žáci jízdní kolo a chlapci si žádají o první řidičská oprávnění.

- Doporučení:

Doporučujeme škole se nadále věnovat dopravní výchově v rozsahu, které se jí věnují, případně její rozsah navýšit. Škola může více trénovat s žáky cyklistickou gramotnost, aby byli úspěšnější při dopravní soutěži mladých cyklistů. Dále proškolit více pedagogů.

### Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Většina problematických míst byla identifikována v textu výše. Co však zmíněno nebylo a zasluhuje si pozornost je vodorovné dopravní značení. Je zde provedeno poměrně dobře, včetně vodorovných značek upozorňujících na pohyb dětí. Ale vlivem času a intenzivního provozu už není tak viditelné. Navíc jsou místa, kde by jistě lepší vodorovné značení pomohlo i v jiném ohledu. Například vyznačení hranic

křižovatky ulic Rýnovická a 28. října Příčnou čarou souvislou by mohlo předejít dalším nehodám, které jsou tu dle Analýzy dat ze statistiky nehodovosti kumulovány.

1. Jako první návrh je zde tedy uvedeno obnovení stávajícího dopravního značení a případně doplnění o další vodorovné značení jako např. vymezení křižovatek, zákazy zastavení, apod.
2. Upravit vjezd do ulice Polní především vzhledem k extrémně dlouhému přechodu. Přechod je navrhováno posunout dále od křižovatky, nebo stavební úpravou chodníku docílit jeho zkrácení.
3. Zmiňované přisvětlení některých přechodů je navrhováno zrevidovat ve smyslu hodnocení jejich funkce a posouzení světelných poměrů vzhledem k okolí. Toto je navrhováno udělat v zimních měsících při snížené viditelnosti a ranní špičce při cestě dětí do školy. Je možné, že stávající řešení je v pořádku, ale tato pravděpodobnost je nízká. Na základě tohoto hodnocení je pak navrhováno některé přisvětlení doplnit, případně nevhodná odstranit.
4. Alespoň přechod na ulici Liberecká u křižovatky s Rýnovickou je navrhováno doplnit o LED diody. Tento přechod je hlavní silnicí a je lehce vyvýšen proti okolí, z toho důvodu je jakožto vodorovné značení hůře čitelný.
5. Je možnost prostor parkoviště u vstupu do školního areálu z ulice Liberecká lépe využít. Je navrhováno lepší zorganizování tohoto prostoru tak, aby byla jeho funkce čitelnější – parkovací místa, vjezd, výjezd, komu je parkoviště určeno, komu naopak zapovězeno. Vhodné například pro K+R parkoviště.

### ZŠ LIBERECKÁ

1.	Obnovení a doplnění vodorovného značení ve všech přiléhajících ulicích ke školnímu areálu
2.	Úprava vjezdu do ulice Polní za účelem redukce délky přechodu aktuálně 22 m dlouhého
3.	Zhodnotit v zimních měsících správnost organizace přisvětlování jednotlivých přechodů
4.	Alespoň přechod na Liberecké u křižovatky s Rýnovickou doplnit LED diodami
5.	Úprava pro lepší zorganizování plochy parkoviště u vstupu do školního areálu z ulice Liberecká

### Fotodokumentace



*Obrázek 160 Zastavování v ulici Liberecká před vchodem do areálu školy*





Obrázek 161 Plocha parkoviště před vchodem z ulice Liberecká, kde je navrhována lepší organizace prostoru



Obrázek 162 Přechod u vchodu z ulice Rýnovická



Obrázek 163 Vchod pro 1. a 2. třídu z ulice 28. října



*Obrázek 164 Zastavující vozidla v ulici 28. října*



*Obrázek 165 Ulice Polní ve styku s ulicí Liberecká, kde se nachází kritizovaný přechod pro chodce*



*Obrázek 166 Vodorovné značení, které je navrhováno obnovit a doplnit i např. hranici křižovatky*





