



Ministerstvo dopravy



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2013

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	16
1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2013	27
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ	30
2.1 Vstupní charakteristika	30
2.2 Silniční síť celkem	31
2.3 Komunikace dle odpovědnosti vlastníků	39
2.4 Souhrnný komentář k plnění dílčích cílů v roce 2013	39
3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI	46
3.1 Vstupní charakteristika	46
3.2 Plnění	48
3.3 Souhrnný komentář k plnění nepřímých ukazatelů bezpečnosti	51
4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY	52
4.1 Vstupní charakteristika	52
4.2 KOMUNIKACE	54
OPATŘENÍ K1	54
OPATŘENÍ K2	57
OPATŘENÍ K3	62
OPATŘENÍ K4	64
OPATŘENÍ K5	67
OPATŘENÍ K6	71
OPATŘENÍ K7	78
OPATŘENÍ K8	82
OPATŘENÍ K9	87
OPATŘENÍ K10	89
4.3 VOZIDLO	95
OPATŘENÍ V1	95
OPATŘENÍ V2	96
4.4 ÚČASTNÍK	98

OPATŘENÍ Ú1	98
OPATŘENÍ Ú2	100
OPATŘENÍ Ú4	103
OPATŘENÍ Ú5	104
OPATŘENÍ Ú6	105
OPATŘENÍ Ú7	106
OPATŘENÍ Ú8	108
OPATŘENÍ Ú9	110
OPATŘENÍ Ú10	111
OPATŘENÍ Ú11	112
5 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 OBCEMI	114
5.1 Vstupní charakteristika	114
5.2 Komunikace	115
5.3 Vozidlo	119
5.4 Uživatel	119
5.5 Souhrnný komentář k plnění aktivit obcemi.....	122
6 ZÁVĚR.....	124
Příloha 1	128
Příloha 2	128
Příloha 3	128

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
AŠ	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
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 ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
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
VP	Vojenská policie
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

ÚVOD

Předkládaný materiál je vyhodnocením plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 (dále jen NSBSP 2020)¹ za rok 2013, který je druhým 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.

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 usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %)² a počtu těžce zraněných o 40 %.

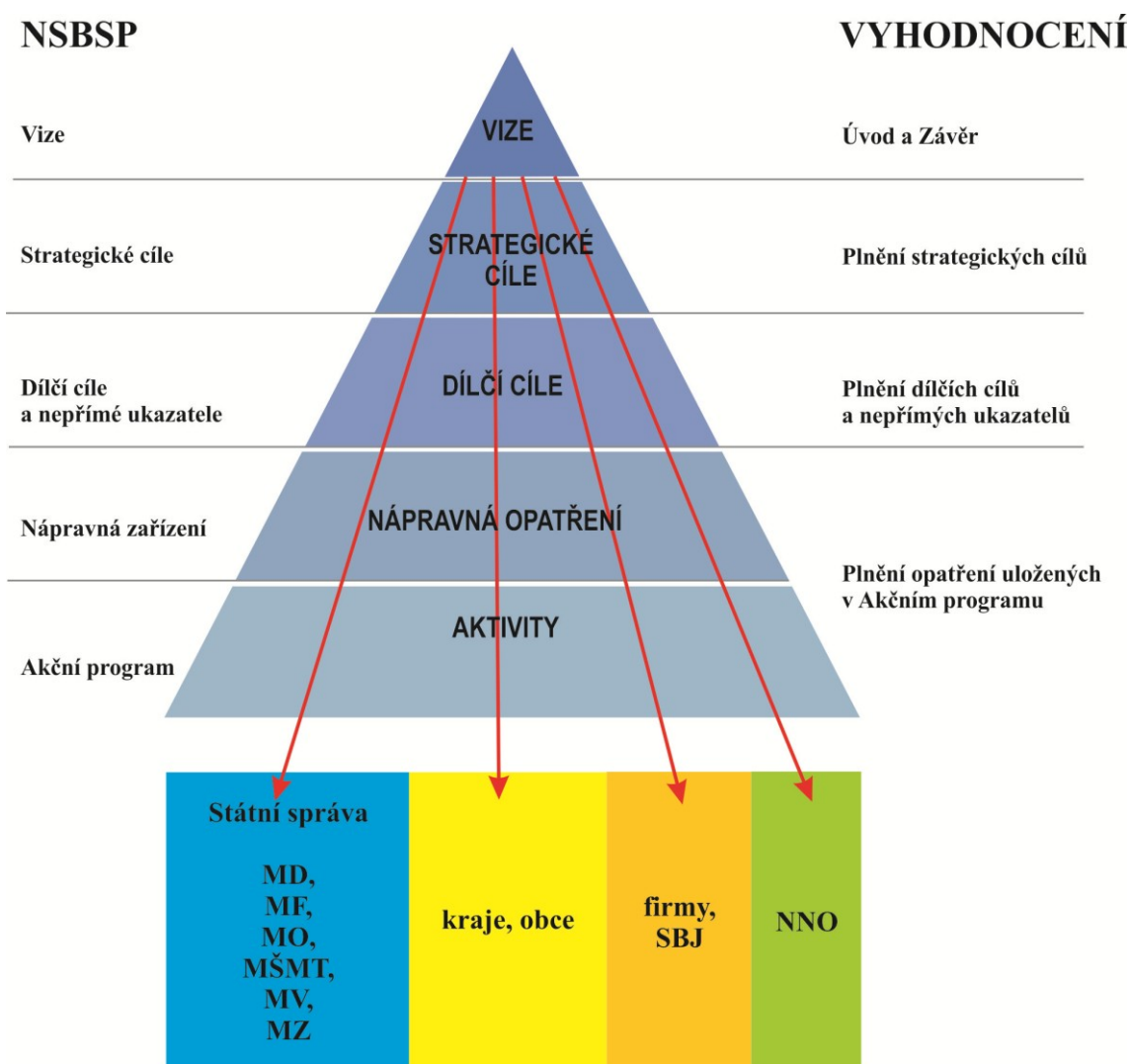
Stav dosažený v roce 2013 je hodnocen v rámci kontextu předchozí dekády realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004-2010 a její návazné Revize a aktualizace na období 2008-2010 (2012) - dále

¹ Schválena usnesením Vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011.

² Porovnání úrovně se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztahených na 1 mil. obyvatel

jen NSBSP 2010 - a v porovnání s očekávanými vývojem vytyčeným v NSBSP 2020.

Předchozí program NSBSP 2010 stanovil pouze jediný globální cíl³ 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. V roce 2010 došlo ke snížení počtu usmrcených o 42,7 % (oproti roku 2002) a ani do roku 2012 se nepodařilo dojít k vytyčenému snížení (pouze o 48,2 %).



Obr. 1: Schéma vyhodnocení NSBSP 2020

Zdroj: CDV

³ Snížit do roku 2010, respektive do roku 2012, počet usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002.

NSBSP 2020 má ve svých principech zakotvenou vizi 0, i když tam není výslovně uvedena.⁴ 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 odvozených **dílčích cílů** 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. Hodnocení vývoje nehodovosti pak jednoznačně ukazuje, jak se opatření NSBSP 2020 na jednotlivých druzích komunikací projeví.

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,

⁴ 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 podtrhnout, že **oba stanovené strategické cíle byly v roce 2013 splněny. Počet usmrčených do 24 hodin byl nižší o 13 osob oproti předpokladu, což znamená naplnění průběžného cíle tento rok. Počet těžce zraněných byl dokonce nižší o 155 osob, což znamená rovněž splnění průběžného cíle. Pouze v ukazateli usmrčených do 30 dnů, užívaným pro mezinárodní srovnávání, došlo k překročení předpokládané hodnoty o 8 osob. V tomto případě cíle nedošlo, ale i tak existuje předpoklad dosažení cíle vytčeného NSBSP 2020.**

Zda se jedná o systémové zlepšení, 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. 1⁵.

Kromě hodnot pro výchozí rok 2009 se uvádí i předpokládaná čísla pro cílový rok 2020. V roce 2013, který byl druhým rokem realizace NSBSP 2020, jsou dosažené počty porovnány s předpokládanými. Dále jsou doplněny i hodnoty dosažené v roce 2010, 2011 a 2012. 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 ⁶	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 ⁷ předpoklad
usmrceno do 30 dnů ⁸	1 431	1 286	901	802	773	742	654	646	360
usmrceno do 24 h	1 314	1 127	832	753	707	681	583	596	333
těžce zraněno	5 492	4 396	3 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 937	2 122
ukazatel závažnosti nehod	10 748	8 904	6 864	5 835	5 920	5 710	5 114	5 321	3 454

Tab. 1: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002–2020⁹

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

⁶ Výchozí rok pro NSBSP 2020 (platí i pro všechny následující tabulky).

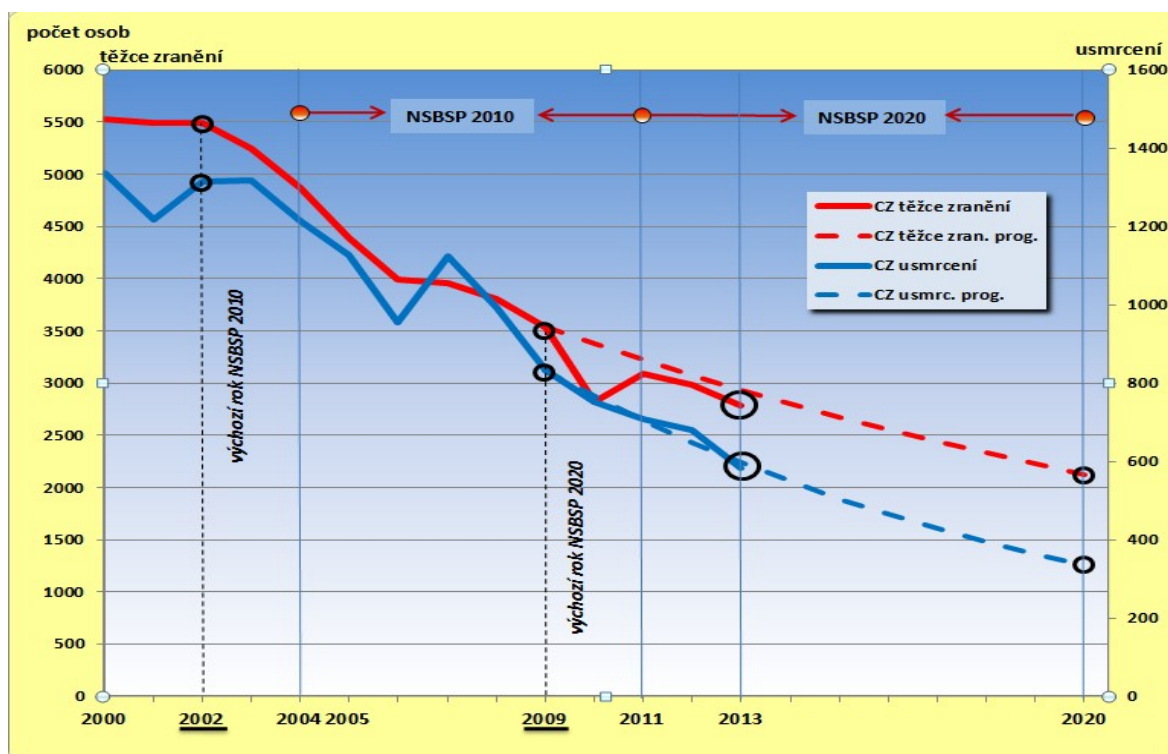
⁷ Cílový rok NSBSP 2020 (platí i pro všechny následující tabulky).

⁸ Používá se pouze pro mezinárodní srovnání.

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

Od letošního hodnocení plnění roku 2013 se zavádí kromě počtu usmrcených a těžce zraněných osob další, zcela nový **ukazatel závažnosti nehod**¹⁰. Tento ukazatel dává názornější možnost posouzení celkového trendu směřování k trvalé eliminaci závažných následků nehod - vizi 0. Má svůj význam zejména u plnění dílčích cílů, kde počty usmrcených jsou nízké a nevypovídají tak dostatečně výstižně o dosažených změnách.

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

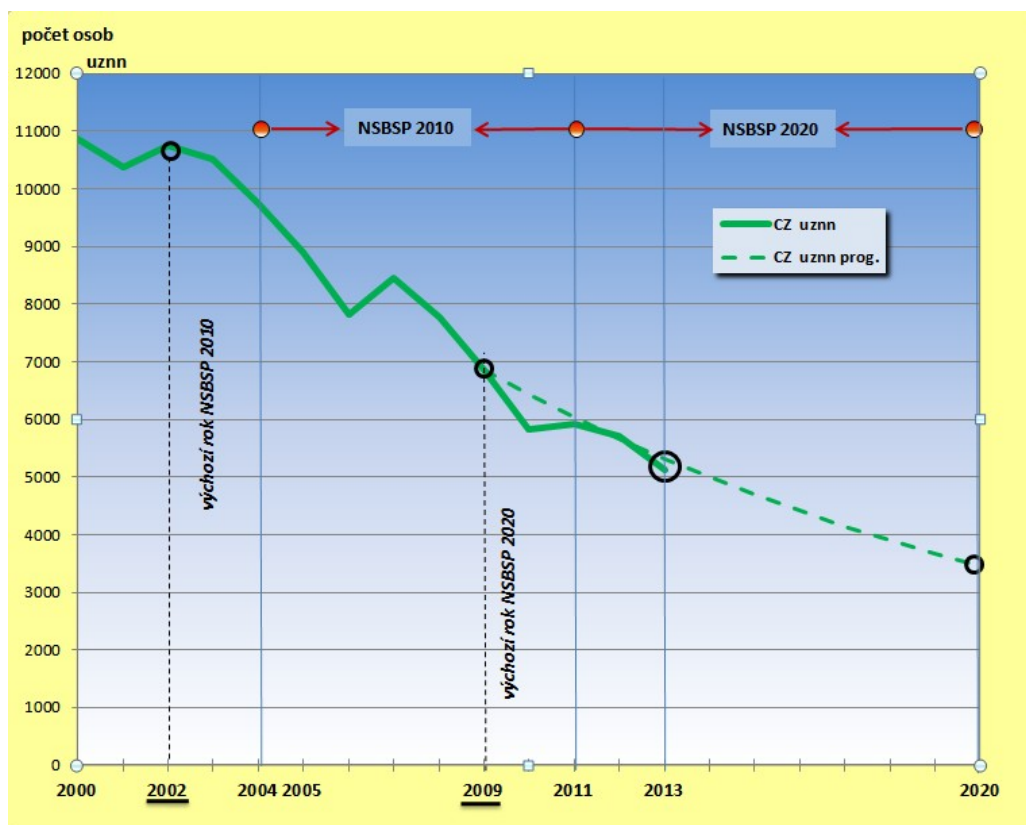


Obr. 2: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V grafu na Obr. 3 je pak znázorněn vývoj ukazatele závažných následků nehod. Oba grafy potvrzují příznivý výsledek roku 2013.

¹⁰ Ukazatel závažnosti nehod je vypočten jako součet počtu těžce zraněných osob a čtyřnásobku počtu usmrcených osob. Násobitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001-2013.



Obr. 3: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje ukazatele závažnosti nehod v silničním provozu do roku 2020

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

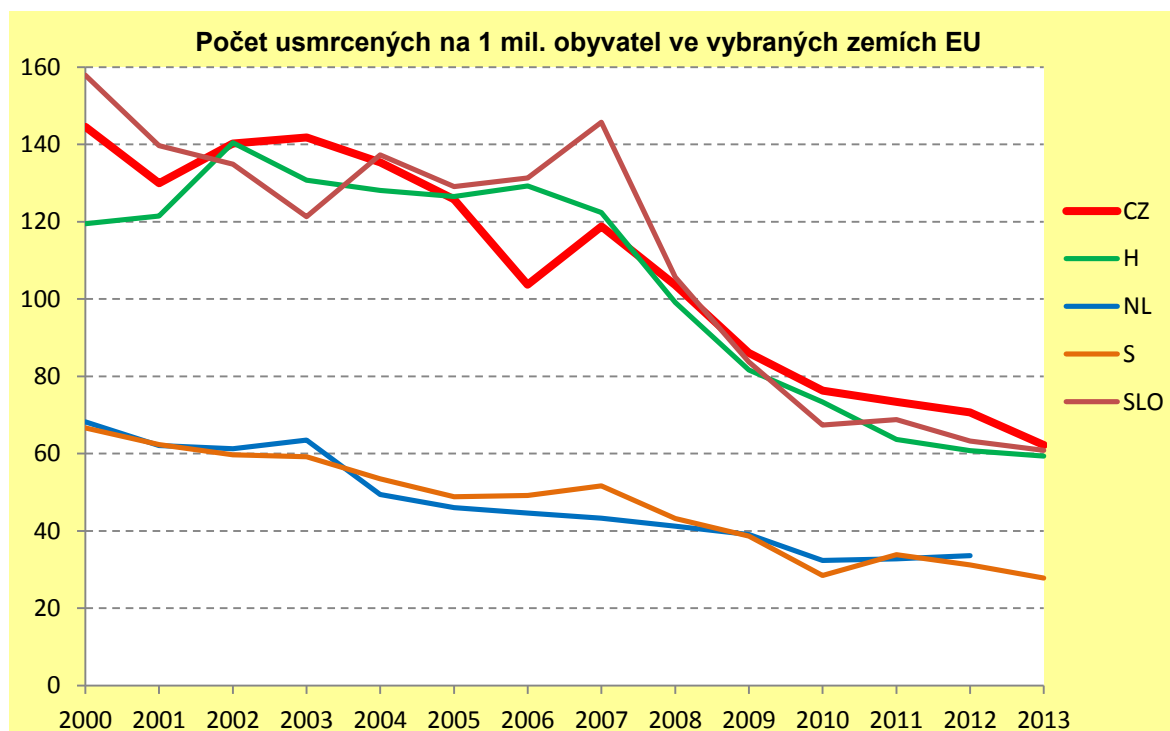
KOMENTÁŘ

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených (do 24 h) pro rok 2013 bylo dosaženo, oproti předpokladu zemřelo dokonce o 13 osob méně. Došlo tedy nejen k dosažení předpokládaného stavu, ale i k vyrovnání deficitu z roku 2012. Pokud se však týká osob zemřelých do 30 dnů, je výsledek vyšší oproti předpokladu o 8 osob.

Pokud se týče počtu těžce zraněných osob, je rovněž výsledek dobrý, poněvadž oproti předpokladu je počet těžce zraněných dokonce nižší o 155 osob. Oproti předpokládanému poklesu oproti roku 2009 o 16,9 % došlo ke snížení o 21,3 %. Ještě příznivější pokles vychází při hodnocení ukazatele závažnosti nehod, který oproti předpokládanému poklesu o 22,5 % klesl o 25,5 %. Již toto jeho první použití poukazuje na jeho závažnost z hlediska souhrnného a objektivního posouzení celkového vývoje.

