



Ministerstvo dopravy



# NÁRODNÍ STRATEGIE

**bezpečnosti silničního provozu**

Informace o plnění v roce 2012

# OBSAH

ÚVOD .....	7
1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ .....	11
1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni .....	11
1.2 Porovnání se zahraničím .....	14
1.3 Zhodnocení dle úrovně odpovědnosti .....	18
1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2012 .....	21
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ .....	23
2.1 Silniční síť celkem .....	24
2.2 Souhrnný komentář k plnění dílčích cílů v roce 2012 .....	30
3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI .....	37
3.1 Souhrnný komentář k plnění nepřímých ukazatelů bezpečnosti .....	42
4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY .....	43
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K1 .....	45
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K2 .....	48
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K3 .....	52
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K4 .....	54
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K5 .....	56
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K6 .....	59
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K7 .....	63
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K8 .....	67
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K9 .....	72
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K10 .....	74
VOZIDLO - OPATŘENÍ V1 .....	79
VOZIDLO - OPATŘENÍ V2 .....	81
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú1 .....	84
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú2 .....	88
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú3 .....	93
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú4 .....	95
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú5 .....	97
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú6 .....	99
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú7 .....	100
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú8 .....	104
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú9 .....	107

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú10 .....	109
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú11 .....	110
4 ZÁVĚR.....	113
Příloha 1 .....	116
Příloha 2 .....	116

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK – abecedně

AČR	Autoklub České republiky
ABS	protiblokovací systém vozidla
ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
A	autoškola
BESIP	bezpečnost silničního provozu
oddělení BESIP	samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český červený kříž
ČSN	česká státní norma
ESP	elektronický stabilizační systém
ESC	systém elektronické kontroly stability
DBA	dopravně bezpečnostní akce
DDH	dětské dopravní hřiště
DSMC	Dopravní soutěž mladých cyklistů
DZ	dopravní značení
EU	Evropská unie
GŘ HZS	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru
HZS	Hasičský záchranný sbor
IDV	Institut dopravní výchovy Vyškov
ITS	inteligentní dopravní systémy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MM	magistrát města
MěÚ	městský úřad
MŠ	mateřská škola
MK	místní komunikace
MO	Ministerstvo obrany

MP	městská policie
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
NNO	nezávislé neziskové organizace
NSBSP 2020	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020
ORP	obecní úřad s rozšířenou působností
OS	ozbrojené síly
PČR	Policie České republiky
PÚR	politika územního rozvoje
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
SŠ	střední škola
STK	Stanice technické kontroly
SÚS	Správa a údržba silnic
SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
TP	technické podmínky
TSK HMP	Technická správa komunikací Hlavního města Prahy
VaV	věda a výzkum
vozokm	vozokilometry
ZŠ	základní škola
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZZS	zdravotnická záchranná služba
ŽP	železniční přejezd

## POUŽITÉ ZKRATKY KRAJŮ ČR:

Jihočeský kraj	JHČ
Jihomoravský kraj	JHM
Karlovarský kraj	KVK
hlavní město Praha	PHA
Královéhradecký kraj	HKK
Liberecký kraj	LBK
Moravskoslezský kraj	MSK
Olomoucký kraj	OLK
Pardubický kraj	PAK
Plzeňský kraj	PLK
Středočeský kraj	STČ
Kraj Vysočina	VYS
Ústecký kraj	ULK
Zlínský kraj	ZLK

Zdroj: [http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-2101-04-2004-zkratky\\_kraju\\_a\\_okresu](http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-2101-04-2004-zkratky_kraju_a_okresu)

# ÚVOD

Předkládaný materiál je vyhodnocením plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 (dále jen NSBSP 2020)<sup>1</sup> za rok 2012, který je prvním rokem její realizace.

V bodě III. usnesení vlády ČR č. 599, kterým se tento dokument schvaluje, se ukládá:

1. Ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy, vnitra, zdravotnictví a obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii,

2. ministru dopravy

a) koordinovat plnění opatření Strategie,

c) informovat vládu vždy do 31. května každého kalendářního roku, počínaje rokem 2013, o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii,

d) zajistit zveřejnění tohoto usnesení ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí.

3. Představitelům krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.

V bodu IV. pak usnesení vlády ČR č. 599 doporučuje:

hejtmanům, primátorovi hlavního města Prahy, primátorům statutárních měst a starostům obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.

Provázanost mezi věcnou náplní NSBSP 2020 a jejím vyhodnocením je znázorněna na Obr. 1.

**Cílem NSBSP 2020 je dosáhnout v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrčených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %)<sup>2</sup> a počtu těžce zraněných o 40 %.**

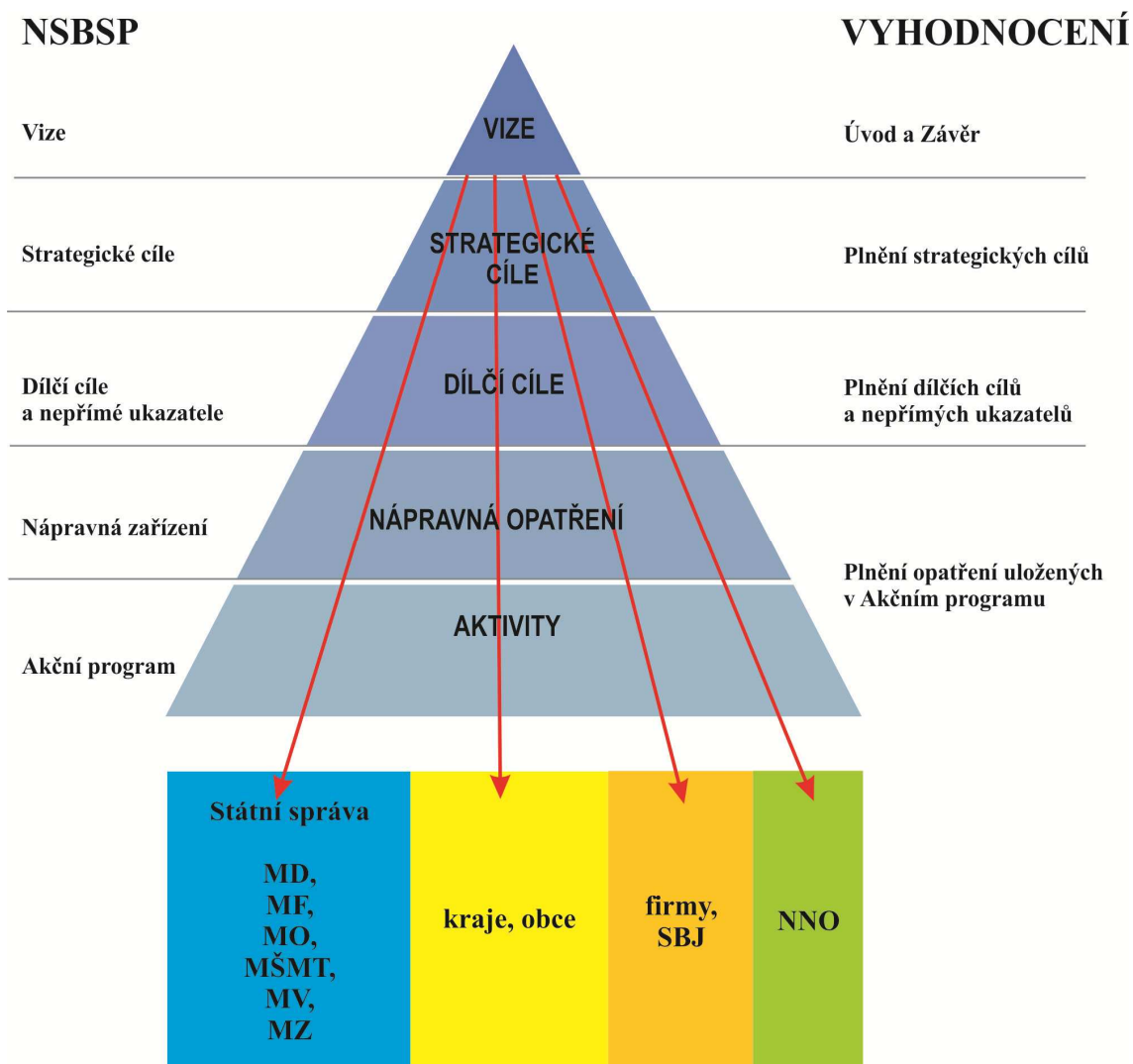
Stav dosažený v roce 2012 je hodnocen v rámci kontextu předchozí dekády realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004–2010

<sup>1</sup> Schválena usnesením Vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011.

<sup>2</sup> Porovnání úrovně se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrčených do 30 dnů vztažených na 100 000 obyvatel.

a její návazné Revize a aktualizace na období 2008–2010 (2012) - dále jen NSBSP 2010 - a v porovnání s očekávanými vývojem vytýčeným v NSBSP 2020.

Předchozí program NSBSP 2010 stanovil pouze jediný globální cíl<sup>3</sup> a k jeho realizaci specifikoval konkrétní opatření v 10 oblastech, která pak byla každoročně podrobně hodnocena z hlediska kvantity jejich plnění. Je třeba konstatovat, že tento globální cíl nebyl splněn.



Obr. 1: Schéma vyhodnocení NSBSP 2020

Zdroj: CDV

<sup>3</sup> Snížit do roku 2010, respektive do roku 2012, počet usmrčených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002.



NSBSP 2020 má ve svých principech zakotvenou vizi 0, i když tam není výslovně uvedena.<sup>4</sup> Vize 0 je zakotvena ve strategických dokumentech bezpečnosti silničního provozu většiny států (včetně USA) a EU.

Na základě vyhodnocení NSBSP 2010 a zhodnocení relevantních zahraničních poznatků byla vypracována **NSBSP 2020**, která je cílově orientována, podpořena průběžným kvantitativním a kvalitativním posouzením a provázána s novým systémem vyhodnocování jejího plnění.

Princip realizace NSBSP 2020 a návazně jejího vyhodnocování je postaven na plnění **strategických cílů** stanovených přímými ukazateli na vrcholové úrovni a z nich odvozenými **dílčími cíli** pro vybrané nejzávažnější problémové oblasti bezpečnosti provozu na silnicích ČR.

Novým prvkem je rovněž provázanost s odpovědností vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

- stát (ŘSD ČR) – dálnice, silnice I. tříd,
- kraje – silnice II. a III. tříd,
- obce - místní komunikace.

Plnění strategických i dílčích cílů je pak důsledně členěno dle vlastníků komunikací a hodnocení vývoje nehodovosti pak jednoznačně ukazuje, jak se opatření NSBSP 2020 na jednotlivých druzích komunikací projevila.

Posouzení, zda dosažené výsledky v plnění přímých ukazatelů jsou skutečným odrazem změn v silničním provozu (změn provozních podmínek, stavebního uspořádání komunikací nebo v chování účastníků silničního provozu) nebo jen náhodným jevem či statistickou odchylkou, mají poskytnout **nepřímé ukazatele bezpečnosti**. Na jejich základě, v propojení s plněním přímých ukazatelů a plněním konkrétních opatření, lze zodpovědně zhodnotit, zda vývoj nehodovosti má žádoucí trend směřující k naplnění cílů NSBSP 2020.

Zhodnocení **plnění konkrétních opatření, uvedených v Akčním programu**, má dále i důležitý informativní charakter poskytující výpověď o tom,

---

<sup>4</sup> Označení „Vize 0“ bylo z finálního návrhu předkládaného vládě vypuštěno

jak jednotlivé zodpovědné subjekty naplnily povinnosti a doporučení daná výše uvedeným usnesením vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011.

V závěru úvodní části je třeba jednoznačně avizovat, že **stanovené cíle byly v roce 2012 splněny jen částečně. Nebylo dosaženo předpokládaného snížení počtu smrtelných následků nehod, oproti tomuto předpokladu zemřelo na našich silnicích navíc 33 osob.**

Zda se jedná o systémové selhání, vyplývající ze souhry dále zhodnocených skutečností nebo jen odchylku způsobenou vnějšími neovlivnitelnými vlivy, nelze posoudit, poněvadž (s výjimkou Policie ČR) nebyly sledovány nepřímé ukazatele bezpečnosti z důvodu nezajištěnosti finančních prostředků na jejich měření.

# 1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

## 1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni

Pro dosažení bezpečné funkce dopravního systému vytýčila NSBSP 2020 strategické cíle snížit počty usmrcených a těžce zraněných osob v silničním provozu do roku 2020 na předpokládané hodnoty uvedené v Tab.1<sup>5</sup>.

Kromě hodnot pro výchozí rok 2009 se uvádí i předpokládaná čísla pro cílový rok 2020. V roce 2012, který byl prvním rokem realizace NSBSP 2020, jsou dosažené počty porovnány s předpokládanými a dále jsou doplněny i hodnoty dosažené v roce 2010 a 2011. Při hodnocení plnění strategických cílů a dílčích cílů souhrnně na celé silniční síti jsou pro orientační informaci o trendu vývoje v předchozí dekádě uváděny i hodnoty dosažené v roce 2002 a 2005, které se pak již neuvádějí při hodnocení dílčích cílů členěných dle vlastníků komunikací.

rok	2002	2005	2009 <sup>6</sup>	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 <sup>7</sup> předpoklad
usmrceno do 30 dnů <sup>8</sup>	1 431	1 286	901	802	773	742	702	360
usmrceno do 24 h	1 314	1 127	832	753	707	681	648	333
těžce zraněno	5 492	4 396	3 536	2 823	3 092	2 986	3 076	2 122

Tab. 1: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002–2020<sup>9</sup>

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V následujícím obrázku je graficky znázorněn dlouhodobý vývoj dosažených a očekávaných počtů usmrcených a těžce zraněných osob v České republice v období 2000–2020. Zachycuje vývoj v období realizace NSBSP 2010 a předpoklad vývoje v průběhu realizace NSBSP 2020. Předpokládané počty

<sup>5</sup> Pro veškerá domácí porovnání jsou použity počty usmrcených do 24 h. Pro mezinárodní srovnání se používají počty zemřelých do 30dnů – standard mezinárodně dohodnutý mezi UN, WHO a ITF.

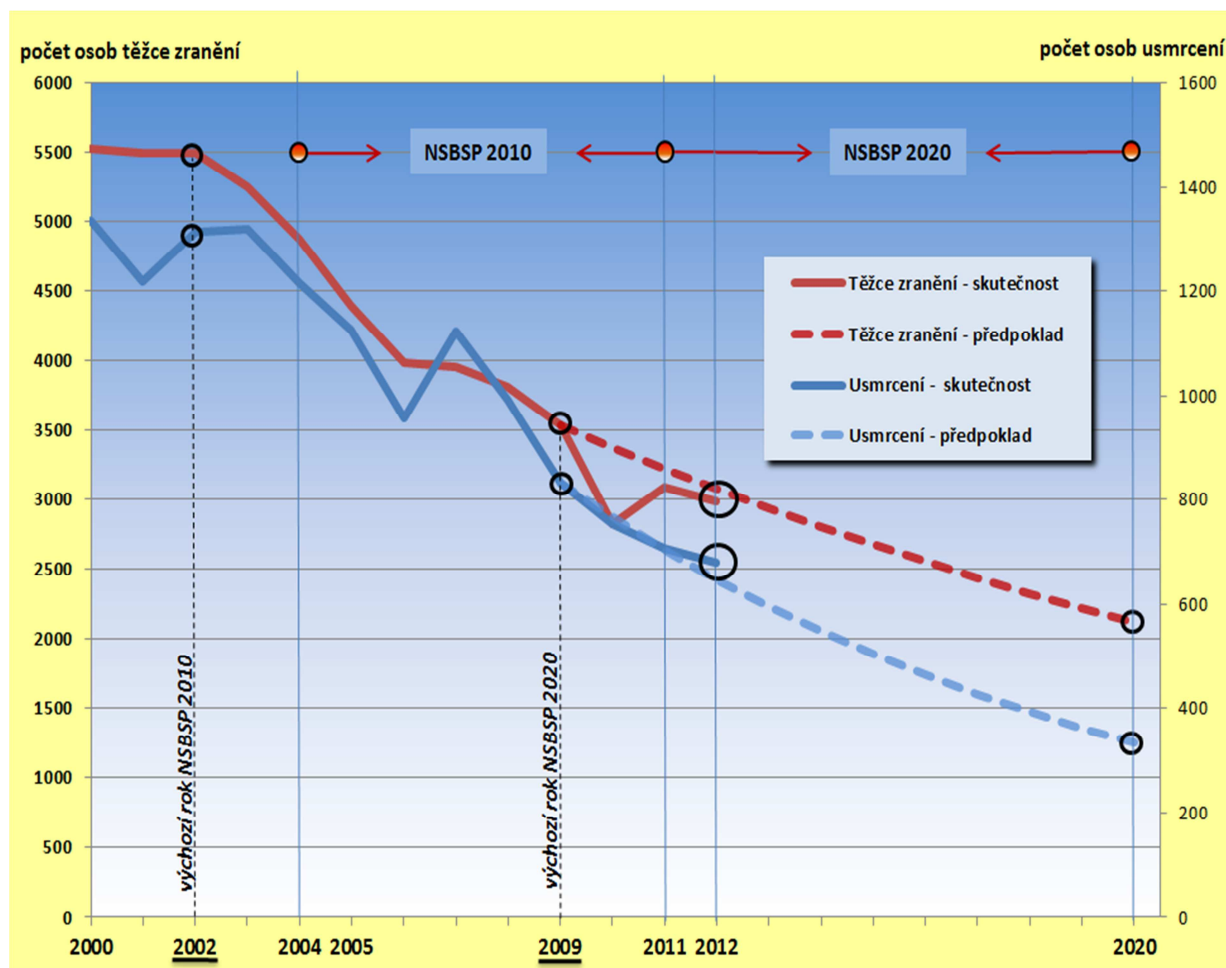
<sup>6</sup> Výchozí rok pro NSBSP 2020.

<sup>7</sup> Cílový rok NSBSP 2020.

<sup>8</sup> Používá se pouze pro mezinárodní srovnání.

<sup>9</sup> Očekávaný počet usmrcených v ČR vychází z předpokladu dosažení průměrné úrovně EU oproti roku 2009, tj. snížení o 60 %.

pro jednotlivé roky byly určeny na základě exponenciálního vývoje vycházejícího z prognostické metody aplikované v zemích EU.