*Obrázek 167 Zastavování vozidel při odpolední špičce v ulici 28. října*

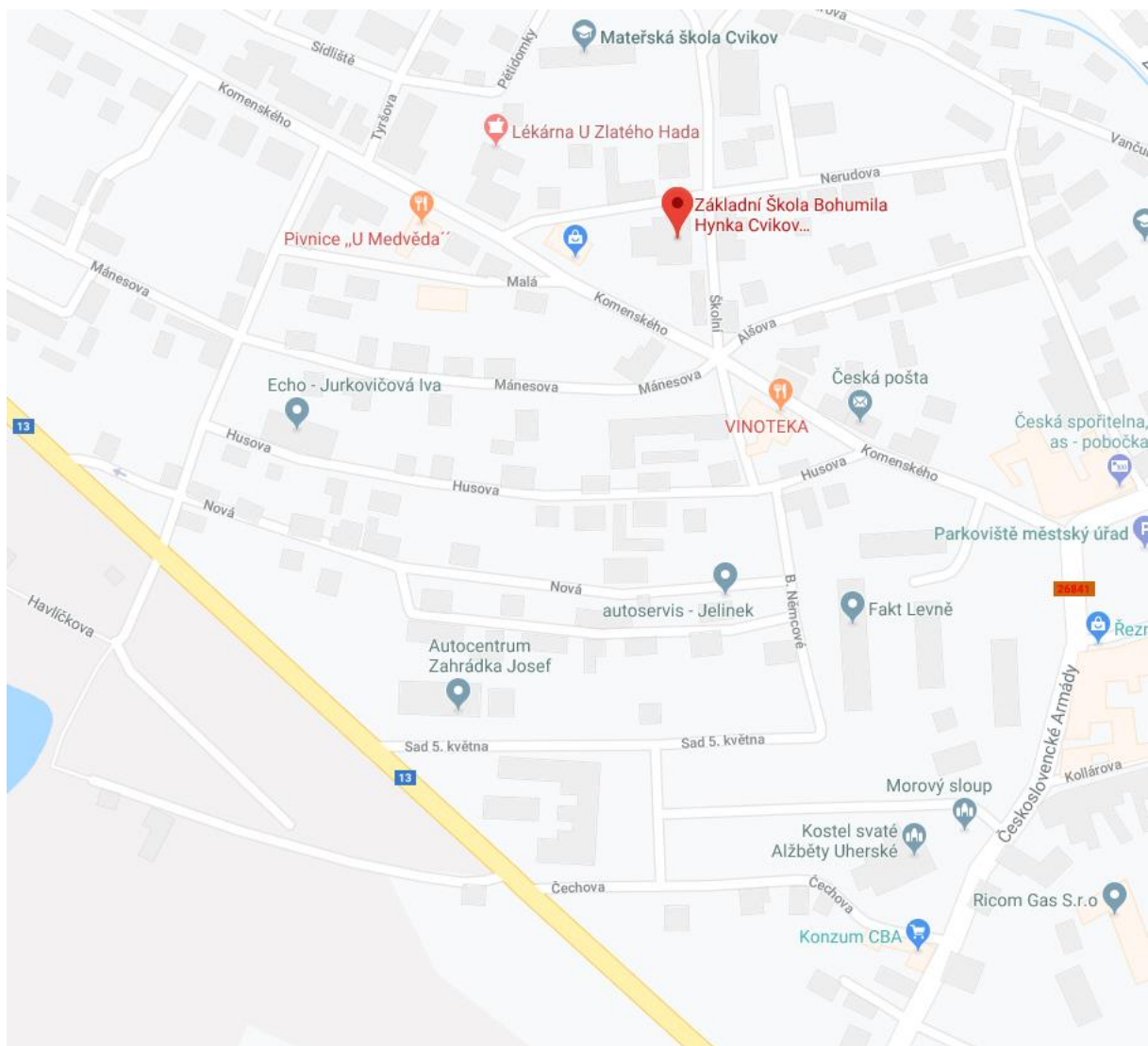


*Obrázek 168 Při odpolední špičce už ochota umožňovat chodcům přejít na přechodu pro chodce výrazně klesá*



*Obrázek 169 Pohled na přechod, který je navrhováno nějakým způsobem zkrátit*

## ZŠ Cvikov



### Umístění školy

Tato škola má dvě budovy. Jedna je v ulici Nerudova a nachází se v ní třídy I. stupně a školní družina, je označená výše v mapě. Druhá, hlavní budova, je mezi ulicemi Čechova a Sad 5. května, což je také adresní ulice této školy. Hlavní budova se nachází v blízkosti průjezdné silnice I/13 spojující Liberec a Děčín, resp. Ústí nad Labem. Nicméně vchod do této budovy je z odvrácené strany od této silnice, kde je velký park a téměř žádný provoz. Budova v Nerudově ulici je umístěna ve zklidněné části obce.





*Obrázek 170 Budova I. stupně v ulici Nerudova*



*Obrázek 171 Hlavní budova na adrese Sad 5. května 130/1*

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Drtivá většina žáků dochází do školy pěšky. Někteří do obce přijedou autobusem na nádraží, které je od hlavní budovy vzdálené necelého půl kilometru. Někteří žáci jsou přivezeni autem, větší podíl je možné pozorovat na I. stupni u budovy Nerudova.