1.2 Porovnání se zahraničím

Objektivní obraz toho, zda vývoj nejzávažnějších následků nehod v ČR je úspěšný nebo nedostatečný, názorně demonstruje porovnání s vývojem v ostatních evropských zemích. Na Obr. 4 je porovnán dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod v ČR s vybranými státy EU¹¹. Maďarsko a Slovinsko reprezentují země středoevropského prostoru, Nizozemsko a Švédsko jsou vyspělé země s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě.



Obr. 4: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel ve vybraných evropských zemích (2000-2013)

Zdroj: IRTAD, CDV

KOMENTÁŘ

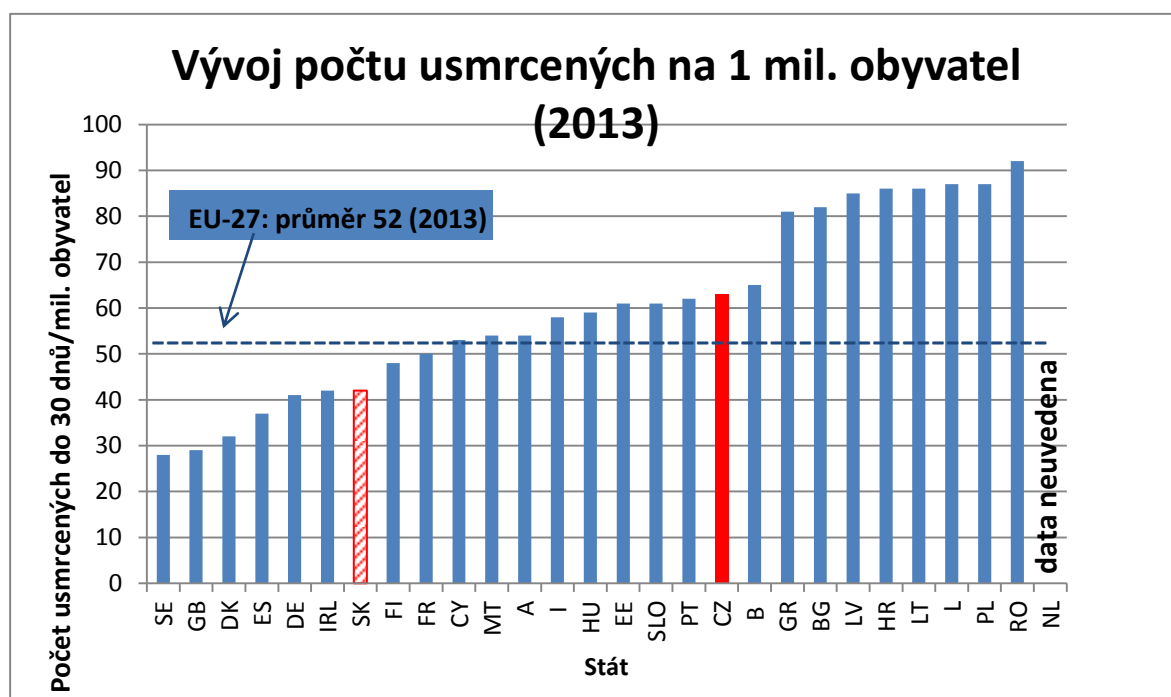
Úroveň nehodovosti (vyjádřená počtem usmrcených na 1 mil. obyvatel) je ve vyspělých zemích méně než poloviční v porovnání se středoevropskými zeměmi a po sledovanou dobu je tento rozdíl zachován. Na tomto příkladu vybraných zemí je názorně dokumentován rozdíl v úrovni bezpečnosti ve „starých“ a „nových“ zemích EU a v péči o bezpečnost a ochranu zdraví občanů v silničním provozu. Je rovněž charakteristické, že pokles je ve vyspělých zemích prakticky

¹¹ Využito nejaktuálnějších výsledků mezinárodní databáze IRTAD.

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. Výsledky roku 2013 naznačují zlepšení tohoto negativního trendu, ale jednorozční změnu je třeba posuzovat velmi opatrně.

Potvrzení tohoto zaostávání ČR je názorně demonstrováno v dalším grafu, kde jsou porovnána data počtu usmrcených v zemích EU vztažená na počet obyvatel v roce 2013.



Obr. 5: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2009 a 2012
Zdroj: IP/13/236 (EU), CDV

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. Tak jako v předchozím roce, optimismus plynoucí z úspěšného vývoje se dostává do jiného světla při porovnání s aktuálním vývojem v ostatních zemích EU. S počtem 63 usmrcených připadajících na 1 mil. obyvatel zaostává ČR o 20 % za evropským průměrem (52 usmrcených/1 mil. obyv.). Jak vyplývá z Obr. 5, situace v ČR se zásadně nezměnila z hlediska její pozice v horší polovině pořadí členských států. Stále

zůstává na 19. místě¹² a Portugalsko, se kterým se ještě v loňském roce dělila o 19. a 20. místo se posunulo před nás.

Za povšimnutí však stojí zásadní zlepšení, ke kterému došlo na Slovensku. Zde došlo k dvojnásobnému poklesu počtu usmrcených ve srovnání s ČR a k posunu z 12. pozice v roce 2012 na 8. místo v pořadí zemí v roce 2013. Obdobný kvalitativní skok dosáhlo i Španělsko a obě tyto země se zařadily mezi nejbezpečnější země EU. Jistě není náhodou, že v obou zemích došlo k zásadnímu zvýšení postihu za přestupky v silničním provozu.

Vyplývá z toho, že i čeští řidiči požadují tento přístup k zlepšení jejich bezpečnosti a bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu?

KOMENTÁŘ

V roce 2001 byla ČR na 17. místě a s počtem 130 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 15 % průměr zemí EU. I když v roce 2013 došlo k nepatrnému zlepšení, je třeba jasně konstatovat, že v roce 2013 se podle předpokladů výtýčených v NSBSP 2020 postavení ČR nezlepšilo, ale naopak ještě zhoršilo.

Celkově se však postavení v úrovni nehodovosti v České republice v porovnání s ostatními zeměmi EU postupně od roku 2001 zhoršuje a příliš na tomto trendu nezměnila ani realizace druhého roku NSBSP 2020. ČR patří již do poslední třetiny z 28 zemí EU podle úrovně bezpečnosti silničního provozu.

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.

¹² Nizozemsko v době zpracování příspěvku ještě nedodalo svá data, předpokládá se však, stejně jako v předchozích letech, jeho umístění v nejlepší pěti zemí.

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.

Dálnice a silnice I. třídy

Základní údaje o vývoji počtu usmrcených a těžce zraněných¹³ na dálnicích a silnicích I. tříd, které jsou v odpovědnosti MD, respektive ŘSD ČR, shrnují následující tabulky v celkovém souhrnu a s rozdělením na dvě kategorie - dálnice a silnice I. tříd.

Dálnice a silnice I. tříd - celkem

Tyto komunikace přenášejí více než polovinu dopravního výkonu - 57,8 %¹⁴. Souhrnně u nich v roce 2012 připadlo 8,9 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 28,5 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	562	478	349	311	319	297	243	250	140
těžce zraněno	1 656	1 345	962	823	838	755	776	799	577
ukazatel závažnosti nehod	3 904	3 257	2 358	2 067	2 114	1 943	1 748	1 799	1 137

Tabulka 2a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

Dálnice

Dálnice přenášejí 16,4 % z celkového dopravního výkonu. V roce 2012 na nich připadlo 2,6 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 7,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Na celkovém počtu usmrcených v silničním provozu se podílejí pouhými 3,5 %! **Dálnice jsou nejbezpečnější kategorií pozemních komunikací.** Z hlediska počtu usmrcených vztažených k dopravnímu výkonu jsou 5 krát bezpečnější, než ostatní silnice v extravilánu.

¹³ Veškerá dále uvedená data v tabulkách a grafech byla zpracována v CDV z podkladů ŘSDP PP ČR.

¹⁴ Údaje o dopravních výkonech jsou převzaty z publikace Silnice a dálnice v ČR (ŘSD 2013).

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	51	38	24	25	21	20	23	17	10
těžce zraněno	120	130	70	47	82	59	67	58	42
ukazatel závažnosti nehod	324	282	166	147	166	139	159	126	82

Tabulka 2b: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na dálnicích

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací) přenášejí 41,4 % z celkového dopravního výkonu. V roce 2012 na nich připadlo 14,2 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 35,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	511	440	325	286	298	277	220	233	130
těžce zraněno	1536	1215	892	777	756	696	709	741	535
ukazatel závažnosti nehod	3 580	2 975	2 192	1 921	1 948	1 804	1 589	1 673	1 055

Tabulka 2c: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

KOMENTÁŘ

Souhrmně zde platí obdobné závěry jako u celostátních dat.

Tomu odpovídají i výsledky na silnicích I. tříd, na kterých zemřelo oproti předpokladu o 13 osob méně. Ve srovnání s rokem 2009 bylo dosaženo v roce 2013 snížení o 32,3 % oproti předpokládaným 28,3 %.

Obdobně tomu bylo i u těžce zraněných osob, kdy ve srovnání s rokem 2009 bylo dosaženo v roce 2013 snížení o 20,5 % oproti předpokládaným 16,9 %.

Velmi příznivý pokles vychází i při hodnocení celkového ukazatele závažnosti nehod, který oproti předpokládanému snížení o 23,7 % poklesl o 27,5 %.

Odišné však byly výsledky na dálnicích, kde se počet usmrcených i těžce zraněných osob zvýšil oproti roku 2012 a nedosáhl předpokládaného snížení. Názorně tuto tragickou situaci dokumentuje i celkový ukazatel závažnosti nehod, který se měl v roce 2013 snížit oproti roku 2009 o 24,1 %, ale pokles je o pouhých 4,2 %!

Silnice II. a III. třídy

Základní údaje o vývoji počtu usmrcených a těžce zraněných na silnicích II. a III. tříd s rozdělením na jednotlivé kraje dokumentují následující tabulky. Tyto komunikace nesou 42,2 % dopravního výkonu. Souhrnně na nich v roce 2012 připadlo 13,7 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 65,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	511	440	349	309	275	273	234	250	140
těžce zraněno	2 261	1 882	1 601	1 143	1 367	1 306	1 098	1 330	961
ukazatel závažnosti nehod	4 305	3 642	2 997	2 379	2 467	2 398	2 034	2 330	1 521

Tabulka 3a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Jihočeský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	59	49	33	30	33	31	30	24	13
těžce zraněno	208	134	126	100	133	124	82	105	76
ukazatel závažnosti nehod	444	330	258	220	265	248	202	201	128

Tabulka 3b: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Jihomoravský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	58	54	33	33	38	21	25	24	13
těžce zraněno	196	149	127	103	141	152	105	105	76
ukazatel závažnosti nehod	428	365	259	235	293	236	205	201	128

Tabulka 3c: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Karlovarský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	13	12	12	11	8	5	2	9	5
těžce zraněno	52	53	59	41	43	43	33	49	35
ukazatel závažnosti nehod	104	101	107	85	75	63	41	85	55

Tabulka 3d: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2000-2020 na silnicích II. a III. třídy

Kraj Vysočina

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	45	33	16	33	19	20	16	11	6
těžce zraněno	211	123	106	61	108	102	85	88	64
ukazatel závažnosti nehod	391	255	170	193	184	182	149	132	88

Tabulka 3e: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Královéhradecký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	34	19	20	18	10	21	12	14	8
těžce zraněno	139	140	104	77	102	69	52	86	62
ukazatel závažnosti nehod	275	216	184	149	142	153	100	142	94

Tabulka 3f: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Liberecký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	20	17	12	5	10	14	4	9	5
těžce zraněno	91	90	63	67	57	56	42	52	38
ukazatel závažnosti nehod	171	158	111	87	97	112	58	88	58

Tabulka 3g: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Moravskoslezský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	27	33	26	13	19	17	17	19	10
těžce zraněno	135	137	108	84	113	115	99	90	65
ukazatel závažnosti nehod	243	269	212	136	189	183	167	166	105

Tabulka 3g: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Olomoucký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	47	28	20	28	16	20	14	14	140
těžce zraněno	194	155	137	104	87	92	90	114	961
ukazatel závažnosti nehod	382	267	217	216	151	172	146	170	1521

Tabulka 3i: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Pardubický kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	32	19	18	22	14	18	14	13	7
těžce zraněno	139	115	91	62	72	68	71	76	55
ukazatel závažnosti nehod	267	191	163	150	128	140	127	128	83

Tabulka 3j: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Plzeňský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	26	23	33	27	21	17	18	24	13
těžce zraněno	147	75	75	51	55	66	41	62	45
ukazatel závažnosti nehod	251	167	207	159	139	134	113	158	97

Tabulka 3k: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Středočeský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	92	93	67	49	54	53	47	48	27
těžce zraněno	459	418	331	231	258	236	211	275	199
ukazatel závažnosti nehod	827	790	599	427	474	448	399	467	307

Tabulka 3l: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Ústecký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	34	35	38	26	21	21	14	27	15
těžce zraněno	190	170	146	89	110	80	97	121	88
ukazatel závažnosti nehod	326	310	298	193	194	164	153	229	148

Tabulka 3m: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Zlínský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	25	21	14	12	15	21	15	8
těžce zraněno	142	116	128	73	88	103	90	106	77
ukazatel závažnosti nehod	274	216	212	129	136	163	174	166	109

Tabulka 3n: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Z hlediska počtu usmrcených lze souhrnně konstatovat, že na silnicích II. a III. třídy je pokles počtu usmrcených o 33,0 % oproti roku 2009 v roce 2013 mírně lepší oproti vytýčenému předpokladu s poklesem o 28,4 % a dokonce i lepší než celostátní průměr.

O to více vynikne fakt, že jednotlivé kraje se výrazně liší.

Většího poklesu oproti předpokladu dosáhly kraje Karlovarský, Liberecký, Plzeňský a Ústecký.

Naopak žádoucího poklesu nedosáhly kraje Jihočeský, Vysočina a Zlínský.

Ve vývoji počtu těžce zraněných osob při dopravních nehodách na silnicích II. a III. tříd došlo od roku 2009 k výrazně příznivějšímu poklesu než je celostátní průměr počtu těžce zraněných v tomto období. V roce 2013 došlo oproti roku 2009 ke snížení počtu těžce zraněných osob o 503 osob, tj. o 31,4 % (celostátně o 21,3 %), zatímco předpoklad byl pouze 271 osob (16,9 %).

Situace v jednotlivých krajích se opět výrazně lišila.

Nadprůměrného poklesu bylo dosaženo v kraji Karlovarském, Libereckém, Olomouckém, Karlovarském, Plzeňském, Středočeském, Ústeckém a Zlínském.

Naopak **předpokládaný pokles nebyl dosažen v kraji Moravskoslezském.**

Použití nového ukazatele závažnosti nehod umožní srovnat rozdílnosti v některých krajích a objektivněji posoudit celkový vývoj.

Z tohoto pohledu byl **nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Karlovarském, Královehradeckém, Libereckém, Olomouckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.**

Naopak **v kraji Vysočina nebylo dosaženo předpokládaného snížení**, přestože se situace oproti roku 2012 zlepšila.

Pro další **porovnání úrovně nehodovosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2013** bylo použito kombinace ukazatele závažnosti nehod s jejich základními demograficko-ekonomickými údaji, zohledňujícími jejich specifické odlišnosti, a to na:

- 1 mil. obyvatel
- 1 000 km silnic
- 1 mil. osobních vozidel
- 1 000 km² území
- 1mld. vozokm.

Pro každý z uvedených ukazatelů bylo sestaveno pořadí krajů a součet jejich pořadí určil pořadí celkové (viz Tab. 4), tj. které kraje se při zohlednění uvedených specifíků jeví jako nejbezpečnější.

POŘADÍ							
KRAJ:	závažnost/ 1 000 km silnic	závažnost/ rozloha	závažnost/ obyvatel	závažnost/ počet os. automobilů	závažnost/ mld. vozokm	Σ	CELKEM
KARLOVARSKÝ	1	1	2	2	1	7	1
LIBERECKÝ	3	3	1	1	2	10	2
PLZEŇSKÝ	2	2	7	5	5	21	3
KRÁLOVÉHRADECKÝ	4	5	10	4	3	26	4
MORAVSKOSLEZSKÝ	12	10	3	3	4	32	5
JIHOMORAVSKÝ	11	9	4	6	7	37	6
ÚSTECKÝ	8	11	6	7	8	40	7
OLOMOUCKÝ	9	8	8	9	6	40	8
PARDUBICKÝ	7	7	9	8	9	40	9
VYSOČINA	5	6	10	12	12	45	10
JIHOČESKÝ	6	4	13	11	11	45	11
STŘEDOČESKÝ	10	12	12	10	7	51	12
ZLÍNSKÝ	13	13	11	13	13	63	13

Tab. 2: Souhrnné porovnání ukazatelů závažnosti nehod vztahených k demograficko-dopravním charakteristikám

Komentář

Toto krajské porovnání bylo zavedeno do systému hodnocení jako nový prvek již při hodnocení roku 2012. Dává dobrý **obraz o dosažené úrovni bezpečnosti silničního provozu** (tj. jak bezpečný je provoz **na silnicích ve vlastnictví kraje**) **v porovnání s ostatními kraji** v daném roce. V dalších letech pak bude s využitím tohoto zobrazení možné porovnat i vývoj v posledních letech (tj. jaké úsilí věnují kompetentní orgány zlepšení situace).

Již teď se do určité míry potvrzuje ve své podstatě předchozí zjištění o úrovni nehodovosti v jednotlivých krajích posuzované z hlediska vývoje počtu usmrcených a těžce zraněných osob. I když i zde se může projevit dopad náhodného výskytu zejména smrtelných nehod (např. Zlínský kraj).

Aby tato porovnání však byla skutečně objektivní, je třeba je porovnávat i s nepřímými ukazateli nehodovosti. Jejich zjišťování je obzvláště důležité

na úrovni krajů, kde četnost výskytu závažných následků nehod, zejména smrtelných, je nízká. **Tato porovnání by měla být užitečnou pomůckou a názornou výzvou pro všechny subjekty počínaje vedením kraje až po nevládní a neziskové organizace v příslušných krajích.**

Místní komunikace

Síť místních komunikací je o téměř 20 tis. km delší než síť extravilánových komunikací. Jejich dopravní zatížení motorovou dopravou je podstatně nižší, ale k jejímu přesnějšímu stanovení nejsou dostupné podklady. Hrají však klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena významným podílem nemotorové dopravy. Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí s rozšířenou působností a obcí a vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie.

Rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	209	187	121	129	108	106	99	87	48
těžce zraněno	1 447	1 054	910	825	842	894	871	756	546
ukazatel závažnosti nehod	2 283	1 802	1 394	1 341	1 274	1 318	1 267	1 104	738

Tabulka 5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Stav nehodovosti na místních komunikacích je ve všech sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav a pokračuje v negativním trendu z roku 2012. Počet usmrcených je vyšší oproti předpokladu o 12 osob a znamená snížení o pouhých 18,2 % oproti roku 2009 místo předpokládaných 28,1 %.

Ještě nepříznivější je situace u těžce zraněných osob, kde místo předpokládaného snížení o 16,9 % oproti roku 2009 došlo k poklesu o pouhých 4,3 %.

Tento stav se odráží i v celkovém ukazateli závažnosti nehod, který se měl v roce 2013 snížit oproti roku 2009 o 20,8 %, ale pokles je o pouhých 9,1 %!

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

Nehodovost na území hl. m. Prahy je sledována ve statistikách dopravní nehodovosti bez odlišení kategorie komunikací s výjimkou dálnic, rychlostních a účelových komunikací a je brána jako jedna kategorie.

Rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	82	61	39	28	39	25	29	28	16
těžce zraněno	471	385	345	278	273	234	223	287	207
ukazatel závažnosti nehod	799	629	501	390	429	334	339	399	271

Tabulka 6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

KOMENTÁŘ

Na komunikacích na území hl. m. Prahy byl stav nehodovosti v roce 2013 obdobně uspokojivý jako v roce 2012. Nedošlo sice k naplnění očekávaného snížení počtu usmrcených oproti předpokladu o 1 osobu, ale v celkovém posouzení ukazatel závažnosti nehod, který se měl v roce 2013 snížit oproti roku 2009 o 20,4 %, poklesl o 32,3 %!

1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2013

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených osob (do 24 h) pro rok 2013 bylo **dosaženo**, oproti předpokladu zemřelo dokonce o 13 osob méně. Došlo tedy nejen k dosažení předpokládaného stavu, ale i k vyrovnání deficitu z roku 2012. **Ještě příznivější** výsledek byl dosažen při **snížení počtu těžce zraněných osob**, poněvadž oproti předpokladu je počet těžce zraněných dokonce nižší o 155 osob a ve srovnání s předpokládaným poklesem oproti roku 2009 o 16,9 % došlo ke snížení o 21,3 %.

Podobně příznivý pokles vychází při hodnocení ukazatele závažnosti nehod, který oproti předpokládanému poklesu o 22,5 % poklesl o 25,5 %. Toto jeho první použití poukazuje na jeho závažnost z hlediska souhrnného a objektivního posouzení celkového vývoje.

Z hlediska mezinárodního porovnání se ale úroveň nehodovosti v České republice od roku 2001 zhoršuje. Zatímco v roce 2001 se ČR řadila mezi státy současné EU na 17. místo, v roce 2009 poklesla již na 18. místo a v roce 2012 propadla až na 21. pozici na hranici poslední čtvrtiny žebříčku zemí EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu. Tento stav se příliš nezměnil ani v roce 2013, kdy ČR zaostává o 20 % za průměrem členských zemí EU.

Z hlediska druhů komunikací ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem jsou **mírně lepší výsledky na silnicích I. třídy.**

Naopak na dálnicích se počet usmrcených i těžce zraněných osob zvýšil oproti roku 2012 a nedosáhl předpokládaného snížení. Celkový ukazatel závažnosti nehod, který se měl v roce 2013 snížit oproti roku 2009 o 24,1 %, však poklesl o pouhých 4,2 %!

Nejlepší vývoj byl dosažen celkově na silnicích II. a III. třídy, kde se však situace v krajích výrazně liší. Podle ukazatele závažnosti nehod bylo **nejlepších výsledků** ve snížení nejtěžších následků nehod dosaženo **v kraji Karlovarském, Královehradeckém, Libereckém, Olomouckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.** Naopak **v kraji Vysočina nebylo dosaženo předpokládaného snížení**, zbývající kraje stanovený předpoklad naplnily.

Stav nehodovosti na místních komunikacích je v obou sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav a pokračuje v nepříznivém trendu roku 2012.

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. 6).


ZÁSADNÍ SKUTEČNOSTÍ JE, ŽE I PŘES URČITÁ ZLEPŠENÍ V ČR, KLESAJÍ POČTY NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH NÁSLEDKŮ POMALEJŠÍM TEMPEM NEŽ V OSTATNÍCH ZEMÍCH EU.

VÝSLEDKY ROKU 2013 JSOU SICE OPROTI ROKU 2012 SLIBNÝM SIGNÁLEM, ALE NEJSOU DOSTATEČNĚ, S VÝJIMKOU POLICIE ČR, PODPOŘENY SYSTÉMOVÝMI OPATŘENÍMI.

vlastník strategický 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 kraj	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký			Zlínský
usmrcení		!			!		!	!		!				!		!	!		
těžce zranění					!		!		!	!		!		!	!	!	!		!
ukazatel závažnosti nehod		!					!		!	!				!	!	!			

Obr. 6: Souhrnný přehled naplnění předpokladů strategických cílů - snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob a ukazatele závažnosti nehod.

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 splněno, případně byl ještě zohledněn stav roku 2009.

2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

2.1 Vstupní charakteristika

Pro podporu naplnění stanovených strategických cílů vytyčila NSBSP 2020 dílčí cíle pro jednotlivé specifické problémové oblasti ve snížení počtů usmrcených 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** (*následky 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, nebezpečné předjíždění, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, bezohledná a neohleduplná jízda*).

Omezená vypovídací schopnost některých hodnot, kde se porovnávají malá čísla v návaznosti na podrobné členění na uvedené dílčí cíle a ještě dle druhů komunikací byla do určité míry řešena zavedením nového ukazatele závažnosti nehod. Tento ukazatel právě u malých čísel umožňuje objektivnější informaci o celkovém trendu vývoje, poněvadž v propriálním zastoupení integruje smrtelné a vážné následky nehod.

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

2.2 Silniční síť celkem

Děti

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	44	39	14	17	12	14	8	11	7
těžce zraněno	375	264	190	165	152	169	162	161	120
ukazatel závažnosti nehod	551	420	246	233	200	225	194	205	148

Tab. 7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002–2020

KOMENTÁŘ

Především je třeba zdůraznit, že u počtu usmrcených dětí se jedná o problém malých čísel, na který již bylo výše upozorněno. U počtu usmrcených došlo v roce 2013 k mimořádnému snížení. Počet dětí, které zemřely na silnicích, je nejnižší v dlouhodobém kontextu.

Počet těžce zraněných dětí dosáhl prakticky předpokládané výše. Je zde však odlišnost od celkového vývoje v ČR, kdy počet těžce zraněných osob v roce 2013 poklesl o 21,3 % oproti roku 2009, zatímco počet těžce zraněných dětí pouze o 14,7 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod dětí, který poklesl oproti roku 2009 o 21,1 %, zatímco celostátně poklesl o 25,5 %.

Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2013 jen velmi mírně poklesl na 1,4 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod dětí byl sice příznivý, zejména u smrtelných následků, ale je třeba jej přijímat s velkou obezřetností.

Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	269	244	157	151	156	146	134	123	80
těžce zraněno	1193	915	729	629	629	663	640	624	475
ukazatel závažnosti nehod	2269	1891	1357	1233	1253	1247	1176	1116	795

Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených chodců došlo v roce 2013 ke snížení, avšak nižšímu než očekávanému - skutečnost byla oproti předpokladu vyšší o 11 obětí. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených chodců o pouhých 14,6 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 29,9 %.

Počet těžce zraněných chodců rovněž nedosáhl předpokládané výše a byl vyšší o 16 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných chodců o pouhých 12,2 %, celostátní pokles byl o 21,3 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod chodců, který poklesl oproti roku 2009 o 13,3 %, zatímco celostátně poklesl o 25,5 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na jejich podílu na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 jen 18,9 % a v roce 2013 stoupl na 23,0 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR a chodci jsou jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.

Cyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	134	93	72	70	50	64	58	57	37
těžce zraněno	613	495	430	393	443	466	462	368	280
ukazatel závažnosti nehod	1 149	867	718	673	643	722	694	596	428

Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002–2020

KOMENTÁŘ

Výsledky jsou obdobně nepříznivé jako u chodců.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2013 ke snížení oproti roku 2009 prakticky v souladu s vymezeným předpokladem.

Stejně jako v roce 2012 je však počet těžce zraněných cyklistů alarmující. Nejenže nedosáhl předpokládaného poklesu a zůstal téměř nezměněn, ale byl oproti roku 2009 dokonce o 32 osob vyšší! Ve srovnání s rokem 2009 stoupl počet těžce zraněných cyklistů o 7,4 %, což je naprostá odlišnost od celkového vývoje v ČR. Těžce zranění cyklisté jsou jedinou skupinou, kde je jejich počet v roce 2013 vyšší, než byl v roce 2009!!!

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod cyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 3,3 %, zatímco celostátní pokles byl o 25,5 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na zvýšení jejich podílu na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 8,7 % a v roce 2013 stoupl na 9,9 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů je velmi výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR. Stávají se nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jsou spolu s chodci jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.

Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	125	112	88	96	78	90	66	68	43
těžce zraněno	612	636	627	506	583	491	496	554	447
ukazatel závažnosti nehod	1 112	1084	979	890	895	851	760	826	619

Tab. 10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002–2020

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených motocyklistů došlo v roce 2013 k mimořádnému snížení oproti předchozímu roku a dokonce i k mírně nižšímu počtu oproti předpokladu. Naopak počet těžce zraněných motocyklistů mírně vzrostl oproti předchozímu roku, ale byl nižší než předpoklad.

Výsledky roku 2013 jsou přesně opačné oproti roku 2012. Zde se opět ukazuje přínosnost celkového hodnocení ukazatele závažnosti nehod motocyklistů, který zjišťuje stejný pokles jako v celostátním měřítku, tedy příznivý vývoj.

Podíl usmrcených motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob se v hodnoceném období prakticky nezměnil.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod motocyklistů se v roce 2013 zlepšil a dosáhl celostátního průměru.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	237	228	153	143	151	128	97	122	83
těžce zraněno	1 268	943	741	512	569	490	461	683	591
ukazatel závažnosti nehod	2 216	1 855	1 353	1 084	1 173	1 002	849	1 171	923

Tab. 11: 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 výrazného poklesu nejen ve srovnání s předchozím rokem, ale i oproti vytýčenému předpokladu. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 36,6 %, celostátně o 29,9 %.

Pokles počtu těžce zraněných obětí při nehodách byl rovněž příznivý (pokles o 37,8 %), čímž přesáhl celostátní průměr (pokles o 21,3 %).

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který poklesl oproti roku 2009 o 37,3 %, zatímco celostátně poklesl o 25,5 %.

Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 18,4 % a v roce 2013 poklesl na 16,6 %.

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	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	194	164	145	153	122	142	118	135	120
těžce zraněno	614	533	513	430	482	498	485	494	463
ukazatel závažnosti nehod	1390	1189	1093	1042	970	1066	957	1034	943

Tab. 12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002–2020

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených osob starších 65 let dosáhl v roce 2013 snížení, nejen ve srovnání s předchozím rokem, ale i oproti vytýčenému předpokladu. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 18,6 %, nedosáhl však celostátního poklesu o 29,9 %.

Počet těžce zraněných dosáhl prakticky předpokládané výše. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných osob starších 65 let jen o 5,5 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod s účastí osob starších 65 let, který poklesl oproti roku 2009 o 12,4 %, zatímco celostátně poklesl o 25,5 %.

Podíl usmrcených osob starších 65 let činil v roce 2009 17,4 % a v roce 2013 však již vzrostl na 20,2 %. Potvrzuje to očekávaný nárůst podílu starších osob při nehodách v souvislosti s celospolečenským problémem stárnoucí populace.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod osob starších 65 let sice odpovídá nastaveným předpokladům NSBSP 2020, ale přesto je třeba jej intenzivněji řešit.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	136	59	123	116	97	48	62	107	83
těžce zraněno	834	388	376	337	398	326	253	312	226
ukazatel závažnosti nehod	1378	624	868	801	786	518	501	740	558

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

Počet usmrcených při nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek byl v roce 2013 výrazně vyšší než v roce 2012 (o 29,2 %), i když byl stále pod úrovní předpokladu pro rok 2013. Počet těžce zraněných poklesl ve srovnání s předchozím rokem o 22,4 %.

Přestože poklesl i ukazatel závažnosti nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek jak oproti roku 2009, tak i 2012, nemůže to být přílišným důvodem ke spokojenosti, neboť data nepřímých ukazatelů zaznamenaných Policií ČR naznačují stále velmi nepříznivý trend.

Poměr počtu kontrolovaných vozidel a počet řidičů se zjištěnou hladinou alkoholu v krvi meziročně klesl, nicméně ani zdaleka se neblíží cíli stanovenému v NSBSP, tj. maximálně 0,01 % jízdy pod vlivem alkoholu, s obsahem alkoholu přesahujícím legální hranici. **U 75 % (!) dopravních nehod s alkoholem byla zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody 1 ‰ a více.** Stále stoupá počet

dopravních nehod i se smrtelnými následky jízdy pod vlivem jiných návykových látek.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek měl méně příznivý vývoj než v roce 2012. Intenzivní kontrola řízení vozidla pod vlivem alkoholu zůstává proto prioritou Policie ČR i pro další období.

Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	556	481	370	285	285	257	211	311	230
těžce zraněno	1933	1576	1151	851	936	852	798	1027	841
ukazatel závažnosti nehod	4157	3500	2631	1991	2076	1880	1642	2271	1761

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 rovněž výrazně příznivější než celostátní úroveň. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 43,0 %. Totéž platí i pro počet těžce zraněných obětí. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných o 30,7 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí, který poklesl oproti roku 2009 o výrazných 37,6 %, zatímco celostátně poklesl o 25,5 %.

Projevilo se to i v podílu usmrcených při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 44,5 % a v roce 2013 poklesl na 36,2 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí je velmi výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR. Měl stejně jako v roce 2012 velmi příznivý vývoj a dosáhl vyššího snížení oproti očekávanému předpokladu. Výrazné snížení následků nehod v této skupině patří rovněž k velmi úspěšnému naplňování NSBSP.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2013 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	413	364	256	273	248	244	216	232	196
těžce zraněno	2 190	1 650	1 411	1 210	1 279	1 280	1 158	1 374	1 311
ukazatel závažnosti nehod	3 842	3 106	2 435	2 302	2 271	2 256	2 022	2 302	2 095

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 dosáhl v roce 2013 očekávaného snížení oproti předchozímu roku i ve srovnání s vytýčeným předpokladem.

Totéž se dosáhlo i u počtu těžce zraněných.

Mírnější nastavení předpokladů se ale projevilo v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 17,0 %, zatímco celostátně poklesl o 25,5 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na zvýšení jejich podílu na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 30,8 % a v roce 2013 stoupl na 37,0 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy je sice oproti nastaveným předpokladům příznivý, ale jejich podíl na počtu usmrcených osob se zvyšuje.

2.3 Komunikace dle odpovědnosti vlastníků

Podrobný rozbor plnění dílčích cílů dle vlastníků jednotlivých kategorií pozemních komunikací je podrobně dokumentován v Příloze 1.

Celkové shrnutí plnění dílčích cílů z hlediska jejich úspěšnosti či neúspěšnosti celkově pro silniční síť a podle vlastníků komunikací je doplněno na konci kapitoly 2.3 shrnující schématickou tabulkou koeficientu závažnosti nehod (Obr. 7).

2.4 Souhrnný komentář k plnění dílčích cílů v roce 2013

Z provedených analýz dat podrobně dokumentovaných v Příloze 1 vyplynulo, že, obdobně jako v roce 2012, 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 usmrcených a těžce zraněných osob. Tato okolnost je však do určité míry vyvážena v hodnocení celkového ukazatele závažnosti nehod, který vytváří přesnější a objektivnější informaci o trendu vývoje v dané kategorii. Následné shrnutí je proto kvůli zlepšení přehlednosti o úspěšnosti či neúspěšnosti naplnění dílčích cílů doplněno shrnující schématickou tabulkou celkového ukazatele závažnosti nehod (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 usmrcených dětí nižší než v roce 2012 a klesl na nejnižší historickou úroveň.** Vzrostl pouze na dálnicích a na silnicích II. a III. třídy v HKK, jinde poklesl nebo zůstal na stejné (většinou nulové) úrovni.

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 dálnicích, silnicích I. třídy, silnicích II. a III. třídy krajů: VYS, PAK, STČ, ZLK a na místních komunikacích. Naopak významný pokles byl dosažen na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, KVK a OLK.

Souhrnně lze konstatovat, že celkový vývoj vážných následků nehod u dětí je příznivý, i když nedosahuje parametrů celkového vývoje v ČR. Podíl na celkovém počtu velmi mírně poklesl.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, LBK, OLK, PLK, STČ, ULK a na komunikacích v Praze. Nepříznivý vývoj se projevil na dálnicích, na silnicích II. a III. třídy krajů VYS, PAK a HKK a na místních komunikacích.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

CHODCI

Počet usmrcených chodců v celostátním měřítku poklesl jen mírně a nedosáhl předpokládaného počtu. Lepších výsledků se dosáhlo pouze na silnicích II. a III. třídy krajů VYS, LBK, OLK, STČ, naopak na místních komunikacích, silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, HKK, PAK, ULK a ZLK došlo dokonce k jejich zvýšení oproti roku 2012 nebo i vůči roku 2009.

U počtu těžce zraněných chodců v celostátním měřítku rovněž nebylo dosaženo předpokládané výše. K vyšším následkům oproti předpokladům došlo zejména na místních komunikacích, silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů VYS a ZLK. Naopak významný pokles byl dosažen na místních komunikacích, na silnicích v Praze a silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, KVK, HKK, LBK, PLK a STČ.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců je stejně jako v roce 2012 výrazně nepříznivější, než celkový vývoj v ČR a nedosáhl předpokládaných výsledků. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených vzrostl.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na dálnicích, na silnicích II. a III. třídy krajů JHM, KVK, LBK, OLK, PLK a STČ.

Nepříznivý vývoj se projevil na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, VYS, PAK, ZLK a HKK a na místních komunikacích.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

CYKLISTÉ

Výsledky jsou obdobně nepříznivé jako u chodců.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2013 k předpokládanému snížení oproti roku 2009. Negativně se podílely nehody na místních komunikacích a silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, LBK, OLK, STČ a ZLK. Naopak

na silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů VYS, MSK a STČ došlo i k vyššímu poklesu oproti předpokladu.