Obr. 2: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

## KOMENTÁŘ

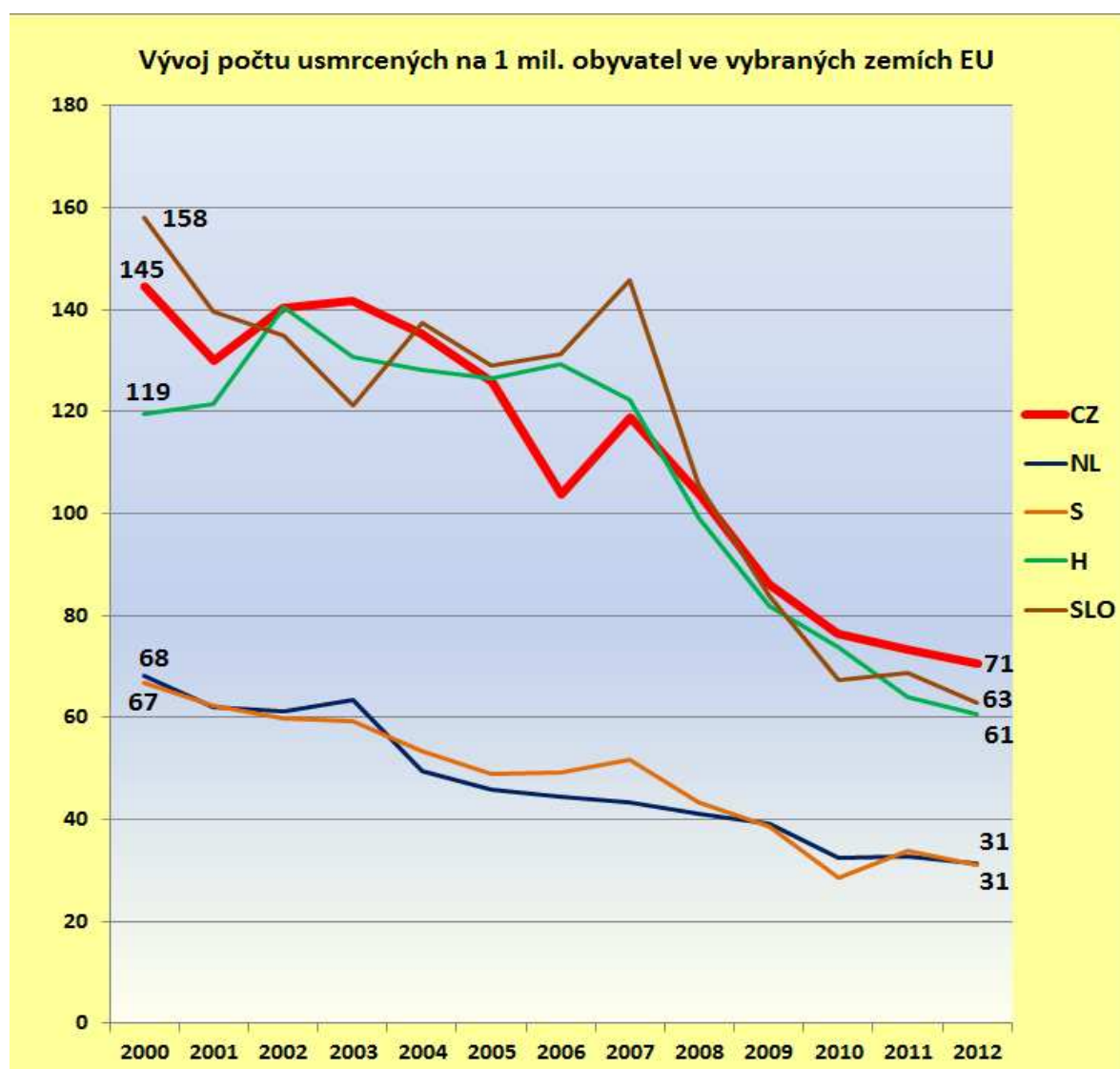
Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených (do 24 h) pro rok 2012 nebylo dosaženo, oproti předpokladu zemřelo o 33 osob více. Místo předpokládaného snížení o 22 % bylo dosaženo poklesu pouze o 18 %. Navíc se ukazuje, že se tempo snižování rozdílů oproti předchozím letům zpomaluje (2010/2009 pokles o 9,9 %, 2011/2010 o 6,1 %, 2012/2011 o 3,7 %!!!). Tento fakt varovně signalizuje nedostatečnou realizaci nebo nedostatečnou účinnost zaváděných opatření. V každém případě však dokládá, i v návaznosti na následné výsledky hodnocení, nedůsledné plnění NSBSP 2020 jako celku.

Pokud jde o počet těžce zraněných osob, je naopak výsledek zdánlivě dobrý, poněvadž oproti předpokladu je počet těžce zraněných dokonce nižší o 90 osob.

Oproti předpokládanému poklesu o 13 % došlo ke snížení o více než 15 %. Porovnáme-li však vývoj od roku 2009, vidíme, že k neobvykle hlubokému a atypickému poklesu došlo v roce 2010 (o 21 %) a tím se zkresluje i výsledek roku 2012. Skutečný pokles v roce 2012 oproti roku 2011 byl o 106 osob, tj. o pouhé 3,3 %. Platí tedy v zásadě stejné varování jako u smrtelných následků nehod.

## 1.2 Porovnání se zahraničím

Objektivní obraz toho, zda je vývoj nejzávažnějších následků nehod v ČR úspěšný nebo nedostatečný, názorně demonstruje porovnání s vývojem v ostatních evropských zemích. Na Obr. 3 je na příkladu porovnán dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod v ČR s vybranými státy EU<sup>10</sup>. Maďarsko a Slovinsko reprezentují země středoevropského prostoru, Nizozemsko a Švédsko jsou vyspělé země s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě.



Obr. 3: Porovnání vývoje počtu usmrcených/1 mil. obyvatel ve vybraných evropských zemích (2000–2012)

Zdroj: IRTAD, CDV

<sup>10</sup> Bylo využito nejaktuálnějších výsledků mezinárodní databáze IRTAD

## KOMENTÁŘ

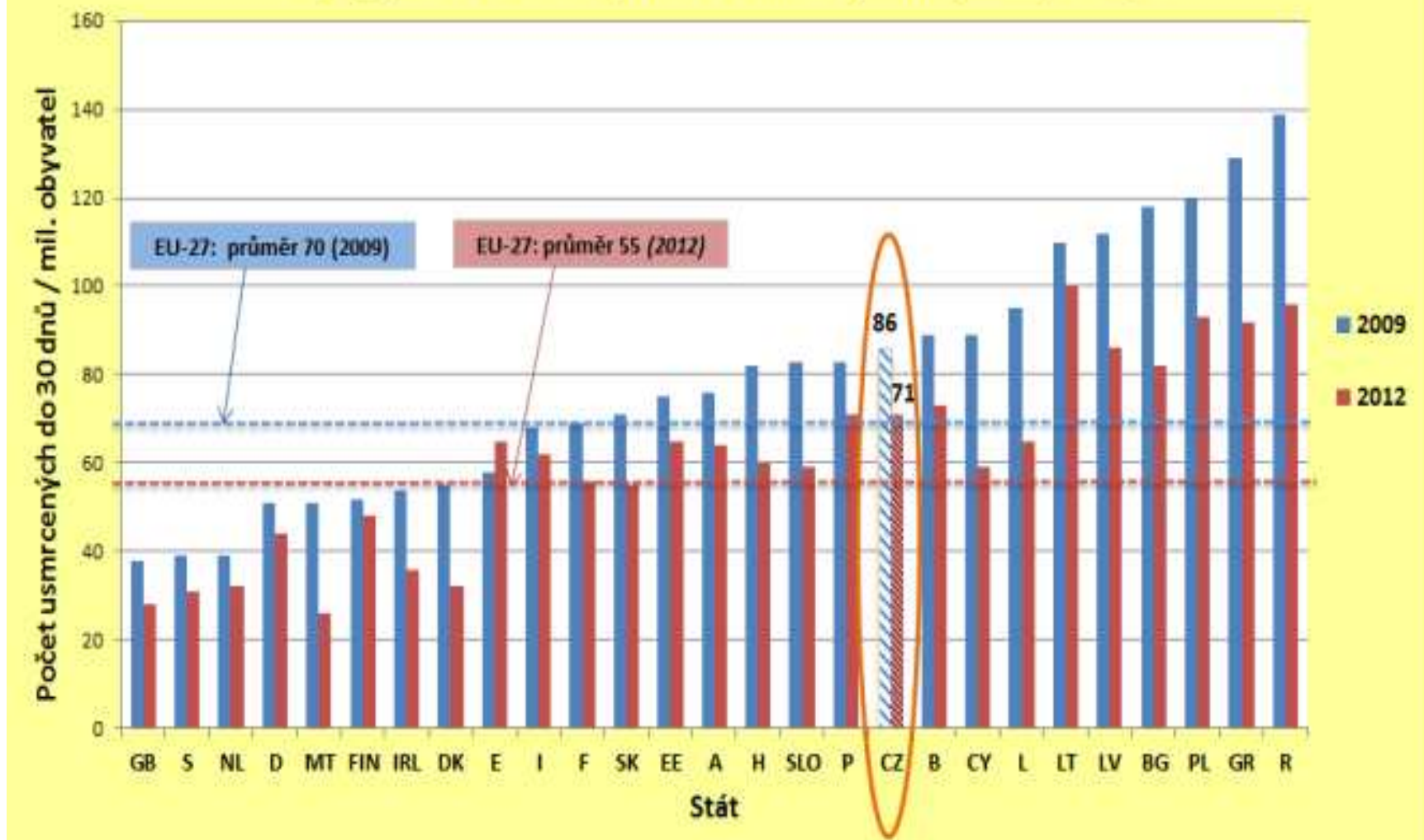
Úroveň nehodovosti je ve vyspělých zemích méně než poloviční v porovnání se středoevropskými zeměmi a po sledovanou dobu je tento odstup zachován. Na tomto příkladu vybraných zemí je názorně dokumentován rozdíl v úrovni bezpečnosti ve „starých“ a „nových“ zemích EU a v péči o bezpečnost a ochranu zdraví občanů v silničním provozu. Je rovněž charakteristické, že pokles je ve vyspělých zemích prakticky rovnoměrný, zatímco v zemích bývalého socialistického bloku prochází obdobími stagnace, prudkého poklesu a opětného zpomalení. V ČR je toto zpomalení nejznatelnější, vede k jejímu zaostávání a posouvá ji směrem k nejzaostalejším evropským zemím.

Potvrzení tohoto zaostávání ČR je názorně demonstrováno v dalším grafu, kde jsou porovnána data roku 2009 a předběžná data počtu usmrčených za rok 2012<sup>11</sup> v zemích EU vztažená na počet obyvatel. Tento ukazatel umožňuje objektivní porovnání úrovně nehodovosti mezi jednotlivými státy. Je dokumentem informujícím o tom, jak se přibližujeme cíli dosáhnout v roce 2020 průměrné úrovně zemí EU.

---

<sup>11</sup> Bylo využito předběžných výsledků prezentovaných v tiskové zprávě EK 19. 3. 2013

## Vývoj počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel (2009, 2012)



Obr. 4: Porovnání vývoje počtu usmrcených /1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2009 a 2012

Zdroj: IP/13/236 event (EU), CDV



**KOMENTÁŘ**

V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr zemí EU.

V roce 2012 se podle předpokladů vytčených v NSBSP 2020 její postavení nezlepšilo, ba naopak ještě zhoršilo. Společně s Portugalskem se dělí již o 19. až 20. pozici a s počtem 71 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala už o 29 % průměr zemí EU!

**Úroveň nehodovosti se v České republice, v porovnání s ostatními zeměmi EU, postupně od roku 2001 zhoršuje<sup>12</sup> a nic na tomto trendu nezměnila ani realizace prvního roku NSBSP 2020.**

**ČESKÁ REPUBLIKA TAK PATŘÍ DO POSLEDNÍ ČTVRTINY ZEMÍ EU S NEJNIŽŠÍ ÚROVNÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.**

---

<sup>12</sup> V roce 2001 se ČR řadila na 15. místo a průměr nynějších členských zemí EU překračovala jen o 16 %.

### 1.3 Zhodnocení dle úrovně odpovědnosti

Vzhledem k různorodosti sítě pozemních komunikací a jejich provozních i stavebních parametrů, které výrazně ovlivňují vznik nehod a závažnost jejich následků, je účelné je provázat s odpovědností jejich vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

- stát (ŘSD ČR) - dálnice, silnice I. třídy,
- kraje - silnice II. a III. třídy,
- obce - místní komunikace.

a posoudit jak z tohoto pohledu byly naplněny strategické cíle NSBSP 2020. Hlavní město Praha je posuzováno jako jeden celek bez rozlišení druhu komunikací, pouze jsou vyjmuty dálnice a rychlostní komunikace.

*Veškerá dále uvedená data v tabulkách a grafech byla zpracována v CDV z podkladů ŘSDP PP ČR.*

#### 1.3.1 Dálnice a silnice I. třídy

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Příloze 1, kapitola 1.1.

#### KOMENTÁŘ

Souhrnně zde platí obdobné závěry jako u celostátních dat.

Tomu odpovídají i výsledky na silnicích I. tříd, na kterých zemřelo oproti předpokladu o 24 osob více. Ve srovnání s rokem 2009 bylo v roce 2012 dosaženo snížení pouze o 15 % oproti předpokládaným 22 %. U těžce zraněných osob se jejich počet snížil o 80 osob, což v roce 2012 znamená pokles oproti roku 2009 dokonce o 22 % oproti předpokládaným 13 %.

Odišné však byly výsledky na dálnicích, kde bylo prakticky dosaženo předpokládaného snížení počtu usmrcených osob. Snížení počtu těžce zraněných však nebylo tak výrazné jako na silnicích I. třídy.

### 1.3.2 Silnice II. a III. třídy

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Příloze 1, kapitola 1.2.

#### KOMENTÁŘ

Souhrnně lze konstatovat, že pokles počtu usmrcených na silnicích II. a III. tříd v roce 2012 odpovídá vytčenému předpokladu s poklesem o cca 20 % oproti roku 2009. Jednotlivé kraje se však výrazně liší.

Lepšího poklesu oproti předpokladu dosáhly kraje **Jihomoravský, Karlovarský, Moravskoslezský, Plzeňský, Ústecký a Zlínský.**

Naopak žádoucího poklesu nedosáhly kraje Jihočeský, Vysočina, Královéhradecký, Liberecký, Olomoucký a Pardubický.

Ve vývoji počtu těžce zraněných osob se obdobně jako v celostátním měřítku odráží vliv výrazného poklesu v roce 2010. V roce 2012 došlo ke snížení počtu těžce zraněných osob o 295 (18,5 %), zatímco předpoklad byl pouze 208 osob (13,0 %).

Situace v jednotlivých krajích se opět výrazně lišila.

Nadprůměrného poklesu bylo dosaženo v krajích **Ústeckém, Královéhradeckém, Olomouckém, Karlovarském, Pardubickém a Zlínském.**

Naopak počty těžce zraněných zůstaly prakticky na stejné úrovni jako v roce 2009 v kraji Jihočeském, Vysočina a Libereckém.

Dokonce v kraji Jihomoravském a Moravskoslezském byly počty těžce zraněných v roce 2012 ještě vyšší než v roce 2009. Na druhé straně právě tyto dva kraje patří ke krajům, které dosáhly významného poklesu počtu usmrcených.

**NEJLEPŠÍCH VÝSLEDKŮ VE SNÍŽENÍ NEJTĚŽŠÍCH NÁSLEDKŮ NEHOD V OBDOBÍ 2009–2012 DOSÁHLY KRAJE:**

**KARLOVARSKÝ, PLZEŇSKÝ, ÚSTECKÝ, ZLÍNSKÝ A STŘEDOČESKÝ.**

### **1.3.3 Místní komunikace**

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Příloze 1, kapitola 1.3.

#### **KOMENTÁŘ**

Stav nehodovosti na místních komunikacích je v obou sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav. Počet usmrcených je oproti předpokladu o 12 % vyšší a znamená snížení o 12 % oproti roku 2009. U těžce zraněných osob - na rozdíl od celostátní úrovně - je jejich počet vyšší a dokonce narůstá oproti předchozím letům. Snížení oproti roku 2009 jsou dokonce zanedbatelná – o 2 %.

### **1.3.4 Síť komunikací hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)**

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Příloze 1, kapitola 1.4.

#### **KOMENTÁŘ**

Na komunikacích na území hlavního města Prahy je stav nehodovosti v roce 2012 velmi uspokojivý, poněvadž je v obou sledovaných parametrech lepší, než předpokládaný stav a současně vykazuje i pokles oproti předchozím letům.

## 1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2012

Nebylo dosaženo naplnění prvního strategického cíle, tj. snížení počtu usmrcených (do 24 h) pro rok 2012. Oproti předpokladu zemřelo o 33 osob více. Navíc se tempo snižování počtu usmrcených oproti předchozím letům zpomaluje. Druhý strategický cíl - redukce počtu těžce zraněných osob - byl naplněn, je oproti předpokladu dokonce o 90 osob nižší. Avšak při zohlednění atypického poklesu v roce 2010 (o 713 osob) a skutečného poklesu v roce 2012 oproti roku 2011 o pouhé 3,3 % je třeba toto splnění posuzovat velmi skepticky.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice od roku 2001 zhoršuje. Zatímco v roce 2001 se ČR řadila mezi státy současné EU na 15. místo, v roce 2009 poklesla již na 18. místo a dle předběžných dat se v roce 2012 dále propadá již do poslední čtvrtiny žebříčku zemí EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu a dělí se s Portugalskem o 19. – 20. místo.

Z hlediska druhů komunikací odpovídají uvedenému celostátnímu vývoji výsledky na silnicích I. třídy a v souhrnu prakticky i na silnicích II. a III. třídy, kde se však situace v krajích výrazně liší. Nejlepších výsledků ve snížení nejtěžších následků nehod dosáhly kraje Karlovarský, Ústecký, Plzeňský, Středočeský a Zlínský. Na dálnicích bylo prakticky dosaženo předpokládaného snížení počtu usmrcených osob, i když snížení počtu těžce zraněných nebylo tak výrazné jako na silnicích I. tříd. Stav nehodovosti na místních komunikacích je v obou sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav. Naopak na komunikacích na území hl. m. Prahy bylo v roce 2012 dosaženo velmi dobrého výsledku.

Toto shrnutí je kvůli zlepšení přehlednosti o úspěšnosti či neúspěšnosti naplnění strategických cílů dle vlastníků komunikací doplněno na další straně shrnující schématickou tabulkou (Obr. 5).

**ZÁSADNÍ SKUTEČNOSTÍ JE, ŽE I PŘES URČITÁ ZLEPŠENÍ V ČR, KLESAJÍ POČTY NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH NÁSLEDKŮ POMALEJŠÍM TEMPEM NEŽ V OSTATNÍCH ZEMÍCH EU, I KDYŽ BY, DLE CÍLŮ VYTČENÝCH V NSBSP 2020, MĚLY MÍT PŘESNĚ OPAČNÝ TREND. VÝSLEDKY ROKU 2012 JSOU PROTO VÁŽNÝM SIGNÁLEM AVIZUJÍCÍM MOŽNÉ NESPLNĚNÍ NSBSP 2020.**

Vlastník	silniční síť celkem	MINISTERSTVO DOPRAVY		KRAJE – komunikace II. a III. třídy													Místní komunikace	Hlavní město Praha	
		Dálnice	silnice I. třídy	Celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký kraj	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	středočeský	Ústecký			Zlínský
Strategický cíl																			
Usmrcení					!		!	!	!	!		!	!	!		!			
Těžce zranění						!		!	!		!	!				!			

Souhrnný přehled naplnění předpokladů strategických cílů – snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob.

Legenda:

- více než stanovený cíl
- splněno
- méně než stanovený cíl
- ! výrazně vyšší/nížší pokles (o 20 %)

Rozdíl mezi skutečným a předpokládaným počtem do 10 % byl klasifikován jako splnění, případně byl ještě zohledněn stav roku 2009.

Obr. 5: Souhrnný přehled naplnění předpokladů strategických cílů – snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob

## 2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Pro podporu naplnění stanovených strategických cílů vytyčila NSBSP 2020 dílčí cíle pro jednotlivé specifické problémové oblasti ve snížení počtů usmrčených a těžce zraněných osob. Jejich číselné vyjádření bylo postaveno na posouzení reálného dopadu a očekávaného přínosu nápravných opatření uvedených v návazném Akčním programu. Jejich stanovení rovněž vycházelo ze zhodnocení účinnosti obdobných kroků realizovaných v rámci NSBSP 2010.

NSBSP 2020 tak umožňuje cíleně orientovaný přístup ke konkrétním problémovým oblastem a cílený výběr efektivních opatření zaměřený na jejich odstranění. Tím je rovněž možno mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použité nástroje, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

Vyhodnocení plnění dílčích cílů je strukturováno obdobným způsobem jako vyhodnocení strategických cílů v předchozí kapitole, tj. souhrnně na celostátní úrovni a dále dle členění odpovědnosti vlastníků. Věcné členění odpovídá členění v NSBSP 2020:

- **děti** (*účastníci silničního provozu do 15 let*),
- **chodci** (*pěší účastníci silničního provozu všech věkových kategorií*),
- **cyklisté** (*všech věkových kategorií, včetně přepravovaných osob*),
- **motocyklisté** (*motocyklisté a spolujezdci v kategorii nad 125 ccm*),
- **mladí a noví řidiči** (*náklady nehod způsobené řidiči do 24 let a řidiči do dvou let praxe od získání řidičského oprávnění k řízení motorového vozidla*),
- **stárnoucí populace** (*účastníci silničního provozu nad 65 let*),
- **alkohol a jiné návykové látky při řízení**,
- **nepřiměřená rychlost**
- **agresivní způsob jízdy** (*nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí*).

Následná vyhodnocení však mají v mnoha případech - kvůli podrobnému členění na uvedené oblasti a pak na druhy komunikací, omezenou vypovídací schopnost, poněvadž se jedná o malá čísla, která jsou více postižena náhodností jejich

výskytu. Objektivní vysvětlení jejich vývoje je třeba interpretovat ve vazbě na nepřímé ukazatele bezpečnosti, které reálně odrážejí změny provozních podmínek. Bohužel, s výjimkou Policie ČR, sledování těchto ukazatelů nebylo zajištěno.