Docházkové trasy do školních budov jsou relativně provázány. Není výjimkou, že žáci jdoucí do jedné budovy prochází kolem druhé a naopak. Proto není nepodstatné sledovat i dopravní prostředí mezi oběma budovami. Je nutno dodat, že do obou budov přichází děti ze všech směrů, ale majoritní směr do budovy Nerudova je ze západu z ulice Komenského, majoritní směr do budovy Sad 5. května je z východu přes Sad 5. května, především dále z ulice Boženy Němcové.

Docházkové trasy v bezprostředním okolí školních budov se nacházejí na silnicích bez chodníku a všechny děti jsou tak nuceny využívat silnice pro pěší dopravu. Je pravda, že na těchto silnicích je naprosto minimální provoz, ale na druhou stranu nejde o pěší nebo obytnou zónu.

### **Posouzení chování chodců**

Vzhledem k tomu je možné chodcům vytýkat, že využívají celou šíři komunikace. Ale při ranní špičce se děti pohybují předvídatelně, neběhají a jsou obezřetné. Ne ve všech případech je ale totéž možné tvrdit při odpolední špičce, kdy jsou podstatně více roztržitější. Do školy i ze školy chodí často ve skupinkách. V místech, kde je přechod pro chodce, tak ho využívají a to pravděpodobně nejen proto, že na jednom z nich se během ranní špičky nacházel strážník. Jsou využívány plochy, kde je pohyb a shromažďování bezpečné, především se jedná o Sad 5. května nebo hřiště u budovy Nerudova.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči v bezprostředním okolí škol přizpůsobují rychlost, až se zdá, že na silnicích bez chodníků chodce vyloženě očekávají. Přispívá k tomu i úzkost uliček, zhoršené rozhledové podmínky a reálně častý výskyt chodců. Na průjezdných komunikacích, ať už na silnici první třídy nebo ulici Komenského také nebyl pozorován problém.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Stavebně technické řešení odpovídá podmínkám, které v okolí školních budov jsou. Je dobře, že je přes průjezdnou silnici I/13 zřízen přechod řízený světelným signalizačním zařízením, přestože přes ni nevedou docházkové trasy žáků. Existuje zde poměrně logické hierarchické členění komunikací. Problém se ale objevuje u těch nejnižších typů komunikací, kterými jsou obě školní budovy obklopeny. Výše zmiňovaná absence chodníků je logická, jednoduše to historické členění rozměrově neumožňuje. Není ale nevyhnutelné, aby v těchto uličkách byla rozlišena přednost. Spíše naopak, přednost zprava pomůže zklidnění těchto komunikací. A díky tomu, že bylo při pozorování ve většině těchto uliček zaznamenáno násobně více chodců, než vozidel, dávalo by smysl i zřízení obytné zóny v těchto uličkách.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Ve vymezené oblasti, která zahrnuje okolí obou budov základní školy i celý prostor mezi nimi se v uváděném období od roku 2007 stalo 12 nehod, z nichž pouze jedna byla s účastí chodce. Jedná se o nehodu z února roku 2009, kdy došlo na přechodu pro chodce v ulici Komenského při ústí ulice Nerudova (velmi blízko vchodu školní budovy Nerudova) ke sražení chodce, u kterého došlo k lehkým zraněním. Podle záznamů se jednalo o dobu se sníženou viditelností vlivem sněžení, na silnici se zároveň nacházela souvislá sněhová vrstva.

Není bez zajímavosti, že před vchodem do budovy Nerudova došlo pouze ke dvěma nehodám, obě se odehrály v dubnu (roku 2016, resp. 2018) a obě byly srážkou se zaparkovaným vozidlem. A dále je třeba zmínit, že v prostoru mezi hlavní školní budovou a ulicí Nerudova, pro který je navrhováno zřízení obytné zóny, nedošlo ve zmíněném období k žádné nehodě. Statistické vyhodnocení nehodovosti v okolí ZŠ Husova je v Příloze č. 18.

## Hodnocení dopravní výchovy

Škola vyučuje dopravní výchovu pouze na 1. stupni ZŠ, a to průřezově během školního roku. Nejčastěji se témata objevují v předmětech Prvouka a Vlastivěda. Mezi zdroje, které škola využívá pro výuku dopravní výchovy, patří především učebnice, internet, DVD, časopisy a tipy od kolegyně z jiných škol.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je získat zkušenosti, aby mohli samostatně jezdit v provozu na pozemních komunikacích na jízdním kole.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Z pedagogů jsou na škole 2, kteří absolvovali před více než 6 lety odborný seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Od roku 2018 byla upravena komunikace kolem školy na jednosměrnou, snížil se tak počet aut a škola je s tímto efektem spokojena.