Počet těžce zraněných cyklistů je však v celostátním měřítku, stejně jako v předchozím roce **alarmující**, nejenže nedosáhl předpokládané výše, byl vyšší vůči předchozímu roku, ale dokonce vyšší oproti roku 2009! Na tomto negativním výsledku se podílely nehody na místních komunikacích a silnicích II. a III. třídy téměř všech krajů. Pouze na silnicích II. a III. třídy krajů JMK, HKK, MSK a na místních komunikacích došlo k poklesu.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů byl nejhorší ze všech cílových oblastí. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených vzrostl. Problémovou oblastí cyklistů je používání ochranné helmy (75 % těžce zraněných nemělo helmu) a alkohol (v roce 2013 zavinili cyklisté pod vlivem alkoholu 30,2 % z celkového počtu jimi zaviněných nehod).

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů LBK a MSK.

Nepříznivý vývoj se projevil na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, HKK, STČ, ULK a ZLK, na místních komunikacích a na komunikacích v Praze.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

MOTOCYKLISTÉ

V celostátním měřítku došlo **u počtu usmrcených motocyklistů** v roce 2013 **k velmi příznivému snížení jejich počtu**. Na tomto pozitivním výsledku se podílely nehody na silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů VYS, LBK, PLK, STČ a ZLK. Pouze na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, MSK a místních komunikacích došlo k jejich nárůstu oproti předpokladu.

Naopak počet těžce zraněných motocyklistů, i když nepatrně, vzrostl. Nejlepších výsledků se dosáhlo na dálnicích, silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, HKK, LBK a ZLK. Naopak na silnicích II. a III. třídy krajů KVK, OLK, PAK, PLK a místních komunikacích došlo k jejich nárůstu oproti roku 2012 nebo dokonce vůči roku 2009.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků motocyklistů se v roce 2013 zlepšil a dosáhl celostátního průměru. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených se významně nezměnil.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na dálnicích, na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů JHM, KVK, HKK, PLK, STČ a ZLK.

Nepříznivý vývoj se projevil na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, VYS, MSK, PAK a ULK a na místních komunikacích.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

MLADÍ ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL (DO 24 LET, NÁSLEDKY CELKEM)

Počet usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel výrazně poklesl. Nejlepších výsledků se dosáhlo na silnicích II. a III. třídy krajů HKK, LBK, MSK, PAK, STČ a na místních komunikacích. Naopak na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ a JHM došlo k nárůstu počtu oproti roku 2012 nebo i dokonce vůči roku 2009.

Podobně je vývoj příznivý i u těžce zraněných obětí. Týká se to prakticky všech komunikací s výjimkou silnic II. a III. třídy krajů PAK, ZLK a Prahy.

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. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených mírně poklesl.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, HKK, LBK, MSK, OLK, PLK, STČ a ULK a na místních komunikacích.

Nepříznivý vývoj se projevil na silnicích II. a III. třídy krajů JMK, HKK, LBK, MSK, OLK, PLK, STČ a ULK a na komunikacích v Praze.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

STÁRNOUCÍ POPULACE - SENIOŘI (OSOBY NAD 65 LET VĚKU)

Počet usmrcených osob starších 65 let dosáhl v roce 2013 očekávaného snížení. Nejlepších výsledků se dosáhlo na silnicích I. třídy a na místních komunikacích (včetně Prahy), naopak na silnicích II. a III. třídy došlo k nárůstu oproti předchozímu roku ve většině krajů (kromě JHM, HKK a OLK).

Počet těžce zraněných dosáhl prakticky předpokládané výše. Nejlepších výsledků bylo dosaženo na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, KVK, MSK, PLK a ZLK.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod u osob starších 65 let je téměř v souladu s nastavenými předpoklady NSBSP 2020. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených však pomalu roste.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů JMK, KVK, LBK a ZLK.

Nepříznivý vývoj se projevil na dálnicích, na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, MSK, PAK a PLK a na místních komunikacích.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

ALKOHOL A JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY PŘI ŘÍZENÍ

Smrtelné následky nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek poklesly oproti roku 2009 (ačkoliv jsou vyšší oproti roku 2012). Pozitivních výsledků se dosáhlo prakticky na všech komunikacích.

Stejně tak poklesl počet těžce zraněných. Nejlepších výsledků se dosáhlo na silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, VYS, HKK, PAK, PLK a ZLK. Naopak na silnicích II. a III. třídy krajů LBK, MSK a místních komunikacích nedošlo k jejich snížení oproti roku 2012 nebo i vůči roku 2009.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek měl stejně jako v roce 2012 velmi příznivý vývoj. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených poklesl. Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů JMK, KVK, LBK a ZLK a na komunikacích v Praze.

Nepříznivý vývoj se projevil pouze na dálnicích.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST

Stejně pozitivní je rovněž pokles všech závažných následků nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí.

Nejlepších výsledků ve snížení počtu usmrcených se dosáhlo na silnicích I. třídy a silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, VYS, HKK, LBK, MSK, PLK, STČ a v Praze. Naopak na silnicích II. a III. třídy kraje ZLK a na místních komunikacích došlo ke zvýšení počtu usmrcených.

Největší zlepšení v počtu těžce zraněných bylo zaznamenáno na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, VYS, HKK, LBK, OLK, PAK, PLK, STČ a v Praze, naopak ke zhoršení došlo na dálnicích, silnicích II. a III. třídy krajů KVK, MSK a na místních komunikacích.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí je výrazně příznivější ve srovnání

s celkovým vývojem v ČR. Jejich podíl na celkovém počtu usmrcených poklesl.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JMK, VYS, HKK, LBK, MSK, PAK, PLK a STČ.

Nepříznivý vývoj se projevil pouze na dálnicích a na místních komunikacích. Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

AGRESIVNÍ ZPŮSOB JÍZDY

Vývoj poklesu usmrcených a těžce zraněných je při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy rovněž příznivý. Nejlepších výsledků bylo dosaženo na silnicích I. třídy, silnicích II. a III. třídy krajů HKK, LBK, OLK, PAK a PLK. Naopak na silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, VYS, STČ, ZLK a na místních komunikacích došlo k zvýšení oproti roku 2012 nebo dokonce i vůči roku 2009. V počtu těžce zraněných bylo nejlepších výsledků dosaženo na silnicích I. třídy, silnicích II. a III. třídy krajů JHČ, JHM, KVK, MSK, PLK, STČ, ULK, ZLK a v Praze. Naopak na místních komunikacích došlo k jejich zvýšení oproti roku 2012 i vůči roku 2009.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách způsobených agresivním způsobem jízdy je sice oproti nastaveným předpokladům příznivý, ale jejich podíl na počtu usmrcených osob se zvyšuje.

Velmi příznivý vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, na silnicích II. a III. třídy krajů KVK, HKK, LBK, MSK a PAK a na komunikacích v Praze.

Nepříznivý vývoj se projevil pouze na silnicích II. a III. třídy kraje VYS a na místních komunikacích.

Na ostatních komunikacích bylo dosaženo předpokládané změny.

Toto shrnutí je pro názornou přehlednost o úspěšnosti či neúspěšnosti naplnění jednotlivých dílčích cílů dle vlastníků komunikací doplněno na další straně shrnující schématickou tabulkou (Obr. 7).

3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI

3.1 Vstupní charakteristika

I přes věcné zdůvodnění a trvalé úsilí nebylo ani v roce 2013 sledování nepřímých ukazatelů finančně zajištěno. Rozbor provedený v roce 2012 proto platí v nezměněné podobě. Je však naléhavější.

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.¹⁵

K tomu, zda mají změny v silničním provozu souvislost s realizovanými bezpečnostními opatřeními, je třeba alespoň orientačně znát **rozsah jejich**

¹⁵ V angličtině se pro nepřímé ukazatele používá termín „*performance indicators*“ – provozní parametry, který výstižněji charakterizuje jejich podstatu.

realizace ve vazbě na jejich specifikaci v Akčním plánu. Shrnutí realizací opatření dle odpovědí získaných od odpovědných subjektů je uvedeno v následující části (kap. 4). Jejich podrobné zdokumentování je obsahem Přílohy 2.

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 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	
zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem	99 % dětí cestujících v osobních vozidlech
používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti	95 % dětí – chodců a cyklistů 90 % chodců v extravilánu
používání bezpečnostních helem	95 % dětí - cyklistů
používání bezpečnostních pásů	98 % řidičů 95 % spolujezdců na předních sedadlech 90 % spolujezdců na zadních sedadlech
používání bezpečnostních helem	100 % motocyklistů a spolujezdců na motocyklech
používání bezpečnostních helem cyklisty	70 % cyklistů vybaveno helmou
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více než 10 km.h⁻¹
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více než 10 km.h⁻¹

v intravilánu	
dodržování bezpečné vzdálenosti v extravilánu	90 % vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před nimi

nepřímý ukazatel	cíl do roku 2020
Hodnocení Policií ČR	
jízda pod vlivem alkoholu	maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální (nulovou) hranici
Hodnocení MD	
bezpečná vozidla	100 % nových vozidel vyhodnoceno v kategorii nejbezpečnějších v testech EuroNCAP
zamezení jízdy profesionálních řidičů pod vlivem alkoholu	zabudování alkolocků do všech vozidel řízených profesionálními řidiči
bezpečná nákladní vozidla	100 % nových vozidel vybaveno systémem automatického pohotovostního systému brzdění
Hodnocení ŘSD ČR a kraji	
bezpečné silnice v extravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem, 100 % délky silnic I. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, 50 % délky silnic II. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, 10 % délky vybraných silnic III. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, odstranění 90 % nehodových lokalit na silnicích I. třídy.

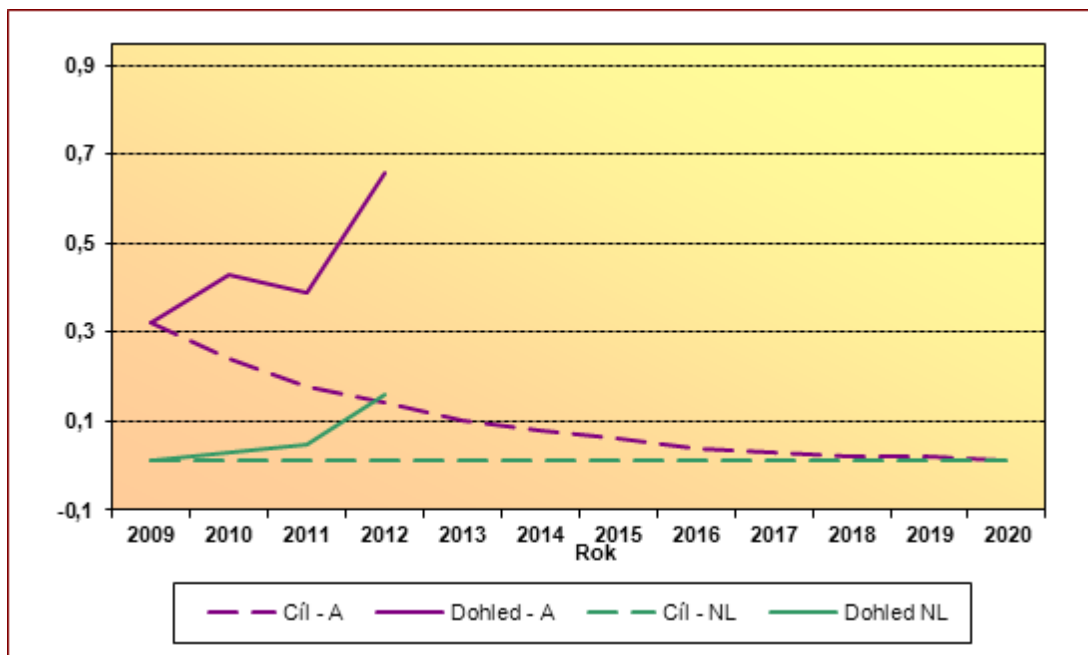
Tab. 3: Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011-2020¹⁶

Zdroj: CDV

¹⁶ Viz Tab. 22a NSBSP 2020.

3.2 Plnění

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



Obr. 8: Počet zjištěných jízd pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek v %¹⁷

Zdroj: MV

Sledování dalších nepřímých ukazatelů nebylo příslušnými zodpovědnými orgány (Ministerstvem dopravy¹⁸, ŘSD ČR a kraji) finančně zajištěno¹⁹ a tedy se nerealizovalo.

Přitom 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. srážka vozidel se 4

¹⁷ Data z celostátních dopravně bezpečnostních akcí (počet kontrolovaných vozidel/počet zjištěných jízd pod vlivem alkoholu/jiné návykové látky - v procentech).

¹⁸ Zajištění hodnocení Národní observatoří BSP přísluší do kompetence Ministerstva dopravy.

¹⁹ Odhadovaná výše ročních nákladů sledování činí ročně cca 3 mil. Kč.

smrteľnými následky na silnici II/490 ve Zlínském kraji v prosinci 2013). 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 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 SENZOR²⁰.

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.

²⁰ www.czrs0.cz

3.3 Souhrnný komentář k plnění nepřímých ukazatelů bezpečnosti

Nepřímé ukazatele bezpečnosti zadané v NSBSP 2020 nebyly ani v roce 2013 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 2013. 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 2014 a dále až do roku 2020.

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

4.1 Vstupní charakteristika

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 obce s rozšířenou působností jich odpovědělo 115 z celkového počtu 205 a vzhledem k jejich rozsahu a specifičnosti jsou vyhodnoceny zvlášť (kap. 5 a Příloha 3).

Za NNO: Nadace Partnerství, o.p.s., Autoklub ČR

Za firmy: ŘSD ČR a SZÚ.

Následující kapitola shrnuje realizaci opatření dle odpovědí získaných od odpovědných subjektů v členění na jednotlivé oblasti:

- KOMUNIKACE
- VOZIDLO
- UŽIVATEL.

Jejich podrobné zdokumentování je obsahem Přílohy 2.

4.2 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 audit, 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

Shrnutí K1

K1.1

Ministerstvo dopravy

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Bezpečnostní inspekce byla na síti silnic TEN-T provedena v roce 2010 a další se plánuje v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v pozdějším znění, provádět v roce 2015.

K1.2

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Počet nově vyškolených pracovníků pro provádění BA a BI pomalu narůstá – viz odkaz na stránkách MD: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/4CC6A0FA-DD2C-4063-A735-CE2A8F825D1A/0/SEZNAM_ABPK_20131218.pdf.

Kraje

Vzhledem k tomu, že BI je jedním z nástrojů bezpečné pozemní komunikace, je třeba zajistit dostatečný počet odborně vyškolených auditorů na území kraje.

K1.3

Ministerstvo vnitra

Ministerstvo vnitra připravuje nový program pro zvýšení vzdělanosti příslušníků Policie ČR Službu dopravní policie v provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací

K1.4

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Metodiku, „Program identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jako jedno z hledisek systému hospodaření s vozovkou“, nepoužívá.

Komentář K1

Nástroje vytváření bezpečné infrastruktury je stále zapotřebí rozšiřovat a prohlubovat. Kritických míst se zvýšeným počtem dopravních nehod na silnicích ČR je stále velké množství a odborný pohled na tato místa ušetří lidské životy. Zvláště ze strany krajů ČR není této problematice věnována taková pozornost, jak si využití nástrojů bezpečné infrastruktury zaslouhují. Výjimkou jsou Středočeský a

Zlínský kraj, které nástroje pro zajištění bezpečné infrastruktury v určitém rozsahu uplatňují.

Ministerstvo vnitra pro potřeby Služby dopravní policie ČR připravuje vzdělávací program k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Policie ČR provedla na 511 místech smrtelných nehod bezpečnostní inspekci.

Dále je nutné využívat bezpečnostní audit, jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury ještě ve fázi přípravy stavby. Byla vypracována certifikovaná metodika pro provádění bezpečnostních auditů: <http://www.audit-bezpecnosti.cz/>.

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

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

Provedlo novelizaci zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění a předpisů souvisejících, který definuje souvisle zastavěné území pro účel ochranného pásma. Zákon 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.

K2.2**Ministerstvo dopravy**

MD se intenzivně věnuje problematice odstraňování reklamních zařízení v ochranném pásmu. Jedná se o proces velmi zdlouhavý a náročný.

K2.3

Ministerstvo dopravy

Nebylo zakomponováno do novely zákona č. 13/1997 Sb.

K2.4

Ministerstvo dopravy

V roce 2011 Ministerstvo dopravy projednalo se zástupci Ministerstva životního prostředí a následně předložilo Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR návrh úpravy § 15 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a § 9 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Navržená úprava říkala, že vlastníci pozemní komunikace je oprávněn odstraňovat dřeviny na silničních pozemcích, které ohrožují bezpečnost užití pozemní komunikace nebo neúměrně ztěžují použití silničních pomocných pozemků k účelům údržby pozemní komunikace nebo neúměrně ztěžují obhospodařování sousedních pozemků. Současně byla předložena i úprava zákona č. 114/1997 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a to § 8 odst. 1 a 2, která by umožnila kromě kácení dřevin z důvodů pěstebních a za účelem obnovy porostů nebo při provádění výchovné probírky porostů, také odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy nebo na silničních pozemcích. Veškeré navrhované úpravy režimu kácení dřevin na silničních pozemcích by se vztahovaly pouze na samostatně stojící dřeviny, nikoli na dřeviny, které jsou součástí stromořadí. Touto úpravou by bylo zrovnoprávněno odstraňování dřevin podél všech infrastrukturních staveb a ve všech ochranných pásmech, neboť do této doby se zpřísněný režim netýká vodních toků, ochranného pásma zařízení elektrizační a plynárenské soustavy. Návrh předpokládal návrat k původnímu paragrafovému znění zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, tj. před rokem 2009. Návrh současně předpokládal navrácení povinnosti písemného oznámení kácení orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů předem a v této době by mohl orgán ochrany přírody záměr kácení pozastavit, omezit nebo zakázat, v případě, že by odporoval požadavkům na ochranu dřevin.

Cílem návrhu bylo umožnit správci pozemní komunikace, resp. provozovateli dráhy možnost okamžitě jednat vzhledem k aktuálnímu stavu silniční vegetace nebo dřevin v ochranném pásmu dráhy a odstraňovat takové dřeviny, které

představují ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo bezpečné provozování drážní dopravy či by je mohly významně omezit (zejm. náletové dřeviny na nepřehledných úsecích, v prostoru křižovatek a ve směrových obloucích). Kácení dřevin, které jsou součástí stromořadí, se navržená úprava netýkala a nadále by zůstala v původním režimu dohody dvou správních orgánů.

Na začátku letošního roku organizační výbor po projednání návrhu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, doporučil a navrhl ho k projednání výboru pro životní prostředí a Hospodářskému výboru. Výbor pro životní prostředí na své 19. schůzi dne 19. ledna 2012 však Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR doporučil, aby byly části týkající se změny § 15 odst. 2 Silniční vegetace zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, změny zákona č. 114/1997 Sb., o ochraně přírody a krajiny a změny zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, vypuštěny. Návrh byl následně předložen Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR, která na doporučení výboru pro životní prostředí změny v návrhu vypustila.