## 2.1 Silniční síť celkem

### Děti

Rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	44	39	14	17	12	14	12	7
těžce zraněno	375	264	190	165	152	169	168	120

Tab. 2: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

Především je třeba zdůraznit, že u počtu usmrcených se jedná o problém malých čísel, na který již bylo výše upozorněno.

U počtu usmrcených nedošlo v roce 2012 k očekávanému snížení - stav je stejný jako v roce 2009, což je oproti předpokladu o 2 usmrcené oběti více.

Počet těžce zraněných dětí dosáhl prakticky předpokládané výše. Je zde však odlišnost od celkového vývoje v ČR, kdy počet těžce zraněných osob v roce 2012 poklesl o 15 % oproti roku 2009. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných dětí o 11 %.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod dětí se jeví nepříznivěji, než celkový vývoj v ČR.**



## Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	269	244	157	151	156	146	131	80
těžce zraněno	1 193	915	729	629	629	663	649	475

Tab. 3: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020

### KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených chodců došlo v roce 2012 ke snížení, avšak nižšímu než očekávanému - skutečnost byla oproti předpokladu vyšší o 15 obětí. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených chodců o pouhých 7 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 18 %.

Počet těžce zraněných chodců rovněž nedosáhl předpokládané výše a byl vyšší o 14 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných chodců o pouhých 9 %. Je zde však výrazná odlišnost od celkového vývoje v ČR, kde byl počet těžce zraněných osob v roce 2012 nižší než předpoklad a poklesl o 15 % oproti roku 2009.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR.**

## Cyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	134	93	72	70	50	64	60	37
těžce zraněno	613	495	430	393	443	466	382	280

Tab. 4: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

Výsledky jsou obdobné jako u chodců.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2012 ke snížení oproti roku 2009, avšak nižšímu než očekávanému - skutečnost byla oproti předpokladu vyšší o 4 oběti. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných cyklistů o pouhých 11 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 18 %.

Počet těžce zraněných cyklistů je alarmující, nejenže nedosáhl předpokládané výše, ale byl oproti roku 2009 dokonce o 36 osob vyšší! Ve srovnání s rokem 2009

dokonce stoupl počet těžce zraněných cyklistů o 8 %, což je naprostá odlišnost od celkového vývoje v ČR.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů je velmi výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR.**

### Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	125	112	88	96	78	90	72	43
těžce zraněno	612	636	627	506	583	491	572	447

Tab. 5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených motocyklistů nedošlo v roce 2012 k očekávanému snížení, ale naopak ke zvýšení o 2 osoby oproti roku 2009, což je také oproti předpokladu o 18 usmrcených obětí více.

Počet těžce zraněných motocyklistů byl však významně nižší než předpokládaná výše. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných motocyklistů o 22 %, což je více než celkový vývoj v ČR.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod motocyklistů je velmi nepříznivý v počtu usmrcených obětí a naopak výrazně příznivější u těžce zraněných osob ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

### Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let, následky celkem)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	237	228	153	143	151	128	129	83
těžce zraněno	1 268	943	741	512	569	490	697	591

Tab. 6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel dosáhl prakticky předpokládané výše a je dokonce mírně příznivější než celostátní úroveň. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 16 %.

Počet těžce zraněných obětí při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel byl rovněž výrazně nižší než předpokládaná výše. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných o 34 %, což je více než dvojnásobek vůči celkovému vývoji v ČR.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel je výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

#### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	194	164	145	153	122	142	138	120
těžce zraněno	614	533	513	430	482	498	499	463

Tab. 7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002–2020

#### KOMENTÁŘ

Nastavení předpokladu snížení následků nehod seniorů bylo méně ambiciózní v porovnání s ostatními problémovými oblastmi. Vycházelo se z evropských poznatků založených na dosavadní minimální zkušenosti s bezpečnostními opatřeními v této skupině a na nárůstu této skupiny v populaci účastníků silničního provozu.

Počet usmrcených osob starších 65 let nedosáhl v roce 2012 zcela očekávaného snížení, byl mírně vyšší o 4 osoby. Byl také vyšší oproti roku 2011. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o pouhých 2 %.

Počet těžce zraněných dosáhl prakticky předpokládané výše. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných osob starších 65 let o 3 %.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod osob starších 65 let je téměř v souladu s nastavenými předpoklady NSBSP 2020.**

## Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	136	59	123	116	97	48	110	83
těžce zraněno	834	388	376	337	398	326	327	226

Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

Závažné následky nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek mají zdánlivě velmi příznivý vývoj. Počet usmrcených byl v roce 2012 výrazně nižší než předpokládaná výše. Oproti roku 2009 poklesl jejich počet o 61 %, oproti roku 2011 o polovinu.

Počet těžce zraněných dosáhl předpokládané výše a oproti roku 2009 poklesl o 13 %.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek měl velmi příznivý vývoj v počtu smrtelných obětí a u těžce zraněných osob dosáhl očekávaného předpokladu.**

### Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	556	481	370	285	285	261	325	230
těžce zraněno	1 933	1 576	1 151	851	936	852	1 057	841

Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí byl nižší než předpokládaná výše a byl dokonce výrazně příznivější než celostátní úroveň. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 29 %.

Totéž platí i pro počet těžce zraněných obětí. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných o 26 %, což je téměř dvojnásobek oproti celkovému vývoji v ČR.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí je velmi výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

**Agresivní způsob jízdy** (nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	413	364	256	273	248	244	238	196
těžce zraněno	2 190	1 650	1 411	1 210	1 279	1 280	1 383	1 311

Tab. 10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002–2020

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy nedosáhl v roce 2012 zcela očekávaného snížení, byl mírně vyšší - o 6 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o pouhých 5 %.

Počet těžce zraněných byl nižší než předpokládaná výše a byl dokonce výrazně příznivější než celostátní úroveň. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných o 9 %.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy je u počtu usmrcených téměř v souladu s nastavenými předpoklady NSBSP 2020 a mírně příznivější u těžkých následků nehod, i když nedosahuje celostátního průměru.**

## 2.2 Souhrnný komentář k plnění dílčích cílů v roce 2012

Z provedených analýz dat vyplynulo, že stanovené předpoklady dosažení dílčích cílů byly naplněny velmi různorodě. Výrazně se odlišují podle druhů komunikací, u silnic II. a III. třídy i podle krajů. Také jsou markantní rozdíly v úrovni redukce počtu usmrčených a těžce zraněných osob. Následné shrnutí je proto kvůli zlepšení přehlednosti o úspěšnosti či neúspěšnosti naplnění dílčích cílů doplněno shrnujícími schematickými tabulkami odděleně pro smrtelné a těžké následky (Obr. 6, Obr. 7).

### Děti

Výsledky u kategorie dětí je třeba brát s rezervou, a to kvůli malé četnosti jejich výskytu. Ale nulové vážné následky nehod s účastí dětí by měly být prvořadou prioritou. V celostátním měřítku je počet usmrčených dětí mírně vyšší než v roce 2011 a klesl na úroveň roku 2009. Vzrostl na místních komunikacích a silnicích II. a III. tříd (kraje VYS, MSK, ZLK), naopak poklesl na silnicích I. tříd a v PHA.

Počet těžce zraněných dětí dosáhl v celostátním měřítku prakticky předpokládané výše, ale je nižší než celostátní pokles. K vyšším následkům oproti předpokladům došlo zejména na místních komunikacích a silnicích II. a III. tříd krajů KVK, VYS, OLK. Naopak významný pokles byl dosažen na silnicích I. tříd, silnicích II. a III. tříd krajů HKK, LBK, MSK, PAK, PLK, STČ, ZLK a v PHA.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod u dětí je méně příznivý než celkový vývoj v ČR a jejich počet oproti předchozím letům vzrostl.**

### Chodci

Počet usmrčených chodců v celostátním měřítku poklesl jen mírně a zdaleka nedosáhl předpokládaného počtu. Lepších výsledků se dosáhlo pouze na silnicích II. a III. tříd krajů VYS, ULK a ZLK, naopak na komunikacích na místních komunikacích, silnicích I. tříd a silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, JMK, KVK, HKK, MSK a OLK došlo dokonce k jejich zvýšení oproti roku 2011 nebo i vůči roku 2009. U počtu těžce usmrčených chodců v celostátním měřítku platí totéž, jako v kategorii usmrčených - pokles rovněž nedosáhl předpokládané výše. K vyšším následkům oproti předpokladům došlo zejména na místních komunikacích

a silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, HKK, PLK a STČ. Naopak významný pokles byl dosažen na silnicích I. tříd, v PHA a silnicích II. a III. tříd krajů LBK, MSK, OLK a ULK.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců je výrazně nepříznivější, než celkový vývoj v ČR a jejich souhrnný počet vzrostl oproti předchozím letům a nedosáhl předpokládaných výsledků.**

### **Cyklisté**

Výsledky jsou obdobné jako u chodců.

U počtu usmrcených cyklistů došlo sice v roce 2012 ke snížení oproti roku 2009, ale byl vyšší oproti roku předchozímu. Na tomto negativním výsledku se podílely nehody na místních komunikacích a silnicích II. a III. tříd krajů JHM, KVK, VYS, HKK, a ZLK. Naopak na silnicích I. tříd a silnicích II. a III. tříd krajů LBK, MSK a STČ došlo i k lepšímu poklesu oproti předpokladu.

Počet těžce zraněných cyklistů je v celostátním měřítku však alarmující, nejenže nedosáhl předpokládané výše, byl vyšší vůči předchozímu roku, ba dokonce vyšší oproti roku 2009! Na tomto negativním výsledku se podílely nehody na místních komunikacích a silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, JHM, HKK, MSK, PLK a ZLK. Pouze na silnicích II. a III. tříd krajů OLK a ULK došlo k poklesu.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů byl nejhorší ze všech problémových oblastí.**

### **Motocyklisté**

V celostátním měřítku nedošlo u počtu usmrcených motocyklistů v roce 2012 k očekávanému snížení, byl nejen vyšší oproti předchozímu roku, ale byl i dokonce vyšší oproti roku 2009! Na tomto negativním výsledku se podílely nehody na dálnicích, silnicích I. tříd a silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, VYS, HKK, BKL, PAK, STČ a ZLK. Pouze na silnicích II. a III. tříd krajů KVK, MSK, OLK došlo k jejich poklesu oproti předpokladu.

Naopak počet těžce zraněných motocyklistů byl celostátně významně nižší než předpokládaná výše. Nejlepších výsledků se dosáhlo na dálnicích, silnicích I. tříd a silnicích II. a III. tříd krajů KVK, OLK, PLK, STČ a v PHA. Naopak na silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, JHM, VYS, LBK, MSK, ULK a ZLK došlo k jejich nárůstu oproti roku 2011 nebo dokonce vůči roku 2009.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků motocyklistů je velmi nepříznivý v počtu smrtelných obětí a naopak výrazně příznivější u těžce zraněných osob ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

#### **Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let, následky celkem)**

Počet usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel dosáhl celostátně prakticky předpokládané výše a je dokonce mírně příznivější než celostátní úroveň. Nejlepších výsledků se dosáhlo na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, LBK, MSK, OLK a ULK. Naopak na místních komunikacích, silnicích I. třídy a silnicích II. a III. tříd krajů VYS, HKK, PAK, STČ a ZLK došlo dokonce k nárůstu počtu oproti roku 2011 nebo i dokonce vůči roku 2009.

Podobně, ještě v příznivějších počtech, to platí i pro těžce zraněné oběti. Je více než dvojnásobný oproti celkovému vývoji v ČR. Týká se to prakticky všech komunikací s výjimkou silnic II. a III. tříd krajů JHM, KVK a ZLK.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel je velmi výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

#### **Stárnoucí populace – senioři (osoby nad 65 let věku)**

Předpokládané snížení následků nehod seniorů bylo v návaznosti na evropské zkušenosti méně ambiciózní v porovnání s ostatními problémovými oblastmi.

Přesto počet usmrcených osob starších 65 let nedosáhl v roce 2012 zcela očekávaného snížení. Nejlepších výsledků se dosáhlo na komunikacích II. a III. třídy, naopak na komunikacích I. třídy došlo k nárůstu oproti předchozím dvěma rokům.

**Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod je u osob starších 65 let téměř v souladu s nastavenými předpoklady NSBSP 2020.**



**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

Smrtelné následky nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek mají celostátně ve srovnání s rokem 2012 i s rokem 2011 naprosto neobvyklý pokles. Pozitivních výsledků se dosáhlo prakticky na všech komunikacích s výjimkou silnic II. a III. třídy krajů LBK a PAK. S tímto hlubokým poklesem počtu usmrcených však neladí počet těžce zraněných, který již nebyl tak neobvyklý a dosáhl předpokládané výše. Nejlepších výsledků se dosáhlo na dálnicích a silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, PLK, STČ, ULK, ZLK a v PHA. Naopak na silnicích II. a III. tříd krajů JHM, KVK, LBK, MSK, PLK a místních komunikacích došlo dokonce k jejich zvýšení oproti roku 2011 nebo dokonce i vůči roku 2009.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek měl velmi příznivý vývoj v počtu smrtelných obětí a u těžce zraněných osob dosáhl očekávaného předpokladu.**

**Nepřiměřená rychlost**

Velmi pozitivní je rovněž pokles všech závažných následků nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí. Jejich pokles byl významně příznivější než celostátní úroveň, téměř dvojnásobný oproti celkovému vývoji v ČR. Nejlepších výsledků se dosáhlo na dálnicích, silnicích I. tříd a silnicích II. a III. tříd krajů JHM, KVK, VYS, HKK, MSK, ULK a v PHA. Naopak na silnicích II. a III. tříd krajů došlo buď ke zvýšení počtu usmrcených (JHČ, LBK, PLK a ZLK) nebo těžce zraněných (LBK, MSK, PLK a ZLK).

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí je výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

**Agresivní způsob jízdy (nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí)**

Počet usmrcených při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy nedosáhl v roce 2012 zcela očekávaného snížení. Nejlepších výsledků se dosáhlo na dálnicích, silnicích II. a III. tříd krajů KVK, PAK, PLK, ULK a v PHA. Naopak

na silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, HKK, LBK, MSK a STČ došlo k zvýšení oproti roku 2011 nebo dokonce i vůči roku 2009.

Naopak počet těžce zraněných byl nižší než předpokládaná výše a byl dokonce výrazně příznivější než celostátní úroveň. Nejlepších výsledků se dosáhlo na dálnicích, silnicích I. tříd, silnicích II. a III. tříd krajů LBK, OLK, PAK, PLK, STČ a ULK a v PHA. Naopak na silnicích II. a III. tříd krajů JHČ, JHM, VYS, MSK a místních komunikacích došlo dokonce k jejich zvýšení oproti roku 2011 nebo dokonce i vůči roku 2009.

**Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy je u počtu usmrcených téměř v souladu s nastavenými předpoklady NSBSP 2020 a mírně příznivější u těžkých následků nehod, i když nedosahuje celostátního průměru.**

Vlastník Dílčí cíl	silniční síť celkem	MINISTERSTVO DOPRAVY		KRAJE – komunikace II. a III. třídy														Místní komunikace	Hlavní město Praha
		Dálnice	silnice I. třídy	Celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	středočeský	Ústecký	Zlínský		
Děti								!				!					!	!	
Chodci			!		!				!	!	!			!		!		!	!
Cyklisté	!			!	!	!			!		!					!		!	
Motocyklisté						!	!	!		!		!			!	!			!
Mladí řidiči	!		!		!	!	!	!	!	!	!	!			!	!		!	
Senioři					!			!			!		!	!	!			!	
Alkohol	!				!	!		!		!	!		!			!	!	!	
Rychlost	!		!	!					!			!		!	!	!			
Agresivita					!	!		!		!		!	!	!	!	!		!	

Legenda:

více než stanovený cíl

splněno

méně než stanovený cíl

! výrazně nižší/vyšší pokles (o 20 %)

Obr. 6: Souhrnný přehled naplnění předpokladů dílčích cílů – snížení počtu těžce zraněných osob

Vlastník Dílčí cíl	silniční síť celkem	MINISTERSTVO DOPRAVY		KRAJE – komunikace II. a III. třídy													Místní komunikace	Hlavní město Praha	
		Dálnice	silnice I. třídy	Celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký			Zlínský
		Děti			!														
Chodci				!								!						!	
Cyklisté								!	!						!			!	
Motocyklisté	!		!	!	!		!	!		!			!		!				
Mladí řidiči						!				!	!		!			!		!	
Senioři				!					!				!		!		!	!	
Alkohol	!		!	!	!	!		!		!	!		!	!		!	!	!	!
Rychlost	!		!	!	!	!				!	!	!	!		!			!	!
Agresivita			!		!			!	!				!	!					

Legenda:

více než stanovený cíl

splněno

méně než stanovený cíl

! výrazně nižší/vyšší pokles (o 20 %)

Obr. 7: Souhrnný přehled naplnění předpokladů dílčích cílů – snížení počtu usmrcených osob

### 3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI

Vyhodnocení plnění NSBSP má být zajištěno:

- porovnáním se stanovenými přímými ukazateli strategických a dílčích cílů,
- **porovnáním se stanovenými nepřímými ukazateli monitoringu implementace,**
- zhodnocením rozsahu realizace bezpečnostních opatření uvedených v Akčním plánu.

Tyto tři úrovně jsou podmínkou pro objektivní zhodnocení aktuálního vývoje nehodovosti. Absence kterékoliv z nich může významně zkreslit vývoj situace v bezpečnosti silničního provozu a vést k mylným závěrům. Jejich propojení dává navíc i možnost včasné, cílené a účinné revize přijatých opatření.

**Přímé ukazatele** jsou analyzovány a vyhodnoceny v předchozí části (kapitola 1, kapitola 2 a související příloha). Kvantifikují plnění strategických a dílčích cílů v počtech usmrcených a těžce zraněných osob v souhrnném i regionálním měřítku a dávají jednoznačnou informaci o aktuálním stavu nehodovosti. Nemusejí však nutně v kratším časovém období dát přesnou informaci o nastoupeném trendu vývoje.

**K posouzení, zda je dosažený aktuální stav výsledkem skutečných změn stavebních a dopravních podmínek v silničním provozu, směřujících k vytvoření bezpečného dopravního systému, nebo jen náhodným jevem či statistickou odchylkou, slouží nepřímé ukazatele.**<sup>13</sup>

K tomu, zda mají změny v silničním provozu souvislost s realizovanými bezpečnostními opatřeními, je třeba alespoň orientačně znát **rozsah jejich realizace** ve vazbě na jejich specifikaci v Akčním plánu. Podrobné shrnutí těchto realizací dle odpovědí získaných od subjektů odpovědných za jejich realizace je uvedeno v následující části (kap. 4 a související příloha).

Neznamená to však vždy, že opatření realizovaná i ve velkém rozsahu vyvolala předpokládané změny provozních podmínek. Mohla se také ukázat jako neúčinná v konkrétních podmínkách nebo nebyla správně zvolena či realizována nebo

<sup>13</sup> V angličtině se pro nepřímé ukazatele používá termín „*performance indicators*“ – provozní parametry, který výstižněji charakterizuje jejich podstatu.

dokonce o jejich rozsahu nebyla podána správná informace. Pokud se však tato informace spojí se zjištěním nepřímých ukazatelů, lze zodpovědně posoudit i účinnost realizovaného opatření a jeho vliv na změnu provozních podmínek. Návazně je pak možné pružně revidovat konkrétní opatření nebo jej třeba nahradit i jiným a tím efektivně využít disponibilních finančních prostředků.