- Úroveň znalostí:

Škola hodnotí úroveň znalostí na základě získání průkazu cyklisty (získá/nezíská). Tedy dobré, protože většina žáků průkaz získá.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále zařadit výuku dopravní výchovy i na druhý stupeň ZŠ.

## Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Už bylo výše naznačováno, že se zde nevyskytuje žádné zásadní konfliktní prostředí. Vzhledem k pozorování se níže zmíněné návrhy spíše soustředí na zlepšení organizace vzhledem k současné realitě dopravního provozu.

1. Jak již bylo popsáno, malé uličky, které tvoří docházkovou trasu většiny žáků, jsou v tuto chvíli silnicí, po které se ale v násobně větší intenzitě pohybují chodci. Dávalo by proto smysl zřídit v těchto uličkách obytnou zónu. Bylo by potom třeba mít označena parkovací místa, ale tato jsou ve velké míře označena už dnes. Změna by s sebou přinesla ještě přednost zprava – zpomalení vozidel v nepřehledných křižovatkách, maximální dovolenou rychlost 20 km/h a legální využívání vozovky chodci v celé její šíři.
2. Zjednodušená varianta předchozího bodu by byla alespoň odstranění značek upravujících přednost, protože parametry těchto uliček vyžadují opravdu důkladné zklidnění. Případně je zde možné zřídit zónu s maximální dovolenou rychlostí 30 km/h a výstražnou značkou A 12b.
3. Přímo před vchodem do hlavní budovy je prostor, kam sice běžně auta žáky nezaváží, ale nic by jim v tom nebránilo. Je vhodné do tohoto místa dát určité omezení vjezdu, aby se pohyb vozidel po skončení vyučování odehrával až níže na asfaltové silnici a ne bezprostředně před vchodem do budovy.

## ZŠ CVIKOV

- |    |                                                                                           |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Zřízení obytné zóny v malých uličkách v okolí obou školních budov                         |
| 2. | Nebo alespoň odstranění rozlišené přednosti v malých uličkách v okolí obou školních budov |
| 3. | Omezit vjezd do prostoru bezprostředně před vchodem do hlavní školní budovy               |

### Fotodokumentace



Obrázek 172 Přivážení dětí k budově v ulici Nerudova



Obrázek 173 Příchod dětí k budově v ulici Nerudova od ulice Komenského





*Obrázek 174 Příchod dětí k hlavní školní budově*



*Obrázek 175 Vchod do hlavní školní budovy*



*Obrázek 176 Prostor bezprostředně před vchodem do hlavní budovy, kde je navrhováno omezit vjezd vozidel*



Obrázek 177 Vhodné místo pro zastavení vozidel přivázejících děti k hlavní školní budově



Obrázek 178 Pohled do úzkých uliček, ve kterých je navrhováno zřízení obytné zóny



Obrázek 179 Pohled do úzkých uliček, ve kterých je vhodné alespoň zklidnit dopravu pomocí nerozlišené přednosti

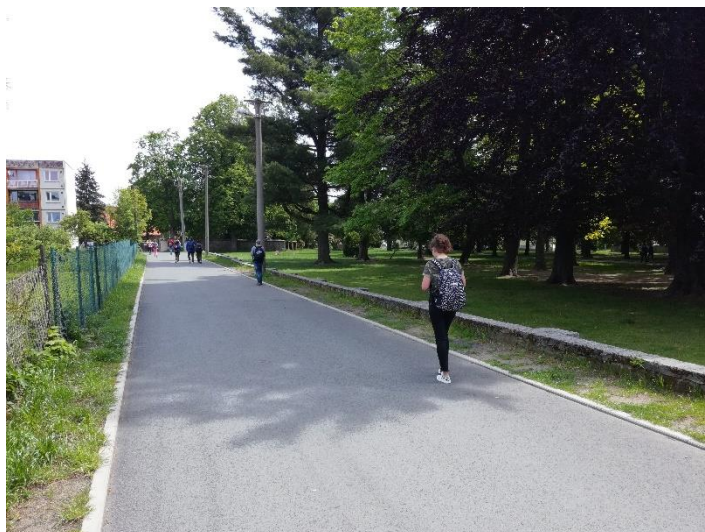




*Obrázek 180 Pohled do úzkých uliček se silně omezeným rozhledem v křižovatkách*



*Obrázek 181 Silnice I/13 je významnou spojnicí, kterou zhusta využívají i kamiony*