K2.6

Ministerstvo dopravy

Aktivita splněna již v roce 2012 vyhlášen zákon 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.

Kraje ČR se k problematice odstraňování nepovolených reklamních zařízení stavějí velmi aktivně a snaží se vyhledávat a odstraňovat veškerá nepovolená zařízení a nové smlouvy neuzavírat.

Komentář K2

Legislativa byla vyřešena již v roce 2012.

Problematice pevných překážek v ochranném pásmu komunikace je věnována značná pozornost a to jak ze strany odpovědných ministerstev, tak i ze strany krajů ČR. Osvětově působí i NNO - Autoklub ČR.

Je zapotřebí se problematice odstraňování či ochraně pevných překážek stále věnovat. Jednou ze závažných příčin nehod jsou nárazy do pevné překážky, které mají fatální následky

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

K3.1

*Výstavba obchvatů v působnosti **Ministerstva dopravy, resp. Ředitelství silnic a dálnic** pokračuje přípravnou fází. Většinou jsou ve fázi PÚR a nebo ZÚR. Vzhledem k tomu, že se jedná o finančně náročné stavby, je úspěchem 10 obchvatů uvedených do provozu v roce 2013. Další dva obchvaty jsou ve stavu „rozestavěno“. Ve stadiu PÚR a ZÚR je to 116 plánovaných obchvatů měst a obcí.*

K3.2

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na rychlostních silnicích ŘSD uvádí postupnou výstavbu v 19 místech a na silnicích I. třídy na 45 místech.

Kraje

K3.1

Královéhradecký kraj (9 projektů PÚR a ZÚR), Olomoucký kraj (14 projektů PÚR a ZÚR, 1 v provozu a 1 rozestavěn), Ústecký kraj (3 v provozu) a Zlínský kraj (2 projekty) uvádějí obchvaty ve stádiu PÚR a nebo ZÚR. Čtyři obchvaty byly v roce 2013 uvedeny do provozu.

K3.2

Postupnou výstavbu obchvatů obcí a měst uvedly tyto kraje:

Jihočeský kraj:

- na rychlostní silnici 1 obchvat
- a na silnici I. třídy - 3 obchvaty.

Jihomoravský kraj:

- Silnice II. třídy – 4 obchvaty
- a na silnici III. třídy - 4

Karlovarský kraj

Staví obchvaty na silnicích:

- II/214 jihovýchodní obchvat Cheb (zahájení 02/2014)
- II/221 - obchvat Hroznětín (předpoklad zahájení 03/2014)
- II/210 - západní obchvat Sokolov-Svatava (2 etapy - dokončení 2015)
- II/217 - obchvat hranice ČR - Ebmath (dokončeno 2010).

Pardubický kraj

Postavil obchvaty:

- na silnici I/37 – Chrudim,
- na křižovatce Medlešice I/17,
- a na silnici I/37 Březhrad - Opatovice nad Labem

Středočeský kraj uvádí, že má v různé fázi projekční přípravy přes 10 návrhů obchvatových komunikací II. tříd.

Zlínský kraj

- postavil 3 obchvaty na silnicích I. třídy.

Komentář K3

ŘSD uvedlo do provozu 3 obchvaty v obcích nad 100 000 obyvatel. Na rychlostních silnicích ŘSD uvádí postupnou výstavbu v 19 místech a na silnicích I. třídy na 45 místech.

Výstavba obchvatů měst a obcí se v České republice začíná pomalu rozvíjet. 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 jsou jedním z činitelů zvýšení bezpečnosti dopravy vedením dopravního proudu mimo obce a města.

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

Shrnutí K4

K4.1

Instalaci Zón 30 se prokázaly i kraje, byť to není v jejich aktivitách.

K4.2

Vjezdové ostrůvky kraje realizovaly v řádech jednotek, převážně na nových stavbách.

Hlavní město Praha – 2,

- *z toho na nové stavbě 1,*

Jihočeský kraj – 1,

- *z toho na nové stavbě 1,*

Jihomoravský kraj – 2,

- *z toho na stávající komunikaci 2,*

Karlovarský kraj – 4,

- *z toho na stávající komunikaci 1,*

z toho na nových stavbách 3,

Liberecký kraj – 17,

- *z toho na nových stavbách 12,*

- z toho na stávajících komunikacích 5,
Plzeňský kraj – 12,
- z toho na nových stavbách 4,
- z toho na stávajících komunikacích 8,
Středočeský kraj – 2,
- z toho na nových stavbách 2
Ústecký kraj – 2,
- z toho na nových stavbách 2

K4.3

Výstavba dělících pruhů v krajích:

Jihočeský kraj – ano,

Karlovarský kraj – ano,

Liberecký kraj – ano,

Olomoucký kraj – ano,

Pardubický kraj – ano,

Plzeňský kraj - ano.

Zdůvodnění, proč kraje nerealizují dělící pruhy, nebylo poskytnuto.

Výstavbu parkovacích a odbočovacích pruhů provádějí kraje:

Hlavní město Praha,

Jihočeský

Jihomoravský,

Karlovarský,

Královéhradecký,

Liberecký,

Olomoucký,

Pardubický,

Plzeňský,

Ústecký,

Zlínský.

Komentář K4

Zavádění prvků zklidnění v intravilánu je na velmi nízké úrovni. Přitom se jedná o poměrně nízkonákladové opatření, které přinese obyvatelům měst a obcí zvýšení bezpečnosti a zkvalitnění života jejich obyvatel, především na obslužných komunikacích.

K aplikaci „Zóny 30“ se vyjádřily Plzeňský a Jihočeský kraj ovšem ve velmi nízkém počtu 1, resp. 3 Zóny uvedené do provozu v roce 2013.

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. ŘSD, byť není odpovědno za plnění aktivity, realizovalo celkem 13 vjezdových ostrůvků, z toho na nových PK 4 a na stávajících PK 9 vjezdových ostrůvků.

Realizace dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů je také na velmi nízké úrovni aplikovatelnosti.

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.

Shrnutí K5

K5.1

Ministerstvo dopravy

Revize proběhla v roce 2010 v rámci BI na síti TEN-T a další bude v roce 2015. Jednotlivé křižovatky se neposuzují.

Ministerstvo obrany

Revize rozhledových trojúhelníků v roce 2013 nebyly ve vojenských objektech prováděny.

Kraje

Bezpečnostní inspekci provedly tyto kraje na uvedené délce pozemních komunikací:

Hlavní město Praha - 69 BI, na 208,5 km komunikací,

Jihočeský kraj - 2 BI, na 65 km komunikací,

Královéhradecký kraj - 2 BI, na 9 km komunikací,

Pardubický kraj - 4 BI, na 3 km komunikací,

Plzeňský kraj - 3 BI, na 12 km komunikací.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Počet křižovatek podrobených bezpečnostní inspekci byl 13, na celkové délce silnic 183 km.

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

K5.2**Ministerstvo vnitra**

Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací:

Na dálnicích nebylo provedeno,

na silnicích I. třídy – revidováno 150 křižovatek,

na silnicích II. třídy – 211 křižovatek,

na silnicích III. třídy – 207 křižovatek a na MK bylo provedena revize ve 489 křižovatkách.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

ŘSD provedlo revizi rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací na dálnicích u 2 křižovatek a na silnicích I. třídy na 9 křižovatkách.

Při upozornění Policie ČR na nehodovou lokalitu jsou v rámci řešení dané křižovatky prověřovány rozhledové trojúhelníky.

Kraje

Revizi rozhledových trojúhelníků na křižovatkách provedl v roce 2013 kraj:

Hlavní město Praha:

- MK 115,

Jihočeský kraj

- I. třídy 2,
- II. třídy - 4,
- III. třídy – 3,
- MK – 2

Královéhradecký kraj

- I. třídy 2

Pardubický kraj

- I. třídy 4

Plzeňský kraj

- I. třídy 4,
- II. třídy – 4,
- III. třídy - 3

Zlínský kraj.

- I. třídy 10,
- II. třídy – 3.

Zlínský kraj doplnil, že rozhledové trojúhelníky křižovatek pozemních komunikací posuzuje u každé nové úpravy křižovatky.

K5.3

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Výstavba okružních křižovatek byla uskutečněna na silnici I. třídy:

v počtu 1, typ velká,

v počtu 4 – typ malá,

další výstavbu ŘSD neuvádí.

Kraje

Okružní křižovatky, jako jeden z činitelů bezpečné pozemní komunikace, byly vystavěny v:

Jihočeském kraji:

- 1 na komunikaci III. třídy, typu spirálovitá,
- 1 na komunikaci II. třídy, typu velká,
- 1 na komunikaci II. třídy, typu mini,
- 1 na komunikaci I. třídy, typu malá.

Jihomoravském kraji:

- 2 na komunikaci II. třídy, typu malá,

Karlovarském kraji:

- 3 na komunikaci II. třídy, typu velká,
- 1 na komunikaci I. třídy, typu velká,

Kraji Vysočina:

- 1 na sběrné komunikaci, typu malá,
- 1 na komunikaci III. třídy, typu malá,

Královéhradeckém kraji:

- 3 na komunikaci I. třídy, typu malá,

Libereckém kraji:

- 1 na komunikaci II. třídy, typu velká,

Pardubickém kraji:

- 1 na komunikaci I. třídy, typu malá

Plzeňském kraji:

- 2 na komunikaci III: třídy, typu malá,
- 3 na komunikaci II: třídy, typu malá,
- 3 na komunikaci I. třídy, typu malá,

Středočeském kraji:

- nebyla vystavěna žádná,

Ústeckém kraji:

- 2 na komunikaci II: třídy, typu malá

Zlínský kraj:

- 1 na sběrné komunikaci, typu malá,
- 1 na komunikaci II: třídy, typu malá,
- 1 na komunikaci I. třídy, typu malá.

Komentář K5

Toto opatření nejaktivněji uplatňuje Ministerstvo vnitra na 1 057 křižovatkách. Ve srovnání s kraji ČR je to číslo mnohokráte převyšující aktivitu všech krajů ČR dohromady!

Většina dopravních nehod v intravilánu se stává právě na křižovatkách, které nejsou příliš srozumitelné pro řidiče a chodce.

Oproti roku 2012 je vykazována výstavba okružních křižovatek, i když je to stále nízký počet v krajích ČR. Je to jedním z možných řešení eliminace střetu na křižovatkách, které nejsou přehledné.

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.

Shrnutí K6

K6.1

Ministerstvo dopravy

V roce 2013 byla dokončena revize vybraných technických předpisů, které byly následně schváleny Ministerstvem dopravy a jsou zveřejněny na internetových stránkách Politiky jakosti pozemních komunikací www.pjpk.cz. Na rok 2014 je plánována revize dalších cca 60 předpisů.

Kraje

K využívání vybraných platných technických předpisů a jejich uplatňování v praxi se přihlásily tyto kraje:

- Jihočeský,
- Jihomoravský,
- Vysočina
- Královéhradecký,
- Liberecký,
- Moravskoslezský,
- Olomoucký,
- Pardubický,
- Ústecký,
- Zlínský.

Karlovarský kraj, částečně bez specifikace, kdy a za jakých okolností metodiku používá.

Plzeňský kraj nepoužívá, ale nspecifikoval, jakou metodiku aplikuje pro komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení v praxi.

K6.2

Ministerstvo dopravy

V roce 2013 byla provedena revize „Metodiky schvalování“ z důvodu zrušení nařízení vlády č. 190/2002 Sb. Byla nahrazena Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 305/2011, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh a další související činnosti.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Provádí v součinnosti s MD. Nové prvky schvaluje MD ČR - ŘSD osazuje na pozemní komunikace (např. balisety).

K6.3, 6.4 a 6.5

Běžnou prohlídkou se zjišťuje především správná funkce dopravního značení, bezpečnostního zařízení a závady ve sjízdnosti (schůdnosti) v těchto lhůtách:

- *dálnice a rychlostní silnice – každý pracovní den,*
- *ostatní silnice I. třídy – 2× týdně,*
- *silnice II. třídy – 2× měsíčně,*
- *silnice III. třídy – 1× měsíčně.*

Z důvodů pravidelného provádění revizí vybavení komunikace na celé silniční síti správcem komunikací (na základě vyhlášky ve stanovených lhůtách), není vhodné uvádět délku kontrolovaných úseků. Závady zjištěné během prohlídek jsou odstraňovány v rámci údržby a oprav komunikací.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Provádí průběžně, v rámci pravidelných prohlídek.

K6.4

Odstraňování v ochranném pásmu silnic bylo evidováno ŘSD v 560 místech. Ochrana pevných překážek byla provedena na 37 místech

K6.5

Neuvedeno. Provádí se průběžně i v rámci běžné údržby na celé síti dálnic a silnic I. třídy - nelze zjistit přesný počet.

Kraje

Revizi vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti kraj provedl na silniční síti (v km):

Hlavní město Praha celkem na 149,5 km silnic, mimo I. třídy a dálnic.

Jihočeský kraj celkem na 105 km silnic, mimo rychlostních silnic a dálnic na 100 km. Na silnicích I. třídy na 5 km.

Jihomoravský kraj provedl revizi na 3 675 km na silnicích, mimo I. třídy a dálnic.

Karlovarský kraj celkem na 156 km vše na silnicích, mimo I. třídy a dálnic.

Kraj Vysočina celkem na 4 565 km - vše na silnicích, mimo I. třídy a dálnic.

Královéhradecký kraj celkem na 437 km, z toho na silnicích I. třídy 437 km.

Liberecký kraj celkem na 100 km na silnicích, mimo I. třídy a dálnic.

Pardubický kraj celkem na 451 km, z toho na silnicích I. třídy 451 km

Plzeňský kraj celkem na 490 km, z toho na silnicích mimo I. třídy a dálnic na 200 km, na silnicích I. třídy 200 km, na dálnicích 90 km.

Ústecký kraj revidoval 650 km silnic mimo silnic I. třídy a dálnic.

Zlínský kraj - 340 km silnic I. třídy.

K6.4

Kraje

Odstraněné pevné překážky uvádí kraje v tomto počtu:

<i>Hlavní město Praha</i>	32
<i>Jihočeský kraj</i>	10
<i>Jihomoravský kraj</i>	324
<i>Karlovarský kra</i>	21
<i>Kraj Vysočina</i>	265
<i>Královéhradecký kraj</i>	48
<i>Olomoucký kraj</i>	2
<i>Pardubický kraj</i>	60
<i>Plzeňský kraj</i>	15
<i>Ústecký kraj</i>	125
<i>Zlínský kraj</i>	6

K6.5

Kraje

Kontrolu plnění povinnosti správců pozemních komunikací o tyto řádně pečovat, včetně krajnic, příkopů a silniční zeleně; stanovení sankcí za zjištěné nedostatky uvedly kraje v tomto rozsahu:

Hlavní město Praha kontroly provedeny celkem: 203, zjištěno nedostatků 20.

Jihočeský kraj kontrol provedeno celkem: 69, zjištěno nedostatků 5.

Jihomoravský kraj uvedl, že kontroly byly provedeny celkem: 3, nebyl zjištěn žádný nedostatek.

Karlovarský kraj kontrol provedeno celkem: 41, zjištěno nedostatků 29.

Kraj Vysočina kontrol provedeno celkem: 2 492, zjištěno nedostatků 1 304.

Královéhradecký kraj kontrol provedeno celkem: 15, zjištěno 29 nedostatků (převážně DZ, výtluky a vegetace).

Liberecký kraj kontrol provedeno celkem: 50, zjištěno nedostatků 125.

Moravskoslezský kraj kontrol provedeno celkem: 10, zjištěno nedostatků 30.

Olomoucký kraj kontrol provedeno celkem: 31, zjištěno nedostatků 0

Pardubický kraj kontrol provedeno celkem 8, zjištěno nedostatků 23.

Středočeský kraj kontrol provedeno celkem 50, zjištěno nedostatků 0.

Zlínský kraj kontroly provedeny celkem: na 50 místech, zjištěno nedostatků 103.

Krajský úřad Středočeského kraje uvedl, že v rámci plnění aktivity K6.5 organizuje 1 x za měsíc koordinační poradu se správcem komunikací I. třídy – ŘSD a se zástupcem Policie ČR, kde se řeší nedostatky zjištěné krajským úřadem jako správním úřadem pro silnice I. třídy, podněty od občanů nebo dalších subjektů. Tyto podněty jsou bezodkladně napravovány.

K6.6

Ředitelství silnic a dálnic ČR

ŘSD má ve vlastní správě celkem 7 001 km silnic a dálnic.

Měření a hodnocení proměnných parametrů se provádí jen na místech častých dopravních nehod.

Měření proměnných parametrů provedeno:

- *únosnost: silnice - 706 km,*
- *vyjeté koleje (hloubka vody) - dálnice 483 km, silnice 3 369 km,*
- *poruchy: dálnice 481 km, silnice 3 372 km,*
- *podélné nerovnosti IRI - International Roughnes Index: dálnice 481 km, silnice 3 327 km,*
- *makrotextura: dálnice 481 km, silnice 3 360 km,*
- *protismykové vlastnosti: dálnice 434 km, silnice 1 037 km.*

K6.6 **Kraje**

Měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek provádí kraje jen na místech častých dopravních nehod. Jedná se tyto kraje:

Hlavní město Praha,

Jihočeský kraj,

Jihomoravský kraj,

Karlovarský kraj,

Královéhradecký kraj,

Pardubický kraj,

a Zlínský kraj.

Kraj Vysočina neprovádí z důvodu nedostatku finančních prostředků.

Kraje zjištěné nedostatky řeší převážně osazením dopravními značkami. Opraveno bylo 28 míst zjištěných nedostatků, 56 zjištěných nedostatků bylo neopraveno (uvedeno jen u některých krajů) a osazeno dopravními značkami 71 míst, kde byly zjištěny nedostatky.

Celkový počet míst, kde byly nedostatky zjištěny, byl 1 668.

K6.7

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Systematické odstraňování nevyhovujících povrchových vlastností vozovek bylo provedeno celkem na 106 km silniční sítě, z toho na dálnicích a rychlostních komunikacích na 32 km a 74 km silnic I. třídy.

Kraje

Délka silniční sítě, na níž byly odstraněny nevyhovující povrchové vlastnosti:

Hlavní město Praha celkem: 0,5 km na silnicích III. třídy a MK.

Jihočeský kraj celkem: 20 km z toho 10 km na silnicích II. třídy, na silnicích III. třídy a MK to bylo 10 km.

Jihomoravský kraj celkem: 55,332 km, z toho na silnicích II. třídy 28,798 km, na silnicích III. třídy a MK to bylo 26,534 km.

Karlovarský kraj celkem: 97 km z toho na silnicích II. třídy 56 km, na silnicích III. třídy a MK to bylo 41 km.

Kraj Vysočina celkem: 147 km, z toho na silnicích I. třídy 30,4 km, na silnicích II. třídy 56,6 km, na silnicích III. třídy a MK to bylo 138 km.