Proto NSBSP 2020 stanovila pro vyhodnocování účinnosti své realizace následně uvedené nepřímé ukazatele bezpečnosti a jejich cílové parametry, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020.

nepřímý ukazatel	cíl do roku 2020
Hodnocení Národní observatoří BSP	
<b>zajištění dětí</b> odpovídajícím zádržným systémem	<b>99 %</b> dětí cestujících v osobních vozidlech
<b>používání</b> reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti	<b>95 %</b> dětí – chodců a cyklistů <b>90 %</b> chodců v extravilánu
<b>používání</b> bezpečnostních helem	<b>95 %</b> dětí - cyklistů
<b>používání</b> bezpečnostních pásů	<b>98 %</b> řidičů <b>95 %</b> spolujezdců na předních sedadlech <b>90 %</b> spolujezdců na zadních sedadlech
<b>používání</b> bezpečnostních helem	<b>100 %</b> motocyklistů a spolujezdců na motocyklech
<b>používání</b> bezpečnostních helem cyklisty	<b>70 %</b> cyklistů vybaveno helmou
<b>dodržování</b> nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	<b>85 %</b> vozidel nepřekročí dovolenou rychlost <b>o více než 10 km.h<sup>-1</sup></b>
<b>dodržování</b> nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	<b>85 %</b> vozidel nepřekročí dovolenou rychlost <b>o více než 10 km.h<sup>-1</sup></b>
<b>dodržování</b> bezpečné vzdálenosti v extravilánu	<b>90 %</b> vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před nimi
<b>denní svícení vozidel</b>	<b>99 %</b> vozidel používá za dne světla

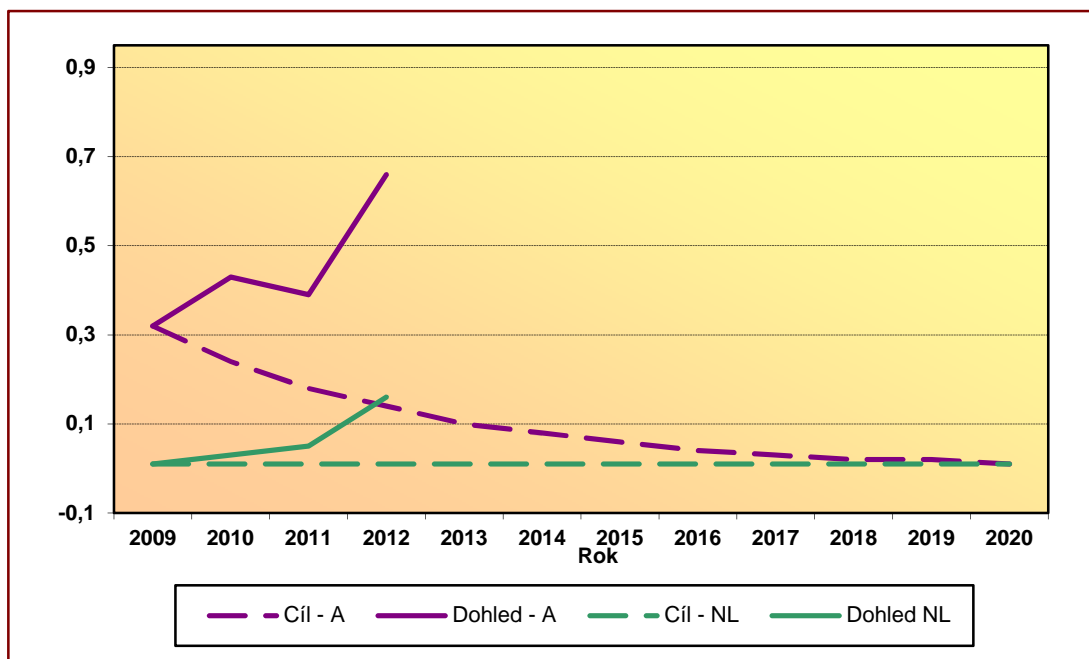
Hodnocení Policií ČR	
jízda pod vlivem alkoholu	maximálně <b>0,01 % jízd pod vlivem alkoholu</b> s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální (nulovou) hranici
Hodnocení MD	
bezpečná vozidla	<b>100 % nových vozidel</b> vyhodnoceno v kategorii nejbezpečnějších v testech EuroNCAP
zamezení jízdy profesionálních řidičů pod vlivem alkoholu	<b>zabudování alkolocků</b> do všech vozidel řízených profesionálními řidiči
bezpečná nákladní vozidla	<b>100 % nových vozidel</b> vybaveno systémem <b>automatického pohotovostního systému brzdění</b>
Hodnocení ŘSD ČR a krajů	
bezpečné silnice v extravilánu	<b>100 %</b> nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem, <b>100 %</b> délky silnic I. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, <b>50 %</b> délky silnic II. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, <b>10 %</b> délky vybraných silnic III. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, odstranění <b>90 %</b> nehodových lokalit na silnicích I. třídy.
bezpečné silnice v intravilánu	<b>100 %</b> nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem odstranění <b>70 %</b> nehodových lokalit na hlavní síti místních komunikací
oceňování bezpečnosti silničního provozu	<b>každoroční vyhodnocování</b> přínosů realizace NSBSP

Tab. 3: Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011-2020<sup>14</sup>

Zdroj: CDV

Z těchto výše uvedených ukazatelů bylo zajištěno sledování pouze jediného ukazatele, a to v působnosti Policie ČR.

<sup>14</sup> Viz Tab. 22a NSBSP 2020.



Obr. 8: Počet zjištěných jízd pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek v %<sup>15</sup>

Zdroj: MV, odbor bezpečnostní politiky

**Sledování dalších nepřímých ukazatelů nebylo příslušnými zodpovědnými orgány (Ministerstvem dopravy<sup>16</sup>, ŘSD ČR a kraji) finančně zajištěno<sup>17</sup> a tedy se nerealizovalo.**

Přítom použití nepřímých ukazatelů je důležité zejména u cílů stanovených pro dílčí problémové oblasti a u cílů stanovených pro krajskou, případně místní úroveň. Tedy v případech, kdy se počty závažných následků nehod pohybují v menších číslech. Názorným příkladem je, např. počet usmrcených dětí, kdy i výskyt jednoho případu znamená významnou odchylku při porovnávání vývoje v nějakém časovém úseku. Stejně významnou statistickou odchylku může vyvolat i jedna nehoda s mnoha osobními následky (např. nehoda autobusu nebo hromadná dopravní nehoda s účastí většího počtu vozidel na dálnici).

Nepřímé ukazatele jsou také jedinou spolehlivou informací v oblastech, kde již došlo k aplikaci jednoznačně přínosných bezpečnostních opatření – např. snížení rychlostních limitů v intravilánu, používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, zlepšení bezpečnostních parametrů komunikací, zavedení

<sup>15</sup> Data z celostátních dopravně bezpečnostních akcí (počet kontrolovaných vozidel/počet zjištěných jízd pod vlivem alkoholu/jiné návykové látky - v procentech).

<sup>16</sup> Zajištění hodnocení Národní observatoří BSP přísluší do kompetence Ministerstva dopravy.

<sup>17</sup> Odhadovaná výše ročních nákladů sledování činí ročně cca 3 mil. Kč.



účinného systému postihu atd. Nepřímé ukazatele zde podají objektivní obraz o tom, jak jsou tato opatření respektována, jak jsou účinná, jak přispěla k očekávané změně provozních podmínek a jak souvisejí se změnami ve vývoji nehodovosti.

Velmi důležitou roli hrají nepřímé ukazatele i pro vzájemné porovnání vývoje změn provozních podmínek mezi jednotlivými kraji. Jedná-li se o pravidelný sběr dat, lze na základě jeho vyhodnocení srovnávat vývoj bezpečnostní situace a potažmo interpretovat případné změny. Na nich lze dobře sledovat účinnost úsilí krajských orgánů o zlepšení bezpečnosti. Právě reprezentativně vyselektována síť referenčních bodů dle dále jednotné metodiky umožňuje vzájemné srovnání jejich úrovně a současně i progresu, kterého ve zvoleném časovém období dosáhly. Takto objektivizovaný pohled na bezpečnostní úroveň silničního provozu bude mít pro ně i výrazně stimulační charakter pro posílení jejich aktivit.

Pro systémové sledování nepřímých ukazatelů byly již v letech 2004–2009 prostřednictvím CDV vytvořeny potřebné podmínky. Byla vypracována metodika, která je kompatibilní s evropskou metodikou SafetyNet a zajišťuje tak i porovnávání na evropské úrovni. Sběr nepřímých ukazatelů prošel nejen zkušební fází, ale již i rutinně probíhal s průkazně přínosnými výsledky v České observatoři silničního provozu v rámci projektu Ministerstva dopravy SENZOR<sup>18</sup>.

Takto systémově postavená metodika a pevně stanovená síť referenčních bodů nabízí i další možnosti objektivního posouzení dopadů nově zaváděných legislativních změn případně jiných celorepublikově uplatňovaných opatření (např. bezpečnostních kampaní) a jejich porovnání s předchozími provozními podmínkami.

---

<sup>18</sup> [www.czrso.cz](http://www.czrso.cz)

### **3.1 Souhrnný komentář k plnění nepřímých ukazatelů bezpečnosti**

Nepřímé ukazatele bezpečnosti zadané v NSBSP 2020 nebyly v roce 2012 z důvodu finančního nezajištění sledovány, s výjimkou pouze jediného ukazatele v působnosti Policie ČR.

Jejich absence je tedy nejen nesplněním usnesení vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020, ale i výrazně snižuje vypovídací schopnost celého vyhodnocení NSBSP 2020 za rok 2012. Bez zhodnocení nepřímých ukazatelů zahrnutých v Tab. 3 nelze komplexně a odpovědně zhodnotit plnění stanovených strategických i dílčích cílů, ale ani účinnost realizovaných opatření.

Proto je naprosto nezbytné zajistit sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti pro rok 2013 a dále až do roku 2020.

## 4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY

Plnění Akčního programu NSBSP 2020, odpovědnými subjekty a jejich vyhodnocení, je dáno usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599.

**Subjekty odpovědné za plnění jednotlivých opatření a aktivit v nich specifikovaných jsou vyznačeny barevně:**

- modrá - orgány státní správy – ministerstva,
- žlutá – kraje a obce,
- oranžová – firmy,
- zelená – NNO.

Informaci o plnění jednotlivých opatření a realizovaných aktivitách a podklady pro vyhodnocení poskytly níže uvedené subjekty:

**Za ministerstva:**

- Ministerstvo dopravy ČR,
- Ministerstvo financí ČR.
- Ministerstvo obrany ČR,
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR,
- Ministerstvo vnitra ČR,
- Ministerstvo zdravotnictví ČR.

Za **kraje České republiky** to byly všechny kraje.

Za **NNO** se k aktivitám přihlásil pouze **Český červený kříž**. Přestože v ČR existuje několik desítek NNO, které se buď plně, nebo jen částečně zabývají bezpečností silničního provozu, je překvapivé, že žádná z nich nepodala informaci o svých aktivitách při plnění NSBSP. Přitom mnohé z nich jsou dokonce zastoupeny v Radě vlády pro bezpečnost silničního provozu (Autoklub České republiky, Ústřední automotoklub České republiky, Sdružení automobilových

dopravců ČESMAD Bohemia, Česká asociace pojišťoven, Sdružení automobilového průmyslu, Svaz dovozců automobilů).

Za **firmy**, které působí v České republice a mají možnost přímým způsobem ovlivňovat bezpečnost silničního provozu realizací aktivit, se přihlásilo pouze **Ředitelství silnic a dálnic České republiky (příspěvková organizace MD)** a **Český zdravotní ústav**.

Informaci nepodalý ani subjekty zapojené do Evropské charty bezpečnosti silničního provozu<sup>19</sup>.

Z **obcí**, které měly první možnost zapojit se do plnění aktivit přímo – prostřednictvím spoluodpovědnosti s kraji a v některých aktivitách odpovědnost za plnění aktivit nesly jen samotné obce, se přihlásily pouze obce jediného kraje, a to Zlínského. Byly to tyto obce:

- Magistrát města Zlína,
- Město Holešov,
- Město Luhačovice,
- Město Uherské Hradiště,
- Město Vsetín,
- Městský úřad Vizovice,
- Městský úřad Kroměříž,
- Městský úřad Rožnov pod Radhoštěm,
- Městský úřad Otrokovice,
- Obec Valašské Meziříčí.

Z 205 obcí s rozšířenou působností se jich k plnění NSBSP 2020 přihlásilo pouze 10, včetně statutárního města Zlína. Z ostatních 24 statutárních měst (kromě hl. m. Prahy) nepodalá žádné další informaci o činnostech v rámci NSBSP. Informace zaslané jednotlivými subjekty jsou v další části shrnuty v třídění odpovídajícímu struktuře Akčního plánu v souladu s instrukcí, kterou měly pro vyplnění k dispozici na webové aplikaci Ministerstva dopravy.

---

<sup>19</sup> Svým závazkem se k ní v ČR připojilo 22 asociací, 21 firem, 11 úřadů a 3 školy a výzkumná pracoviště

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K1

### APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE

### „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“ 2008/96/ES A JEJÍ ROZŠÍŘENÍ NA OSTATNÍ SÍŤ SILNIC

#### AKTIVITA

##### K1.1

Postupné uplatnění nástrojů směrnice (hodnocení dopadu na bezpečnost, bezpečnostní inspekce, odstraňování nehodových lokalit) na silnicích I. a II. tříd a základní komunikační síti měst a obcí.

##### K1.2

Zajištění dostatečného počtu odborně vyškolených odborníků dopravně inženýrských úseků pro provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů.

##### K1.3

Zajištění dostatečného počtu odborně vyškolených odborníků dopravně inženýrských úseků Policie ČR pro provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů.

##### K1.4

Zavedení metodiky Programu identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jako jedno z hledisek systému hospodaření s vozovkou.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 4.*

#### **Shrnutí K1**

##### **K1.1**

**Ministerstvo dopravy** provedlo implementaci směrnici *Bezpečná infrastruktura 2008/96/ES* do českého právního řádu v novele zákona č. 13/1997 Sb., (zákon č.152/2011 Sb.), o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů.

**Ministerstvo vnitra** poskytlo součinnost k K1.1 – provedlo BI na místech častých dopravních nehod i na silnicích nižších tříd. Podalo návrh na odstranění nehodových lokalit.

**ŘSD** provedlo BI v roce 2010 na celé síti TEN-T – provádí se jedenkrát za 5 let. Ze strany ŘSD jsou dostupné nástroje využívány a aplikovány s požadavky českého právního řádu. Provádí BA na stavbách nově projektovaných či stavbách v kolaudaci, nebo zkušebním provozu

Správci PK se k aktivitě K1 nepřihlásili.

Nástroje směrnice Bezpečná infrastruktura 2008/96/ES jsou **na krajské a obecní úrovni zcela nedostatečně využívány**. Je nezbytností se s těmito nástroji seznámit a aktivně je využívat, zvláště na místech častých dopravních nehod, byť jen s hmotnými škodami. Dále je nutné začít využívat bezpečnostní audit, jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury ještě ve fázi přípravy stavby).

## **K1.2**

**Ředitelství silnic a dálnic** vykazuje 4 pracovníky k provádění BA, z nichž jsou tři akreditovanými auditory Ministerstvem dopravy ČR. Akreditace probíhala v letech 2007 a 2011. Počet je dostačující.

**Kraje** vykazují nedostatečný počet vyškolených pracovníků odborníky dopravně inženýrských úseků pro provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů.

**Obce** nevykazují ani jednoho odborně vyškoleného pracovníka pro provádění BA nebo BI.

## **K1.3**

### **Ministerstvo vnitra**

Má 2 nově vyškolené pracovníky k provádění BA.

## **K1.4**

**Ředitelství silnic a dálnic** metodiku „Program identifikace údržby a oprav nehodových úseků...“, nepoužívá.

## **Kraje**

Metodiku „Program identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jako jedno z hledisek systému hospodaření s vozovkou“ využívá pouze jeden **kraj – Zlínský**.

### **Komentář K1**

Nástroje směrnice Bezpečná infrastruktura 2008/96/ES jsou **na krajské a obecní úrovni zcela nedostatečně využívány**. Je nezbytností se s těmito nástroji seznámit a aktivně je využívat, zvláště na místech častých dopravních nehod, byť jen s hmotnými škodami. Dále je nutné začít využívat bezpečnostní audit, jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury ještě ve fázi přípravy stavby. Audit bezpečnosti pozemních komunikací je systematická procedura, která vnáší do procesu dopravního plánování a projektování nejnovější znalosti o bezpečném utváření pozemních komunikací za účelem prevence vzniku dopravních nehod. Je to formální prověrka dopravních projektů, v jejímž rámci nezávislý a kvalifikovaný auditor vypracovává zprávu o bezpečnostních rizicích hodnoceného projektu a předkládá návrhy na jejich odstranění ([www.audit-bezpecnosti.cz](http://www.audit-bezpecnosti.cz)).

Směrnice byla zakomponována do českého právního řádu v novele zákona č. 13/1997Sb., (zákon č. 152/2011 Sb.), o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů.

Ze strany **ŘSD** jsou dostupné nástroje využívány a aplikovány s požadavky českého právního řádu.

**Ministerstvo vnitra** – Policie ČR na základě provedených BI vyhodnotila nehodová místa a podala podněty k odstranění 1 140 rizikových lokalit. Kolik rizikových lokalit bylo odstraněno správci PK, již není uvedeno. Správci PK se k aktivitě K1 nepřihlásili.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K2

### APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

#### AKTIVITA

##### K2.1

Stanovit obecný zákaz zřizování a provozování reklamních zařízení podél dálnic a rychlostních silnic, s výjimkou označení provozoven nacházejících se v blízkosti pozemní komunikace a nabízejících služby bezprostředně související se silničním provozem (bez ohledu na existenci ochranných pásem).

##### K2.2

Zintenzivnění a pravidelné vyhodnocování kontrolní činnosti v oblasti dodržování zákonných podmínek pro provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací a plnění zákonných povinností vlastníků reklamních zařízení a silničního správního úřadu při odstraňování reklamních zařízení provozovaných v rozporu se zákonem, zejména:

- revidovat povolení ke zřízení a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech dálnic a rychlostních silnic a zajistit odstranění všech nepovolených reklamních zařízení,
- revidovat smlouvy o pronájmu silničních pomocných pozemků podél dálnic a rychlostních silnic za účelem umístění reklamních zařízení a tyto smlouvy dále neprodlužovat,
- zjistit a odstranit všechna reklamní zařízení, která se od 1. července 2011 nacházejí v ochranných pásmech dálnic a rychlostních silnic z důvodu ztráty statutu staveb umístěných v souvisle zastavěných územích obcí,
- zjistit a odstranit všechna reklamní zařízení, která se od 1. července 2011 nacházejí v ochranných pásmech ostatních kategorií pozemních komunikací z důvodu ztráty statutu staveb umístěných v souvisle zastavěných územích obcí.



**K2.3**

Zvýšení odpovědnosti správců pozemních komunikací za aplikaci samovysvětlující a odpouštějící komunikace po implementaci směrnice 2008/96/ES do novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

**K2.4**

Legislativní řešení stromů, které tvoří pevné překážky v pozemních komunikacích a jsou vysazeny v rozporu s normou pro projektování pozemních komunikací.

**K2.5**

Definice bezpečnostních standardů pro stávající, zejména rychlostní komunikace, v novele zákona č. 13/1997 Sb. a stanovení mechanismů pro vymáhání jejich dodržování v praxi.

**K2.6**

Tvorba legislativy usnadňující možnost odnětí, nebo omezení vlastnického práva k nemovitostem malých rozměrů k provedení bezpečnostních úprav, zejména u starých pozemních komunikací.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 10.*

**Shrnutí K2****K2.1****Ministerstvo dopravy**

*V roce 2012 byla přijata novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů. Stanovuje obecný zákaz zřizování a provozování reklamních zařízení podél dálnic a rychlostních silnic, s výjimkou označení provozoven nacházejících se v blízkosti pozemní komunikace a nabízejících služby bezprostředně související se silničním provozem (bez ohledu na existenci ochranných pásem).*

**K2.2****Ministerstvo dopravy**

*Od září 2012 provedlo kontrolu na všech dálnicích a několika rychlostních silnicích. Ve spolupráci s auditory Ředitelství silnic a dálnic ČR jsou, v okolí dálnic, rychlostních silnic a na mostních objektech vedených přes tyto komunikace, vytipována nelegální reklamní zařízení, která svým umístěním nebo velikostí ohrožují bezpečnost silničního provozu. Procházejí systematickým procesem*

odstraňování. **ŘSD** ve spolupráci s Ministerstvem dopravy kontroluje stav reklamních zařízení v okolí dálnic a rychlostních silnic. Prioritně jsou řešena reklamní zařízení, která nejvíce ohrožují bezpečnost silničního provozu.

Nově přijatá legislativa se, dle informací od **krajů** ČR ještě nezačala využívat naplno.

**Obce** se při odstraňování reklamních zařízení řídí platnou legislativou.

### **K2.3**

**Ministerstvo dopravy** – do novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů, nebyla zakomponována aplikace samovysvětlující a odpouštěcí komunikace.