*Obrázek 182 Cesta ze školy směrem od hlavní školní budovy*



*Obrázek 183 Odchod ze školní budovy Nerudova*



## ZŠ Kaplického



### Umístění školy

Škola je umístěna na okraji sídliště Doubí. Dopravní obsluha a zásobování školy je řešeno z ulice Za Humny v severní části školy. Vchod pro žáky a rodiče je z ulice Kaplického. Na protilehlé straně ulice leží mateřská škola Malínek. Okolní budovy tvoří bytové jednotky místních obyvatel.

Škola je obsluhována městskou hromadnou dopravou, konkrétně autobusem na zastávce Doubí sídliště, ze které vede jedna z hlavních docházkových tras do školy.

Budova školy je od ulice Kaplického oddělena zeleným pásem, po kterém vedou dva chodníky. Díky tomuto řešení není vchod školy v přímé blízkosti pozemní komunikace.



Obrázek 184 Budova ZŠ Kaplického

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Hlavní podíl chodců do školy tvoří obyvatelé místního sídliště. Nárazové intenzity byly vždy po příjezdu autobusu na zastávku Doubí sídliště. Docházková trasa z autobusové zastávky vede přes ulici Kaplického, kde není vybudován přechod pro chodce, a chodci využívají náhodná místa k přežití komunikace, což představuje riziko srážky s projíždějícími vozidly.

Řidiči osobních automobilů přijíždí ke škole z obou stran ulice Kaplického a pro zastavení využívají volná parkovací místa, která v některých případech nebyla volná. V tomto případě řidiči zastavili přímo na komunikaci a blokovali okolní provoz.

### **Posouzení chování chodců**

Chodci využívají k chůzi ulic Kaplického chodníky, které jsou vybudovány na obou stranách komunikace. Vzhledem k absenci přechodu pro chodce přecházejí komunikaci v libovolných místech po předchozím rozhlédnutí. Žáci se během ranní i odpolední špičky hromadí u vstupu do školy mimo přímé nebezpečí dopravy.

Velký rozdíl je v docházkových trasách z/na autobusovou zastávku „Doubí sídliště“. Výstupní zastávka je umístěna na ke škole přilehlé straně ulice Mařanova a chodci tak nemají během ranní špičky a cestě směrem ke škole nutnost tuto ulici přecházet. V případě odpolední špičky musí žáci dojít na nástupní zastávku, která je na opačné straně ulice Mařanova. Zde není vybudován žádný přechod pro chodce a chodci musí překonat široký pás komunikace obsahující 2 zastávkové zálivy a 2 jízdní pruhy.

### **Posouzení chování řidičů**

Vzhledem k tomu, že ulice Kaplického primárně slouží k obsluze základní a mateřské školy, není zde mimo ranní a odpolední špičku vysoká intenzita dopravy. Řidiči do ulice přijíždí z obou směrů a po vyložení dětí pokračují ve směru své jízdy. Nedochází tedy k rizikovému otáčení a couvání. V případě obsazení všech parkovacích míst zastavují rodiče přímo na komunikaci Kaplického a dochází zde ke kumulaci dopravy. Řidiči se během špiček pohybují v ulici Kaplického nízkými rychlostmi, neboť

dopravní situace neumožňuje rychlou jízdu. Mimo špičku se ale někteří řidiči blížili povolenému limitu 50 km/h. Tato rychlost je však pro danou rychlost nepřiměřeně vysoká.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Stavebně technické řešení ulice Kaplického odpovídá dané intenzitě provozu. V blízkosti základní školy nejsou zřízeny žádné vyhrazené parkovací stání pro rodiče. Podélné stání a parkoviště u mateřské školy bylo během ranní i odpolední špičky často využito na 100 % odstavenými vozidly.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

Ze statistických údajů je zřetelné, že nejrizikovějším místem je okolí zastávek autobusu „Doubí sídliště“. V této lokalitě byli zraněni 3 chodci. Ve všech případech došlo k nehodě během dne. U dvou nehod došlo k lehkému zranění chodce ve chvíli, kdy chodec přecházel komunikaci mimo přechod pro chodce. Třetí nehoda si vyžádala středně těžké zranění a zavinil ji řidič nákladního vozidla, kdy byl chodec sražen dokonce na chodníku.