Královéhradecký kraj celkem: 15 km na silnicích I. třídy.

Liberecký kraj celkem: 10 km, z toho na silnicích II. třídy 3 km a na silnicích III. třídy a MK to bylo 7 km.

Olomoucký kraj celkem: 74 km, z toho na silnicích I. třídy 12 km, 43 km na silnicích II. třídy, na silnicích III. třídy a MK to bylo 19 km.

Pardubický kraj celkem: 30 km na silnicích I. třídy.

Plzeňský kraj celkem: 39 km, z toho 21 km na dálnicích a rychlostních komunikacích, 3 km na silnicích I. třídy, 8 km na silnicích II. třídy, na silnicích III. třídy a MK to bylo 10 km.

Ústecký kraj celkem na 87 km: z toho 41 km na silnicích II. třídy, na silnicích III. třídy a MK to bylo 46 km.

Zlínský kraj celkem: 5 km na silnicích I. třídy

Autoklub ČR

Opakovaně poukazuje na nutnost zlepšit kvalitu vodorovného dopravního značení v celé ČR. Kluby v AČR spolupracují s orgány státní správy a samosprávy při obnovování svislých dopravních značek v místech svého působení.

Bezpečně na silnicích o.p.s.

Realizuje projekt - Výukové video-reportáže z nehodových lokalit v česko-polském pohraničí euroregionu NISA (ERN), ve kterém se částečně věnuje mapování nehodových lokalit v ERN. Celý projekt je s převážné většiny orientován na chování účastníka v rizikových místech v ERN.

Komentář K6

Ministerstvem dopravy byla provedena revize vybraných předpisů a jsou zveřejněny na internetových stránkách Politiky jakosti pozemních komunikací www.pjpk.cz.

Měření proměnných parametrů provádí uspokojivě jen ŘSD. Kraje tuto činnost provádějí jen ve velmi omezené míře v řádech několika desítek km. Zjištěné nedostatky jsou řešeny převážně osazením dopravními značkami. Z celkového počtu 1 668 míst, kde byly zjištěny nedostatky, bylo opraveno 28 míst a osazeno DZ bylo 71 úseků.

Odstraňování pevných překážek také není řešeno na uspokojivé úrovni.

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 úroňových 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.

Shrnutí K7

K7.1

Ministerstvo dopravy

Uvádí 13 železničních přejezdů, kde bylo provedeno komplexní posouzení a jeho následná úprava, z toho na silnicích III. třídy v 5 místech a na místních komunikacích v 8 případech.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

V součinnosti s Ministerstvem dopravy komplexně posoudilo a upravilo 2 přejezdy na silnicích I. třídy.

Kraje

Posouzení železničních přejezdů:

	celkem posouzeno	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	MK
Hlavní m. Praha	5	-	1		4
Jihočeský kraj	17	-	5	5	7
Jihomoravský kraj	80	-	2	16	62
Karlovarský kraj	12	-	1	2	9
Královéhradecký kraj	22	22	-	-	-
Pardubický kraj	6	6	-	-	-
Plzeňský kraj		1	2	3	22

K7.2

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Průběžná údržba rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními dráhami provedlo údržbu na silnicích I. třídy v 7 místech.

Kraje

Průběžná údržba rozhledových polí

	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	MK
Hlavní m. Praha	-	-	-	93
Jihočeský kraj	4	5	13	
Jihomoravský kraj		6	5	74
Kraj Vysočina		2	3	
Královéhradecký kraj	22	-	-	-
Pardubický kraj	6			
Plzeňský kraj	1	0	2	1

K7.3

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy má v letech 2013-2014 naplánováno modernizovat zabezpečovací zařízení na 385 železničních přejezdech v ucelených traťových úsecích, spolufinancovaných v rámci Operačního programu doprava.

Kraje

Hlavní město Praha má vlastní metodiku,

a Olomoucký kraj realizuje se SŽDC bezpečnostní opatření.

Středočeský kraj uvádí důvod, proč v roce 2013 se nevěnovaly finanční prostředky na zajištění obnovy a běžné údržby silniční sítě - veškerá činnost v rámci běžné údržby byla ovlivněna povodněmi v červnu 2013 a prioritou bylo zajištění obnovy silniční sítě.

Ostatní kraje buď neuvedly, nebo se odvolávají na absenci legislativy, atd.

K7.5

Ministerstvo dopravy provedlo na železničních přejezdech 970 bezpečnostních inspekcí.

Ministerstvo vnitra

Bezpečnostní inspekce byla provedena v součinnosti se SŽDC na 864 přejezdech.

Z toho křížení se silnicí I. třídy – 57 BI,

na křížení se silnicí II. třídy – 192 BI,

se silnicí III. třídy – 309 a na MK to bylo na 306 přejezdech BI.

Celkem bylo podáno 106 podnětů ze strany Ministerstva vnitra k odstranění nedostatků.

Kraje

Provádění bezpečnostního auditu nebo inspekce na železničních přejezdech

KRAJE	celkem	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	MK	počet podnětů
Jihočeský kraj	25	3	5	12	7	-
Karlovarský kraj	15	-	0	8	5	-
Moravskoslezský kraj	-	-	-	-	-	-
Olomoucký kraj	0	-	0	0	-	-

<i>Plzeňský kraj</i>	7	5	2	-	-	-
<i>Středočeský kraj</i>	2	-	2	0	-	-
<i>Zlínský kraj</i>	21	2	2	5	12	3

Komentář K7

Ministerstvo dopravy provedlo v roce 2013 na 970 přejezdech BI. Ministerstvo vnitra, v součinnosti se SŽDC provedlo BI na 864 přejezdech. Bylo podáno 106 podnětů k odstranění nedostatků. Ve srovnání s aktivitami krajů je to číslo zcela nepoměrné. Kraje uvádějí činnost v řádech jednotek maximálně dvou desítek. Zde je velký prostor pro činnost krajů v oblasti zabezpečení přejezdů, jejich řádné viditelnosti a údržby. Vysvětlení, proč činnosti nezabezpečují v řádném rozsahu, podal jen Středočeský kraj – povodně v roce 2013.

Jistým příslibem MD do roku 2014 je modernizace zabezpečovacích zařízení na 385 železničních přejezdech v ucelených traťových celcích.

OPATŘENÍ K8

APLIKACE SILNIČNÍ TELEMATIKY PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Aktivita

K8.1

Instalace informačních a řídicích systémů na nově budovaných dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy a jejich rozšiřování a modernizace na

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 poškození 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.

Shrnutí K8

K8.1

ŘSD

Aplikuje a instaluje informační a řídicí systémy na dálnicích a rychlostních komunikacích ČR. Na nově budovaných úsecích byly již dříve nainstalovány 4 kusy zařízení na poskytování informací a řídicí systémy.

K8.2

Kraje

Instalaci systémů na monitorování a vyhodnocování dopravní situace, s možností detekce odcizených vozidel vykazaly:

Jihočeský kraj v počtu 30 kusů. 5 kusů na silnicích II. třídy, 5 na silnicích III. třídy a 20 na MK.

Plzeňský kraj - 2 kusy na rychlostních komunikacích a dálnicích.

Ústecký kraj – 3 kusy na silnici III. třídy.

K8.3**Kraje**

Karlovarský kraj, Královéhradecký kraj, Liberecký kraj a Pardubický kraj - neaplikují z důvodu nedostatku finančních prostředků.

Olomoucký kraj, Plzeňský kraj a Zlínský kraj – zajišťují postupnou aplikaci na vybraných křižovatkách.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

V roce 2013 ŘSD neuvádí nově instalované systémy na monitorování a vyhodnocování dopravní situace, s možností detekce odcizených vozidel na žádné z vyjmenovaných silničních sítí, tj. dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy.

K8.4**Ministerstvo dopravy ČR**

Ministerstvo dopravy ČR poskytlo informace, že vzhledem k tomu, že Agentura TEN-T dne 22. 2. 2013 rozhodla, že komunitární program EasyWay bude ukončen a nebude již pokračovat, byly práce ohledně nových piktogramů na proměnných dopravních značkách „Mare Nostrum“ v roce 2013 zastaveny.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Projekt komunitárního programu EasyWay pozastaven.

K8.5**Kraje**

Podporu rozvoje osobního navigačního systému osobám s omezenou schopností orientace poskytují kraje:

Jihočeský kraj a Zlínský kraj i s finanční podporou pro rozvoj systému.

Jihomoravský kraj, Karlovarský kraj, Liberecký kraj a Pardubický kraj, ale bez finanční podpory pro rozvoj systému.

NNO

Bezpečně na silnicích o.p.s. neposkytuje podporu navigačním systémům pro osobní potřebu

K8.6**Ministerstvo dopravy****ŘSD**

V roce 2013 nebyla vybavena dálniční síť a síť rychlostních silnic systémy pro automatickou kontrolu vozidel, jejichž řidiči nedodržují pravidla silničního provozu, zejména povolenou rychlost, s možností identifikace registrační značky vozidla.

K8.7**Ministerstvo dopravy****K8.8****Ministerstvo vnitra**

Vytipovalo úseky silniční sítě vhodných pro umístění PDZ, na základě požadavku MD a dalších subjektů, v počtu 3 na síti ostatních komunikací, tj. mimo dálnice a rychlostní komunikace.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Postupně jsou rozšiřovány a distribuovány výsledky sběru dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách na další důležité úseky silniční sítě a jejich aplikace na proměnném dopravním značení.

Počet nově instalovaných zařízení pro sběr dat o provozu a povětrnostních podmínkách v roce 2013 byl na dálnicích instalován v počtu 21 kusů, bez napojení na PDZ na D5 instalováno 26 ks PDZ.

Na rychlostních silnicích a silnicích I. třídy instalováno 25 kusů.

Ze strany MD pro vytipování dalších vhodných úseků nebyl vznesen.

Kraje

Královéhradecký kraj má 1 zařízení na rozšiřování a distribuci sběru dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách na silnici I. třídy.

Pardubický kraj - 2 zařízení na rychlostních silnicích a silnicích I. třídy.

Plzeňský kraj má nově vytipované úseky pro umístění těchto zařízení na 3 místech dálničních úseků a stejný počet i na síti ostatních komunikací.

Zlínský kraj - 3 zařízení na rychlostních silnicích a silnicích I. třídy.

K8.9 Kraje

Jediný z krajů je Zlínský kraj, který má instalován 1 kus zařízení na průběžné vážení za jízdy na silnicích I. třídy. Bylo zkontrolováno 599 vozidel, u kterých bylo signalizováno přetížení, a ve všech případech byla vozidla skutečně přetížena.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

V roce 2013 neuvádí žádný nový systém pro vážení za jízdy.

K8.10 Ministerstvo dopravy

Kraje

Centra tísňového volání schopné přijímat volání eCall se postupně budují. Vzhledem k projednávání Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o zavedení interoperabilní služby eCall v celé EU má být původně navrhovaný termín spuštění systému eCall posunut na 1. října 2017.

K8.11 Ministerstvo vnitra

Výchozím předpokladem pro zahájení modernizace center tísňového volání je dokončení legislativního procesu.

Kraje

Komentář K8

Práce na zavádění harmonizovaných nových piktogramů na proměnných dopravních značkách „Mare Nostrum“ v roce 2013 byla pozastavena.

Ovšem jako závažný problém se jeví zcela nedostačující počet systémů pro vážení za jízdy, zvláště v kontextu s informací ze Zlínského kraje, kde všechna nákladní vozidla, která prošla vážením za jízdy, byla shledána přetíženými. Od toho se odvíjí i nadměrné opotřebenění vozovek a ztráta jejich povrchových vlastností.

Systém eCall je připravován a čeká se na zahájení legislativního procesu.

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.

Shrnutí K9

K9.1 -

K9.2 -

K9.3

Ministerstvo dopravy

Tato aktivita je naplněna.

K9.3

Kraje

Postupnou přestavbu silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice a aplikaci metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic má zavedenu:

Karlovarský kraj,

Královéhradecký kraj,

Pardubický kraj,

Zlínský kraj

Komentář K9

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. Probíhají pravidelné revize norem a TP. V rámci řešení specifických problémů jsou vypracovány konkrétní metodiky/materiály (např. řešení oslňování řidičů protijedoucími vozidly).

Kraje tuto metodiku mají zavedenu jen v omezené míře: Karlovarský kraj, Královéhradecký kraj, Pardubický kraj a Zlínský kraj.

Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi účinný nástroj pro eliminaci dopravních nehod, je zapotřebí, aby se i kraje a zvláště firmy podnikající v oblasti projektování PK o tuto metodiku aktivně zajímaly a začaly ji při projektování používat.

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

Shrnutí K10

K10.1

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

Realizovalo v roce 2013 16 projektů „Bezpečná cesta do školy“. Web aplikace není aktualizována, protože je v plné funkční formě umístěna na samostatných webových stránkách Nadace Partnerství, s.r.o.

Kraje

Kraje poskytují metodickou podporu projektu „Bezpečná cesta do školy“. Jediný kraj, který má web aplikaci na podporu projektu Bezpečná cesta do školy je Plzeňský kraj. Počet návštěv na web stránce v roce 2013 byl 20.

Projekt „Bezpečná cesta do školy“ realizují tyto kraje:

- *Královéhradecký kraj - 4 projekty,*
- *Olomoucký kraj - 7 projektů,*
- *Pardubický kraj - 8 projektů,*
- *Plzeňský kraj - 5 projektů,*
- *Zlínský kraj - projekt.*

NNO

Nadace Partnerství podporuje a realizuje celkem 11 projektů Bezpečná cesta do školy.

Autoklub ČR

Podporoval v roce 2013 programy související s bezpečným pohybem dětí v silničním provozu, a to zejména v rámci výcviku na DDH a prostřednictvím akcí uskutečňovaných kluby v AČR. Projekt Bezpečná cesta do školy však nezmiňuje

K10.2**Ministerstvo dopravy**

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra a ČEZ v projektu „Vaše volba“, kde byla oslovena široká veřejnost. Celkem tak bylo v roce 2013 navrženo k úpravě 35 přechodů. Finanční prostředky na projektování, stavební řízení a realizaci přidělovala Nadace ČEZ.

ŘSD

V roce 2013 Ředitelství silnic a dálnic ČR opravilo 26 přechodů pro chodce na silnicích I. třídy.

K10.2**Kraje Opravené přechody v roce 2013:**

Jihočeský kraj opravil celkem 27 přechodů,

- na silnicích II. třídy 14 přechodů,
- na MK 13 přechodů.

Jihomoravský kraj opravil celkem 4,

- na silnici II. třídy 1 přechod,
- na silnicích III. a nižší třídy 3 přechody.

Karlovarský kraj celkem 28,

- na silnicích II. třídy 12 přechodů,
- na silnicích III. a nižší třídy 11 přechodů,
- na MK 5 přechodů.

Kraj Vysočina renovoval celkem 8 přechodů na silnicích II. třídy.

Královéhradecký kraj obnovil celkem na silnicích I. třídy – 9 přechodů.

Olomoucký kraj zrenoval celkem 8,

- na silnicích I. třídy 4 přechody,
- na silnicích II. třídy 3 přechody,
- na silnicích III. a nižší třídy 1 přechod.

Pardubický kraj opravil celkem 16 přechodů na silnicích I. třídy.

Plzeňský kraj uvádí celkem 15,

- na silnicích I. třídy 5 přechodů,
- na silnicích II. třídy 5 přechodů,
- na silnicích III. a nižší třídy 3 přechody,
- na MK 2 přechody.

Středočeský kraj celkem 108,

- na silnicích II. třídy 63 přechodů,
- na silnicích III. a nižší třídy 40 přechodů.

Ústecký kraj celkem 120 přechodů,

- na silnicích II. třídy 59 přechodů,
- na silnicích III. a nižší třídy 61 přechodů.

Zlínský kraj celkem 6 na silnicích I. třídy.

K10.3

Kraje

Podpora zavádění systémů aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů pro chodce uvádí:

Jihomoravský kraj v počtu 3,

Karlovarský kraj 12 systémů,

Plzeňský kraj zavedeny 4 systémy.

K10.4**Kraje****Budování bezpečné cyklistické infrastruktury**

Jihočeský kraj postavil 12 km cyklostezek v intravilánu a 29 km v extravilánu.

Plzeňský kraj vybudoval cyklostezky 1 km v intravilánu, 8 km extravilánu a 1 km cyklotrasy v intravilánu a 10 km v extravilánu.

Ústecký kraj vybudoval 1,72 km cyklotras v extravilánu.

Tyto kraje podaly informaci, byť je to v odpovědnosti obcí ČR.

K10.5**Ministerstvo dopravy**

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 chodce, především přidružený přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce, řeší návrh aktualizace Technických podmínek 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty, jejichž projednávání bude v roce 2014 zahájeno.

K10.6

V rámci tematických okruhů legislativních návrhů procyklistických úprav usiluje dlouhodobě zavést „prostor s převažující funkcí“, což je obdoba pěší zóny s povoleným vjezdem vybraných vozidel. Jedná se o umožnění žádoucího pohybu některým uživatelům či vozidlům tam, kde je provoz jednoho druhu pohybu dominantní. V současné době není metodicky podporováno, neboť tato problematika není legislativně ošetřena.

Komentář K10

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

Ministerstvo dopravy se dlouhodobě snaží integrovat mobilitu chodců a cyklistů v rámci jednoho sdíleného prostoru. Bezpečnost chodců a cyklistů je řešena TP 179. Je zařazeno do projednávání v roce 2014.

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra a ČEZ v projektu „Vaše volba“ vytypovaly 35 přechodů. Finanční prostředky na projektování, stavební řízení a realizaci přidělovala Nadace ČEZ.

Kraje v roce 2013 vykazují vyšší počet upravených přechodů pro chodce oproti roku 2012. Zde je stále ale rezerva. Z krajů vykazují nejvyšší počet upravených přechodů kraje Ústecký a Středočeský.

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.

Postupně se budují cyklostezky a to jak v extravilánu, tak i v intravilánu. Je to jedna z možností jak dostat nemotorovou dopravu do měst a obcí.

Shrnutí plnění aktivit K - KOMUNIKACE

Nástroje směrnice Bezpečná infrastruktura 2008/96/ES, resp. implementaci do novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění a předpisů souvisejících, 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. Přitom se jedná o poměrně nízkonákladové opatření, které přinese městům 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 nepřilíživě srozumitelných křižovatkách. Nástroj revize stavebního uspořádání je využíván zcela nepatrně a stejně tak i revize rozhledových trojúhelníkových polí.

4.3 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.

Shrnutí V1

KOMENTÁŘ V1

Příslušné silniční technické kontroly byly provedeny na základě zákona č. 361/2000 Sb. po jeho novelizaci provedené zákonem č. 133/2011 Sb. Na STK bylo podle zákona č. 133/2011 Sb. v rámci silniční technické kontroly odesláno celkem 13 vozidel, kde bylo 13 vozidel shledáno nezpůsobilými.