### **K2.4**

#### **Ministerstvo dopravy**

Legislativní řešení stromů, které tvoří pevné překážky v pozemních komunikacích je v kompetenci Ministerstva životního prostředí v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

### **K2.5**

#### **Ministerstvo dopravy**

Audity bezpečnosti pozemních komunikací jsou povinné pouze na komunikacích zařazených do silniční sítě TEN-T, dle novely zákona č. 13/1997Sb., (zákon č.152/2011 Sb.), o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů.

### **K2.6**

#### **Ministerstvo dopravy**

Legislativa usnadňující možnost odnětí, nebo omezení vlastnického práva k nemovitostem malých rozměrů k provedení bezpečnostních úprav, zejména u starých pozemních komunikací byla přijata zákonem č. 405/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), zákon č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu nemovitostí, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění zákona č. 209/2011 Sb.

**Komentář K2**

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány ze strany Ministerstva dopravy ČR a ŘSD.

Efektivnějšímu využívání legislativního nástroje zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů, jehož novela byla přijata v roce 2012, brání administrativně náročný proces a meze zákona umožňují pouze takové kroky, které vlastníci reklamních zařízení velmi často zneužívají.

Nově přijatá legislativa se - dle informací od krajů a obcí ČR - ještě nestačila začít využívat naplno. Nepovolených reklamních ploch a zařízení, která přímým způsobem ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je stále velké množství. A jednou z velmi častých příčin vzniku dopravní nehody je právě náraz do pevné překážky.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K3

### VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ

#### AKTIVITA

##### K3.1

Zpracování variantních návrhů výstavby obchvatů měst a obcí, s přihlédnutím ke kategorii komunikace, dopravnímu zatížení, velikosti sídla, nákladům a dalším aspektům.

##### K3.2

Zajištění postupné výstavby obchvatů měst a obcí.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 18.*

#### **Shrnutí K3**

##### **K3.1**

##### **K3.2**

**Ředitelství silnic a dálnic ČR** má zpracovaný a realizovaný návrh obchvatů měst a obcí nad 100 000 obyvatel na silnicích ve své správě - I. tříd, včetně rychlostních, ve stadiu uvedené do provozu v roce 2012:

*v obci nad 100 000 obyvatel – 3 projekty,*

*v obcích 20 000–49 000 obyvatel – 4 projekty,*

*v obcích do 10 000 obyvatel – 6 projektů.*

*Ve stadiu rozestavěné:*

*1 projekt v obci nad 100 000 obyvatel,*

*1 projekt v obci 99 000–50 000 obyvatel,*

*1 projekt v obci 49 000–20 000 obyvatel,*

*8 projektů v obcích do 10 000 obyvatel.*

##### **K3.2**

**Ředitelství silnic a dálnic ČR** zajišťuje postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí. Na rychlostních silnicích v 16 projektech v a silnicích I. tříd v 22 projektech.

**K3.1**

**ŘSD** využívá možnost výstavby obchvatů především na nejrizikovějších rychlostních silnicích a silnicích I. třídy, které spadají do jeho správy. V současnosti je to v 38 projektech.

**V krajích** je výstavba obchvatů na nízké úrovni. Aktivita směřují převážně na silnice I. třídy. Jen Jihočeský kraj vykazuje aplikaci opatření i na silnicích nižších tříd – II. a III. třídy.

**Obce** odpověděly na aktivitu, ale nebyla zdůvodněna nízká aplikace tohoto opatření ze strany obcí.

**K3.2**

**Ředitelství silnic a dálnic ČR** zajišťuje postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí. Na rychlostních silnicích v 16 projektech v a silnicích I. tříd v 22 projektech.

**Komentář K3**

Výstavba obchvatů měst a obcí je jedním z možných řešení zklidnění dopravy v městech a obcích, které jsou zatíženy nadměrnou intenzitou dopravy. Jsou řešením nejen pro zvýšení kvality života obyvatel, snížením emisí a imisí, ale především jedním z činitelů zvýšení bezpečnosti dopravy vedením dopravního proudu mimo obce a města.

**ŘSD** využívá možnost výstavby obchvatů především na nejrizikovějších rychlostních silnicích a silnicích I. třídy, které spadají do jeho správy. V současnosti je to v 38 projektech.

Výstavba obchvatů měst a obcí **v krajích** je na nízké úrovni. Aktivita směřují převážně na silnice I. třídy. Jen Jihočeský kraj vykazuje aplikaci opatření i na silnicích nižších tříd – II. a III. třídy.

**Obce** se k výstavbě obchvatů sice vyjádřily, ale nebyla zdůvodněna nízká aplikace tohoto opatření ze strany obcí.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K4

### ZAVÁDĚNÍ PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ NA KOMUNIKACÍCH V INTRAVILÁNU

Aktivita

K4.1

Systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích.

K4.2

Instalace vjezdových ostrůvků na stávajících komunikacích a nových stavbách.

K4.3

Realizace dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů.

K4.4

Úpravy bezpečného dopravního prostoru.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 23*

#### Shrnutí K4

**K4.1**

*Je plně v kompetenci **obcí**. Z obcí, které odpověděly, je realizace „Zón 30“ na nízké úrovni. K plnění této aktivity se přihlásili zástupci **krajů**:*

- *Hlavní město Praha,*
- *Jihočeský kraj.*

**K4.2**

**Kraje**

*Instalace vjezdových ostrůvků na stávajících komunikacích a nových stavbách není zatím příliš rozšířena. Jedná se novou výstavbu v řádu jednotek.*

**Obce** realizaci vjezdových ostrůvků nevyužívají.

**K4.3**

*Realizace nových odbočovacích, dělicích a parkovacích pruhů ze strany **krajů** není téměř využívána.*

*Totéž platí i pro skupinu **obce**.*

#### K4.4

##### Kraje

Úpravy bezpečného dopravního prostoru realizovaly ve vyšších finančních objemech:

- Hlavní město Praha,
- Jihočeský kraj,
- Kraj Vysočina.

Za **obce** se k aktivitě vyjádřily MěÚ Otrokovice a Město Uherské Hradiště, které upravily bezpečný dopravní prostor.

##### Komentář K4

Zavádění prvků zklidnění v intravilánu je na velmi nízké úrovni, a to jak ze strany krajů, tak i obcí ČR. Přitom se jedná o poměrně nízkonákladové opatření, které přinese městům a obcím zvýšení bezpečnosti a zkvalitnění života jejich obyvatel, především na obslužných komunikacích. Aplikaci „Zóny 30“ využívá jen **hlavní město Praha** a města a obce v **Jihočeském kraji**. I tak je velmi nízký počet realizovaných opatření.

Vjezdové ostrůvky do měst a obcí jsou realizovány ve velmi omezené míře. Je to jedno z opatření, jak efektivně snížit vjezdovou rychlost do intravilánových oblastí měst a obcí.

Realizace dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů je také na velmi nízké úrovni aplikovatelnosti. Zvláště ze strany obcí by se dalo očekávat, že toto opatření budou využívat v co nejvyšší míře.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K5

### ÚPRAVY KŘIŽOVATEK

Aktivita

K5.1

Revize stavebního upořádání a srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení (nejen u křižovatek).

K5.2

Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací.

K5.3

Výstavba okružních křižovatek jako jednoho z činitelů bezpečné pozemní komunikace.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 28.*

#### **Shrnutí K5**

##### **K5.1**

*Ministerstvo dopravy uvedlo, že bezpečnostní inspekce proběhla na celé síti silnic zařazených do sítě TEN-T v roce 2010 a vzhledem k tomu, že se provádí jednou za 5 let, nikoli na jednotlivých křižovatkách, proto v roce 2012 nebyly jednotlivé křižovatky podrobeny bezpečnostní inspekci. Obdobně je tomu i v případě celkové délky komunikací podrobených bezpečnostní inspekci (v km) – provedena na celé síti, nikoli po jednotlivých úsecích.*

##### **Ministerstvo obrany**

*Nevykázalo pro K5.1 činnost.*

**Kraje** se revizi stavebního upořádání a srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení věnují ve velmi odlišné intenzitě. Výraznější aktivitu prokazuje:

- *Hlavní město Praha,*
- *Jihočeský kraj,*
- *Liberecký kraj a*
- *Plzeňský kraj.*

**Obce** v aktivitě K5.1 nevykazují, mimo MěÚ Otrokovice, výraznější činnost.



**Ředitelství silnic a dálnic ČR**

*Průběžně zadává měření retroreflexe dopravního značení, staré značky 10 - 15 let a poškozené, se vyměňují automaticky.*

**K5.2**

*Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací provedlo v roce 2012:*

**Ministerstvo vnitra ČR** uvedlo, že celkový počet křižovatek podrobených BI byl 1 000. Revize byla provedena na všech typech PK.

**Kraje** uvádějí počty realizovaných revizí rozhledových trojúhelníků. Nejaktivnější byly:

- *Hlavní město Praha,*
- *Jihočeský kraj,*
- *Plzeňský a Liberecký kraj.*

**K5.3**

*Výstavba okružních křižovatek jako jednoho z činitelů bezpečné pozemní komunikace.*

**Ředitelství silnic a dálnic** výstavbu okružních křižovatek neuvádí.

**Kraje** realizují výstavbu okružních křižovatek alespoň počtu jednotek. Výstavba je prováděna ve 12 krajích.

**V obcích se** výstavba neprovádí.

**Komentář K5**

Aktivitu v K5 na dostatečné úrovni vykazuje Ministerstvo vnitra, které provedlo BI na 1 000 křižovatkách. Nejvyšší počet křižovatek podrobených BI ze strany Policie ČR byl v Jihomoravském kraji – 404, dále v Moravskoslezském – 179 kontrol, Středočeském kraji 153 a v Kraji Vysočina 125 kontrol.

Nejnižší počty kontrol křižovatek vykazuje Královéhradecký kraj – 1 kontrola, Pardubický 6 kontrolovaných křižovatek, a dále je to hlavní město Praha (10) a Liberecký kraj (11). Počet BI je velmi nerovnoměrný.

Křižovatkám v **krajích ČR** musí být věnována náležitá pozornost. Většina dopravních nehod v intravilánu se odehrává právě na ne dobře značených, či ne příliš srozumitelných křižovatkách.

Je zcela nezbytné vyvíjet aktivitu i ze strany **krajů a obcí**, kde znají dopravní situace na křižovatkách nejlépe, a provádět zodpovědně BI. Z obcí, které se vyjádřily, se vymyká **Městský úřad Otrokovice**, který provedl BI na 31 km komunikací. Nástroj revize stavebního uspořádání je využíván zcela nepatrně a stejně tak i revize rozhledových trojúhelníkových polí.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K6

### ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

#### Aktivita

##### K6.1

Důsledné uplatňování metodiky pro komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení v praxi.

##### K6.2

Ověřování a zavádění nových prvků dopravního značení a zařízení.

##### K6.3

Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

##### K6.4

Odstraňování, případně ochrana pevných překážek v ochranném pásmu silnic.

##### K6.5

Kontrola plnění povinnosti správců pozemních komunikací o tyto řádně pečovat, včetně krajnic, příkopů a silniční zeleně; stanovení sankcí za zjištěné nedostatky.

##### K6.6

Povinnost pravidelného měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek správci pozemních komunikací, lokalizace a označování nevyhovujících úseků dopravními značkami.

##### K6.7

Systematické odstraňování nevyhovujících povrchových vlastností vozovek.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 35.*

## **Shrnutí K6**

### **K6.1**

**Ministerstvo dopravy** realizaci aktivity podporuje revizí vybraných technických podmínek (např. TP 65, 66, TP 169, TP 133), které probíhají od konce roku 2012. Byla zahájena první připomínková jednání, která budou pokračovat v roce 2013. Za **kraje** se k důslednému využívání a uplatňování metodiky pro komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení v praxi přihlásil pouze Jihočeský kraj. Další kraje metodiku využívají jen částečně nebo vůbec ne.

### **K6.2**

**Ministerstvo dopravy** ani **ŘSD** se nevyjádřilo k zavádění nového dopravního značení a zařízení.

**Kraj Jihočeský** zavádí nové prvky dopravního značení. Tato aktivita nebyla v povinnosti krajů.

### **K6.3**

### **K6.4**

### **K6.5**

**Ministerstvo dopravy** se striktně drží dikce vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 300/1999 Sb., vyhlášky č. 355/2000 Sb., vyhlášky č. 555/2002 Sb., vyhlášky č. 305/2005 Sb. a vyhlášky č. 490/2005 Sb.) zavádí vlastníkově nebo správci dotčené komunikace zabezpečit prohlídku komunikace.

## **6.3**

**Kraje** provádějí revize v neporovnatelných objemech. Kraj Vysočina na 4 572 km silnic, Jihomoravský kraj uvádí 3 765 revizí, Královéhradecký kraj 437, Jihočeský kraj 150, hlavní město Praha 80 revizí. Další kraje revize neuvádějí.

**Obce** nástroj nevyužívají.

### **K6.4**

**Kraje** pevné překážky odstraňují. Jsou si vědomy nebezpečí, které pevné překážky pro bezpečnost dopravy tvoří.

**Obce** odstraňování pevných překážek téměř neprovádějí

**K6.5**

**Kraje** kontrolu plnění povinností správců PK prokazují nevyrovnaně. Nejvyšší aktivitu vykazuje **Kraj Vysočina** – 2 508 kontrol, kdy byly zjištěny nedostatky v 1623 případech.

**Obce** se k této aktivitě přihlásily. Plní povinnosti a odstraňují zjištěné nedostatky. Nejvyšší aktivitu vykazuje město Otrokovice se 37 provedenými kontrolami.

**K6.6**

**ŘSD** měření a hodnocení proměnných parametrů se neprovádí. Po zavedení úsporných opatření od roku 2010 nebyla uzavřena žádná smlouva na dodávku dat. Pro plánování nebo opravy úseků vozovek bylo naměřeno 717,865 km a vyhodnoceno měření parametru únosnosti vozovky.

**Kraje** provádějí měření a hodnocení proměnlivých parametrů jen na místech častých dopravních nehod. Úseky opravují nebo osazují dopravními značkami.

**Obce**, resp. obce Zlínského kraje, které se jako jediné se zapojily do vyplnění webových dotazníků, prokazují aktivitu především na MM Zlína, Valašském Meziříčí a Otrokovicích.

**K6.7**

Nevyhovující povrchové vlastnosti jsou odstraňovány v **krajích Jihočeský kraj, Jihomoravský kraj, Kraj Vysočina a Královéhradecký kraj.**

Obce se zapojují do odstraňování nevhovujících povrchových vlastností jen ve Zlínském kraji:

- **Magistrát města Zlína,**
- **Obec Valašské Meziříčí**
- **MěÚ Otrokovice.**

Další obce neuvádí.

## Komentář K6

Péče o kvalitu vozovky a jejího vybavení je stále na nedostatečné úrovni.

**Ministerstvo dopravy ČR, resp. ŘSD** se řídí striktně zákony a provádí prohlídky v zákonných lhůtách tak, jak je to ve vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 300/1999 Sb., vyhlášky č. 355/2000 Sb., vyhlášky č. 555/2002 Sb., vyhlášky č. 305/2005 Sb. a vyhlášky č. 490/2005 Sb.

Uspokojivá situace je jen v některých krajích ČR v revizi vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

**Jihočeský kraj** provedl **150 revizí** vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

**Jihomoravský kraj** provedl **3765 revizí** vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

**Kraj Vysočina** revidoval vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti na 4 572 km ostatních silnic (mimo I. třídy).

**Královéhradecký kraj** provedl **437 revizí** na silnicích I. třídy.

Další kraje ČR velmi zaostávají za výše jmenovanými v počtu revizí vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

Z obcí byl aktivní **Magistrát města Zlína** s 80 km odstraněných nevyhovujících povrchových vlastností vozovek, **Obec Valašské Meziříčí** odstranila 3,5 km úseků a **Městský úřad Otrokovice** 10 km nevyhovujících vozovek.

Odstranění nebo ochránění pevných překážek je vykázáno v nízkém počtu. Je zapotřebí se na tuto oblast zvýšení bezpečnosti komunikací zaměřovat a pravidelně překážky odstraňovat.

Měření proměnných parametrů vozovky se aplikuje velmi zřídka. Výjimkami jsou **Jihočeský kraj, Jihomoravský kraj, Kraj Vysočina a Královéhradecký kraj.**

Zda byl příčinou nedostatek finančních prostředků na potřebné měřicí zařízení, není známo.

**ŘSD** naměřeno a vyhodnoceno měření parametru únosnosti vozovky jako podkladu pro opravu, ale nebyla uzavřena smlouva na dodávku dat z měření.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K7

### ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

#### Aktivita

##### K7.1

Zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací.

##### K7.2

Zajištění průběžné údržby rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními dráhami.

##### K7.3

Zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků.

##### K7.4

Zavedení bezpečnostních auditů a závazného odstraňování bezpečnostních rizik na železničních přejezdech.

##### K7.5

Provádění bezpečnostních auditů na železničních přejezdech\*.

##### K7.6

Závazné odstraňování bezpečnostních rizik na železničních přejezdech.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 44.*

## **Shrnutí K7**

### **K7.1**

#### **Ministerstvo dopravy**

Vyvinulo Metodiku pro zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací.

Ministerstvo vnitra uvedlo, že v součinnosti se SŽDC, byla provedena BI v 553 případech.

#### **Kraje**

Posouzení komplexního dopravního značení na přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací uvádějí téměř všechny kraje mimo Kraj Vysočina, Olomoucký kraj a Středočeský kraj. Posouzení je prováděno v řádech jednotek až dvou desítek. Pouze Jihomoravský kraj vykazuje celkem posouzených 73 železničních přejezdů. Metodika posouzení je používána jen ve 2 krajích.

**Obce** aktivitu vyplnily, ale s negativním vykonáváním. Posouzeno bylo minimum přejezdů.

Za firmy odpovědělo pouze **ŘSD**. V minulých letech byla prováděna opatření na železničních přejezdech - doplňování opticko-akustických brzd a zabezpečovacího zařízení ve spolupráci se SŽC.

### **K7.2**

Kraje údržbu rozhledových polí provádějí opět ve velmi nerovném počtu. Karlovarský kraj uvádí 310 údržbových míst, naproti tomu jsou kraje, kde se údržba neprovádí vůbec: např. Kraj Vysočina, Pardubický a další kraje provádí údržbu rozhledových polí v omezené míře.

**Obce** provedly údržbu jen na několika málo místech - od 1 přejezdu do 4 přejezdů.

### **K7.3**

**Ministerstvo dopravy** do konce roku 2012 provedlo osazení vybraných železničních přejezdů v Moravskoslezském kraji kamerami se záznamem.

Technické zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy je i ze strany **krajů**.



V současné době je na všech přejezdech vybavených světelným přejezdovým zařízením v obvodu Jihomoravského kraje záznamové zařízení o stavech PZS.

Pardubický kraj zabezpečil 20 přejezdů, Plzeňský kraj 11 přejezdů.

**Obce** nemají na realizaci aktivity dostatek finančních prostředků.

#### **K7.5**

##### **Kraje**

Bezpečnostní audit nebo inspekce v součinnosti se SŽDC uskutečnily kraje:

Jihočeský kraj 29,

Jihomoravský kraj 82,

Karlovarský kraj 82,

Ústecký kraj 135.

Ostatní kraje nevykazují činnost pro tuto aktivitu.

##### **Obce**

Město Holešov a Městský úřad Kroměříž provedly BI na 3 přejezdech, resp. 4 přejezdech.

#### **K7.6**

V rámci OP Doprava bude dokonce roku 2014 modernizováno téměř 400 železničních přejezdů.

#### **K7.5**

##### **Kraje**

Bezpečnostní audit nebo inspekce v součinnosti se SŽDC uskutečnily kraje:

Jihočeský kraj 29,

Jihomoravský kraj 82,

Karlovarský kraj 82,

Ústecký kraj 135.

Ostatní kraje nevykazují činnost pro tuto aktivitu.

##### **Obce**

Město Holešov a Městský úřad Kroměříž provedly BI na 3 přejezdech, resp. 4 přejezdech.

#### **Komentář K7**

Akční program v této aktivitě je **naplňován** ze strany **ministerstev**. Ze strany krajů a obcí jsou aktivity plněny velmi nerovnoměrně. A přitom na železničních přejezdech dochází stále k tragickým nehodám.

**Ministerstvo dopravy** v Moravskoslezském kraji osadilo přejezdy moderními systémy se záznamem přestupců. Zavádí Metodiku pro zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací.