Čtvrté a poslední lehké zranění chodce bylo způsobeno nesprávným couváním či otáčením před mateřskou školou. Dle statistických údajů je zřetelné že většinový podíl nehod (18 z celkových 25) tvoří nehody s osobními zaparkovanými vozidly. Kompletní zpráva je v Příloze č. 19.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Dopravní výchova je začleněna pouze do výuky na 1. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouka, Přírodověda, Vlastivěda, Přírodověda a Výchova ke zdraví. Využívají především dostupné učebnice, pracovní sešity a listy, případně další materiály dostupné na internetu nebo na dětském dopravním hřišti.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je vnímání praktického nácviku v simulovaném dopravním prostředí. Dále procvičení si a osvojení si pravidel silničního provozu.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola nedisponuje ani jedním pedagogem, který by někdy absolvoval odborný kurz nebo seminář dopravní výchovy.

- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola vnímá dopravní situaci v okolí školy jako nebezpečnou. Pro zvýšení bezpečnosti je již vypracována studie, která dle slov školy "leží pouze na papíře". V okolí školy schází především zpomalovací retardéry v blízkosti přechodů pro chodce. Dále by škola uvítala jednosměrný provoz pozemní komunikace nacházející se přímo před školou.



- Úroveň znalostí:

Úroveň znalostní hodnotí ředitel školy dostatečně. Příčinou krizových situací je vina řidičů motorových vozidel, kteří jezdí nepřiměřenou rychlostí v okolí školy.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolení pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále více než doporučujeme rozšířit výuku dopravně-bezpečnostních témat i do výuky na druhém stupni.

### Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Nejrizikovějším místem se středním rizikem je docházková trasa na nástupní zastávku autobusu „Doubí sídliště“. Proto jsou navrhovány následující opatření.

1. Vybudování přechodu pro chodce v ulici Mařanova pro bezpečný přechod komunikace na nástupní zastávku „Doubí sídliště“.
2. Vybudování přechodu pro chodce v ulici Kaplického pro zvýšení bezpečnosti docházkových tras na autobusové zastávky.
3. Snížení nejvyšší povolené rychlosti v ulici Kaplického na 30 km/h z důvodu rizika vběhnutí dětí do vozovky.
4. Vybudování K+R parkovacích míst vyhrazených pro nastoupení a vystoupení dětí.
5. Úprava zeleně v ulici Kaplického, která částečně zakrývá svislé dopravní značení.

### ZŠ KAPLICKÉHO

1.	Vybudování přechodu pro chodce k nástupní autobusové zastávce „Doubí sídliště“
2.	Vybudování přechodu pro chodce v ulici Kaplického u č. p. 368
3.	Snížení rychlosti v ulici Kaplického na 30 km/h
4.	Vybudování K+R parkovacích míst v ulici Kaplického podél zeleně ležící u školy
5.	Úprava zeleně v ulici Kaplického

### Fotodokumentace



Obrázek 185 Přístupový chodník ke vchodu ZŠ



*Obrázek 186 Plně využitá kapacita parkovacích míst v ulici Kaplického*



*Obrázek 187 Zeleň částečně zakrývající dopravní značení*



*Obrázek 188 Ukázka docházkové trasy z autobusu do školy*



*Obrázek 189 Přecházení dětí v ulici Kaplického*



*Obrázek 190 Přecházení ulice Mařanova na zástupní autobusovou zastávku*



*Obrázek 191 Přecházení ulice Mařanova na zástupní autobusovou zastávku*



## ZŠ Barvířská



### Umístění školy

Základní škola Barvířská je spolu s budovou mateřské školy umístěna ve slepé komunikaci Proboštská u centra města Liberec. Tímto opatřením jsou budovy obou škol odděleny od průjezdné ulice Orlí. V okolí školy vede cyklostezka podél řeky Lužická Nisa a sousední budova u základní školy je kavárna Okolo Café. Do ulice Proboštská má povolen vjezd pouze dopravní obsluha. Umístění školy není přímo v blízkosti zastávky městské hromadné dopravy a tak tato část nebude u ZŠ Barvířská posuzována.



Obrázek 192 ZŠ Barvířská

### **Posouzení docházkových tras do školy**

Hlavní docházkové trasy do školy vedou ulicemi Barvířská a Orlí. V obou těchto ulicích jsou přechody pro chodce, které byly během ranní špičky řízeny Městskou policií města Liberec. Intenzita obou směrů byla přibližně stejná. Přibližně 30 % žáků dopravují do školy rodiče osobním automobilem a ti využívají klidové zóny ulice Proboštská a jezdí až ke vchodu školy. Rodiče vozící žáky do školy se v tomto případě považují za dopravní obsluhu. Tato varianta je nejbezpečnější i z toho důvodu, že v ulici Barvířská platí zákaz zastavení a není zde tedy možné vysadit děti.