Státní odborný dozor nad provozovateli silniční nákladní a osobní dopravy, dle zákona č. 111/1994 Sb., vykonávaly prostřednictvím Ministerstva dopravy, Policie ČR, celní úřady a dopravní úřady. Všechny tyto orgány příslušné statistické údaje Ministerstvu dopravy poskytly.

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.

Shrnutí V2

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, přednášky a školení).

Shrnutí plnění aktivit V - VOZIDLO

Technický stav vozidel je zapotřebí stále kontrolovat a dohlížet na kvalitu prováděných kontrol, aby se vozidla nebyla deklarována jako technicky způsobilá 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 se v porovnání s rokem 2012 zlepšilo, avšak mnoho řidičů stále 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.

4.4 ÚČASTNÍK

OPATŘENÍ Ú1

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.

Shrnutí Ú1

Komentář Ú1

Ze strany Ministerstva dopravy, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy byla v roce 2013 v rámci aktualizace Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání (RVP ZV) vypracována metodická podpora pro uplatnění a začlenění dopravní výchovy do RVP.

Materiální a metodickou podporu realizace dopravní výchovy v mateřských školách poskytlo celkem sedm krajů, 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.

Státní zdravotní ústav získal akreditaci vzdělávacího programu pro pedagogy ZŠ a SŠ: Minimalizace rizika vzniku dopravního úrazu - první pomoc při dopravní nehodě. Hlavním cílem je osvojení vzorců bezpečného chování a nejdůležitějších zásad první pomoci při dopravní nehodě.

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.

Shrnutí Ú2

Komentář Ú2

Snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně informačních aktivit bylo v roce 2013 provedeno všemi kompetentními ministerstvy. Pouze Ministerstvo financí neposkytlo informace o plnění aktivity Ú2.4 a Ministerstvo obrany o plnění aktivity 2.1. Byly realizovány kampaně, různé akce, soutěže bezpečné jízdy, propagace prostřednictvím médií. Státní zdravotní ústav zpracoval Edukativní materiál „Minimalizace rizika vzniku dopravního úrazu I“, který zahrnuje prevenci rizikového chování v dopravním prostředí.

OPATŘENÍ Ú3

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.

Shrnutí Ú3

Komentář Ú3

Prostřednictvím Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany a Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy došlo k realizaci preventivních informačních aktivit zaměřených na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek.

S výjimkou Jihočeského kraje a kraje Vysočina byly ve všech krajích uskutečněny preventivní informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek. Nejvíce těchto akcí bylo realizováno v Pardubickém kraji.

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

Komentář k Ú4

Doposud nebyla přijata nová úprava pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů, nicméně v roce 2013 byl zpracován věcný záměr zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který byl projednán v Legislativní radě vlády. Jeho další projednávání bylo přerušeno. Práce na věcném záměru zákona pokračují v roce 2014.

Plzeňský kraj prováděl kontroly při provádění výcviku a výuky. Zkušební komisaři kontrolování nebyli. Zlínský a Karlovarský kraj kontroly neprováděli.

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

Komentář Ú5

V rámci Ministerstva dopravy byla NSBSP pravidelně prezentována na webových stránkách <http://www.ibesip.cz>. U těchto webových stránek nedošlo k zásadní transformaci s ohledem na cíle NSBSP. Veřejnost byla informována o přijatých legislativních změnách zejména prostřednictvím médií.

Krajská Strategie bezpečnosti silničního provozu byla vytvořena v Jihomoravském, Jihočeském, Libereckém, Zlínském kraji a kraji Vysočina. Největší přínos měla strategie v Libereckém, Jihomoravském a Zlínském kraji.

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

Komentář Ú6

Vyhodnocování účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., v souladu s cíli NSBSP je prováděno pravidelně. Novela zákona č. 379/2005 Sb. byla odložena.

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

Komentář Ú7

Ministerstvo dopravy pracuje na odstranění legislativní bariéry v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním dopravních deliktů. Ministerstvo vnitra úpravou zákona č. 297/2011 Sb. motivuje k zaplacení pokuty oproti vyloučení se na tzv. "osobu blízkou" a vyvíjí tlak (zejména u právnických osob) na dodržování dopravních předpisů řidiči.

Policie ČR řadu preventivních aktivit zaměřených na viditelnost, bezpečnou jízdu na kole, používání návykových látek v dopravě, technický stav vozidel ap.

Nadace BESIP (zástupce MV ve správní radě) podpořila akci "Na kole jen s přilbou", která proběhla v horských oblastech a vybraných cyklistických regionech ČR.

Liberecký kraj provedl školení pro pracovníky odborů dopravy obcí s ORP a příslušníky PČR v oblasti přestupků na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. KÚ Zlínského kraje provedl metodickou činnosti ve vztahu k obcím s rozšířenou působností. U přestupků v silniční dopravě byla organizačními opatřeními zkrácena doba pro vyřizování přestupků. Hl. město Praha organizovalo školení ke zvyšování odbornosti a provedlo tvorbu metodických postupů, vč. automatizace vyřizování určených správních deliktů. Moravskoslezský kraj prováděl kontrolu dodržování zákonných lhůt pro zahájení řízení o přestupku a jeho projednání.

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

Komentář Ú8

Dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu Policií ČR byl v roce 2013 prováděn v požadovaném rozsahu. Výsledky z prováděných kontrol jsou uvedeny ve výše uvedených tabulkách.

Zákonem č. 233/2013 Sb. byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Byl prosazen tzv. analytický princip, který říká, že již samotná přítomnost drogy či jejích metabolitů v krvi řidiče (v limitních hodnotách stanovených prováděcím právním předpisem) prokazuje jeho ovlivnění návykovou látkou. Platnosti nabývá až 2. dubna 2014.

Odpověď na plnění aktivity Ú8 poskytlo pouze Hlavní město Praha, Jihočeský a Plzeňský kraj. Docházelo zde k měření rychlosti, součástí průběžných kontrol hlídkové činnosti městské policie byla prováděna kontrola dodržování pravidel. Na území Jihočeského kraje docházelo v roce 2013 k měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích, které jsou v působnosti obce, a to prostřednictvím stacionárních nebo přenosných měřících zařízení, včetně tzv. úsekového měření.

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

Komentář Ú9

V oblasti působení na nejrizikovější skupiny řidičů nenašlo Ministerstvo dopravy shodu na přijetí opatření zákona č. 361/2000 Sb., které by zavádělo řidičský průkaz na zkoušku. Zákonem č. 101/2013 Sb. byla s účinností od 1. 7. 2013 v zákoně o silničním provozu zvýšena věková hranice pro povinnost řidiče podrobit se lékařské prohlídce z 60 na 65 let.

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.

Komentář Ú10

V roce 2013 nebyly zavedeny účinnější postihy při opakování porušení zákazu řízení. O stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče s praxí do 2 let se neuvažuje, neboť by tím byl porušen ústavní princip rovnosti a zákazu diskriminace.

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.

Komentář Ú11

V roce 2013 se Ministerstvo dopravy zabývalo novelou z. č. 247/2000 Sb., která je nyní projednávána v Legislativní radě vlády.

Shrnutí plnění aktivit Ú

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a Ministerstvo zdravotnictví již v roce 2012 splnilo aktivitu - preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. Byla začleněna témata dopravní výchovy do RVP ZV 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.

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.

Ministerstvo vnitra vytvořilo Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu již od roku 2004 a je každoročně vyhodnocován

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 vyhodnocuje Strategii ZK poprvé za rok 2013.

Jihomoravský a Karlovarský kraj mají zpracovány koncepty.

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

5 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 OBCEMI

5.1 Vstupní charakteristika

Na vyhodnocení plnění aktivit za rok 2012 uvedených v Akčním programu NSBSP 2020 zareagovaly příslušnými informacemi pouze obce s rozšířenou působností Zlínského kraje.

Vzhledem k této minimální reakci obcí oslovilo tentokrát MD všechny ORP přímou cestou přes datovou schránku a vyzvalo je k poskytnutí informací o realizaci opatření za rok 2013. Reakce obcí byla překvapivě velmi vstřícná, zpracovatelé vyhodnocení odpovídali na stovky dotazů týkajících se formálního i věcného zpracování požadovaných informací.

Z celkového počtu 205 ORP se do systému webové aplikace Vyhodnocování NSBSP 2020 za rok 2013 zaregistrovalo 149 obcí, tj. 73 %. Z nich pak poskytlo do vyhodnocení informace 132 obcí, tj. 64 % ze všech ORP. Souhrnný přehled odpovědí podle krajů podává následující tabulka.

kraj	celkem	registrované	odpověděly	% odpovědí
Středočeský	26	17	15	58
Jihočeský	17	10	9	47
Plzeňský	15	6	5	33
Karlovarský	7	7	7	100
Ústecký	16	13	10	63
Liberecký	10	7	6	60
Královéhradecký	15	7	4	27
Pardubický	15	13	11	73
Vysočina	15	12	12	80
Jihomoravský	21	16	15	71
Olomoucký	13	9	7	54
Moravskoslezský	22	19	18	82
Zlínský	13	13	13	100
celkem	205	149	132	64

V následujícím shrnutí jsou sumarizovány odpovědi ORP o realizovaných aktivitách v relevantních opatřeních spadajících obcím v jednotlivých oblastech. Jejich podrobný popis je dokladován v Příloze 3.

5.2 Komunikace

K1: APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“ 2008/96/ES A JEJÍ ROZŠÍŘENÍ NA OSTATNÍ SÍŤ SILNIC

Opatření ve smyslu aplikace evropské směrnice „Bezpečná infrastruktura“ k postupnému uplatnění nástrojů na silnicích I. a II. tříd a základní komunikační sítě obcí bylo prováděno pouze v ojedinělých případech, většinou při průběžném vyhodnocování projektů ve fázi rekonstrukcí a úprav dopravního značení komunikací. V ojedinělých případech také až v okamžiku, kdy dojde k dopravní nehodě s tragickými následky. Řada obcí se vyslovila o důslednou snahu uplatňování této směrnice, avšak personální a finanční zázemí neumožňuje obcím věnovat bezpečnému uspořádání patřičnou pozornost. Inspirací pro ostatní obce může být město Nový Jičín, které provádí kontroly stavu a příslušenství vozovek ve spolupráci s PČR a správcí komunikací 2x ročně.

K2: APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

Opatření na aplikaci zákonů a legislativních předpisů pro bezpečnější komunikace, zejména na dodržování zákona při provozování reklamních zařízení v blízkosti ochranných pásem komunikací provádí řada registrovaných měst. Podíl počtu odstraněných nepovolených zařízení činí průměrně 25%. Odhalování probíhá zejména při obchůzkách a kontrolách místních komunikací obecní policií v přímé součinnosti s obecním stavebním úřadem. Řada obcí aplikuje shodný postup při zjištění nepovoleného a nebezpečného reklamního zařízení. Nejprve dojde k fotodokumentaci reklamního zařízení, poté je zjištěn majitel, zaslána výzva k odstranění a za předpokladu, že majitel v daném termínu neuposlechne, je reklamní zařízení odstraněno na jeho vlastní náklady.

K3: VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ

Největší podíl opatření na výstavbu obchvatů obcí ve stupni PÚR a ZÚR u registrovaných měst nad 100 tis. obyvatel realizovalo město Brno, údaje o počtu obchvatů od ostatních obcí jsou zanedbatelné. Města s počtem obyvatel nad 100 tis. Kč realizovalo v průměru 2 – 3 klíčové stavby, např. Brno a Hradec Králové. U města Jihlava v rámci projednávání územního plánu je zpracována studie vyhledávání koridoru pro provedení budoucího umístění stavby. U registrovaných okresních měst jsou uváděny připravované stavby, většinou ve fázích PÚR a ZÚR.

U města Přelouče byla jedna část obchvatu města kolaudována, další dvě části silnic I. a II. třídy nyní probíhají.

K4: ZAVÁDĚNÍ PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ NA KOMUNIKACÍCH V INTRAVILÁNU

Opatření na zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu s akcentem na systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích bylo realizováno v kategorii měst nad 100 tis. obyvatel ve městě Liberec (3) a u města Brna (1), u měst v kategorii 100 – 50 tisíc obyvatel u Chomutova (5), Pardubic (5) a Frýdku Místku (3). V kategorii municipalit 20 – 50 tis. obyvatel byly „Zóny 30“ v největší míře realizovány v Třebíči (5), Jablonci nad Nisou (4) a Mělníku (4). Největší podíl tohoto realizovaného opatření je možné vysledovat u obcí do 10 tis. obyvatel, např. město Mnichovo Hradiště realizovalo 10 zklidňujících zón. Instalace výjezdových ostrůvků proběhla celkem v 68 případech, z toho na nových stavbách bylo realizováno 26 výjezdových ostrůvků. Realizace dělicích pásů proběhla u třetiny registrovaných obcí, u parkovacích a odbočovacích pruhů proběhla realizace u poloviny registrovaných obcí. Průměrné náklady na úpravu bezpečného dopravního prostoru činily 941 tis. Kč a před provedením zásadních úprav byla provedena bezpečnostní inspekce ve 28 případech. Mnohé obce uvádějí, že limitujícím faktorem při realizaci bezpečné infrastruktury jsou omezené finanční zdroje a doporučují zvýšení objemu prostředků pro účelové dotační kapitoly.

K5: ÚPRAVY KŘIŽOVATEK

Celkem 96 křižovatek v obcích bylo podrobena bezpečnostní inspekci. Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek proběhla na silnicích I. třídy u 17 lokalit, u silnic II. třídy celkem ve 47 lokalitách, u silnic III. třídy na celkem 97 lokalitách a u místních komunikací u 270 lokalit. Výstavba okružních křižovatek proběhla na jedné velké sběrné komunikaci, 38 malých sběrných komunikacích a 1 spirálovité sběrné komunikaci. Další sledované ukazatele jsou zanedbatelné. Většina obcí uvádí, že srozumitelnost a viditelnost dopravního značení se řeší průběžně celoročně v součinnosti s Policií ČR, Dopravním inspektorátem. Stejně jako rozhledové poměry na křižovatkách silnic II. III. třídy a MK.

K6: ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

Opatření na zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací a povrchových vlastností vozovek v souladu s metodikou dle průběžné novelizace TP je realizováno v absolutní většině obcí. Největší počet zavedených prvků dopravního značení je v Karlových Varech (98) a Uherském Hradišti (58). Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti je prováděna u celkem 22 obcí z celkového počtu 60 registrovaných obcí této aktivity, v největší míře na místních komunikacích. Kontrola plnění povinnosti správců pozemních komunikací je prováděna u všech obcí, průměrný počet kontrol připadající na jednu obec je 11, průměrný počet zjištěných nedostatků na jednu obec je 8. V některých obcích kontroly nejsou prováděny, a to z důvodu provádění průběžných kontrol v rámci běžných prohlídek správcem komunikace, nedostatku finančních prostředků a nedostatku lidských zdrojů. Naopak pozitivní situaci je možné vysledovat u města Valašské Meziříčí, kde to vzhledem ke svému dobrému stavu místní komunikace nevyžadují, případně se opravy provádí operativně.

K7: ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Opatření na zabezpečení železničních přejezdů bylo implementováno prostřednictvím zkvalitňování dopravního značení na železničních přejezdech u 25 % obcí. Největší počet posouzených železničních přejezdů bylo uvedeno u města Opava, ostatní obce vykazují jen zanedbatelný počet posuzování. Průběžná údržba rozhledových polí křížení pozemních komunikací s železničními dráhami byla prováděna u 23 obcí z celkového počtu 86 registrovaných obcí. U obcí, které tuto činnost neprováděly, uváděly, že údržbu tělesa železnice, včetně násypů a vegetace na nich zajišťuje SŽDC. Zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci bylo provedeno u 10 % obcí, ostatní obce nečinili z důvodu nízké nehodovosti a s odkazem na vlastníka dráhy. Inspirativním příkladem pro ostatní samosprávy může být město Brno, které standardně spolupracuje se SŽDC. Z jejich strany nebyly v roce 2013 žádné požadavky na zlepšení bezpečnosti železničních přejezdů. Bezpečnost na tramvajových tratích řeší město Brno systematicky ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna.

K8: APLIKACE SILNIČNÍ TELEMATIKY PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Aplikace silniční telematiky pro monitorování a řízení provozu, zejména instalace informačních a řídicích systémů na nově budovaných dálnicích, rychlostních

komunikacích a silnicích I. třídy a jejich rozšiřování a modernizace na stávajících komunikacích byla provedena u minimálního počtu obcí, a to z důvodu nedostatku finančních prostředků. Zavádění systémů pro detekci jízdy na červenou nebylo aplikováno rovněž z důvodu nedostatku finančních prostředků. Podpora a rozvoj osobního navigačního systému pro osoby s omezenou schopností orientace nebo pohybu je vyvíjena u 34 obcí, ale bez finanční pomoci pro systém. Inspirací pro ostatní města může být město Brno, které prostřednictvím svého dopravního podniku úspěšně ukončilo v roce 2013 první etapu projektu Dopravní telematika ve městě. V rámci Systému integrovaného řízení dopravy byla ve městě úspěšně implementována a odzkoušena nově rekonstruovaná dopravní ústředna. Pro Centrální technický dispečink byla dodána nová dopravní ústředna Sitraffic Scala.

K9: POSTUPNÁ PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍTĚ NA PRINCIPECH SAMOVYSVĚTLUJÍCÍ A ODPOUŠTĚJÍCÍ SILNICE

Postupná přestavba silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice je realizována u minimálního počtu obcí. Nejčastěji uváděným důvodem je, že obce nejsou nositelem legislativní aktivity a při projektování je vyžadováno dodržování příslušných norem a technických předpisů, které považují obce za dostatečné pro utváření bezpečných komunikací.

K10: ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Úpravy dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provozu jsou podporovány celostátním programem „Bezpečná cesta do školy“, a to formou webové aplikace na stránkách MŠMT a realizace stanovených zásad na základě konzultací s dopravními inženýry (MD, kraje a NNO). Tuto aktivitu podporuje 10 obcí z celkového počtu 84 registrovaných obcí. Aktivitě zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti se věnuje řada obcí, celkový počet opravených přechodů v roce 2013 činil 699. Systémy aktivní bezpečnosti byly zavedeny v roce 2013 u minimálního počtu obcí, nejčastěji uváděným důvodem je nedostatek finančních prostředků a přítomnost obecní policie na nejfrekventovanějších přechodech při cestě dětí do školy. Inspirací k budování bezpečné cyklistické infrastruktury může být město uherské Hradiště, které přijalo koncepci preferující vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru (cyklopruhy, cyklopiktogramy, víceúčelové jízdní pruhy - cca 1 km v roce 2013).