**Ministerstvo vnitra** provedlo BI na 553 přejezdech v součinnosti se SŽDC. Bylo shledáno 260 závad.

**Ředitelství silnic a dálnic ČR** provádělo – v předchozích letech ve spolupráci se SŽDC – doplňování opticko-akustických brzd a zabezpečovacího zařízení na přejezdech.

**Kraje ČR** provádějí komplexní posouzení zcela sporadicky a maximálně v počtu dvou desítek přejezdů v kraji. Výjimkou je **Jihomoravský kraj**, kde bylo posouzeno 73 přejezdů.

Počet provedených BI na železničních přejezdech v jednotlivých krajích je vzhledem k počtu přejezdů zcela zanedbatelný.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K8

### APLIKACE SILNIČNÍ TELEMATIKY PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Aktivita

K8.2

Instalace systémů na monitorování a vyhodnocování dopravní situace, s možností detekce odcizených vozidel.

K8.3

Postupné zavádění systémů pro detekci jízdy (chůze) na červenou, s možností nepřetržitého snímání dopravních situací na křižovatkách a rozlišení registračních značek přestupců.

K8.4

Zavádění mezinárodně srozumitelného systému poskytování aktuálních dopravních informací směrem k řidičům na proměnných dopravních značkách a jejich rozšíření o harmonizované piktogramy a doprovodné texty z evropské iniciativy Mare Nostrum.

K8.5

Podpora a rozvoj osobního navigačního systému pro osoby s omezenou schopností orientace nebo pohybu.

K8.6

Postupné vybavování dálniční sítě a sítě rychlostních silnic systémy pro automatickou kontrolu vozidel, jejichž řidiči nedodržují pravidla silničního provozu, zejména povolenou rychlost, s možností identifikace registrační značky vozidla.

K8.7

Postupné vybavování dálniční sítě a sítě rychlostních silnic systémy varování před nehodou nebo nebezpečím, které usnadní komunikaci vozidla s ostatními vozidly nebo s inteligentní dopravní infrastrukturou.

**K8.8**

Postupné rozšiřování a distribuce sběru dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách na další důležité úseky silniční sítě, jejich aplikace na proměnném dopravním značení.

**K8.9**

Eliminace neúměrného poškozování silniční sítě jízdami přetížených těžkých nákladních vozidel postupným zaváděním systémů jejich vážení za jízdy.

**K8.10**

Modernizace telefonních center tísňového volání pro příjem a zpracování tísňového volání eCall – jednotná evropská tísňová linka 112.

**K8.11**

Napojení informace o tísňovém volání eCall do systému JSDI.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 55.*

**Shrnutí K8****K8.1**

*ŘSD provedlo instalaci informačních a řídicích systémů na nově budovaných dálnicích ČR na 3 místech. Na nově budovaných silnicích I. tříd nebylo instalováno ani zmodernizováno na síti stávajících silnic I. třídy.*

**K8.2****Kraje**

*Hlavní město Praha – 86 kusů a Královéhradecký kraj – 1 kus systémů na monitorování a vyhodnocování dopravní situace, s možností detekce odcizených vozidel*

*ŘSD osadilo systémy v počtu 36 kusů. 29 na dálnicích a RK a 7 kusů na silnicích I. třídy.*

**K8.3**  
**Kraje**

*Hlavní město Praha aplikuje systémy pro detekci jízdy na červenou a dalších systémů pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jen na vybraných křižovatkách.*

*Další kraje neprovádějí z nedostatku finančních prostředků.*

**K8.4**  
**Ministerstvo dopravy ČR**

*Od začátku roku 2013 probíhá v ČR mezinárodní on-line test srozumitelnosti nových piktogramů na proměnných dopravních značkách navržených v rámci projektu EU EasyWay - Mare Nostrum. Výsledek testů poslouží k tvorbě společných zásad pro používání piktogramů na proměnných dopravních značkách, které budou jednoduché a zároveň srozumitelné pro řidiče z různých zemí.*

**ŘSD**

*Systémy jsou postupně zaváděny.*

**K8.5**  
**Kraje**

*Ve většině krajů je podpora pro podporu rozvoji osobního navigačního systému pro osoby s omezenou schopností orientace nebo pohybu je poskytována, ale bez finanční podpory.*

**NNO**

*Žádná z NNO se k aktivitě nevyjádřila.*

**K8.6**  
**Ministerstvo dopravy se k aktivitě nevyjádřilo.**

*ŘSD uvedlo, že systémy pro kontrolu vozidel v aktivitě K8.6 nebyly na dálnicích ani rychlostních silnicích uvedeny do provozu.*

**K8.7**

**Ministerstvo dopravy se k aktivitě nevyjádřilo.**

**K8.8**

**Ministerstvo vnitra** neobdrželo požadavek pro vytipování vhodných úseků pro osazení PDZ.

**ŘSD** uvedlo, že počet zařízení na sběr dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách instalovaných v roce 2012 je 22.

**Kraje**

Tyto kraje

Hlavní město Praha 28,

Královehradecký kraj 2,

Pardubický kraj 2,

a Zlínský kraj 17 kusů zařízení pro sběr dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách

**K8.9****Kraje**

Technická opatření pro eliminaci neúměrného poškozování vozovky v roce 2012 nebyla kraji realizována. Výjimku tvoří hlavní město Praha - 2 místa a Zlínský kraj 1 místo.

**ŘSD**

Počet systémů vážení za jízdy uvedený do provozu v 2012 je 1 kus.

**K8.10****Ministerstvo dopravy ČR**

Prostředí pro fungování služby eCall zahrnující oblast palubních systémů, telekomunikační sítě a center tísňového volání se připravuje, a proto dosud nebylo realizováno jednotné napojení systému eCall. V současné době probíhá realizace projektu „Jednotná úroveň operačního řízení základních složek integrovaného záchranného systému a modernizace technologií příjmu tísňového volání“.

**Kraje**

Žádný kraj, s výjimkou Zlínského kraje, nemá vybudované centrum pro příjem tísňového volání 112 – eCall.

**K8.11****Ministerstvo dopravy ČR**

V roce 2012 byla v rámci projektu HeERO v deseti testovacích vozidlech během jízd po celé České republice testována schopnost prototypů vozidlových jednotek

*zajistit přenos dat eCall z vozidla až do aplikace operátora tísňové linky 112 a také následné předání této informace o dopravní nehodě do NDIC Ostrava.*

### **Kraje**

*Systém tísňového volání eCall je funkční ve Zlínském kraji a Karlovarském kraji.*

### **Komentář K8**

Tato aktivita je zcela nenaplněná a to jak ze strany MD, ŘSD tak i krajů ČR, obcí.

**Ministerstvo dopravy** – odbor kosmických technologií a družicových systémů podal informaci k aktivitám 8.4, 8.10 a 8.11:

K 8.4 Piktogramy se testují a budou umístěny na proměnných dopravních značkách, které budou jednoduché a zároveň srozumitelné pro řidiče z různých zemí.

K8.10 Prostředí pro fungování služby eCall zahrnující oblast palubních systémů, telekomunikační sítě a center tísňového volání se připravuje, a proto dosud nebylo realizováno jednotné napojení systému eCall.

K8.11 V roce 2012 byla v rámci projektu HeERO (Harmonised eCall European Pilot) v deseti testovacích vozidlech během jízd po celé České republice testována schopnost prototypů vozidlových jednotek zajistit přenos dat eCall z vozidla až do aplikace operátora tísňové linky 112 a také následné předání této informace o dopravní nehodě do NDIC Ostrava.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K9

### POSTUPNÁ PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍŤE NA PRINCIPECH SAMOVYSVĚTLUJÍCÍ A ODPOUŠTĚJÍCÍ SILNICE

Aktivita

K9.1

Vypracování metodiky systému odpouštějící a samovysvětlující silnice a ověření funkčnosti vybraných prvků a parametrů.

K9.2

Zpracování metodiky do příslušných projektových a prováděcích předpisů.

K9.3

Aplikace metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 63.*

#### **Shrnutí K9**

**K9.1**

**K9.2**

**K9.3**

**Ministerstvo dopravy ČR** uvedlo, že metodika systému odpouštějící a samovysvětlující silnice a ověření funkčnosti vybraných prvků a parametrů byla vypracována – viz: <http://www.mdcr-vyzkuminfobanka.cz/DownloadFile/3482.aspx>  
Do příslušných prováděcích a projektových předpisů je aplikována.

**K9.3**

**Kraje**

Metodiku využívá:

Hlavní město Praha, Jihočeský kraj, Karlovarský kraj, Kraj Vysočina, Královehradecký kraj, Pardubický kraj, Zlínský kraj. Plzeňský kraj metodiku využívá částečně.

Ostatní kraje metodiku nepoužívají.



*Za **firmy** neodpověděl nikdo.*

### **Komentář K9**

Metodika samovysvětlující a odpouštěcí komunikace byla vypracována **Ministerstvem dopravy**. Do příslušných prováděcích a projektových předpisů je aplikována. Probíhají pravidelné revize norem a TP.

**Kraje** metodiku využívají především při projektování nových komunikací a rekonstrukci stávajících. Je nezbytné tuto metodiku aplikovat při projektování a rekonstrukci komunikací v podstatně širším měřítku. Jedná se o zásadní nástroj pro tvorbu bezpečné PK.

## KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K10

### ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Aktivita

K10.1

Podpora celostátního programu „Bezpečná cesta do školy“ formou webové aplikace na stránkách MŠMT a realizace stanovených zásad na základě konzultací s dopravními inženýry (MD, kraje a NNO).

K10.2

Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti.

K10.3

Podpora zavádění systémů aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů pro chodce.

K10.4

Budování bezpečné cyklistické infrastruktury.

K10.5

Metodická podpora pro bezpečnost a komfort oddělené přepravy chodců a cyklistů budováním cyklistických přejezdů.

K10.6

Metodická podpora a rozvoj tzv. „sdílených prostorů“ na místních komunikacích.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 66.*

#### **Shrnutí K10**

**K10.1**

**Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy** v roce 2012 podpořilo 15 projektů „Bezpečná cesta do školy“. Podpora za strany MŠMT je také poskytována web aplikací.

**Kraje**

*Podpora projektu Bezpečná cesta do školy je ze strany krajů poskytována.*

**K10.1****K10.2****K10.3****Ministerstvo dopravy**

*Zástupci Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) oznámili výsledky společné iniciativy „Bezpečný přechod“, jejímž cílem je odstraňování nebezpečných kolizních přechodů na silnicích I. tříd, které jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic.*

**K10.2****Kraje**

*Kraje věnují pozornost opravám a úpravám přechodů pro pěší.*

**Obce**

*Obce Zlínského kraje upravují a opravují přechody pro chodce. Mimo Městský úřad Rožnov pod Radhoštěm vykazují aktivitu všechny obce, které vyplnily web dotazníky.*

**K10.3****Kraje**

*Systémy aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů zavedly kraje: Hlavní město Praha, Jihočeský kraj. Jihomoravský kraj má nainstalovaný systém z dřívější doby.*

**Obce**

*Magistrát města Zlína, Město Holešov, MěÚ Vizovice, MěÚ Otrokovice, Obec Valašské Meziříčí, Město Vsetín a MěÚ Kroměříž systém aktivní bezpečnosti nezavedly z nedostatku finančních prostředků.*

*Město Uherské Hradiště realizace aktivních systémů je finančně velmi nákladná, upřednostňuje nasvětlené přechodů.*

**K10.4 a****K10.5**

*Ministerstvo dopravy se dlouhodobě snaží, především v městském prostředí, integrovat mobilitu chodců a cyklistů v rámci jednoho sdíleného prostoru. Problematiku přejezdů pro cyklisty a přechodů pro řeší aktualizované Technické*

podmínky 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty (doposud nebyly projednány a schváleny).

#### **K10.4**

##### **Kraje**

Cyklostezky a cyklotrasy vybuďovalo v roce 2012:

Hlavní město Praha, Jihočeský kraj a Plzeňský kraj.

##### **Obce**

Upravily převážně stezky pro cyklisty převážně v intravilánu.

#### **K10.6**

**Ministerstvo dopravy** se v rámci tematických okruhů legislativních návrhů procyklistických úprav snaží dlouhodobě zavést „prostor s převažující funkcí“, což je obdoba pěší zóny s povoleným vjezdem vybraných vozidel.

#### **Komentář K10**

Podpora projektu „Bezpečná cesta do školy“ je dána jak ze strany **Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy**, tak i ze strany **Ministerstva dopravy** – samostatného oddělení BESIP. **Kraje** ČR tuto aktivitu také podporují.

**Ministerstvo dopravy** a **Státní fond dopravní infrastruktury** realizují společnou iniciativu „Bezpečný přechod“, jejímž cílem je odstraňování nebezpečných kolizních přechodů na silnicích I. třídy, které jsou ve správě **Ředitelství silnic a dálnic**.

Úpravě bezpečných přechodů je ze strany krajů věnována malá pozornost. Nejvyšší aktivitu prokazují **hlavní město Praha** a **Jihočeský kraj**.

Systémy aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů jsou v krajích i obcích zaváděny jen v omezené míře. Důvodem je ve většině případů vysoká finanční náročnost realizace aktivity.

**Ministerstvo dopravy** se dlouhodobě snaží integrovat mobilitu chodců a cyklistů v rámci jednoho sdíleného prostoru. Bezpečnost chodců a cyklistů je řešena TP 179 – zatím v projednávání.

**Obce** Zlínského kraje věnují pozornost tradiční formě dopravy – cyklistice. Daří se jim upravovat cyklistické stezky a cyklotrasy, byť v omezené míře.

## Shrnutí plnění aktivit K

### KOMUNIKACE

Nástroje směrnice Bezpečná infrastruktura 2008/96/ES jsou **na krajské a obecní úrovni** zcela nedostatečně využívány. Je nezbytností se s těmito nástroji seznámit a aktivně je využívat, zvláště na místech častých dopravních nehod, byť jen s hmotnými škodami. Dále je nutné začít využívat bezpečnostní audit, jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury ještě ve fázi přípravy stavby.

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány ze strany Ministerstva dopravy ČR a ŘSD. Bylo by vhodné zefektivnit proces pro odstraňování nelegálních reklamních ploch a neumožnit vlastníkům reklamních zařízení využívat mezer zákona.

Výstavba obchvatů měst a obcí je jedním z možných řešení zklidnění dopravy ve městech a obcích, jež jsou zatíženy nadměrnou intenzitou dopravy. Jsou východiskem nejen pro zvýšení kvality života obyvatel, snížení emisí a imisí, ale především jedním z činitelů zvýšení bezpečnosti dopravy vedením dopravního proudu mimo obce a města. Je nutností toto stavební řešení uplatňovat všude tam, kde je vysoká intenzita dopravy, byť by se jednalo „jen“ o komunikace II. a III. tříd.

Zavádění prvků zklidnění v intravilánu je na velmi nízké úrovni a to jak ze strany krajů, tak i obcí ČR. Přitom se jedná o poměrně nízkonákladové opatření, které přinese městům a obcím zvýšení bezpečnosti a zkvalitnění života jejich obyvatel, především na obslužných komunikacích. Aplikaci „Zóna 30“ je třeba rozšířit především na síti obslužných komunikací obcí a měst ČR.

Nástroj bezpečnostní inspekce na křižovatkách je využíván zcela nedostatečně. Křižovatkám musí být ze strany krajů, měst a obcí věnována náležitá pozornost. Většina dopravních nehod v intravilánu se odehrává právě na nedobře značených či nepříliš srozumitelných křižovatkách. Nástroj revize stavebního uspořádání je využíván zcela nepatrně a stejně tak i revize rozhledových trojúhelníkových polí.

**Péče o kvalitu vozovky a její vybavení je stále na nedostatečné úrovni. Je zapotřebí pracovat s nástrojem měření proměnných parametrů vozovky jako s jedním z nástrojů, jak vozovku udržovat bezpečnou.**

Akční program je v aktivitě 7 - „Zabezpečení železničních přejezdů“ uspokojivě naplněn pouze ze strany ministerstev. Je zcela nezbytné i na krajské (obecní) úrovni problematice bezpečných přejezdů věnovat patřičnou pozornost a vybavovat je moderními zabezpečovacími systémy. Na železničních přejezdech dochází stále k dopravním nehodám s tragickými následky.

Počet provedených BI na železničních přejezdech v jednotlivých krajích je vzhledem k počtu přejezdů ve správě SŽDC (8 096) zcela zanedbatelný.

Aktivita 8 zůstává ve stavu ověřovacího procesu – testování proměnného dopravního značení ze strany Ministerstva dopravy. Plnění této aktivity je až do roku 2015, resp. 2020. Napojení jednotného telefonního čísla – eCall bude realizováno v souladu s Nařízením EK v přenesené pravomoci určeném pro centra tísňového volání 112, která budou uzpůsobena přijímat volání eCall. Toto nařízení bylo vypracováno v listopadu 2012, ale ještě nebyla vydána jeho závěrečná verze. Z tohoto důvodu se v ČR nedaří propojit všechny zainteresované subjekty pod jednotný systém.

Metodika samovysvětlující a odpouštějící komunikace je dalším z činitelů bezpečné dopravy. Je nezbytné se naučit metodiku aplikovat při projektování a rekonstrukci komunikací v podstatně širším měřítku. Jedná se o zásadní nástroj pro tvorbu bezpečné PK.

## VOZIDLO - OPATŘENÍ V1

### EFEKTIVNÍ ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU A TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL

#### Aktivita

##### V1.1

Zajištění intenzivních silničních technických kontrol, především nákladních vozidel je prováděno.

##### V1.2

Zabezpečení intenzivního a účinného státního odborného dozoru nad provozovateli silniční dopravy a dohledu ze strany Policie ČR.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 76.*

#### Shrnutí V1

##### V1.1

###### **Ministerstvo vnitra**

*Zajištění intenzivních silničních technických kontrol, především nákladních vozidel je prováděno. Při silničních technických kontrolách všech vozidel bylo zjištěno 106 480 případů, kdy nebyl technický stav vozidla vyhovující, z toho v 54 495 případech u užitkových vozidel.*

###### **Ministerstvo obrany**

*V roce 2012 bylo provedeno celkem 4 060 silničních kontrol (z toho 1 280 kontrol u nákladních vozidel. U těchto kontrol bylo zjištěno 10 závažných přestupků.*

##### V1.2

###### **Ministerstvo dopravy**

*U řidičů vozidel přepravujících osoby bylo provedeno celkem 2 432 kontrol. U těchto kontrol bylo zjištěno 375 nedostatků. Dále bylo provedeno celkem 81 905 kontrol řidičů vozidel nákladní dopravy, kde bylo zjištěno 7 849 nedostatků.*

*Dle dohody ADR bylo provedeno celkem 1 943 kontrol, u kterých bylo zjištěno 220 nedostatků.*

### **Komentář V1**

Zajištění intenzivních silničních technických kontrol bylo zabezpečováno prostřednictvím Ministerstva dopravy a Ministerstva vnitra. Na STK bylo podle zákona č. 133/2012 Sb. v rámci silniční technické kontroly odesláno celkem 5 vozidel, všechna vozidla byla uznána v STK nezpůsobilými.

Zabezpečení státního odborného dozoru nad provozovateli silniční nákladní a osobní dopravy, dle zákona č. 111/1994 Sb., vykonávaly prostřednictvím Ministerstva dopravy, Policie ČR, celní úřady a krajské úřady. Všechny tyto orgány příslušné statistické údaje Ministerstvu dopravy poskytly.



## VOZIDLO - OPATŘENÍ V2

### ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE O MOŽNOSTECH NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A JEJICH DOPADU NA BEZPEČNOST

Aktivita

V2.1

Zvýšení informovanosti motoristické veřejnosti o bezpečných, účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech (dle doporučení Evropské komise).

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 79.*

#### **Shrnutí V2**

##### **V2.1**

*Ministerstvo dopravy neposkytlo informace o plnění aktivity V2.1.*

##### **Kraje**

*Informovanost motoristické veřejnosti o bezpečných, účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech se v Jihomoravském kraji realizuje především prostřednictvím učitelů autoškol.*

**Královéhradecký kraj** provedl 8 aktivit

**Liberecký kraj** bylo provedeno 25 aktivit. Informace byly prezentovány prostřednictvím tištěných neoborných médií, sociálních sítí, webových stránek ([www.bezpenenasilnicich.cz](http://www.bezpenenasilnicich.cz)), akcí týmu silniční bezpečnosti Libereckého kraje a to na krajské a místní úrovni.