### **Posouzení chování chodců**

Vzhledem k vysoké intenzitě dopravy musí chodci dbát zvýšené opatrnosti a i přes přítomnost strážníků městské policie nevchází bezmyšlenkovitě na přechody pro chodce. Při příchodu do školy chodci využívají přítomných chodníků a dodržují zásady bezpečného pohybu. Během ranní špičky se před budovou školy vytvořil dav žáků a v ojedinělých případech došlo ke vstoupení do prostoru, kde zastavují a couvají osobní automobily.

Během odpolední špičky byl prostor před vchodem školy často využíván pro hry dětí (jízda na kole, jízda na koloběžce, jiné hry) a to i za dozoru přítomných dospělých osob. Vzhledem k místní úpravě tyto aktivity ale nejsou v tomto místě povoleny a je zde riziko kolice s přijíždějícím motorovým vozidlem.

### **Posouzení chování řidičů**

Řidiči vezoucí žáky do školy dbají zvýšené opatrnosti, protože si jsou vědomi zvýšeného rizika vběhnutí dítěte do vozovky. V celé délce ulice Proboštská udržují velmi pomalou rychlost jízdy a nedopouští se žádných riskantních manévřů. Na průjezdné komunikaci Barvířská a Orlí řidiči dodržují dopravní předpisy. Během ranní špičky není vzhledem k hustotě provozu umožněno řidičům na těchto komunikacích jet maximální povolenou rychlostí 50 km/h, což je pro tento úsek rychlost hraniční. Vzhledem k přítomnosti cyklostezky a zúžené komunikaci Orlí by bylo vhodné projednat snížení

rychlosti minimálně na 40 km/h. Řidiči v dané lokalitě parkují jen na místech k tomu určených a neblokuje okolní provoz.

### **Posouzení stavebně technického řešení**

Nejrizikovějším místem, kterému čelí chodci při příchodu do prostoru školy, je úzký chodník v ulici Orlí. Zde je zúžena komunikace úpravou značek P 7 a P 8. Vzhledem k omezenému prostoru je zde velmi malá šířka chodníku na obou stranách ulice. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, v daném úseku platí maximální povolená rychlost 50 km/h, což je pro tento úsek, s ohledem na výskyt chodců a stísněným rozměrům komunikace, rychlost vysoká.

Prostor v těsné blízkosti školy je zklidněn příčným vodorovným pásem, který upozorňuje na nutnost snížit rychlost vozidla. Podél celé ulice Proboštská se nachází park, který je za pravidelné údržby zeleně vhodné místo pro shromažďování žáků před a po vyučování.

### **Analýza dat ze statistiky nehodovosti**

V zadané lokalitě bylo od roku 2007 zaznamenáno 29 nehod, z čehož bylo 5 s lehkým zraněním. Pouze u jedné ze zaznamenaných nehod byl lehce zraněn chodec. Tato nehoda se odehrála u budovy kavárny Okolo Café a její hlavní příčinou bylo nesprávné couvání či otáčení. Problematický úzký úsek ulice Orlí potvrzují i statistiky nehod, kdy ve 4 případech nebyl dodržen dostatečný boční odstup. Většinou část dopravních nehod (14) tvoří nesprávný způsob jízdy a jízda proti příkazu Dej přednost v jízdě. Hlavní oblast výskytu nehod je křižovatka Resslova a Orlí.

V prostoru před vchodem školy došlo ke třem nehodám zapříčiněným nesprávným couváním a otáčením, tyto nehody se obešly bez zranění zúčastněných osob. Celá zpráva obsahující statistiku nehodovosti je v Příloze č. 20.

### **Hodnocení dopravní výchovy**

Dopravní výchova je začleněna pouze do výuky na 1. stupni průřezově během školního roku. Nejčastěji je implementována do předmětů Prvouka a Vlastivěda. Využívají především dostupné učebnice a materiály dostupné na internetu.

- Dopravní výchova dle tematického plánu pro žáky 4. ročníků:

Žáci se účastní výuky na dětském dopravním hřišti v Liberci.

- Dopravní soutěž mladých cyklistů:

Škola se účastní soutěže DSMC. Motivací je vnímání potřebnosti zařazení témat dopravní výchovy do výuky, a to různými způsoby, které tak zvyšují bezpečnost silničního provozu a žáků samotných. Po mnoha letech se škole podařilo ve šk. roce 2018/2019 postoupit do krajského kola DSMC.