5.3 Vozidlo

V2: ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE O MOŽNOSTECH NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A JEJICH DOPADU NA BEZPEČNOST

Ministerstvo dopravy podalo na webovém portálu www.ibesip.cz informace v sekci Řidič – bezpečné vozidlo.

Opatření na podporu rozšíření informovanosti řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost je nejčastěji zajišťováno v obcích prostřednictvím letáků, promoakcí, setkávání s veřejností, ve zpravodaji města, prezentacemi v rámci dětského dne na DDH, přednáškami krajského koordinátora BESIP, tištěnými brožurami, letáky, besedami s řidiči apod. V některých obcích jsou bezpečnostní a komunikační systémy každoročně zahrnuty i do pravidelného školení řidičů, což může být inspirativní i pro ostatní obce, a to z hlediska diskuze na odborné úrovni vč. případné zpětné vazby.

5.4 Uživatel

Ú1: PREVENTIVNÍ PŮSOBNÍ NA VŠECHNY ÚČASTNÍKY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VÝCHOVNÝMI A VZDĚLÁVACÍMI AKTIVITAMI

Preventivní působení na všechny účastníky silničního provozu prostřednictvím vzdělávacích aktivit prováděla většina registrovaných obcí. Nejčastější formou podpory byl roční finanční příspěvek na provoz dětského dopravního hřiště, výukové pomůcky pro děti v mateřských a žáky v základních školách. K nejčastěji poskytnutým výukovým pomůckám patřily výstražné vesty, kola, koloběžky, reflexní pásy, samolepky a různé naučné tiskoviny. Materiální podpora na dopravní výchovu v rámci registrovaných ORP činila 10 - 100 tis. Kč. Pomůcky byly poskytovány dětem zdarma a výše a způsob podpory byla v absolutní míře konzultována s krajským koordinátorem BESIP. Metodickou podporu pro začlenění dopravní výchovy do RVP vypracovala města Jeseník a Chomutov. Metodická podpora pro zapojení rodičů do systému dopravní výchovy byla poskytována u obcí v menším rozsahu, a to zejména v předškolních zařízeních. V případě, že metodická podpora neprobíhala, tak nejčastěji obce uváděli, že tato aktivita probíhala v rámci jiných aktivit pro děti. Inspirací pro ostatní obce může být město Luhačovice, které zapojilo rodiče do akce "týden mobility" formou orientačního závodu a cyklovýjezdu. Dále byly pro žáky ZŠ uspořádány vybrané

přednášky, pro 8. třídu přednáška na téma „První pomoc“, pro 7. třídu přednáška „Bezpečnost, výchova v případě mimořádných událostí“, pro 6. třídu beseda „Prevence úrazovosti“, pro 4. třídu akci dětské policie. Dále byly provedeny ukázky práce složek IZS (školy + veřejnost).

Ú2: SNIŽOVÁNÍ RIZIKOVÝCH FAKTORŮ V CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU POMOCÍ PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍCH AKTIVIT

Snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně – informačních aktivit probíhalo formou zapojení všech věkových kategorií veřejnosti prostřednictvím populárně naučných a praktických aktivit, a to zejména při akcích „Nedej drogám šanci“, „Kdo je vidět, vyhrává“, „Nežij vteřinou“ apod. Nejvíce aktivit uvedlo město Blansko, Jeseník, Třebíč, Orlová a Děčín. Nejoblíbenější byly přednášky zaměřené na studenty středních škol a besedy se seniory. Inspirací pro ostatní obce může být různorodost pořádaných akcí, ze kterých si mohou vybrat aktivitu všechny věkové kategorie uživatelů.

Ú3: ZDŮRAZNĚNÍ Vlivu ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

Zdůraznění vlivu alkoholu a návykových látek na bezpečnost všech účastníků silničního provozu bylo uskutečněno formou preventivních informačních aktivit zaměřených na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek u nadpoloviční většiny registrovaných obcí. Největší počet aktivit byl realizován v Třinci, Ústí nad Labem, Zlíně, Ostrově, Žďáru nad Sázavou a Svitavách. Informační tištěné letáky byly vytvořeny ve 29 obcích, propagace v novinách je uváděna u 12 obcí, v rozhlasu u 3 obcí, v TV u 5 obcí na internetu u 10 obcí, prostřednictvím sociálních sítí u 5 obcí. K nejoblíbenějším aktivitám patří promoakce, které byly realizovány celkem u 34 obcí. Inspirativní může být příklad města Uherské Hradiště, které v rámci akce „Den s autoškolou“ ukázalo chování a vnímání řidiče simulací návykových látek prostřednictvím tzv. alkobrylí.

Ú4: LEGISLATIVNÍ PODPORA PRO ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

V rámci legislativní podpory pro zkvalitnění výuky v autoškolách byl prováděn státní odborný dozor a dohled nad kvalitou výuky a výcviku v autoškolách. Město Třebíč uvedlo, že v jeho působnosti bylo zkontrolováno celkem 6 subjektů, kontroly byly provedeny ze strany Městského úřadu dle zákona č. 247/2000 Sb.

Ú5: ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

K realizaci místní strategie bezpečnosti silničního provozu se vyjádřilo celkem 102 obcí, z toho 20 obcí odpovědělo, že má vytvořenou vlastní strategii bezpečnosti silničního provozu, avšak její přínos hodnotí velmi pozitivně pouze 3 obce a podprůměrně celkem 6 obcí. Za koordinaci, plnění a realizaci jejich aktivit v absolutní většině odpovídají příslušné odbory dopravy a silničního hospodářství. Vyhodnocování místní strategie BSP je prováděno jednou za rok, většinou na pravidelných jednáních dopravní komise. Dle poskytnutých informací od jednotlivých obcí je možné pozitivně hodnotit informovanost obcí o krajských strategiích BSP, vzájemné provázanosti a jejich dopadu na BSP v jednotlivých obcích.

Ú7: ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Opatření pro zvýšení vymahatelnosti práva na úrovni obcí byla realizována prostřednictvím sankcí uložených ve správním řízení. Z celkového počtu 61 registrovaných obcí uvádí 40 obcí, že byla provedena metodická opatření ke zvýšení vymahatelnosti sankcí, a to zejména opatření v souvislosti se zkrácením doby přestupku až do vymožení sankce. U obcí, které tato opatření nečiní, nejčastěji uvádí, že nevznikla potřeba, vymahatelnost je dobrá, ojediněle spolupracují s exekutorem. Absolutní většina obcí uvádí, že byla provedena opatření ke zkrácení doby přestupku až do vymožení sankcí. Inovativní pro řadu obcí mohou být reorganizace dopravně-správního oddělení vedoucí ke zkrácování doby projednávání dopravních přestupků a větší součinnost správních orgánů s městskou policií.

Ú8: DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu při dodržování rychlosti vozidel uvedlo 81 obcí z celkového počtu 115 registrovaných obcí. Obecní policií bylo zaznamenáno nejčastěji do 50 tis. přestupků za rok, nejčastěji uváděný počet instalovaných radarů v obci byl 3 – 4 ks. Kontrola dodržování pravidel stanovených pro parkování vozidel v blízkosti přechodů pro chodce probíhala u všech obcí, kontroly jsou součástí průběžných kontrol obecní policie. Obecní policie rovněž provádí i kontroly na vybraných přechodech pro chodce, nejčastěji v exponovaných hodinách u vybraných škol a školských zařízení. Nedostatek příslušníků obecní policie na zajištění dozoru vyjadřují všechny obce, příčinou je zejména nedostatek finančních prostředků, a to nejen na personální zajištění, ale i na technické vybavení (městské kamerové a dohledové systémy).

5.5 Souhrnný komentář k plnění aktivit obcemi

Obce mají své nezastupitelné místo při snižování nehodovosti v silničním provozu. A to nejen kvůli své zodpovědnosti za síť místních komunikací, která je svým rozsahem větší než síť extravilánových komunikací. Ale především kvůli svému bezprostřednímu kontaktu s jejich uživateli – jejich občany. Mohou tak mnohem lépe reagovat na jejich potřeby a na jejich impulzy ke zvýšení jejich bezpečnosti.

Obce s rozšířenou působností se do vyhodnocení realizace opatření uvedených v NSBSP za rok 2013 zapojily ve srovnání s rokem 2012 mimořádným způsobem. Věnovaly mu velké úsilí a péči, které je třeba ocenit.

Tato reakce je výrazným **signálem zájmu významné části samosprávy o zvýšení bezpečnosti svých občanů.** Obce se většinou soustřeďují na činnosti spojené s ochranou pěších účastníků provozu, jako je pravidelné nasazení obecní policie při dohledu na přechody pro pěší u škol, nasvětlení přechodů, nasazení radarů upozorňujících řidiče na aktuální rychlost jízdy apod.

Závažným **omezujícím faktorem jsou však dostupné finanční prostředky,** které jsou zejména u menších obcí zásadním problémem. Nejčastěji frekventovaným problémem byl zdůrazňován nedostatek finanční podpory pro realizaci i nízkonákladových opatření nebo např. i pro využívání nástrojů ES „Bezpečná infrastruktura“. Tyto nástroje jsou, mimo obligatorní aplikaci na síti TEN-T, minimálně využívány a nemohou tak účinně přispět k vytváření bezpečnější komunikace. S tím je spojen i nedostatek personálních kapacit na přípravu a realizaci těchto akcí.

Velmi frekventovanou doplňující informací bylo **vyjádření potřeby odborné metodické podpory.** Obecní představitelé také postrádají dostatek přesvědčovacích argumentů pro realizaci bezpečnostních opatření pro poskytovatele případných dotací. Rovněž se objevovaly **stížnosti na špatnou komunikaci se správci komunikací vyšších tříd,** které procházejí obcí a zpravidla přinášejí nejzávažnější bezpečnostní problémy v obci.

Řada obcí postrádá příslušný strategický materiál zaměřený na zvyšování bezpečnosti silničního provozu na krajské úrovni, ze kterého by mohli odvíjet i vlastní aktivity. Zde jsou názorným příkladem z opačného břehu obce Zlínského kraje, který jako jediný má systematicky zpracovanou krajskou strategii, na kterou se tyto obce odvolávají.

V zájmu realizace opatření uvedených v NSBSP na úrovni obcí je nezbytné **vytvořit možnosti jejich spolufinancování** a tím i současně vytvořit významný stimulační nástroj, který by obcím napomohl v jejich úsilí o zvýšení bezpečnosti svých občanů.

Závěrečné doporučení směřuje k **uspořádání seminářů pro obce** a na ně navázané subjekty, které by jim **poskytly potřebné odborné, správní i finanční informace pro podporu jejich činností** v oblasti bezpečnosti silničního provozu a při realizaci opatření NSBSP 2020. Jejich posláním by měla také být iniciace obcí, které nereagovaly na výzvu MD, a tedy není známo, co pro zvýšení bezpečnosti v rámci své působnosti udělaly.

Je třeba také uvést odvrácenou stranu. **Představitelé více než čtvrtiny obcí s rozšířenou působností**, i přes výzvu obdrženou datovou schránkou, zcela **ignorovali usnesení vlády České republiky** ze dne 10. srpna 2011 č. 599, které jim ukládá realizovat opatření NSBSP 2020. Dalších 11 % obcí se sice zaregistrovalo, ale informaci nepodal. Celkem tedy **více než třetina obcí na uvedené vládní usnesení nezareagovala**. I zde je třeba vidět příčinu zaostávání tempa snižování nehodovosti na místních komunikacích.

6 ZÁVĚR

Strategické cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, která byla schválena usnesením Vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011, stanovené na rok 2013 **byly splněny jen částečně**.

Bylo dosaženo předpokládaného snížení počtu usmrcených osob (do 24 h), který vyrovnal i deficit z loňského roku. Oproti předpokladu zemřelo dokonce o 13 osob méně. Obdobně příznivý výsledek přineslo i **snížení počtu těžce zraněných osob**, kde byl počet dokonce nižší o 155 osob. Z toho vyplývá i **pozitivní pokles souhrnného ukazatele závažných následků nehod**. Ve srovnání s předpokládaným poklesem oproti roku 2009 o 22,5 % došlo ke skutečnému snížení o 25,5 %.

Méně příznivý výsledek však byl docílen **z hlediska mezinárodního porovnání**, kde se srovnávají počty zemřelých do 30 dnů po nehodě. Zde **nebylo dosaženo předpokládaného snížení**, i když jen o 8 osob. Znamená to však **další zaostávání za evropským průměrem**. Zatímco ještě v roce 2001 se ČR řadila mezi státy současné EU na 17. místo, v roce 2009 poklesla již na 18. místo a **v roce 2013 zaujímá až 19. pozici na hranici poslední třetiny žebříčku zemí EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu**. ČR zaostává o 20 % za průměrem členských zemí EU.

Z hlediska vlastníků komunikací **bylo dosaženo předpokládaného poklesu na silnicích I. tříd, na komunikacích na území hl. m. Prahy a celkově i na silnicích II. a III tříd s výjimkou kraje Vysočina**. Stejně jako v předchozím roce zůstává problémem **nedostatečná redukce závažných následků nehod na místních komunikacích**. Na dálnicích dokonce vzrostl počet usmrcených i **těžce zraněných**, což nepochybně souvisí se zhoršením dopravně-provozních podmínek po zahájení oprav na dálnici D1.

Při hodnocení plnění dílčích cílů je třeba vyzvednout vysoce **pozitivní výsledek snížení závažných následků nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí**, kterého bylo docíleno díky systematické a cíleně zaměřené činnosti dopravní i

obecní policie při výkonu dohledu a dozoru v silničním provozu. Svůj díl sehrála rovněž permanentní komunikace uvedených témat široké veřejnosti.

Pokles usmrcených a těžce zraněných byl v roce 2013 zaznamenán i u mladých a začínajících řidičů – viníků nehody a u těžce zraněných osob z nehod způsobených pod vlivem alkoholu. **Historickým úspěchem je nejnižší počet smrtelných obětí dětí** při dopravních nehodách. Trvale nízký počet těchto nejtragičtějších následků silničního provozu je výsledkem dlouholetého zaměření činnosti BESIP na tuto skupinu účastníků silničního provozu od předškolního věku až po dospívající mládež, systematické práce a komplexního přístupu k řešení bezpečnosti u této věkové kategorie. **Je ukázkovým příkladem možnosti zvýšení bezpečnosti na základě systematické práce a komplexního přístupu k řešení problému.** Je však třeba mít na zřeteli, že současně s tímto významným snížením smrtelných následků nedošlo k tak výraznému snížení počtu těžkých zranění. Tento fakt je vážným připomenutím nezbytnosti soustavné práce a trvalého úsilí na snižování rizik v silničním provozu. Částečně pozitivní je pokles smrtelných následků ostatních zranitelných účastníků silničního provozu – zejména motocyklistů, ale i chodců a cyklistů ve srovnání s rokem 2012. Tento pokles je však negativně vyvážen nedostatečným snížením těžkých následků nehod, který nedosahuje vytčených předpokladů. Jsou to zejména **chodci a cyklisté, kteří zůstávají nejproblémovější skupinou účastníků silničního provozu.**

Narůstajícím problémem jsou i závažné následky nehod s účastí seniorů, jejichž podíl na celkovém počtu usmrcených v roce 2013 již přesáhl 20 %.

Z vyhodnocovaných podkladů však **nelze jednoznačně odvodit, zda se jedná o systémový vývoj nebo se jedná pouze o běžnou statistickou odchylku.** Nebyla totiž prakticky k dispozici jedna část nezbytných podkladů pro hodnocení – **chybí sledování nepřímých ukazatelů,** které by popsaly případné změny v provozu na pozemních komunikacích. Je proto také velmi problematické stanovit, která opatření nebyla dostatečně v provozu uplatněna nebo jak byla účinná a zda splnila očekávaná zlepšení.

Lze proto pouze usoudit, že k významnému snížení závažných následků nehod přispěly dva faktory:

- **systematická a cíleně zaměřená činnost dopravní policie při výkonu dohledu a dozoru v silničním provozu a**
- **soustavná, pravidelná a tematicky orientovaná medializace problematiky bezpečnosti silničního provozu prezentovaná masmédií i s prezentací negativních dopadů nejzávažnějších nehod,**
- **zlepšení rychlostního chování řidičů, patrně v důsledku většího důrazu na měření rychlosti kamerovými systémy a bodového systému a zvýšení bezpečnosti vozidel.**

Vyhodnocení realizace opatření uvedených v NSBSP věnovaly odpovědné subjekty velké úsilí a péči, které je třeba ocenit. **Mimořádným způsobem se tentokrát zapojily i obce s rozšířenou působností.** Zatímco v předchozím roce se zapojilo pouze 12 obcí Zlínského kraje, do tohoto vyhodnocení poskytlo informace 115 obcí, tj. 56 % ze všech ORP. Tato reakce je výrazným signálem zájmu samosprávy o zvýšení bezpečnosti svých občanů. Velmi frekventovanou doplňující informací bylo **vyjádření potřeby odborné metodické podpory, ale zejména finanční stimulace, která by napomohla realizaci bezpečnostních opatření.** Například finanční podpora i u nízkonákladových opatření nebo využívání nástrojů ES „Bezpečná infrastruktura“ byla často zdůrazňována. Tyto nástroje jsou mimo obligatorní aplikaci na síti TEN-T minimálně využívány a nemohou tak účinně přispět k vytváření bezpečnější komunikace.

Na systémových doporučeních specifikovaných pro zlepšení realizace NSBSP 2020 již v předchozím hodnocení roku 2012 se téměř nic nezměnilo a zůstávají v platnosti i pro rok 2013:

- **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 2013,**

- 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, na dálnicích a na místních komunikacích,
- důsledně realizovat opatření i v dalších problémových oblastech, zejména alkoholu a jiných návykových látek při řízení, nepřiměřené rychlosti a agresivní jízdě.

Relativně příznivé výsledky roku 2013 z pohledu národního hodnocení je třeba reálně posuzovat z hlediska mezinárodního kontextu a zaostávající pozice naší republiky za evropským průměrem. Porovnatelné země středoevropského prostoru - Maďarsko, Slovinsko a i Slovensko se nám vzdalují do elitní skupiny bezpečnějších evropských zemí. Nejedná se o otázku národní prestiže kulturního národa, kterou ztrácíme, ale o doslova stovky zbytečně zmařených životů, které obětuje díky nezájmu, lhostejnosti, politické ignoranci a nezodpovědnosti.

V důsledku dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích vznikla v roce 2013 celospolečenská ztráta ve výši cca 52,1 mld. Kč. Na základě výpočtů provedených pro předchozí rok je odhadováno, že cca polovina této sumy má přímou vazbu na příjmovou a výdajovou stránku státního rozpočtu.

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.

Příloha 3

Podrobnější údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit uvedených v akčních programu NSBSP 2020 za obce jsou uvedeny v Příloze 3.