**Moravskoslezský kraj** uskutečnil 5 aktivit. "

**Olomoucký kraj** realizoval 10 aktivit

**Pardubický kraj** provedl 12 aktivit.

**Plzeňský kraj** uskutečnil 25 aktivit.

**Středočeský kraj** uskutečnil 10 aktivit. Informace byly prezentovány prostřednictvím promo akcí a to na místní úrovni. Všechny tyto aktivity byly

*zajištěny prostřednictvím organizace CSPSD, s.p.o., která zajišťuje pro Středočeský kraj prevenci v oblasti BESIP.*

**Zlínský kraj** uskutečnil 5 aktivit.

*Informace byly prezentovány prostřednictvím regionálního rozhlasu (bezpečnostní relace), přednášek a besed s řidiči a veřejností a to na místní úrovni.*

### **Komentář V2**

Ministerstvo dopravy neposkytlo informace o plnění aktivity V2.1.

Rozšíření informovanosti řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost bylo realizováno především prostřednictvím akcí krajů (přes různé typy médií). Pět krajů a hlavní město Praha neposkytlo informace o plnění této aktivity.

Z celkového počtu obcí (cca 6 245) se do této aktivity zapojilo **pouze** Valašské Meziříčí. Informace o plnění této aktivity poskytly pouze obce ze Zlínského kraje. Informace byly celkově šířeny prostřednictvím různých médií (televize, rozhlas, sociální sítě, místní besedy) a to především na krajské a místní úrovni.

## Shrnutí plnění aktivit V

### VOZIDLO

Technický stav vozidel je zapotřebí stále kontrolovat a dohlížet na kvalitu prováděných kontrol, aby se vozidla nestala technicky způsobilými, a přitom technický stav neodpovídal provedené STK. Týká se to nejen vozidel nákladní dopravy, ale také osobních vozidel staršího výrobního data, zvláště vozidel dovezených ze zahraničí.

Rozšíření informovanosti řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost je stále velmi nízké. Mnoho řidičů nezná dokonale vybavení vlastního vozidla ITS systémy, neumí je využívat a netuší, jaká rizika může neznalost funkce uživateli přinášet. V této oblasti je zapotřebí vtáhnout do aktivit především autoškoly, prodejce vozidel a další subjekty.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú1

### PREVENTIVNÍ PŮSOBNÍ NA VŠECHNY ÚČASTNÍKY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VÝCHOVNÝMI A VZDĚLÁVACÍMI AKTIVITAMI

Aktivita

Ú1.1

Konkretizace a upřesnění jednotlivých výstupů z oblasti dopravní výchovy a „Ochrany člověka za mimořádných událostí“ v rámci revizí rámcových vzdělávacích programů.

Ú1.2

Materiální a metodická podpora realizace dopravní výchovy v mateřských školách ze strany zřizovatelů MŠ.

Ú1.3

Metodické rozpracování problematiky dopravní výchovy (v rámci pracovní skupiny MŠMT).

Ú1.4

Rozpracování problematiky dopravní výchovy do jednotlivých ročníků ZŠ.

Ú1.5

Metodická podpora zapojení rodičů do systému dopravní výchovy.

Ú1.6

Sběr a analýza dat z oblasti dopravních úrazů dětí (Národní registr dětských úrazů), prezentace dat.

Ú1.7

Realizace akreditovaného vzdělávacího programu pro pedagogické pracovníky „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí“.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 82.*

## **Shrnutí Ú1**

### **Ú1.1**

#### **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy**

*Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy rozšířilo od školního roku 2013/2014 témata týkající se dopravní výchovy v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání. Provedlo konkretizaci a upřesnění jednotlivých výstupů z oblasti dopravní výchovy a ochrany člověka za běžných rizik a mimořádných událostí v rámci úprav Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání.*

### **Ú1.2**

#### **Kraje**

*Metodická podpora je prováděna prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP.*

#### **Obce**

*Město Kroměříž finančně podporuje projekt „Bezpečná komunita“.*

*Město Otrokovice se zaměřují na podporu v rámci dětských dopravních hřišť pro výuku, výtvarné soutěže s dopravní tematikou, zabezpečování akreditovaného školení BESIP pro pedagogické pracovníky MŠ a ZŠ. Metodická podpora pro zapojení rodičů do systému dopravní výchovy byla realizována zejména v předškolních zařízeních. Využívány jsou pomůcky, např. reflexní vesty a drobné dárky jako odměna vítězům výtvarné soutěže s tematikou BESIP.*

*Město Uherské Hradiště využívá dětská dopravní hřiště ke zdokonalování a výcviku zručnosti dětí, a to zejména v předškolních zařízeních při zapojení rodičů do systému dopravní výchovy.*

*Město Zlín zajišťuje materiální podporu dopravní výchově. Podpora je zajišťována ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP. Cílovou skupinou jsou zejména děti v předškolních zařízeních.*

*Město Holešov zajišťuje materiální podporu ve formě tištěných obrázkových letáků. Metodická podpora pro zapojení rodičů je uskutečňována ve zdravotních střediscích.*

### Ú1.3

#### Ú1.4

##### **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy**

##### **Ministerstvo dopravy**

*Byla vypracována metodická podpora pro dopravní výchovu na základních školách. Je zveřejněna na stránkách MD a Metodickém portále [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz). Je zpracována problematika dopravní výchovy pro jednotlivé ročníky ZŠ.*

#### Ú1.5

##### **Kraje**

*Zapojení rodičů do systému dopravní výchovy je realizována především prostřednictvím dopravních hřišť, kde je možnost v odpoledních hodinách si prakticky vyzkoušet znalosti a dovednosti.*

#### Ú1.6

*Ministerstvo zdravotnictví prezentuje danou problematiku na internetu ([www.detskeurazy.cz](http://www.detskeurazy.cz)). Data o úrazech jsou rovněž prezentována na seminářích a konferencích, např. Odborná konference KHS Zlín k projektu Bezpečná škola, Informace o sběru úrazových dat a analýza NRDÚ za rok 2012 byla prezentována na Republikovém výboru pro prevenci kriminality. V roce 2012 se konal pracovní seminář na téma Úrazový registr ČR pro zástupce všech typů nemocnic. Úrazová data jsou rovněž sbírána a prezentována v rámci aktivit Bezpečných komunit (Kroměříž, Třeboň, Chrudim).*

### Komentář Ú1

Ze strany Ministerstva dopravy, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy a Ministerstva zdravotnictví byla v roce 2012 poskytována podpora pro preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích, a to prostřednictvím rozšíření témat dopravní výchovy v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání, prostřednictvím pořádaných seminářů a konferencí, webových stránek.

Materiální a metodickou podporu realizace dopravní výchovy v mateřských školách poskytlo pouze hlavní město Praha a Jihočeský kraj. Ostatní kraje neposkytly informace týkající se plnění této aktivity. Metodická podpora pro zapojení rodičů do systému dopravní výchovy byla provedena ve všech krajích a to prostřednictvím různých akcí, besed a krajských koordinátorů BESIP.

Informace o plnění aktivity Ú1.5 poskytly pouze obce a města Zlínského kraje. Z ostatních měst a obcí krajů informace nebyly poskytnuty. Ve městech došlo převážně k podpoře dopravní výchovy prostřednictvím dětských dopravních hřišť a finanční podpory měst (tisk obrázkových letáků, reflexní vesty a jiné).

Státní zdravotní ústav uspořádal akreditovaný seminář pro pedagogy ZŠ zaměřený na prevenci úrazů a násilí na ZŠ. Český červený kříž se zabývá výukou a poskytováním předlékařské první pomoci a je významným lektorem v této oblasti.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú2

### SNIŽOVÁNÍ RIZIKOVÝCH FAKTORŮ V CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU POMOCÍ PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍCH AKTIVIT

#### Ú2.1

Zapojení všech věkových skupin do výchovně vzdělávacího systému BESIP prostřednictvím populárně naučných a praktických aktivit přizpůsobených jednotlivým věkovým kategoriím, včetně systémového celoživotního vzdělávání řidičů.

#### Ú2.2

Pokračování v preventivních kampaních zaměřených na dodržování rychlostních limitů, zvláště ze strany mladých řidičů, s důrazem na rozvoj slušného chování.

#### Ú2.3

Zpracování metodiky zaměřené na rozpoznání charakteristických znaků agresivní jízdy a její využití při preventivně informačních aktivitách.

#### Ú2.4

Pokračování v kampaních cíleně zaměřených na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.

#### Ú2.4A

Pokračování v kampani cíleně zaměřené na používání bezpečnostních pásů:

- kontroly řidičů vozidel ozbrojených sil (na všech komunikacích).
- kontroly ostatních účastníků silničního provozu ve vojenských objektech.

#### Ú2.6

Preventivně informační aktivity zaměřené na bezpečnou jízdu cyklistů a bezpečné převážení dětí na kole.



### Ú2.7

Realizace místních kampaní podporujících kampaně celostátní zaměřených na mladé řidiče jezdící ve vozidlech staršího výrobního data, s důrazem na následky disko nehod.

### Ú2.8

Preventivně informační aktivity zaměřené na specifika seniorů jako účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů a řidičů) včetně významu povinnosti absolvování pravidelných lékařských prohlídek a zavedení interaktivní rubriky „Řidič - senior“ na internetovém portálu BESIP.

### Ú2.9

Celostátní a místní kampaně, projekty, přednášky a další preventivně edukační aktivity zaměřené na získání dovednosti všech občanů poskytnout účinnou první pomoc (přiměřeně jejich věku). Přípravu zaměřit na postupy, které jsou zcela nezbytné pro zachování základních životních funkcí.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 87.*

## **Shrnutí Ú2**

### **Ú2.1**

**Ministerstvo dopravy** zapojilo všechny věkové skupiny do výchovně vzdělávacího systému BESIP. Zaměřilo se na snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu cíleně orientovaných na hodnotový systém.

### **Ú2.2**

**Ministerstvo dopravy** realizovalo kampaně na dodržování rychlostních limitů prostřednictvím televizních spotů a za použití internetu.

### **Ú2.3**

**Ministerstvu dopravy** se nepodařilo zpracovat metodiku zaměřenou na rozpoznání charakteristických znaků agresivní jízdy a její využití při preventivně informačních aktivitách nebylo tudíž v roce 2012 realizováno.

### **Ú2.4**

**Ministerstvo dopravy** navázalo na kampaně z minulých let cíleně zaměřených na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.

### **Ú2.4A**

**Ministerstvo obrany** aktivitu zaměřilo na civilní i vojenskou veřejnost. Pořádalo dny BESIP, soutěže bezpečné jízdy a konference k BESIP. Pokračovalo i v kampaních cíleně zaměřených na používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů.

### **Ú2.5**

**Ministerstvo dopravy** realizovalo v průběhu celého roku kampaně cíleně zaměřené na rizikové chování motorkářů. Ke kampaním využilo všech dostupných médií.

### **Ú2.6**

**Ministerstvo dopravy** kampaně zacílilo i na bezpečnou jízdu na kole. Cílené kampaně na bezpečné převážení dětí nebyly uskutečněny.

**Ministerstvo zdravotnictví** organizovalo bezpečnostní aktivity zaměřené na bezpečnou jízdu cyklistů, nikoliv však na převážení dětí na kole. Zde je zapotřebí vyvinout aktivitu i v této oblasti preventivního působení na cílovou

skupinu rodičů. Je zapotřebí klást důraz na úrazy způsobené nesprávným převážením dětí na kole.

### Ú2.7

**Ministerstvo dopravy** neuskutečnilo místní kampaně podporujících kampaně celostátní zaměřených na mladé řidiče jezdící ve vozidlech staršího výrobního data, s důrazem na následky disko nehod. Tato činnost by měla být náplní krajských pracovníků BESIP a podporována ze strany MD.

#### **Kraje**

Zde je aktivní Zlínský kraj, který podporuje činnost dětských dopravních hřišť na konání dopravně preventivních bezpečnostních akcí. Aktivity byly zaměřeny i na specifika seniorů jako zranitelných účastníků silničního provozu.

### Ú2.8

**Ministerstvo zdravotnictví** zaměřilo aktivity i na specifika seniorů jako zranitelných účastníků silničního provozu.

**Ministerstvo dopravy** tuto aktivitu nerealizovalo.

### Ú2.9

**SZÚ podal** na období 2013–2016 žádost o akreditaci vzdělávacího programu pro pedagogy ZŠ a SŠ: „Minimalizace rizika vzniku dopravního úrazu – první pomoc při dopravní nehodě“ (MŠMT). Edukativní materiál pro pedagogy a studenty středních škol: Prevence rizikového chování v dopravním prostředí – Modely přizpůsobeného a nepřizpůsobeného chování. Projevy agresivního chování na silnicích – způsoby jejich minimalizace. Význam prvků pasivní bezpečnosti. Stručné zásady první pomoci při dopravní nehodě. Plánované období tisku a distribuce materiálů do škol: 2013-16.

### Ú2.10

**Ministerstvo dopravy** neuskutečnilo celostátní kampaně zaměřené na bezpečné chování chodců a řidičů na železničních přejezdech s ukázkovým řešením krizových situací na přejezdech

**KHS Pardubického kraje** tuto problematiku částečně řeší prostřednictvím internetu na [www.vychovakezdravi.cz](http://www.vychovakezdravi.cz), který provozuje.

**Komentář Ú2**

Snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně informačních aktivit bylo v roce 2012 provedeno všemi kompetentními ministerstvy. Pouze Ministerstvo financí neposkytlo informace o plnění aktivity Ú2.4. Byly realizovány kampaně, různé akce, soutěže bezpečné jízdy, propagace prostřednictvím médií. Státní zdravotní ústav podal žádost o akreditaci vzdělávacího programu pro pedagogy ZŠ a SŠ týkajícího se poskytnutí pomoci při dopravní nehodě.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú3

### ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

Aktivita

#### Ú3.1

Preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

#### Ú3.2

Vytvoření výukových a metodických materiálů vhodných pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu, jejich zařazení do osnov povinné výuky v autoškolách.

Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 89.

#### Shrnutí Ú3

##### Ú3.1

**Ministerstvo dopravy** uskutečnilo preventivní informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek. Využilo všech komunikačních prostředků, včetně sociálních sítí.

**Ministerstvo vnitra** uskutečnilo preventivní aktivity a naplnilo opatření.

**Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy** také aktivitu uskutečnilo a naplnilo.

**Ministerstvo obrany** se aktivitě nevyjádřilo.

##### Kraje

Všechny zapojené kraje, mimo Olomoucký kraj se k aktivitě připojily a to prostřednictvím CSPSD, s.p.o.

##### Ú3.2

**Ministerstvo dopravy** aktivitu v roce 2012 neuskutečnilo.

**Ministerstvo vnitra** aktivitu neuskutečnilo – součinnost nebyla požadována.

**Ministerstvo zdravotnictví** doposud aktivitu nerealizovalo.

**Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy** podpořilo tvorbu výukových materiálů vhodných pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu.

### **Kraje**

S výjimkou Olomouckého kraje a Kraje Vysočina se na aktivitách Ú3 podílely všechny kraje.

### **Komentář Ú3**

V rámci všech kompetentních ministerstev byly realizovány preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Vytvoření výukových a metodických materiálů vhodných pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek na účastníky silničního provozu bylo provedeno pouze prostřednictvím Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy.

S výjimkou Olomouckého kraje (neposkytnuté informace o plnění této aktivity) a Kraje Vysočina se všechny kraje podílely na realizaci těchto aktivit. Pro realizaci aktivit bylo použito různých médií (televize, rozhlas, tištěné letáky, besedy, přednášky, kampaně, kontroly řidičů, atd.).

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú4

### LEGISLATIVNÍ PODPORA PRO ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Aktivita

Ú4.1

Změna právní úpravy pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů.

Ú4.2

Přehodnocení právní úpravy provádění povinných lékařských prohlídek řidičů a žadatelů o řidičské oprávnění.

Ú4.3

Přehodnocení podmínek pro provozování autoškol úpravou zákona č. 247/2000 Sb.

Ú4.4

Zvýšení státního odborného dozoru a dohledu nad kvalitou výuky a výcviku v autoškolách a při provádění zkoušek z odborné způsobilosti.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 93.*

#### **Shrnutí Ú4**

**Ú4.1**

**Ministerstvo dopravy** zpracovalo kompletní samostatný věcný záměr (nového) zákona. Tento věcný záměr byl v únoru 2013 odeslán k projednání vládě, resp. Legislativní radě vlády a jejím pracovním komisím.

**Ú4.2**

**Ministerstvo dopravy**

Právní úprava povinných lékařských prohlídek je obsažena v aktuálně projednávaném senátním návrhu Poslaneckou sněmovnou zákona (sněmovní tisk č. 759) novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění a zákonech souvisejících.

**Ministerstvo zdravotnictví** novelu výše zmíněného zákona pouze připomínkuje.

**Komentář Ú4**

V roce 2012 nebylo Ministerstvem dopravy a Ministerstvem zdravotnictví provedeno přehodnocení právní úpravy provádění povinných lékařských prohlídek řidičů a žadatelů o řidičské oprávnění (právní úprava povinných lékařských prohlídek je obsažena v aktuálně projednávaném senátním návrhu zákona Poslaneckou sněmovnou).

Naopak byl zpracován věcný záměr novely zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Informace o plnění aktivity Ú4.4. nebyla Ministerstvem dopravy poskytnuta.



## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú5

### ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

#### AKTIVITA

##### Ú5.1

Prezentace NSBSP na webových stránkách MD, s využitím facebooku BESIPu, se zdůrazněním výsledků realizovaných opatření NSBSP a jejich dopadu na snížení dopravní nehodovosti.

##### Ú5.2

Vytvoření resortní Strategie bezpečnosti silničního provozu.

##### Ú5.3

Vytvoření krajských a místních Strategií bezpečnosti silničního provozu a pravidelná informovanost o výsledcích na webových stránkách kraje.

##### Ú5.4

Informace veřejnosti o přijatých legislativních změnách na webových stránkách MD, krajů a prostřednictvím masmédií.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 94.*

#### **Shrnutí Ú5**

##### **Ú5.1**

#### **Ministerstvo dopravy**

*Prezentace NSBSP a uskutečňovaných aktivit je na webových stránkách MD téměř denně aktualizována.*

##### **Ú5.2**

*Ministerstvo obrany vytvořilo resortní Strategii MO v roce 2012 a vyhodnocení bude provedeno za rok 2013.*

**Ministerstvo vnitra** má vytvořenu vlastní resortní strategii – RAP. Opatření v gesci MV a Policie ČR vyplývající z Národní strategie jsou rozpracována v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (RAP), který schvaluje ministr vnitra. RAP je vyhodnocován každý rok dle sledovaných ukazatelů, vyhodnocení schvaluje ministr vnitra, poté je zveřejněno na webu MV. Součástí vyhodnocení jsou i priority pro další období.

#### Ú5.4

##### **Ministerstvo dopravy**

Veřejnosti je pravidelně informována o přijatých legislativních změnách na webových stránkách Ministerstva dopravy. MD – oddělení BESIP má nově vytvořené webové stránky.

##### **Kraje**

Strategii bezpečnosti silničního provozu má zpracovanou pouze Zlínský kraj (poprvé bude vyhodnocována až za rok 2013), Liberecký kraj, Jihočeský kraj a Kraj Vysočina. V Jihomoravském a Karlovarském kraji je zpracována koncepce.

#### **Komentář Ú5**

V rámci Ministerstva dopravy byla NSBSP pravidelně prezentována na webových stránkách <http://www.ibesip.cz>. Tyto webové stránky byly více méně denně aktualizovány. Ministerstvo vnitra vytvořilo Resortní strategii bezpečnosti silničního provozu pro rok 2012. V resortu Ministerstva obrany bude od 2013 vytvořena Resortní strategie, z tohoto důvodu nebyla dosud hodnocena. Ministerstvo zdravotnictví neposkytlo informace o plnění této aktivity.

Strategie bezpečnosti silničního provozu má zpracovanou pouze Zlínský kraj (Strategie bezpečnosti silničního provozu bude poprvé vyhodnocována za rok 2013), Liberecký kraj, Jihočeský kraj a Kraj Vysočina. V Jihomoravském a Karlovarském kraji je zpracována koncepce. Ostatní kraje nemají „Strategii“ zpracovanou. Bylo by vhodné, aby každý kraj měl zpracovanou vlastní „Strategii“, a plněním jejich cílů přispíval k celkovému naplnění cílů NSBSP.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú6

### ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Aktivita

Ú6.1

Pravidelné vyhodnocování účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. a předpisů souvisejících a jejich souladu s cíli NSBSP.