- Odborná kvalifikace pedagogů a pedagogických pracovníků:

Škola nedisponuje ani jedním pedagogem, který by někdy absolvoval odborný kurz nebo seminář dopravní výchovy.



- Subjektivní hodnocení a poznatky školy:

Škola nehodnotí stav školy ani pozitivně ani záporně, současně vnímá, že vozidla se pohybují až do těsné blízkosti vchodu školy. Uvítala by změnu režimu na pozemní komunikaci.

- Úroveň znalostí:

Ředitel školy hodnotí úroveň znalostí žáků dobře.

- Doporučení:

Doporučujeme proškolit pedagogy základní školy pro oblast dopravní výchovy, už jen z důvodu častých novelizací zákona o silničním provozu. Dále více než doporučujeme rozšířit výuku dopravně-bezpečnostních témat i do výuky na druhém stupni.

### Návrhy na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí

Níže jsou čtyři body vedoucí ke zlepšení rizikových nebo podmíněčně rizikových míst.

1. Rozšíření chodníku v ulici Orlí v oblasti budov č. p. 8 a 10 zvýší bezpečnost chodců. Možným řešením je zrušení chodníku na jedné straně ulice a rozšíření chodníku na straně druhé.
2. Příjezdový prostor u vchodu ZŠ je nutné řešit s ohledem na hry dětí po vyučování. Za současného stavu se nabízí klasifikace úseku jako obytné nebo pěší zóny.
3. Snížení maximální povolené rychlosti v úseku od křižovatky s Resslovou ulicí po konec zúžení u č. p. 10. Snížení doporučujeme minimálně na 40 km/h, ideálně na 30 km/h.
4. Doplnění obou přechodů na ulici Orlí LED diodami zvýší bezpečnost na těchto využívaných docházkových trasách.

#### ZŠ BARVÍŘSKÁ

1.	Rozšíření chodníku v ul. Orlí
2.	Řešení příjezdového prostoru u ZŠ jako obytné zóny
3.	Úprava rychlosti v ul. Orlí na 30 km/h
4.	Doplnění přechodu pro chodce LED diodami

Fotodokumentace



Obrázek 193 Prostor vjezdu k ZŠ



Obrázek 194 Křižení cyklostezky a vjezdu k ZŠ



Obrázek 195 Vchod do ZŠ a soustředění davu



*Obrázek 196 Zákaz zastavení v ulici Orlí*





*Obrázek 197 Zúžení komunikace Orlí*



*Obrázek 198 Zúžení komunikace Orlí*



*Obrázek 199 Hry dětí v oblasti vchodu ZŠ*



*Obrázek 200 Přilehlý park a zklidňující prvek*

## Závěr

Veškeré údaje prezentované v předchozích kapitolách dávají podrobný obraz o aktuálním stavu dopravního prostředí okolí vybraných 20 základních škol v Libereckém kraji ve formě dopravně inženýrské studie. Ve většině případů byla vyhodnocena nízká rizika a navrhovaná opatření mají za cíl vylepšit jejich stav s využitím malých až středně velkých investic.

Posouzení docházkových tras do školy, včetně posouzení chování dětí a dospělých na těchto trasách, bylo provedeno v exponované hodiny před začátkem vyučování a po jeho konci. Posouzení těchto tras, chování pěších účastníků silničního provozu i řidičů motorových vozidel v blízkosti škol bylo prováděno podle nejlepšího vědomí a svědomí zpracovatele s využitím dopravního inženýra v oboru bezpečnosti silniční dopravy. Toto hodnocení vč. návrhů na odstranění nebo zmírnění konfliktního prostředí bylo zpracováno v souladu s normami a pravidly silničního provozu.

Stav úrovně znalostí bezpečného chování dětí, stejně tak jako stav úrovně dopravní výchovy dětí v dané škole, zejména úroveň zapracování témat do školního vzdělávacího plánu, účast na systematické dopravní výchově a dopravní soutěže mladých cyklistů, stav znalostí a vzdělávání pedagogických pracovníků byly zjištěny na základě individuálního průzkumu s uvedením návrhu, jak na daných základních školách minimalizovat případné nedostatky.

## Zpracovali:

Na zpracování této analýzy se podílely uvedené osoby:

- Martin Bednář, DiS.
- Ing. Ondřej Rechner
- Ing. Radek Dvořáček
- Mgr. Markéta Novotná

## Datum:

15.7.2019