Ú6.2

Novela zákona č. 379/2005 Sb. s cílem považovat výsledky vyšetření na zjištění přítomnosti návykových látek za pomoci technických prostředků, za důkazní prostředek.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 97.*

#### Shrnutí Ú6

**Ú6.1**

**Ministerstvo dopravy** provádí pravidelně vyhodnocování účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, v souladu s cíli NSBSP.

**Ú6.2**

**Ministerstvo dopravy**

Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který obsahuje změny v úpravě přítomnosti návykových látek a alkoholu u řidiče, byl v září 2012 předložen skupinou poslanců (sněmovní tisk č. 808).

#### Komentář Ú6

Realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je podporována prostřednictvím novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění, která byla v září 2012 předložena k projednání.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú7

### ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Aktivita

Ú7.1

Úprava vymahatelnosti sankčního práva v oblasti silniční dopravy.

Ú7.2

Podpora přijetí nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování.

Ú7.3

Pravidelné vyhodnocování účinnosti bodového a sankčního systému. V případě, že bodový či sankční systém není dostatečným nástrojem pro dosažení strategického cíle, přijmout příslušné legislativní úpravy.

Ú7.4

Odstranění legislativní bariéry v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním dopravních deliktů.

Ú7.5

Zvýšení vymahatelnosti sankcí uložených ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut, zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 98.*

### **Shrnutí Ú7**

**Ú7.1**

#### **Ministerstvo dopravy**

*Úprava vymahatelnosti sankčního práva v oblasti silniční dopravy nebyla připravena.*

**Ú7.2**

*Podpora přijetí nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování, nebylo provedeno.*

**Ú7.3**

*Pravidelné vyhodnocování účinnosti bodového a sankčního systému je prováděno.*

**Ú7.4**

*Odstranění legislativní bariéry v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním dopravních deliktů se zapracovává do legislativy ČR.*

**Ú7.5**

*Zvýšení vymahatelnosti sankcí uložených ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut, zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce nebylo zavedeno.*

**Ministerstvo financí**

*V roce 2012 probíhala v Celní správě ČR připomínková řízení k novelám právních předpisů, zejména k paragrafům upravujícím postup pro nedobrovolné placení. Zároveň se v roce 2012 uskutečnily přípravy k novému organizačnímu uspořádání Celní správy z trojstupňového řízení na dvoustupňové. K této změně došlo také ve spojitosti se snahou o zvýšení efektivity vymáhání.*

*Nicméně Celní správa ČR nemá a ani nemůže mít vliv na zkrácení doby od zjištění přestupku do data splatnosti sankce, která byla za tento přestupek uložena, neboť pokuty ukládá Policie ČR. Na základě výše přijatých opatření však ovlivňuje a aktivně působí na zkrácení doby vymáhání uložené sankce.*

**Kraje**

*Hlavní město Praha, Jihočeský kraj, Karlovarský kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj. Krajský úřad Středočeského kraje považuje současný nastavený legislativní a metodický postup za dostatečný. Dle Olomouckého kraje není plnění této aktivity v jeho kompetenci.*

**Obce**

*Legislativní a metodická opatření ke zvýšení vymahatelnosti sankcí byla provedena pouze v obci Valašské Meziříčí. Provedení operativních opatření ke zkrácení doby od zjištění doby přestupku až do vymožení sankce byla uskutečněna ve městě Zlín a Kroměříž. Obce upozorňují na nedostatečné finanční prostředky pro plnění této aktivity a na nedostatečnou legislativu pro podporu realizace aktivity.*

### Komentář Ú7

Ministerstvo dopravy zpracovalo a předložilo vládě novelu zákona týkající se odstranění legislativní bariéry v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí. V rámci Ministerstva vnitra byly uskutečněny preventivní aktivity, jejichž cílem byla motivace účastníků silničního provozu k dobrovolné akceptaci požadovaného chování. Dále v roce 2012 probíhala v Celní správě ČR připomínková řízení k novelám právních předpisů, zejména k paragrafům upravujícím postup pro nedobrovolné placení, byla uskutečněna tematická kontrola na Celním úřadě Ostrava. K plnění aktivity Ú7.2 neposkytlo Ministerstvo dopravy informaci.

V roce 2012 provádělo činnosti k naplnění aktivity Ú7 hlavní město Praha, Jihočeský kraj, Karlovarský kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj. Krajský úřad Středočeského kraje považuje současný nastavený legislativní a metodický postup za dostatečný. Dle Olomouckého kraje není plnění této aktivity v jeho kompetenci. K plnění této aktivity se nevyjádřil Pardubický kraj.

Legislativní a metodická opatření ke zvýšení vymahatelnosti sankcí byla provedena **pouze** v obci Valašské Meziříčí. Provedení operativních opatření ke zkrácení doby od zjištění doby přestupku až do vymožení sankce byla uskutečněna ve městě Zlín a Kroměříž. Bylo upozorněno na nedostatečné finanční prostředky pro plnění této aktivity a na nedostatečnou legislativu umožňující výmluvy a průtahy ze strany přestupců.

Je důležité upozornit, že z celkového počtu cca 6 245 obcí poskytlo odpověď k plnění této aktivity pouze 9 obcí (měst) a pouze Valašské Meziříčí a Magistrát města Zlína prováděly činnosti k naplnění této aktivity.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú8

### DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

#### AKTIVITA

##### Ú8.1

Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:

- dodržování rychlostních limitů a dodržování nejvyšší povolené rychlosti jízdy řidiči vozidel,
- zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiných návykových látek u řidičů vozidel,
- používání zádržných systémů,
- agresivní jízdu,
- chování chodců, cyklistů, motocyklistů.

##### Ú8.2

Měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích, které jsou v působnosti obce, a to prostřednictvím stacionárních nebo přenosných měřících zařízení, vč. tzv. úsekového měření.

##### Ú8.3

Doplnění dohledu ze strany Policie ČR systémem kamerového dohledu, především pro měření rychlosti, vč. tzv. úsekové rychlosti a dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, zejména na dálnicích a rychlostních komunikacích.

##### Ú8.4

Důsledná kontrola dodržování pravidel stanovených pro parkování vozidel v blízkosti přechodů pro chodce (s důrazem na místa v blízkosti škol a školských zařízení), a to ze strany obecní policie.

##### Ú8.5

Zvýšení dohledu ze strany obecní policie k zajištění bezpečného přecházení chodců, zejména školní mládeže, organizovaných skupin dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce a starších či zdravotně handicapovaných osob.



**Ú8.6**

Zintenzivnění dozoru ze strany obecní policie nad chováním dětí – chodců, zvláště v exponovaných hodinách, před a po ukončení výuky.

**Ú8.7**

Zvýšení efektivity dohledové činnosti ze strany obecní policie za pomoci technického vybavení v dostatečné kvalitě a kvantitě a pomocí metody benchmarkingu.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 103.*

**Shrnutí Ú8****Ú8.1**

**Ministerstvo vnitra** provádí pravidelné kontroly dodržování pravidel silničního provozu.

**Ú8.3****Ministerstvo dopravy**

Nutnost legislativní úpravy pojmu „dodržování bezpečné vzdálenosti“ mezi vozidly bude analyzována při přípravě novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která by měla být předložena vládě k projednání v průběhu září 2013.

**Ministerstvo vnitra** - legislativní úprava ze strany MV nebyla předložena.

**Kraje**

Aktivita je prováděna pouze v hlavním městě Praha a Jihočeském kraji.

**Obce**

Aktivita je naplňována činností obecní policie.

**Komentář Ú8**

Dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu Policií ČR byl v roce 2012 prováděn v požadovaném rozsahu, s výjimkou kontrol bezpečné vzdálenosti, a to z důvodů chybějící legislativy. Předpokladem realizace kamerového dohledu na rychlostních silnicích a dálnicích, který by doplnil dohled Policie ČR, je instalace zařízení, která budou schopna měřit rychlost projíždějících vozidel, včetně úsekové rychlosti, bezpečnou vzdálenost mezi vozidly a statisticky evidovat počet projíždějících vozidel (viz. opatření K8.6). Tento předpoklad nebyl naplněn.“

Výsledky z prováděných kontrol jsou uvedeny ve výše uvedených tabulkách. Dle odboru legislativy 510 Ministerstva dopravy je nutné provést legislativní úpravu pojmu „dodržování bezpečné vzdálenosti“ mezi vozidly.

Odpověď na plnění aktivity Ú8 poskytlo pouze hlavní město Praha a Jihočeský kraj. Docházelo zde k měření rychlosti, součástí průběžných kontrol hlídkové činnosti městské policie byla prováděna kontrola dodržování pravidel. Na území Jihočeského kraje chybí podle ORP dostatečný počet strážníků i policistů v ulicích, technické vybavení, platební terminály pro bezhotovostní úhrady pokut ad.

Ve výše uvedených městech a obcích byl prováděn pravidelný dohled na dodržování pravidel prostřednictvím obecní policie a to pouze na vybraných přechodech a u vybraných škol. Ostatní obce neposkytly informace o plnění této aktivity.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú9

### PŮSOBENÍ NA NEJRIZIKOVĚJŠÍ SKUPINY ŘIDIČŮ

Aktivita

#### Ú9.1

Legislativní zavedení povinného používání přileb pro všechny cyklisty bez omezení věku.

#### Ú9.2

Příprava a přijetí návrhu změny zákona č. 361/2000 Sb. stran zavedení řidičského průkazu na zkoušku.

#### Ú9.3

Přehodnocení a případné přepracování právní úpravy podmínek, jež musí splňovat starší řidiči.

#### Ú9.4

Úprava systému působení na opakované přestupce.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 108.*

### **Shrnutí Ú9**

#### **Ministerstvo dopravy**

#### **Ú9.1**

*Případná legislativní změna povinného používání přileb pro všechny cyklisty, bez omezení věku, bude analyzována v návaznosti na výsledky jednání "cykloskupiny".*

#### **Ú9.2**

*Příprava a přijetí návrhu změny zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, stran zavedení řidičského průkazu na zkoušku je obsažena ve věcném záměru zákona o získávání a zdokonalování*

odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který byl odeslán k projednání Legislativní radě vlády a jejím pracovním komisím.

### **Ú9.3**

*Přehodnocení a případné přepracování právní úpravy podmínek, jež musí splňovat starší řidiči, je zčásti obsažena v senátním návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb. (sněmovní tisk č. 759).*

### **Ú9.4**

*Úprava systému působení na opakované přestupce bude analyzována při přípravě návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb. v roce 2013.*

### **Komentář Ú9**

V oblasti působení na nejrizikovější skupiny řidičů došlo v roce 2012 ke zpracování věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Zpracovaný věcný záměr zahrnoval problematiku zavedení řidičského průkazu na zkoušku.

Problematika zavedení povinného používání přileb pro všechny cyklisty bez omezení věku nebyla legislativně upravena. Taktéž nebylo provedeno přehodnocení a případné přepracování právní úpravy podmínek, jež musejí splňovat starší řidiči, a nebyla provedena úprava systému působení na opakované přestupce.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú10

### ZPŘÍSNĚNÍ LEGISLATIVNÍCH POSTIHŮ ZA NEBEZPEČNÉ A RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ OHROŽUJÍCÍ OSTATNÍ ÚČASTNÍKY

Aktivita

#### Ú10.1

Zavedení účinnějších postihů při opakování porušení zákazu řízení.

#### Ú10.2

Stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče, s praxí do 2 let.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 110.*

### Shrnutí Ú10

#### Ministerstvo dopravy

#### Ú10.1

*Zavedení účinnějších postihů při opakování porušení zákazu řízení bude analyzováno při přípravě návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb. v roce 2013.*

#### Ú10.2

*Stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče, s praxí do 2 let je věnována pozornost ve věcném záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.*

### Komentář Ú10

V roce 2012 nebyly zavedeny účinnější postihy při opakování porušení zákazu řízení. Byl zpracován věcný záměr zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který obsahuje stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče, s praxí do 2 let.

## ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú11

### APLIKACE RÁMCOVÉ SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY EVROPY 2006/126/ES

Aktivita

Ú11.1

Transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES do právního řádu ČR.

*Podrobnější údaje o plnění této aktivity jsou uvedeny v Příloze 2 str. 110.*

#### **Shrnutí Ú11**

**Ministerstvo dopravy**

#### **Ú11.1**

*Transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, o řídičských průkazech, do právního řádu ČR byla provedena především zákonem č. 297/2012 Sb.*

#### **Komentář Ú11**

V roce 2012 došlo k transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, o řídičských průkazech do právního řádu ČR a to prostřednictvím zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

## Shrnutí plnění aktivit Ú

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a Ministerstvo zdravotnictví v roce 2012 splnilo aktivitu - preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. V Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání byla rozšířena témata dopravní výchovy pro 1. – 9. ročník základních škol od školního roku 2013/2014. Snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně informačních aktivit bylo všemi povinnými subjekty naplněno.

V rámci ministerstev byly realizovány preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Problematika je stále velmi aktuální tématikou a je zapotřebí se prevenci a následkům užívání návykových látek stále věnovat.

Byl zpracován věcný záměr novely zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která byla v září 2012 předložena k projednávání do Poslanecké sněmovny ČR. Zpracovaný věcný záměr zahrnuje problematiku zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Obsahuje stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče, s praxí do 2 let.

Právní úprava povinných lékařských prohlídek je obsažena v senátním návrhu zákona projednávaném Poslaneckou sněmovnou ČR.

Problematika zavedení povinného používání cyklistických přileb bez omezení věku nebyla legislativně upravena.

Ministerstvo dopravy považuje za nezbytné provést legislativní úpravu pojmu „dodržování bezpečné vzdálenosti“ mezi vozidly.

V roce 2012 došlo k transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, o řidičských průkazech do právního řádu ČR do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Ministerstvo dopravy prezentuje NSBSP 2020 na nových webových stránkách <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

Ministerstvo vnitra vytvořilo Resortní strategii bezpečnosti silničního provozu pro rok 2012. V resortu Ministerstva obrany vytvořena Resortní strategie s platností plnění od 2013.

Krajské strategie mají zpracované kraje:

Jihočeský kraj a Kraj Vysočina, Liberecký kraj a Zlínský kraj jejich pravidelné vyhodnocování je prováděno. Zlínský kraj bude vyhodnocovat Strategii ZK poprvé v roce 2013.

Jihomoravský a Karlovarský kraj mají zpracovány koncepce.

Bez vypracování krajských strategií a jejich pravidelného vyhodnocování se bude jen velmi těžce dosahovat postupných dílčích cílů k naplnění NSBSP 2020.

Je zpracována novela zákona pro odstranění legislativní bariéry v přeshraničním vymáhání sankcí, která je předložena k projednávání do vlády ČR.

Kraje ČR upozornily na nedostatečnou legislativní podporu, umožňující výmluvy a průtahy ze strany přestupců ke zkrácení doby od zjištění doby přestupku až do vymožení sankce.



## 4 ZÁVĚR

Cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, která byla schválena usnesením vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011, nebyly v roce 2012 splněny.

Přestože se počet usmrcených oproti roku 2011 snížil, nedošlo k naplnění vytýčeného předpokladu snížení počtu usmrcených v roce 2012 na 648 osob. Počet těžce zraněných osob rovněž poklesl a byl i nižší než stanovený předpoklad, ale ve srovnání s rokem 2011 se vývoj jejich poklesu zpomalil.

Pokles počtu usmrcených a těžce zraněných nedosahuje průměru zemí EU a vede ČR k dalšímu zaostávání za evropskou úrovní a ohrožení splnění cílů stanovených pro rok 2020.

Z hlediska vlastníků komunikací nebylo dosaženo stanoveného poklesu počtu usmrcených osob na silnicích I. tříd, na silnicích II. a III tříd v krajích Jihočeském, Vysočině, Královehradeckém, Libereckém, Olomouckém a na místních komunikacích, Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládaného snížení. Stanoveného snížení počtu těžce zraněných nebylo docíleno na silnicích II. a III tříd v krajích Jihočeském, Jihomoravském, Vysočině, Moravskoslezském a na místních komunikacích, Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládaného snížení.

Při zhodnocení plnění dílčích cílů je třeba vyzvednout vysoce pozitivní výsledek snížení závažných následků nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřenou rychlostí a mladými řidiči motorových vozidel. U všech ostatních dílčích cílů nebylo dosaženo stanoveného snížení smrtelných následků. Souhrnně lze konstatovat, že nejhorší vývoj v roce 2012 nastal u zranitelných účastníků provozu – děti, chodci, cyklisté a pokud se týká smrtelných následků i u motocyklistů, starších účastníků provozu a nehod souvisejících s agresivním způsobem chování.

Z vyhodnocovaných podkladů však nelze jednoznačně odvodit, zda se jedná o systémové selhání, které signalizuje pokračování tohoto trendu i v dalším období

nebo se jedná pouze o běžnou statistickou odchylku. Nebyla totiž prakticky k dispozici jedna část nezbytných podkladů pro hodnocení – sledování nepřímých ukazatelů, které by popsaly případné změny v provozu na pozemních komunikacích.

Je proto velmi problematické odvodit konkrétní příčiny nesplnění hlavních strategických cílů a ani dílčích cílů pro specifikované dílčí problémové oblasti. Stejně tak je problematické stanovit, která opatření nebyla dostatečně v provozu uplatněna nebo jak byla účinná a zda splnila očekávaná zlepšení.

Názornou ukázkou přínosu nepřímých ukazatelů je posouzení výrazného poklesu počtu závažných následků nehod zaviněných alkoholem a jinými návykovými látkami, které se jeví jako jedno z velkých pozitiv roku 2012. Porovnáme-li jej však se stanoveným nepřímým ukazatelem počtu zjištěných jízd pod vlivem alkoholu, zjišťujeme, že ten naopak výrazně stoupl v roce 2012. Znamená to, že problém řízení pod vlivem alkoholu zůstává i nadále závažným problémem a že k tomu směřovaná opatření je nezbytné dále a intenzivně uplatňovat.

Určitým signálem je kvantifikace plnění aktivit uvedených v Akčním programu (Kap. 5), která souhrnně informuje o konkrétních realizacích zajištěných příslušnými zodpovědnými subjekty. I tato část má však omezenou vypovídací schopnost, poněvadž např. nejsou zcela kompletní informace od krajů a s výjimkou Zlínského kraje zcela chybí informace od obcí.

**Doporučení pro zlepšení implementace NSBSP 2020 v roce 2013 vyplývají z nezbytnosti důsledné realizace opatření v ní stanovených a rovněž v zajištění potřebných vnějších podmínek a to:**

- Prosadit zlepšení ochrany životů a zdraví občanů v silničním provozu jako politickou prioritu především na úrovni ústředních orgánů a také na krajské a místní úrovni a návazně tento postoj iniciovat i u dalších veřejných i privátních subjektů.
- Vytvořit efektivní a funkční strukturu řízení bezpečnosti silničního provozu zajišťující vzájemnou koordinaci na úrovni ústředních orgánů státní správy a provázanost s ostatními subjekty.

- Zapojit mnohem intenzivněji kraje a obce do realizace NSBSP 2020 se speciálním zaměřením na problémy identifikované v roce 2012.
- Zajistit efektivní způsob financování bezpečnostních aktivit stimulující spolufinancování dalších veřejných i privátních subjektů s důsledným vyhodnocováním efektivnosti vložených finančních prostředků.
- Zařadit finanční prostředky na poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvyšování bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace mezi tzv. mandatorní výdaje rozpočtu SFDI a zásadně posílit tuto položku (dosud tvoří cca 0,6 % rozpočtu SFDI ).
- Zajistit pravidelné každoroční sledování stanovených nepřímých ukazatelů nehodovosti.
- Zvýšenou a cílenou pozornost zaměřit na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu a na silnicích I. tříd a místních komunikacích.
- Důsledně realizovat opatření i v dalších problémových oblastech, které v roce 2012 vykázaly příznivější výsledky, zejména alkoholu a jiných návykových látek při řízení, nepřiměřené rychlosti a agresivní jízdě.

Na základě předběžných výpočtů došlo v důsledku dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích v České republice k celospolečenským ztrátám v celkové výši cca 55 mld. Kč. Toto číslo je předběžné, přesný údaj bude znám ke konci roku 2013.

## **Příloha 1**

Podrobnější plnění strategických cílů a dílčích cílů je uvedeno v Příloze 1.

## **Příloha 2**

Podrobnější údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit uvedených v akčních programu NSBSP 2020 je uvedeno v Příloze 2.